

WIR SCHREIBEN GESCHICHTE

**DIE CHRONIK DER
UNTERNEHMENSGRUPPE
MAINZER STADTWERKE AG**

Impressum

Herausgeber: Vorstand der Unternehmensgruppe Mainzer Stadtwerke AG

Verantwortlich: Jens Grützner

Konzeption, Design: Worldwide, Mainz

Druck: Gorius Druck + Service GmbH

Auflage: 3.000 Stück

Erschienen im September 2017

INHALT

7	VORWORT	206	VERTRIEB MAINZER ENERGIE
8	MAINZER STADTWERKE – DAS SIND WIR	210	DIE ÜWG
14	IM GESPRÄCH MIT DEN VORSTÄNDEN Die AG-Vorstände von 1971 bis heute	230	MOBILITÄT Elektromobilität
26	DIE ENERGIEWENDE Liberalisierung des Strom- und Gasmarktes	266	DER ZOLL- UND BINNENHAFEN
36	DER NAME, DAS LOGO	280	STADTENTWICKLUNG
42	UNSERE STANDORTE	292	DIE MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER Frauen in Führungspositionen
64	IM GESPRÄCH MIT MICHAEL EBLING	314	STIFTUNGEN Energie für Afrika Stiftung für Klimaschutz u. Energieeffizienz Die Kunsthalle Im Gespräch mit Dr. Walter Konrad
68	WASSERVERSORGUNG	326	DIGITALISIERUNG
88	STROMERZEUGUNG Das Kohlekraftwerksprojekt Erneuerbare Energien Wasserkraftanlagen Energiepark Mainz Herausforderungen im Bereich EE	330	KUNDENSERVICE
140	GASERZEUGUNG	340	ZEITSCHIENE
152	WÄRMEERZEUGUNG	346	DANKESCHÖN
160	DIE MAINZER NETZE Die Netzleitstelle Straßenbeleuchtung Kommunikationstechnik Im Gespräch mit Wolfgang Kaufmann	348	BILDNACHWEIS

VORWORT

LIEBE MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER, SEHR GEEHRTE MAINZERINNEN UND MAINZER, FREUNDINNEN UND FREUNDE DER UNTERNEHMENSGRUPPE »MAINZER STADTWERKE«,

im Laufe der Jahre erschienen diverse Chroniken in der Unternehmensgruppe. Als beispielsweise der öffentliche Personennahverkehr in der Stadt 2008 seinen 125. Geburtstag feierte, der Mainzer Hafen 2007 seinen 120. zelebrierte, oder die »Überlandwerk Groß-Gerau GmbH« 2010 ihr 100-jähriges Jubiläum hatte. Aber seit 1970, seit der frühere kaufmännische Werkleiter Adam Michael Reitzel sein Werk über „Die Stadtwerke Mainz – Im wirtschaftlichen Spannungsfeld des Rhein-Main-Mündungsgebiets“ veröffentlichte, gab es neben Imagebroschüren und Geschäftsberichten kein Buch, das die Unternehmensgruppe in ihrer Gesamtheit und mit ihrer Geschichte ausführlich präsentierte.

Der Stadtwerke-Vorstand wurde in den zurückliegenden Jahren nicht müde zu betonen, dass es für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eines kommunalen Unternehmens von großer Bedeutung ist zu wissen, für wen die Arbeit geleistet wird, wann alles in Zusammenhang mit den Stadtwerken in Mainz und Umgebung begann und warum wir sind, wer wir sind.

Im Zuge eines neuen Wir-Bewusstseins der »Mainzer Stadtwerke«, nach der Namensänderung und Einführung des M-Logos 2016, nach der Rückkehr zum Strom- und Gasvertrieb, in Zeiten der Energiewende und Digitalisierung war jetzt eine gute Zeit in die Archive zu steigen. Dr. Matthias Dietz-Lenssen und Jens Grützner haben viele noch nicht veröffentlichte Bilder herausgesucht, Texte gesichtet und neu zu Papier gebracht. Denn wer in der Zukunft lesen will, muss in der Vergangenheit blättern können. In der Hoffnung, eine interessante Lektüre präsentieren zu können, sagen wir ganz bescheiden:

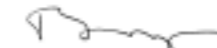
Wir schreiben Geschichte!



Detlev Höhne
Vorstandsvorsitzender



Daniel Gahr
Vorstand



Dr. Tobias Brosze
Vorstand

MAINZER STADTWERKE – DAS SIND WIR





Der Erhalt und die Erweiterung unserer Infrastruktur sowie Investitionen in wirtschaftliche „Erneuerbare-Energie-Erzeugungsanlagen“ stehen für uns an erster Stelle.



Seit 2015 nutzen wir eine Drohne, um die Funktionsfähigkeit von Photovoltaikanlagen zu überprüfen. Aufnahmen einer an der Drohne installierten Wärmebildkamera geben sofort Aufschluss über den Zustand der Solarmodule.

WIR GESTALTEN DIE ZUKUNFT DER REGION

Wir versorgen als 100 Prozent kommunale Unternehmensgruppe die Region Mainz, Groß-Gerau und Teile von Rheinhessen mit Strom, Gas, Wasser, Wärme, öffentlicher Mobilität und ergänzenden technischen Dienstleistungen. Dies tun wir zum Wohle der Menschen auf eine zuverlässige, sichere, bezahlbare, ökologische und energieeffiziente Weise. Der Erhalt und die Erweiterung unserer Versorgungsnetze und der Infrastruktur des öffentlichen Personennahverkehrs hatte in der Vergangenheit, hat heute und hat in Zukunft für uns Priorität.

Wir sind ein anerkanntes technisches Kompetenzzentrum und gestalten mit nachhaltiger Versorgung und innovativen Dienstleistungen die Zukunft der Region. Wir mischen uns ein. Und wir bauen unsere Rolle als technisches Dienstleistungsunternehmen und zuverlässiger Partner für unsere Kunden weiter aus. Seit 2016 verkaufen wir selbst wieder Strom und Gas. Seit 2017 ist unser Ziel, Premiumanbieter glasfaserbasierter Internet- und Breitbandprodukte in Mainz zu werden. Wir erwirtschaften für unsere Eigentümerin – die Stadt Mainz – eine angemessene und stabile Rendite. Sie betrug zuletzt 6,5 Millionen Euro im Jahr. Gleichzeitig gleichen wir das jährlich gedeckelte Defizit im öffentlichen Personennahverkehr in Höhe von 15 Millionen Euro aus. Darüber hinaus tragen wir mit dem Ausbau der Energieerzeugung

aus regenerativen Quellen wie Sonne, Wind- und Wasserkraft ökologische Verantwortung. Dazu haben wir in den zurückliegenden Jahren sehr stark in Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien investiert. Auch wenn wir unser für 2020 gestecktes Ziel, 20 Prozent des Mainzer Stromverbrauchs mit erneuerbaren Energien zu decken, bereits seit 2015 erfüllt haben, investieren wir weiter in wirtschaftliche „Erneuerbare-Energie-Erzeugungsanlagen“.

Daneben sehen wir künftig einen Schwerpunkt in der Integration erneuerbarer Energien in sichere und intelligente Netze mit besonderem Fokus auf Speicher- und Informationstechnologien. In der Wärmewende, der schrittweisen Verringerung fossiler Brennstoffe zur Wärmeerzeugung, geht es um das kundenorientierte Zusammenspiel von Nah- und Fernwärme, Wärme aus erneuerbaren Quellen sowie der klassischen Versorgung mit Erdgas. Wichtig für die Region ist dabei die umweltgerechte Strom- und Wärmeerzeugung in Kraft-Wärme-Kopplung auf der Ingelheimer Aue.

Auch die Mobilitätswende treiben wir wirtschaftlich erfolgreich und umweltgerecht voran. Beispielsweise durch den Ausbau des Straßenbahnnetzes, das Angebot von »MVGmeinRad« und die Erprobung von Wasserstoff als Treibstoff im öffentlichen Personennahverkehr. Ein wesentliches Ziel ist die erfolgreiche Weiterführung unserer großen Er-

schließungsprojekte Heiligkreuz-Viertel und Zollhafen. Damit stellen wir unsere Kompetenz im Bereich Entwicklungs- und Erschließungsplanung von Konversionsflächen im Auftrag der Stadt zur Verfügung.

Die Ausbildung junger Fachkräfte hat für uns ebenso wie die kontinuierliche Weiterbildung und Entwicklung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einen hohen Stellenwert. Durch den Mix aus anspruchsvollen Aufgaben, fairen Arbeitsbedingungen und respektvollem Miteinander positionieren wir uns als attraktiver Arbeitgeber in der Region. Rund 1.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zählen zur Unternehmensgruppe.

Und wir engagieren uns sozial für die Menschen in der Region. Durch Unterstützung vieler Vereine, Initiativen und öffentlicher Einrichtungen tragen wir unsere Energie in das kulturelle und sportliche Leben. Die Stiftungen für Klimaschutz und Energieeffizienz sowie die Kunsthalle Mainz sind ebenfalls Ausdruck unseres Verantwortungsbewusstseins.

Vorgeschichte

Die »Mainzer Stadtwerke« waren im 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts städtische Einrichtungen oder Dienststellen. Als gewerbliche Unternehmungen sollten sie nach Artikel 3 des Kommunalabgabengesetzes von 1893 so verwaltet werden, dass „durch die Einnahmen mindestens die gesamten durch die Unternehmung der

Gemeinde erwachsenen Ausgaben, einschließlich der Verzinsung und der Tilgung des Anlagekapitals aufgebracht wurden.“

Am 2. Mai 1933 wurden die Stadtwerke durch die Zusammenfassung der städtischen Strom-, Gas- und Wasserversorgung sowie der Verkehrsbetriebe gebildet. Mit der Eigenbetriebsverordnung vom 21. November 1938 wurden sie zu einem Eigenbetrieb der Stadt Mainz. Ab 1. April 1949 kam der Betrieb des Zoll- und Binnenhafens hinzu. Die Regelung zum Eigenbetrieb ging nach dem Zweiten Weltkrieg in einer landesgesetzlichen Regelung auf. Nach der Eigenbetriebsverordnung des Landes Rheinland-Pfalz vom 23. April 1965/14. Dezember 1967 waren die Stadtwerke als gemeindeeigenes gewerbliches Unternehmen nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen.

Die verschiedenartigen Aufgabengebiete der Stadtwerke für die allgemeine Daseinsvorsorge – die Strom- und Gasversorgung, die Wasserversorgung, der Nahverkehr mit Straßenbahnen und Bussen, der Hafen sowie die Fernmeldeabteilung – waren in einem Unternehmen unter einer Werkleitung zusammengefasst.

Die Entwicklungen Ende der 1960er und Anfang der 1970er Jahre – die zunehmend notwendige überregionale Zusammenarbeit auf dem Versorgungs- und Verkehrssektor – führte dann aber zur Umwandlung in eine Aktiengesellschaft. Dabei



Seit dem 11. Dezember 2016 ist das Straßenbahn-Streckennetz der »Mainzer Verkehrsgesellschaft« um die 9,2 Kilometer lange „Mainzelbahn“-Strecke erweitert.

blieben die Eigentumsverhältnisse unverändert. Die Eintragung ins Handelsregister geschah am 24. Juni 1971 unter der Nummer HRB 0651. Die bis dahin tätige Werkleitung wurde zum Vorstand der Gesellschaft bestellt. Der Aufsichtsrat konstituierte sich am 2. Juni 1971 und bestand aus 21 Mitgliedern unter Vorsitz des Mainzer Oberbürgermeisters Jockel Fuchs. Die Satzung wies dem Unternehmen weiter die Versorgung mit Elektrizität, Gas, Wasser und Wärme, den öffentlichen Nahverkehr, den Betrieb des Hafens, den Betrieb der Fernmeldeanlage sowie der Straßenbeleuchtung zu.

DAS BEVÖLKERUNGSWACHSTUM IN MAINZ

Weil die Stadtwerke ein Versorgungsunternehmen mit hohem Anspruch waren und sind, war und ist die Bevölkerungszahl in Mainz – die von Kundinnen und Kunden – von hohem Interesse. 1875, als das erste Leitungswasser in Mainz unterwegs war, das erste Gaswerk arbeitete und der erste Pferde-Omnibus gefahren war, zählte Mainz 56.400 Menschen. 1913 wohnten bereits mit der Bevölkerung von Kastel, Kostheim und Mombach 122.060 Leute in der Stadt. Nach den Eingemeindungen von Bretzenheim, Weisenau, Bischofsheim und Ginsheim-Gustavsburg am 1. Januar 1930 lebten 133.999 Menschen in Mainz. 1939, nachdem auch Gonsenheim eingemeindet war, kam Mainz auf 158.533 Einwohner. Durch die Abtrennung der rechtsrheinischen Stadtteile nach Ende des Zweiten Weltkriegs waren 1963 nur noch 141.201 Menschen Mainzerinnen und Mainzer. Am 8. Juni 1969 wurden Drais, Ebersheim, Finthen, Hechtsheim, Laubenheim und Marienborn mit Mainz vereinigt. Die Folge: 176.720 Einwohner nach amtlicher Fortschreibung. Allerdings wurde diese Zahl durch eine Volkszählung 1970 auf 172.195 herunter korrigiert. Nach Einführung des Begriffs der „Bevölkerung am Ort der Hauptwohnung“ hatte Mainz auch 1987 nur 173.282 Einwohner. Über die 200.000-Marke sprang Mainz dann 2011. Jetzt leben insgesamt rund 216.000 Menschen in der Stadt. Und pro Jahr werden es rund 2.000 mehr.

BETEILIGUNGEN DER MAINZER STADTWERKE

Bereich Verkehr

Die »Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH« (MVG) ist eine 100-prozentige Tochter der »Mainzer Stadtwerke AG« (MSW). Zur MVG gehören wiederum die »City-Bus Mainz GmbH«, die »Mainzer Verkehrs-

Service GmbH«, die »MVGmeinRad GmbH« (jeweils 100 Prozent) und die »Verkehrsbund Mainz-Wiesbaden GmbH« (50 Prozent).

Bereich Versorgung

Ebenfalls ein 100-prozentiges Tochterunternehmen der MSW ist die »Mainzer Netze GmbH«. Das gilt auch für die »Mainzer Breitband GmbH«. Die »Überlandwerk Groß-Gerau GmbH« (ÜWG) gehört zu 95 Prozent zu den Mainzer Stadtwerken. Zu den ÜWG-Tochterunternehmen zählen die »ÜWG Engineering GmbH« (100 Prozent), die »Energie-technik Rhein-Main GmbH« (33,33 Prozent), die »Stadtwerke Groß-Gerau Versorgungs GmbH« und die »ÜWG Stromnetze GmbH & Co. KG« (jeweils 25,1 Prozent). Außerdem ist die »Mainzer Stadtwerke AG« mit 3,23 Prozent an der »Wasserversorgung Rheinhessenpfalz GmbH« beteiligt.

Bereich Erneuerbare Energien

Die MSW hält 100 Prozent der Anteile an der »Mainzer Erneuerbare Energien GmbH«. Zur »Mainzer Erneuerbare Energien GmbH« gehören wiederum die Solarpark Tutow I GmbH und die Solarpark Tutow II GmbH & Co. KG (jeweils 100 Prozent), die »Solarpark Elmenhorst GmbH & Co. KG« (100 Prozent), die »Rheinhessen Solar GmbH« (66,66 Prozent), die »Pfalzwind GmbH« (50 Prozent), die »RIO Windkraft GmbH & Co. KG«

(50 Prozent – die anderen 50 Prozent sind bei den Stadtwerken) und die »Windpark GmbH & Co. KGs« Rheinhessen I, Erbes-Büdesheim, Wingertsberg, Heimersheim, Bornheim und Mockenberg (jeweils 33,33 Prozent – genauso wie die Stadtwerke). Die »Mainzer Wasserkraft GmbH« ist eine 100-prozentige Tochter der »Mainzer Stadtwerke AG«.

Vertrieb und weitere wichtige Beteiligungen

Die »Mainzer Stadtwerke Vertrieb und Service GmbH« gehört zu 100 Prozent zu den MSW. An der »Mainz Worms Energiebündnis GmbH« hält die »Mainzer Stadtwerke AG« 50 Prozent der Anteile. Die »RIO Energieeffizienz GmbH & Co. KG« gehört zu 49,8 Prozent zu den Stadtwerken, diese wiederum hält 10,2 Prozent an der »Wohnbau Mainz GmbH«. 12,55 Prozent der Anteile an der »Rheinhessen-Energie GmbH« entfallen auf die »Mainzer Stadtwerke AG«. An der »Count+Care GmbH & Co. KG« hält die »Mainzer Stadtwerke AG« 25,1 Prozent der Anteile.

Bereich Wärme

Die »Mainzer Wärme GmbH« ist eine 100-prozentige Tochter der »Mainzer Stadtwerke AG«. Die »Mainzer Wärme PLUS GmbH« wiederum gehört zu 55 Prozent zur »Mainzer Wärme GmbH«. An der »Mainzer Fernwärme GmbH« hält die »Mainzer Stadtwerke AG« 66,67 Prozent der Anteile.

Bereich Infrastrukturentwicklung

An der »Mainzer Hafen GmbH« hat die »Mainzer Stadtwerke AG« 50 Prozent der Anteile, an der »Zollhafen Mainz GmbH & Co. KG« 49,9 Prozent der Anteile. Die »Frankenbach Container Terminals GmbH« gehört zu 25,2 Prozent zu den Stadtwerken.

Bereich klassische Stromerzeugung

50 Prozent der Anteile an der »Kraftwerke Mainz Wiesbaden AG« (KMW) entfallen auf die »Mainzer Stadtwerke AG«. Zur KMW wiederum gehört die »KWI Kraftwerksinstandhaltungs GmbH«, »KMW Gastransport GmbH«, »Binnenwind GmbH« und »Altus AG« (jeweils 100 Prozent). Und ebenfalls die »Mainzer Reederei B. Dettmer GmbH & Co. KG« (80 Prozent), die »EGM Entsorgungsgesellschaft Mainz mbH« (50,1 Prozent) und die »KVL-KMW-Valentin-Lagergesellschaft mbH« (50 Prozent). Die KMW ist außerdem an der »Mainzer Fernwärme GmbH«, am »Konsortium Energieversorgung Opel beschränkt haftende OHG« (jeweils 33,33 Prozent) und an der »Gas-Union GmbH« (15,91 Prozent) beteiligt.



Ein Plan von Mainz um das Jahr 1887

IM GESPRÄCH MIT DEN VORSTÄNDEN



v.l.: Detlev Höhne, Daniel Gahr,
Dr. Tobias Brosze

Warum gibt es diese Chronik, Herr Höhne?

Wirtschaftlich starke Unternehmen wie wir, können sich viel kaufen. Was sie sich nicht kaufen können, ist Tradition. Wir haben Tradition. Und diese lässt sich gut in einer Chronik darstellen. Eine Chronik ist eine Zeitreise. Auf Reisen erzählt man sich gerne Geschichten. Geschichten faszinieren, weil sie von Menschen handeln. Von Menschen, die etwas geleistet haben. Das haben unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Vergangenheit. Sie leisten viel in der Gegenwart. Und in der Zukunft werden sie es auch tun.

„Geschichten faszinieren,
weil sie von Menschen handeln.
Von Menschen, die etwas
geleistet haben.“

Was war bei den Stadtwerken früher besser als heute?

Nichts. Denn beim Blick zurück erinnert man sich meist lieber an positive Dinge. Früher war die körperliche Arbeit viel ausgeprägter. Da gab es eine 45-Stunden-Woche. Da war freitags nicht um 15 Uhr Feierabend. Da gab es viele Rufbereitschaften und Schichtdienste. Alles ist zu seiner Zeit gut. Was waren die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter froh, als in den 1970er Jahren die Magnetbänder auftauchten. Als es große Maschinen mit Lochkarten gab, die die Arbeit vereinfachten. Aus heutiger Sicht mag man sagen: wie langweilig. Deswegen noch einmal: Alles ist zu seiner Zeit gut.

Detlev Höhne
Vorstandsvorsitzender
Mainzer Stadtwerke AG



Was beeindruckt Sie als Jüngsten im Vorstand am meisten beim Blick zurück, Herr Dr. Brosze?

Aus Sicht des Technikers ging es vor über 100 Jahren vor allem darum, die Technik für die Versorgung der Menschen mit Energie und Wasser beherrschbar zu machen. Das Interessante: Diese Aufgabe ist genau genommen trotz neuer Materialien, Durchdringung der IT und in den letzten Jahren der Energiewende über die Jahrzehnte gleich geblieben.

Und was denkt man vor der Amtsübernahme des Vorstandsvorsitzes der Mainzer Stadtwerke, Herr Gahr?

Zuerst denke ich an die große Verantwortung, die wir für die Daseinsvorsorge einer ganzen Stadt mit ihren 216.000 Einwohnern tragen. Wir liefern zuverlässig Wasser, Strom, Gas, Wärme und Mobilität – und das seit vielen Jahren. Deswegen schwingt bei der Amtsübernahme ganz viel Respekt mit – ich habe aber keinen Bammel davor; auch deshalb nicht, weil mir in den über zwei Jahren als Geschäftsführer der ÜWG sehr schnell klar geworden ist, dass ich auf die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der gesamten Unternehmensgruppe bauen kann, die ihre Aufgaben alle sehr verantwortungsvoll und mit großer Professionalität wahrnehmen.

Herr Höhne, was zählt zu den prägenden Ereignissen Ihrer Amtszeit?

Die prägendsten Zeiten waren die des Personalabbaus. Wir haben die Frage nach einer Überlebensfähigkeit der Stadtwerke in Zeiten der Liberalisierung mit der Notwendigkeit eines Personalabbaus beantworten müssen. Da war ich mit persönlichen Schicksalen konfrontiert. Und mit immer weniger Leuten



Daniel Gahr
Vorstand Mainzer Stadtwerke AG

musste anschließend die gleiche Arbeit verrichtet werden. Ich will an dieser Stelle noch etwas Generelles sagen. Denn es ist natürlich auch das Schöne, dass es bei den Stadtwerken immer um Menschen geht. Sie machen die Stadtwerke aus. Wir hatten in den zurückliegenden Jahrzehnten Pioniere. Wir haben den Leuten in der Stadt sauberes Wasser, Gasheizungen, Straßenbeleuchtung und Elektrizität in deren Wohnungen gebracht. Und als vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg der Wunsch bestand, dass möglichst schnell alles wieder funktionieren sollte, haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtwerke so richtig reingehauen. Und zwar in den folgenden Jahrzehnten.

Welche Tätigkeit von Kolleginnen und Kollegen hätten Sie denn auch gerne mal ausgeübt?

Höhne: Ich wäre gerne Busfahrer gewesen. Ich hätte ganz viel mit Fahrgästen beim Ein- und Aussteigen erzählt. Natürlich auch den ein oder anderen Witz gerissen.

Dr. Brosze: Quartiersentwicklung hätte mich ge- reizt. Lebensräume mit technischen Komponenten zu noch besseren Wohnsituationen zu machen: eine tolle Aufgabe.

Gahr: Nach einem knappen halben Jahr im Vorstand würde ich mir keine bestimmte Tätigkeit her- ausspicken wollen.

Herr Gahr, auf dem Energiesektor hat sich viel getan. Wie sehr kritisieren Sie die Liberalisierung aus heutiger Sicht?

Die Situation kann man als leicht schizophren be- zeichnen. Seit 1998 reden wir von Liberalisierung, aber immer noch sind viele Bereiche reguliert, zum Teil überreguliert. Hinzu kommen Rahmenbeding- ungen, die sich ständig ändern, was eine verlässliche Planung erschwert. Manchmal steuern wir das Schiff »Mainzer Stadtwerke« auf Sicht und das angesichts grundlegender Veränderungen, wie der Digitali- sierung, die im vollen Gang sind und schon andere Branchen durchgeschüttelt haben – ich selbst habe es in der Verlagsbranche eindrücklich erlebt. Ich bin aber fest davon überzeugt, dass wir uns gemeinsam mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern schnell orientieren und die richtigen Schlüsse für die Zukunft ziehen werden.

„Manchmal steuern wir das
Schiff »Mainzer Stadtwerke«
auf Sicht und das
angesichts grundlegender
Veränderungen ...“

Dr. Brosze: Ich möchte da kurz einhaken. Veränderungsprozesse setzen natürlich bei Menschen ein. In den 1970er und 1980er Jahren war beherrschendes Thema, dass Energieversorgung einfach da zu sein hatte, funktionieren sollte. Mit Ausnahme der Menschen in der Anti-Atomkraftbewegung haben sich die Leute gar keine großen Gedanken darüber gemacht, woher die Energie denn kam. Sie war einfach da und alles war gut. In den zurückliegenden Jahren hat die Frage nach den Quellen von Energie eine ganz andere Qualität bekommen. Auf einmal beschäftigt man sich auch emotional mit dem Thema. In den zurückliegenden zehn Jahren hat die emotionale Verbundenheit enorm Fahrt aufgenommen. Ich denke in Summe ist das eine positive Entwicklung in der auch viele Chancen für uns liegen.

Ist aber die Zeit von Großprojekten vorbei, nachdem das Geothermiekraftwerk nicht wie erhofft realisiert werden konnte und auch das Pumpspeicherwerk in Heimbach nicht mehr mit Volldampf verfolgt wird?

Höhne: Wenn alles dezentralisierter, lokaler wird, wird doch automatisch alles ein bisschen kleiner. Vielleicht Speichertechnologien ausgenommen.

Dr. Brosze: Das Verständnis von Großprojekten ändert sich vielleicht auch. Wenn wir daran denken die Mobilität in und um Mainz weiter zu elektrifizieren, dann ist das schon ein Großprojekt. Auch das 100-Megawatt-Blockheizkraftwerk der KMW ist zweifelsohne ein Großprojekt. Es kommen halt noch viele kleine und kundenspezifische Projekte hinzu.

Gahr: Es ist richtig, dass neben dem Blockheizkraftwerk der KMW momentan keine anderen Großprojekte auf der Tagesordnung stehen, aber jeder einzelne Mitarbeiter kann bestätigen, dass ihm dennoch nicht langweilig ist – im Gegenteil! Das Tagesgeschäft, das nicht hoch genug eingeschätzt werden kann, unzählige geplante Projekte und auch Projekte, die völlig unerwartet auf die Agenda kommen wie das Taubertsbergbad werden uns alle in den nächsten Jahren genug fordern.

Herr Gahr, die Quartiersentwicklung auf den Gonsbachterrassen, im Zollhafen und im Heiligkreuz-Viertel sind bereits beendet oder laufen noch. War's das dann in diesem Geschäftsfeld bei den Stadtwerken?

Zunächst einmal stecken wir beim Zollhafen noch mittendrin in der Arbeit und beim Heiligkreuz-Viertel stehen wir ganz am Anfang. Mit den Erfahrungen, die wir auf diesem Gebiet bisher gemacht haben, haben wir bewiesen, dass wir ganzheitliche

Quartiersentwicklung können. Von daher werden wir auch nicht Nein sagen, wenn sich eine passende Gelegenheit ergibt.

Kann man eigentlich Wünsche eines Oberbürgermeisters und Aufsichtsratsvorsitzenden an die Adresse der Stadtwerke abschlagen?

Höhne: Der Oberbürgermeister ist der erste Bürger unserer Stadt. Er hat die Aufgabe, Schaden von den Bürgerinnen und Bürgern fernzuhalten. Deswegen ist er Aufsichtsratsvorsitzender der Stadtwerke. Der Oberbürgermeister nimmt Diskussionen wahr und bringt deren Ergebnisse als Vorschläge bei uns ein. Ein banales Beispiel ist vielleicht die Trinkwassersäule am Marktplatz. Da kommt auf einmal ein Vorschlag auf, dass es doch sinnvoll wäre an zentraler Stelle eine kostenfreie Trinkmöglichkeit für Mensch und Tier zu schaffen. Der OB trägt diesen Wunsch an uns heran. Und wir sorgen dafür, dass Mensch und Tier mit qualitativ sehr gutem Wasser aus einer Säule versorgt werden.

Gahr: Man könnte es ja einmal versuchen! Nein, ernsthaft, ich sehe eine solche Situation überhaupt nicht auf uns zukommen: Der Oberbürgermeister und der Vorstand eines 100 Prozent kommunalen Stadtwerkes haben deckungsgleiche Interessen zum Wohle der Stadt.

„Aber so wie sich Stadtwerke immer wieder neu erfinden müssen, muss man sich selbst auch immer wieder mit neuen Themen beschäftigen, um am Ball und motiviert zu bleiben.“

Was macht eigentlich ein Vorstand, wenn er mal keine Lust hat, wenn ein Motivationsschub her muss?

Dr. Brosze: Die offizielle Antwort lautet natürlich, dass ein Vorstand niemals Motivationsprobleme hat. Aber so wie sich Stadtwerke immer wieder neu erfinden müssen, muss man sich selbst auch immer wieder mit neuen Themen beschäftigen, um am Ball und motiviert zu bleiben. Mir hilft außerdem, dass ich nicht bei einem anonymen Shareholder beschäftigt bin, nicht an der Börse das Geld verdiene, sondern bei einem Versorgungsunternehmen für die Menschen vor Ort.



Dr. Tobias Brosze,
Vorstand Mainzer Stadtwerke AG

Gahr: Ehrlich gesagt habe ich mir diese Frage – da noch nicht einmal ein halbes Jahr seit meinem Wechsel in den Vorstand vergangen ist – noch nicht gestellt.

Höhne: Ich bin bei einer kurzzeitigen Leere im Kopf gerne mal mit dem Fahrstuhl runter gefahren und habe eine Runde über den Betriebshof gedreht. Dann habe ich die vielen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gesehen. Und beim Blick in die Werkstätten und Autos habe ich dann eine Verantwortung für die Beschäftigten gespürt. Das hat geholfen.

Seit 2016, nach der Umfirmierung sind wir die „Mainzer“. Wo sind Sie denn am ehesten Mainzer?

Höhne: Im Stadion des 1. FSV Mainz 05.

Gahr: Am Rhein – und das zu allen Jahreszeiten.

Dr. Brosze: Rund um die Gaustraße.

Ist Mainz ohne die Stadtwerke überhaupt denkbar?

Höhne: Ohne Wasser geht's nicht. Ohne Strom geht's nicht. Ohne Wärme geht's nicht. Und weil wir Eigentümer der ganzen Versorgungsmedien im Boden sind, geht es ohne uns nicht. Für kein Geld der Welt würde jemand kommen, den Boden aufgraben und neue Versorgungsleitungen reinlegen.

Dr. Brosze: Vieles spricht dafür, dass in einer digitalen Welt neue Angebote entstehen. Manche davon werden nah an unseren Leistungen sein wie bei den Energiedienstleistungen, Internet oder der klassischen Energielieferung. Aber die gesamte Palette aus einer Hand und so, dass auch die Gesamtinfrastruktur der Stadt miteinander funktioniert – das kann kein anderes Unternehmen außer uns. Deswegen ist die Kommune Mainz ohne die Stadtwerke nicht denkbar.

Gahr: Das ist für mich eine rhetorische Frage. Mainz ist ohne die »Mainzer Stadtwerke« nicht denkbar. Und weil das so ist, müssen kommunale Stadtwerke auch zukünftig in die Lage versetzt werden, ihren Aufgaben für die Bürgerinnen und Bürger einer Stadt nachhaltig gerecht zu werden. Da ist auch die Politik in der Pflicht.

DIE AG-VORSTÄNDE VON 1971 BIS HEUTE





Dr. jur. Adam Michael Reitzel
Sprecher des Vorstandes
Kaufmännisches Vorstandsmitglied
1971 – 1978



Dipl.-Ing. Rudolf Michels
Technisches Vorstandsmitglied
1971 – 1977



Robert Bohn
Vorstand für Personal- und Sozialwesen
1977 – 1992



Dipl.-Ing. Peter Müller-Trimbusch
Technisches Vorstandsmitglied
1977 – 2002



Ing. Willi Quetsch
Vorstandsmitglied für die Verkehrsbetriebe
1971 – 1977



Karl Thorwirth
Vorstandsmitglied für Kooperation
1972 – 1987
Vorstandsmitglied für Vertrieb und Verkehr
1977 – 1987



Dipl. Volkswirt Hans-Bernd Dickmann
Vorstandsvorsitzender
Kaufmännisches Vorstandsmitglied
1978 – 1999



Assessor jur. Wolfram Berg
Vorstandsmitglied für Vertrieb und Verkehr
1987 – 2002



Heribert Koplin
Vorstandsmitglied
für Personal- und Sozialwesen
1992 – 2002



Dr. Werner Sticksel
Vorstandsvorsitzender
Technischer Vorstand
1999 – 2015



Hanns-Detlev Höhne
Vorstandsvorsitzender
Kaufmännischer Vorstand
2002 – 2017



Dr. Tobias Brosze
Technischer Vorstand
Seit 2014



Daniel Gahr
Kaufmännischer Vorstand
Seit 2017

DIE ENERGIEWENDE





Klaus-Dieter Müller, verantwortlich für den Besucherdienst der Stadtwerke, führt Interessierte unter anderem zu Windkraftanlagen der Unternehmensgruppe.

EINSCHNEIDENDE ENTWICKLUNGEN

Zur jüngeren Geschichte der »Mainzer Stadtwerke«, zu ihrer Gegenwart und Zukunft gehören die Folgen der Energiewende. Weil die Entwicklungen ab den 1990er Jahren so einschneidend waren und weiter sind, thematisieren wir sie schon zu Anfang dieser Chronik. Genauso wie die Folgen des liberalisierten Strom- und Gasmarktes.

Ziele

Die Energiewende krepelt die deutsche Energieversorgung seit 1990 komplett um. Ziel der Politik ist: Deutschland soll eine der umweltschonendsten und energiesparsamsten Volkswirtschaften werden – bei wettbewerbsfähigen Energiepreisen und hohem Wohlstandsniveau. Die Energiewende soll den Weg in eine sichere Zukunft ebnen: weg von nuklearen und fossilen Brennstoffen, hin zu erneuerbaren Energien. Um das Ziel zu erreichen, bedarf es der Verzahnung von drei Sektoren. Dabei handelt es sich um die Sektoren Elektrizität, Wärmeversorgung und Verkehr, die zuvor weitestgehend unabhängig voneinander betrachtet worden waren. In der Regel wird dem Sektor Elektrizität in der Öffentlichkeit die größte Bedeutung beigemessen. Bis 2025 sollen 40 bis 45 Prozent und bis 2050 mindestens 80 Prozent unseres Stromverbrauchs aus regenerativen Quellen kommen. Der Ausstieg aus der Kernenergie ist bis 2022 vereinbart.

Beachtliche Zahlen

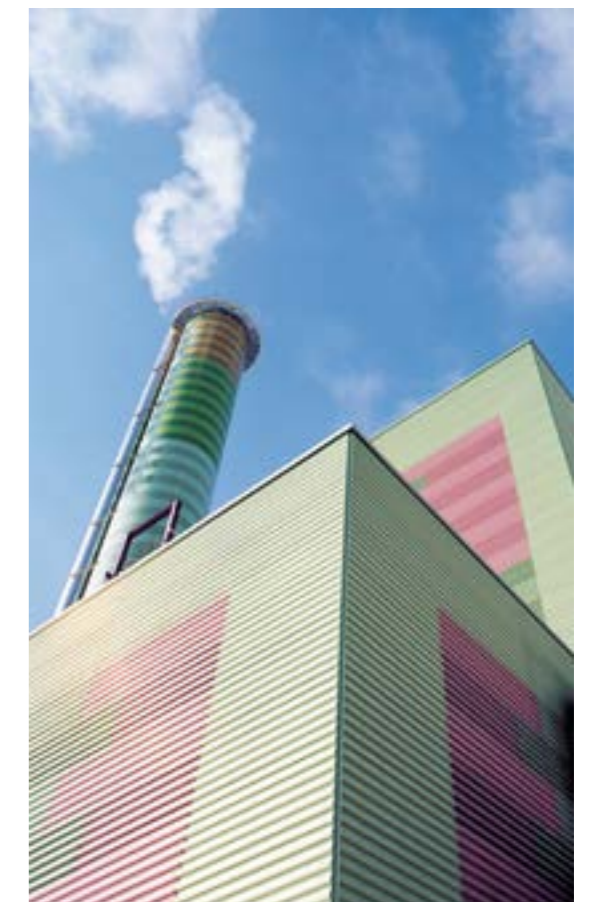
2016 waren die erneuerbaren Energien die Nummer zwei im deutschen Strommix mit 31,7 Prozent. Die Energiegewinnung aus Braun- und Steinkohle rangierte noch auf Platz eins mit zusammen 40 Prozent. Rang drei ging an die Kernenergie mit 13,1 Prozent, gefolgt von Erdgas mit 12,1 Prozent. Der Anteil der ertragreichsten erneuerbaren Energiequellen sah 2016 wie folgt aus: Windenergie 13 Prozent, Photovoltaik 6,4 Prozent, Biomasse 5,4 Prozent und Wasserkraft 3,5 Prozent.

Schaut man sich jetzt Zahlen aus dem Referenzjahr 1990 an wird klar, wie viel sich bereits getan hat: Damals sorgten die hier aufgeführten Sparten gerade mal für einen Anteil von 5,5 Prozent beim Strommix und dies nur wegen der Wasserkraft. Die genauen Zahlen: Wasserkraft 3,7 Prozent, Windenergie 1,6 Prozent, Biogas 0,1 Prozent, Photovoltaik 0,01 Prozent.

Aber der Weg bis 2025, bis zu einem Anteil von mindestens 40 Prozent am Strommix, ist noch weit. Und politische Entscheidungen sorgen mitunter dafür, dass Umsetzer der Energiewende – wie die »Mainzer Stadtwerke« – bei ihren Anstrengungen mit Hindernissen zu kämpfen haben.

Herausforderungen für die Unternehmensgruppe

Gerade die fossilen und hochflexiblen Kraftwerke sind durch den neuen Strommix unter Druck geraten. Das bekamen und bekommen die »Mainzer Stadtwerke« als 50-prozentige Anteilseignerin der »Kraftwerke Mainz-Wiesbaden AG« (KMW) besonders zu spüren. Die KMW besitzt ein Gas- und Dampfturbinenkraftwerk (Kraftwerk III) sowie ein Gas-Kombi Kraftwerk (Kraftwerk II) auf der Ingelheimer Aue. Das moderne Kraftwerk III stellt seinen Strom teilweise nur noch dann zur Vergütung, wenn die Erneuerbaren nicht liefern können.



Das Gas- und Dampfturbinenkraftwerk der KMW



Meterlange Banner in der Rheinallee und im Zollhafen präsentierten das Engagement der Stadtwerke im Bereich der erneuerbaren Energien.



Im Mai 2009 starteten die »Stadtwerke Mainz« eine große Kampagne unter dem Motto „Energiewende für Mainz – Wir sind stark!“



Das bedeutet, seine Stromproduktion wird nicht jederzeit abgenommen. Das führt für die Kraftwerksbetreiber zu einer geringeren Rentabilität. Andererseits bleiben solche Kraftwerke für eine reibungslose Versorgungssicherheit notwendig. Kraftwerk II, das 1977 ans Netz gegangen ist, befindet sich in der Netzreserve der Bundesnetzagentur und springt bei Engpässen in der deutschen Stromversorgung ein.

Wie sich der Betrieb für die Kraftwerksbetreiber lohnen kann, ist im Strommarktgesetz von 2016 aufgeführt. Klar ist: Um wirtschaftlich arbeiten zu können, müssen Kraftwerke heute flexibel einsetzbar und schnell hochzufahren sein. Vor dem Hintergrund dieser Entwicklung ist auch der Baustart des 100-Megawatt-Blockheizkraftwerks der KMW auf der Ingelheimer Aue am 26. April 2017 zu sehen. Ob und wie die Flexibilität vergütet wird, ist derzeit noch unklar; es drückt sich zumindest an vielen Stunden über unterschiedliche Viertelstundenpreise aus.

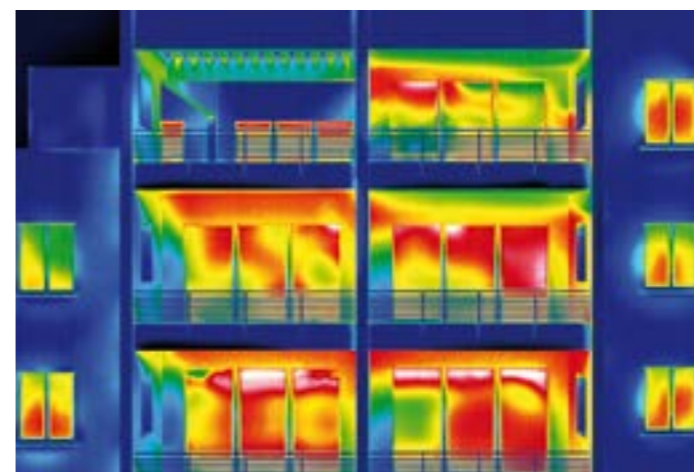
Die Energieversorger stehen durch die Energiewende aber auch vor der Herausforderung, Strom aus Photovoltaik- und Windkraftanlagen in Spitzenzeiten der Produktion geschickt verteilen und für Flautezeiten speichern zu müssen. Die »Mainzer Stadtwerke« sind dieser Herausforderung unter anderem mit dem Energiepark in Hechtsheim begegnet. Hier wird durch ein Elektrolyseverfahren Wasserstoff aus dem Strom von Windkraftanlagen hergestellt. Der Wasserstoff findet in den Sektoren Verkehr, Wärmeversorgung und in der Industrie Verwendung.

Was die Energieeffizienz bei der Wärmeversorgung betrifft, entwickelten die »Mainzer Stadtwerke« 2014 einen Wärmemasterplan für die Stadt. Denn 40 Prozent der Energie verbrauchen wir in Deutschland fürs Wohnen. Der Wärmebedarf des Gebäudebestandes soll bis 2020 um 20 Prozent sinken. Bis 2050 sollen Häuser nahezu klimaneutral sein, also den eigenen Bedarf nur aus erneuerbaren Energien decken.

Der Ausbau des Mainzer Straßenbahnstreckennetzes um die 9,2 Kilometer lange Mainzelbahnstrecke 2016 und der Aufbau des Fahrradvermietsystems MVGmeinRad dokumentieren unter anderem die Anstrengungen der »Mainzer Stadtwerke« im Sektor Verkehr, die Energiewende voranzutreiben. Und auf diesem Weg geht es weiter.

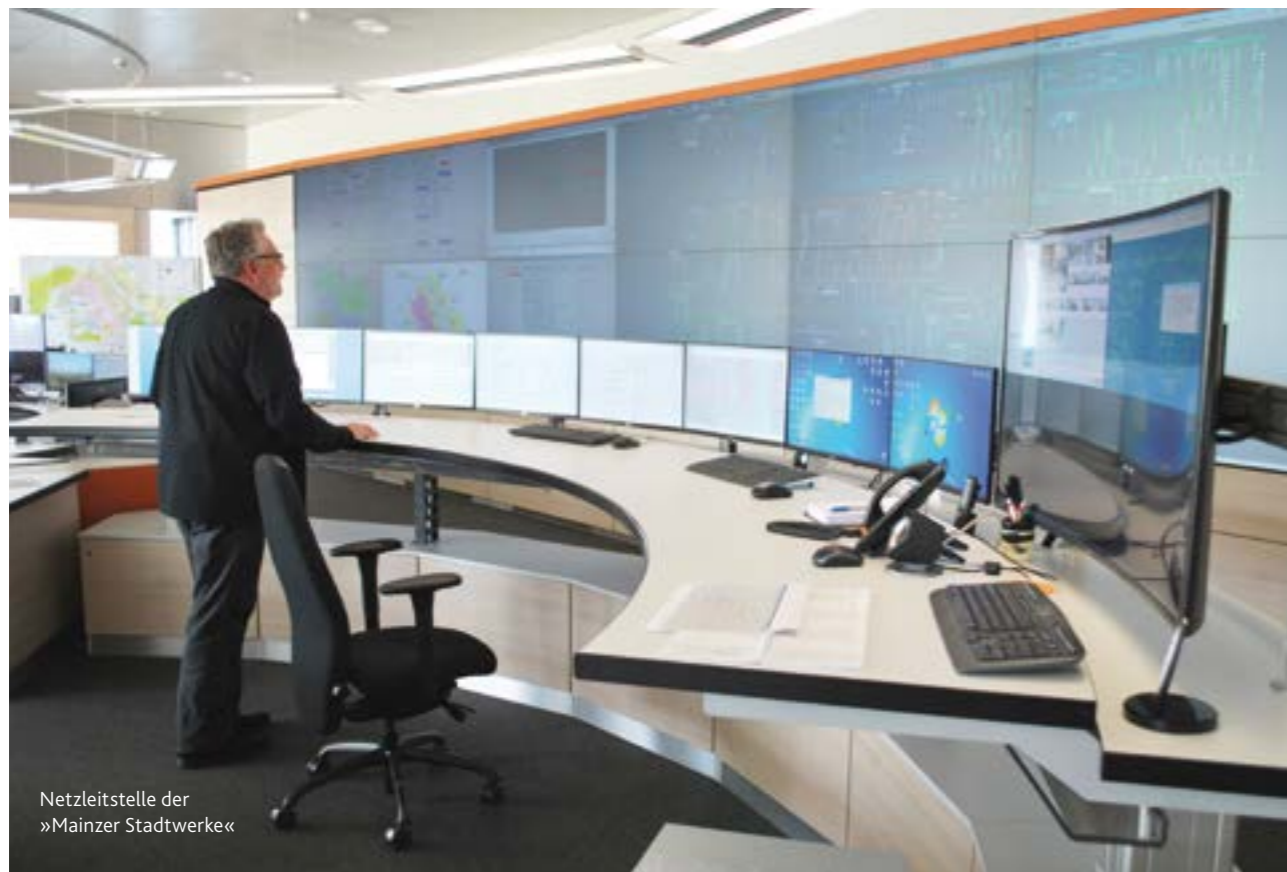
► 2014 arbeiteten die »Mainzer Stadtwerke« einen Wärmemasterplan aus.

► Seit 2012 trägt das Fahrradvermietsystem MVGmeinRad zu umweltfreundlicher Mobilität in der Stadt bei.



Die »Mainzer Wasserkraft« ist für den Betrieb von zwölf Wasserkraftanlagen verantwortlich.

LIBERALISIERUNG DES STROM- UND GASMARKTES



NETZZUGANGSREGELN

Bis 1998 bestanden die Energiemärkte in Deutschland noch aus Gebietsmonopolen. Die Versorgung mit Energie wurde als zu wichtig angesehen, um sie der freien Marktwirtschaft zu überlassen. Da jedoch die Liberalisierung des Telefonmarktes ein voller Erfolg gewesen war, beschloss die damalige Bundesregierung einen ähnlichen Kurs für den Strom- und Gasmarkt.

Zunächst strömten zahlreiche Energiepioniere auf den Markt. Einige scheiterten an zu optimistischen Geschäftszielen, andere an Marktturbulenzen und wiederum andere an dem noch nicht ausreichend konkretisierten Ordnungsrahmen beim Netzzugang. Es galt der „verhandelte Netzzugang“ und es fehlte eine regulierende Behörde. Im Jahr 2005 wurde deshalb die Zuständigkeit der Bundesnetzagentur auch auf Strom- und Gasnetze ausgedehnt. Ab dann wurden die Netzzugangsregeln von ihr festgelegt und die wirtschaftlichen Bedingungen dafür – Netzentgelte genannt – von ihr genehmigt.

ANREIZREGULIERUNG

Strom- und Gasnetze gehören zu den sogenannten „natürlichen Monopolen“, in denen der Wettbewerb nur eingeschränkt wirkt oder ganz außer Kraft gesetzt ist. Denn in der Regel ist es volkswirtschaftlich nicht sinnvoll, in einem bestimmten Versorgungsgebiet parallele Strom- oder Gasleitungsnetze verschiedener Unternehmen aufzubauen. Auch aus betriebswirtschaftlicher Sicht besteht in der Regel kein Anreiz, eine parallele Leitungsstruktur als Konkurrenz zu einem etablierten Anbieter zu errichten.

Damit beispielsweise die »Mainzer Netze GmbH« keine Monopolgewinne erzielt und trotzdem so kostensparend wie möglich betrieben werden kann, wird sie von der Bundesnetzagentur reguliert. Im Interesse der privaten Verbraucher, Gewerbe- und Industriekunden sowie Energieversorgungsunternehmen müssen die Entgelte für die Durchleitung von Strom und Gas transparent und angemessen kalkuliert werden.

Es muss aber auch sichergestellt sein, dass Netzbetreibern ausreichend finanzielle Mittel für den Betrieb ihrer Netze zur Verfügung stehen. Insbesondere für Investitionen benötigt die »Mainzer Netze GmbH« einen langfristigen Planungshorizont und verlässliche ökonomische Rahmenbedingungen.

Ein wesentliches Element der Anreizregulierung sind die Regulierungsperioden von jeweils fünf Jahren. Die Bundesnetzagentur und die zuständigen Landesregulierungsbehörden legen jeweils vor Beginn einer Regulierungsperiode fest, welche Erlöse dem Netzbetreiber Jahr für Jahr während der Regulierungsperiode zur Verfügung stehen sollen. Dafür werden zunächst die betriebsnotwendigen Kosten des Netzbetreibers geprüft. Diese Kosten gehen in einen Effizienzvergleich aller Netzbetreiber ein und sind der Ausgangspunkt für die Bestimmung der angemessenen Erlöse.

Mit den genehmigten Erlösen soll das Unternehmen seine Aufgaben als Netzbetreiber erfüllen.

Da die Erlöse bereits vor der Regulierungsperiode fixiert werden, sind die tatsächlich entstehenden Kosten und die Erlöse des Netzbetreibers für die Dauer der Regulierungsperiode voneinander entkoppelt. Dadurch wird – in der Theorie – der Anreiz geschaffen, dass der Netzbetreiber seine Produktivität steigert und die Kosten senkt. In Zeiten der Energiewende und der Digitalisierung begegnen die Netzbetreiber wie auch die übrigen Marktteilnehmer kürzeren Wirtschafts- und Innovationszyklen. Auf die Netzbetreiber kommen zudem hohe Investitionen durch die Integration erneuerbarer Energien zu. Es braucht einen weiteren Netzausbau. Das Modell der Anreizregulierung, das ursprünglich einmal für technologisch stabile Energiemärkte Großbritanniens und Skandinaviens in den 1980er Jahren entwickelt wurde, stößt mit den Gegebenheiten und Herausforderungen des deutschen Energiemarktes unseres aktuellen Jahrzehnts immer wieder an seine Grenzen. Im Jahr 2016 erfolgte eine Novellierung der zuständigen Anreizregulierungsverordnung. Dies dürfte nicht die letzte Änderung des Regulierungsrahmens gewesen sein.

DER NAME, DAS LOGO





Neugestaltungen

Bis 1988 hatte das Mainzer Rad der Unternehmensgruppe Mainzer Stadtwerke als Erkennungsmerkmal gedient. Ein spartanisches Logo. Denn das Rad tauchte nur im Schriftzug „Stadtwerke Mainz“ an Stelle des A-Querstrichs bei „Mainz“ auf.

Das war den Verantwortlichen dann spätestens Ende der 1980er Jahre zu wenig. Etwas Neues, mehr Einprägsames sollte her. Ein Wettbewerb an der damals noch Fachhochschule genannten Mainzer Hochschule, Fachbereich Design I / Kommunikationsdesign, wurde initiiert. Unter 83 Einreichungen für ein Stadtwerke-Signet stach der Entwurf der Rüsselsheimerin Brigitte Bechtold heraus. Eine Fachjury sowie der Stadtwerke-Vorstand und der Betriebsrat sprachen sich für jenen Vorschlag aus, der die drei Buchstaben SWM genauso symbolisierte wie die Rohre und Leitungen sämtlicher Betriebszweige des Unternehmens. Die meisten Menschen sahen im Zusammenschluss der Buchstaben eine Welle. Das sich „auflösende“ M des Logos stand für alles Fließende wie Wasser, Strom, Gas und Nahverkehr. Es sollte dem Signet zusätzlich Temperament und Bewegung verleihen und die Komponente zukunftsorientiert aufgreifen. 2011 wurde aus dem sich auflösenden M dann aber doch auch ein genauso fester und schwarzer Strich wie der von S und W. Aber die Tage des gesamten Logos waren gezählt – aus unterschiedlichen Gründen.

Das große bunte M kommt

Das Thema einer notwendigen Neuerung hatte bei einer Klausurtagung des Aufsichtsrates der »Mainzer Stadtwerke« in Bonn im November 2014 richtig Fahrt aufgenommen. Da hatte Vorstandsvorsitzender Detlev Höhne eine Übersicht der Beteiligungsgesellschaften vorgestellt. Es gab damals viele Gesellschaften mit Kunstnamen. „Und alleine vielen Aufsichtsratsmitgliedern war nicht auf Anhieb bekannt, dass diese Gesellschaften zu den Stadtwerken gehörten“, so der Vorstand. Beispielsweise die »RIO Energie«, die »thermago« oder die

»enaqua«. Es fehlte ein verbindendes Element. Erst recht in der Außendarstellung für alle Mainzerinnen und Mainzer. „Viele wussten gar nicht, was die Stadtwerke alles machen, wofür sie stehen“, betonte Detlev Höhne Mitte 2016: „Aber das mussten und müssen wir den Menschen bewusst machen.“ Zumal klar war, dass die Stadtwerke wieder in den Verkauf von Strom und Gas einsteigen würden.

Des Rätsels Lösung präsentierte die Mainzer Agentur »Wordwide«: Aus der »Stadtwerke Mainz AG« wurden die »Mainzer Stadtwerke«. Ein kleiner Namensdreher mit großer Wirkung. Aus der »thermago« wurde die »Mainzer Wärme«, aus der »enaqua« die »Mainzer Wasserkraft« und so weiter. „Da 95 Prozent der Stadtwerke-Aktivitäten in der Region passieren, sind wir nun mal die Mainzer“, so Vorstand Dr. Tobias Brosze.

Der Zeitgeist Anfang der 2000er Jahre hatte dazu geführt, dass man etwa in Frankfurt, Darmstadt und Nürnberg auf den Namen Stadtwerke verzichtete, stattdessen auf neue Namen wie »mainova«, »entega« oder »N-Ergie« setzte – nichts für die Mainzer ein paar Jahre später. „Der Name Stadtwerke gehört zu den stärksten Marken, die es gibt“, erklärt Tobias Brosze. „Und die Menschen haben das Bedürfnis nach einem starken, verlässlichen Partner, der nichtsdestotrotz innovativ sein kann und soll. Dafür stehen wir mit unseren Gesellschaften.“

Zum neuen Namen gesellte sich ein großes, buntes M. Die Farbenvielfalt spiegelt die Arbeit der Unternehmensgruppe in unterschiedlichen Bereichen wider. Blau steht für Wasser, Rot für Wärme, Gelb für Gas, Grün für die erneuerbaren Energien. Gelb und Blau sind zudem die früheren Farben der »Mainzer Verkehrsgesellschaft«. Und alle Teile gehören zu einem großen Ganzen. Das Motto: „Wir alle sind die Mainzer.“ Und das „Wir“ meint vor allem die rund 1.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Mainzer-Stadtwerke-Unternehmensgruppe aus über 30 Nationen.

◀ Bis 1988 trugen die Stadtwerke das „Mainzer Rad“ im Namen.

Der Siegerentwurf für ein neues Logo aus dem Jahr 1988. Anschließend waren die Stadtwerke im Zeichen der „Welle“ aktiv.

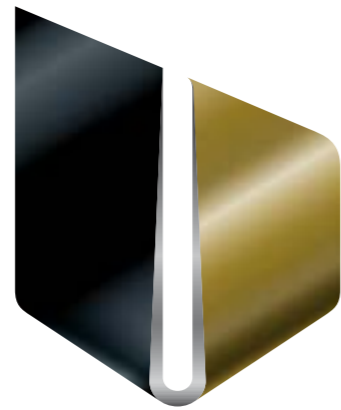


2011 „lösten“ sich die stilisierten Leitungen am Ende des SWM-Schriftzuges nicht mehr auf. Auch der Orangeton wurde kräftiger.



In Zeiten ohne eigene Vertriebsaktivitäten durften die Logos der AG und der Netze gleich sein.





german
brand
award
17
gold

Das M soll einen solch starken Wiedererkennungswert haben, dass der bloße Anblick des Buchstabens ausreicht, um sofort die »Mainzer Stadtwerke« und deren Leistungen vor Augen zu haben. Dies ist auch das A und O bei Sponsoringaktivitäten. Das alte Logo mit SWM-Schwüngen ohne den Schriftzug »Stadtwerke Mainz« hatte den Menschen nichts gesagt. Das bunte M steht auf breiten Beinen, es hat breite Schultern. Warum? Weil die Unternehmensgruppe stark und zuverlässig ist.

Ein Extra-M für die Netze

Allerdings darf es in der Unternehmensgruppe nicht nur ein einziges buntes M geben. Denn die Bundesnetzagentur pocht bei Energieversorgungsunternehmen auf die Umsetzung der vom Energiewirtschaftsgesetz vorgegebenen klaren Trennung zwischen der jeweiligen Netzgesellschaft und den Vertriebsaktivitäten. Da darf es keine Namensgleichheit, kein gleiches Logo geben. Deswegen existieren seit dem 15. Mai 2017 die Mainzer Netze – mit einem dreifarbigem M – in orangefarbenen, roten und gelben Tönen. Seit diesem Tag gibt es die »Stadtwerke Mainz Netze GmbH« nicht mehr. Und seit diesem Tag ist auch das alte Logo endgültig aus dem offiziellen Blickfeld verschwunden.

Die »Überlandwerk Groß-Gerau GmbH« (ÜWG) behielt ihren Namen und ihr Logo.

Ausgezeichnetes Design

Dass der Mainzer Agentur »Wordwide« mit dem bunten M ein großer Wurf gelungen ist, zeigte sich am 29. Juni 2017. Da wurden die Preisträger des »German Brand Award« im Rahmen einer feierlichen Gala im Deutschen Historischen Museum in Berlin geehrt. Der »German Brand Award« wird vom Rat für Formgebung verliehen, der 1953 vom Bundestag ins Leben gerufen worden ist. Das M erhielt die Auszeichnung Gold in der Kategorie »Excellence in Brand Strategy, Management and Creation – Brand Campaign – Ambient & Outdoor Adventure«. In der Jury-Begründung heißt es: »Mit dem ‚Bunten M‘ entstand eine aufmerksamkeitsstarke Bildmarke, die nicht nur für eine hohe Wiedererkennung sorgt, sondern die »Mainzer Stadtwerke« zeitgemäß und in ihrer ganzen Vielfalt repräsentiert.«



Seit 24. Oktober 2016 ist das bunte M das Logo der »Mainzer Stadtwerke«.



MAINZER
STADTWERKE

Seit 15. Mai 2017 gibt es die »Mainzer Netze«. Die Bundesnetzagentur bestand auf die deutliche Trennung von Namen und Logo zwischen Netzgesellschaft und den Vertriebsaktivitäten der »Mutter«.



MAINZER
NETZE

UNSERE STANDORTE



RHEINALLEE – HEIMAT DER STADTWERKE

Bereits in den 1890er Jahren wurden Grundstücke in der Rheinallee von der Pferdebahn genutzt. Der Verwaltungssitz der Stadtwerke befindet sich hier praktisch seit 1915. Damals war das „Technische Büro“ des Elektrizitätsamtes unter der Hausnummer 29 untergebracht. Ab 1925 hatten zwölf technische Beamte und Angestellte hier ihre Arbeitsplätze. Unter der Hausnummer 27 kam das „Kaufmännische Büro“ später hinzu. Im Jahr 1933, als die Strom-, Gas- und Wasserversorgung sowie die Verkehrsbetriebe als »Städtische Betriebe Mainz« zusammengefasst wurden, kaufte das Unternehmen noch das Haus Ecke Rheinallee/Frauenlobstraße.

Der verheerende Bombenangriff auf Mainz am 27. Februar 1945 zerstörte weite Teile der Stadt und auch die damaligen Verwaltungsgebäude der Stadtwerke in der Rheinallee sowie einen erheblichen Teil der Betriebsanlagen. Nach Kriegsende musste die Verwaltung der Stadtwerke ihre

Diensträume in das Obergeschoss der schräg gegenüberliegenden Feldbergschule verlegen. Das Provisorium, das als Notunterkunft angelegt war, hielt 16 Jahre – es gab zunächst drängendere Aufgaben als einen neuen Hauptsitz zu erstellen: Es dauerte fast anderthalb Jahrzehnte, das Strom-, Gas- und Wasserversorgungsnetz des Großraums Mainz wieder aufzubauen.

Das Hochhaus

Im Jahr 1958 beauftragten die Stadtwerke den damals noch unbekannteren Wiesbadener Architekten Rainer Schell mit dem Entwurf für ein neues Verwaltungszentrum mit der Hausnummer 41. Es sollte ein zeitgemäßer, größerer Bau entstehen. Durch Zukäufe stand fast das gesamte Straßenviereck Rheinallee, Frauenlobstraße, Raimundstraße und Josefsstraße für eine Bebauung zur Verfügung. Lediglich das Eckgebäude Rheinallee 43 und die Wohnhäuser Frauenlobstraße 77 und 81, die den Krieg unversehrt überstanden hatten, blieben in Privatbesitz.



Die Hausnummern 27 und 29 in der Rheinallee im Jahr 1934. Hier arbeiteten Techniker und Kaufmänner des Elektrizitätswerks.



Entsprechend städtebaulicher Vorgaben von Professor Ernst May setzte Rainer Schell das zehngeschossige, fast 39 Meter hohe Scheibenhochhaus mit seiner mächtigen Giebelwand genau in die Abknickung der Rheinallee. Somit war es sowohl stadteinwärts als auch stadtauswärts ein bewusst inszenierter Blickfang – ein Wahrzeichen der gesamten nördlichen Neustadt. Wegen seiner teils blau emaillierten Plattenverkleidung erhielt das Verwaltungsgebäude den Spitznamen „Blauer Bock“ – in Anlehnung an eine gleichnamige damalige Fernsehsendung des gebürtigen Mainzers Heinz Schenk.

Im rechten Winkel zum Hochhaus erfolgte in der Fortsetzung eine erdgeschossige – für Ausstellungen durchgehend verglaste – Riegelbebauung samt drei im Obergeschoss auskragender Pavillons mit jeweils zugeordneten Themen. Im ersten Pavillon lagen die Ausstellungsräume für Strom mit darüber angeordnetem Speisesaal für die Verwaltung. Im zweiten Pavillon waren die Ausstellungsräume für Wasser mit Speisesaal für den Betrieb. Im dritten Pavillon waren Gas und ein Vortragssaal „zu Hause“.

In gleicher Länge von 80 Metern konzipierte Schell in der Raimundstraße ein 25 Meter tiefes Betriebsgebäude und schlug die dazwischenliegende Fläche für ein Freilager vor. An der Josefsstraße war ein Parkhaus vorgesehen und an der Frauenlobstraße eine Gleichrichterstation mit anschließender Wohnbebauung. Ein umfangreiches, höchst unterschiedliches Programm, das in gut aufeinander abgestimmten Baukörpern dem gesamten Straßenviereck ein neues Gesicht verleihen sollte – das allerdings erst viel später und dann in abgespeckter Variante umgesetzt wurde.

Anfang Januar 1959 war Baubeginn für die neue Verwaltungszentrale. Bereits im Dezember des selben Jahres wurde Richtfest gefeiert. Am 13. Januar 1961 nahmen die Stadtwerke das neue Hochhaus in Betrieb. Nach dessen Fertigstellung und der Fertigstellung der KFZ-Werkstatt mit Tiefgarage 1966



Die gegenüberliegende Feldbergschule war von 1945 provisorische Heimat der Stadtwerke gewesen – 16 Jahre lang.

war eine weitere Bebauung erst einmal kein Thema mehr, da der Ausbau der Versorgungsnetze Vorrang hatte. Allerdings war der Bedarf an neuen Werkstätten und weiteren Büroräumen schnell groß.

Betriebsgebäude und Lager

Heinz Knöß, damaliger Leiter der Bauabteilung, sprach Mitte der 1970er Jahre von „permanent schlechten und unzumutbaren Arbeitsplätzen in unseren veralteten Werkstätten der Gas- und Wasserversorgung“ und von einer „Einengung im Verwaltungsbereich“. Es war ein echtes soziales und wirtschaftliches Bedürfnis, größtenteils kriegszerstörte und nur behelfsmäßig instandgesetzte alte Anlagen zu ersetzen. Der Stadtwerke-Aufsichtsrat beschloss 1973/74 die Standorte der Versorgungsbetriebe und der Verkehrsbetriebe – letztere lagen

und liegen in der Mozartstraße und im Kaiser-Karl-Ring – separat aufrecht zu erhalten, aber mit Neubauten zu versehen.

Der Neubau des Zentrallagers, der Werkstätten und weiterer Büros in der Rheinallee 41 erfolgte von 1975 bis 1977. Spatenstich war am 10. November 1975, Bezugstermin im Dezember 1977. Die neuen Betriebsstätten teilten sich in zwei Gebäudetrakte auf. Entlang der Raimundstraße befanden sich – und befinden sich teils immer noch – Sanitarräume, die zentrale Schlosserwerkstatt, die Elektrowerkstatt einschließlich der Werkstatt für die elektrische Straßenbeleuchtung, ein Schweißraum mit Montageplatz sowie die Werkzeugausgabe. In den Geschossen darüber lagen und liegen Büros. Der im Hof gelegene Gebäudetrakt erhielt ein mit damals modernen Förderfahrzeugen ausgestattetes Hochregallager sowie ein Kleinteilelager, Lagerbuchhaltung und Lagerverwaltung, Maler- und Schreinerwerkstatt. An der Stirnseite wurde ein Wasserlabor installiert. In den Geschossen darüber lagen Werkstatträume für die Bereiche Gas und Wasser.



Das neue Wahrzeichen der Mainzer Neustadt wuchs schnell in die Höhe.



Anfang 1961 war das neue Verwaltungsgebäude knapp 39 Meter hoch.



Eine erste Luftbildaufnahme mit dem fertigen Hochhaus.



Der frühere Mainzer Oberbürgermeister Franz Stein bei der offiziellen Einweihungsfeier 1961.

Im Erdgeschoss der Riegelbebauung hatten die Stadtwerke nun Platz für Ausstellungen und eine Lehrküche.

Ein Blick auf die Ecke Rheinallee / Josefsstraße 1973

Durch den Abriss alter Lagerstätten 1975 entstand Platz für ein neues Betriebsgebäude und das große Zentrallager.

Architekt Manfred von Dalwig: „Besondere technische Voraussetzungen forderte das Hochregallager. Wegen der städtebaulichen Situation musste ein Drittel der Regalfläche unter die Erde gelegt werden“. Damals war das einmalig in Deutschland. Oberbürgermeister Jockel Fuchs sagte anlässlich der Fertigstellung des neuen Zentrallagers und der neuen Zentralwerkstatt: „Die hohen Anforderungen sind von dem Unternehmen nur zu erfüllen, wenn seine Betriebsstätten dem modernsten Stand der Technik entsprechen.“

Zentralisierungswunsch

Eine große Stadtwerke-Zentrale, die sämtliche Außenstellen der AG an einem Ort gebündelt und auch die Büro- und Verwaltungsgebäude der Mainzer Verkehrsbetriebe integriert hätte, war im Jahr 1999 Thema. Damals wollten die Stadtwerke ihren Firmensitz auf das Gonsenheimer MIT-Gelände, heute Gonsbachterrassen, verlegen. In einem zweiten Schritt sollte sogar das gesamte Bus- und

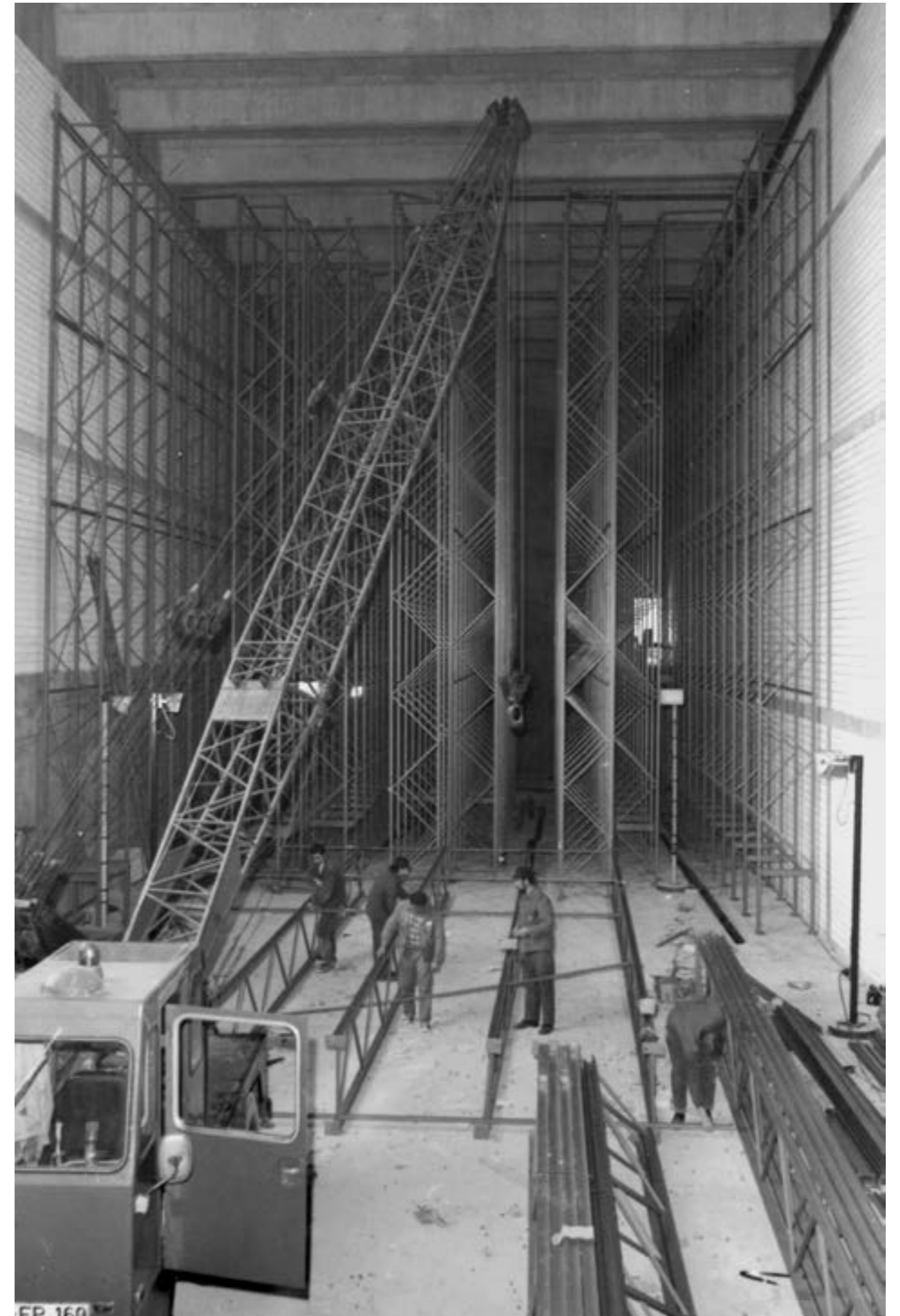




◀ Der frühere Mainzer Oberbürgermeister Jockel Fuchs (l.),
Architekt Manfred von Dalwig (hinten) sowie die
Stadtwerke-Vorstände Dr. Adam Michael Reitzel und Rudolf Michels (r.)
beim Spatenstich für das Lagergebäude 1975.



▼ Ein Drittel der Regalfläche des Lagers befindet sich
unter der Erde.





Das von Mainzerinnen und Mainzern gern als „Blauer Bock“ bezeichnete Hochhaus und das Zentrallager von der Frauenlobstraße aus.



Zehn Jahre nach Fertigstellung von Lager und Betriebsgebäude wurde die Fassade des Hochhauses saniert. Auch Kantine sowie Kundencenter erhielten einen neuen „Look“. Zwischenzeitlich wurde in Containern gearbeitet.

Straßenbahndepot nach Gonsenheim verlagert werden. Doch die Liberalisierung und Regulierung des Strom- und Gasmarktes machten einen Strich durch diese Rechnung. Die neue Ausgangslage konfrontierte die Stadtwerke mit einer ungünstigeren Erlössituation.

Sanierungen

Einige Jahre lagen die Pläne für ein neues Verwaltungsgebäude auf Eis. Allerdings war es nur eine Frage der Zeit, bis das fast 50-jährige Hochhaus an der Rheinallee 41 zum dringenden Sanierungsfall wurde. Im Jahr 2004 wagte der Stadtwerke-Vorstand einen neuen Anlauf, wobei grundsätzlich eine kostenneutrale Lösung angestrebt werden sollte. Die

Idee: Statt auf dem Gelände der Gonsbachterrassen etwas völlig Neues aus dem Boden zu stampfen, sollte das Gebäude in der Rheinallee saniert und erweitert werden. Die Gonsbachterrassen wiederum sollten als Bauland vermarktet werden, um mit dem Erlös die Sanierung des Standortes Rheinallee zu finanzieren.

Die Neukonzeption des Hochhauses und der Neubau des Nebengebäudes an alter Stätte und die perspektivische Sanierung des Betriebs- und Werkstattgebäudes konnten gleich mehrere Vorteile verknüpfen. Es war möglich, zuvor ausgesiedelte Abteilungen oder Bereiche wie etwa das Finther Ausbildungszentrum oder die Kommunikationstechnik aus der Emmeransstraße zu integrieren

und somit Abläufe zu optimieren. Der Baukomplex ließ sich so planen, dass er auch künftigen Anforderungen der Unternehmensgruppe durch flexible Raumlösungen gerecht wurde. Im November 2005 wurde das Architekturbüro »Kissler+Effgen« vorgestellt, der abschließende Umzug ins Ausweichquartier in der Ernst-Ludwig-Straße war im April 2007. Im Mai 2007 starteten die Abbrucharbeiten. Das Hochhaus erhielt eine elfte Etage – einen schönen Konferenzraum.

Zur Einweihung des runderneuten Hochhauses sagte Stadtwerke-Vorstand Detlev Höhne am 10. Dezember 2009: „Man arbeitet heute meist projektbezogen, kundenorientiert und mehr in wechselnden, kleineren Teams. Das war einer

der Gründe, warum wir in jedem Stockwerk eine Kommunikationszone eingeplant haben. Unabhängig davon bieten die individuellen Büroräume auch eine Rückzugsmöglichkeit, um hier konzentriert arbeiten zu können.“ An das Hochhaus anschließend befindet sich jetzt noch ein fünfgeschossiger Verwaltungsbau.

Im Dezember 2013 begann dann die Sanierung des 36 Jahre alten Betriebsgebäudes entlang der Raimundstraße. Auch dieses Gebäude wuchs um ein Stockwerk auf nunmehr sechs an. In der obersten Etage wurde die Netzleitstelle untergebracht. Am 2. März 2015 waren die Arbeiten beendet.



1987 präsentierte sich das Stadtwerke-Hochhaus in einem neuen Gewand.

Im Jahr 2007 begann die Komplettanierung des Stadtwerke-Hochhauses. Die Zentrale der Unternehmensgruppe erhielt zudem ein neues Stockwerk.





Nach zwei Jahren Bauzeit stand das Hochhaus den Beschäftigten 2009 wieder als Bürogebäude zur Verfügung. Auch ein neues Nebengebäude entstand in dieser Phase. In der Zwischenzeit waren die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Ausweichquartier in der Ernst-Ludwig-Straße untergebracht gewesen. Die Aussichtsplattform im elften Stock des Hochhauses ist beliebter Ort von Fotografinnen und Fotografen.



Das neue Betriebsgebäude, in dem sich die Netzleitstelle befindet.

► Baubeginn für den neuen Omnibus-Betriebshof 1967

►► „Höhepunkt“ der Arbeiten war der Bau einer riesigen Tiefgarage.



MOZARTSTRASSE/ KAISER-KARL-RING – HEIMAT DER VERKEHRSGESELLSCHAFT

Die geringe Grundstücksgröße des Pferdebahn-Depots in der Rheinallee führte dazu, dass sich die Verantwortlichen nach der Jahrhundertwende 1900 nach einem Grundstück für einen Straßenbahnbetriebshof umschauen mussten. Sie fanden geeignetes, unbebautes Land an der Ecke Rheinallee / Kaiser-Karl-Ring. Hier entstand eine 72x31 Meter große Halle samt Werkstatt, die am 1. November 1904 fertiggestellt waren.

Omnibusse im Straßenbahnbetriebshof

Im Jahr 1925 stimmten die Stadtoberen dann einer massiven Erweiterung des Betriebshofes zu. Schließlich musste durch Zugang der früheren Dampfbahnstrecken dem vergrößerten Wagenpark Rechnung getragen werden. Eine siebengleisige Halle mit 490 Metern nutzbarer Gleislänge und 29 Metern Spannweite erhielt den Namen »Halle A« und wurde im Herbst 1926 bezogen. Die alte Halle hieß fortan »Halle B«.

Mit Eröffnung der ersten Buslinie 1927 nach Nieder-Olm wurde an der »Halle A« der Straßenbahn ein Anbau errichtet – und zwar zur Mozartstraße hin. Eine Garage mit sechs Ständen und einer kleinen Werkstatt bildete den ersten Omnibus-Betriebshof. Eine Erweiterung war bereits 1930 fällig. In der »Halle B« der Straßenbahnen kamen Busse unter. Während des Zweiten Weltkriegs suchten Omnibusse außerhalb des Betriebshofes Schutz vor Bombenangriffen: einige wurden im Volkspark abgestellt, andere unter Bäumen in der Hindenburgstraße, wieder andere in den Straßen rund um den Betriebshof.

Die schwersten Schäden richtete der Luftangriff vom 18. Dezember 1944 an. Die »Halle A« stürzte ein, das Verwaltungsgebäude wurde weitestgehend zerstört. Der Wiederaufbau des Verwaltungsgebäudes war dann im Herbst 1947

1970 wurde der Omnibus-Betriebshof mit Verwaltungsgebäude eingeweiht.



Die Tiefgarage 1971



◀◀ Der neue Straßenbahnbetriebshof wurde in seiner Gesamtheit 1979 in Betrieb genommen.

◀ Ein Bild aus der Buswerkstatt der Verkehrsbetriebe von 1972.



Der Straßenbahnbetriebshof im Sommer 2017



◀ Seit 1996 gibt es das Kundencenter der Verkehrsbetriebe am Hauptbahnhof. Seit 1999 ist das gesamte Gebäude Bahnhofplatz 6A „in der Hand“ des Mainzer VerkehrsCenters.

▶ Das Verwaltungsgebäude der »Mainzer Verkehrsgesellschaft« und der Omnibusbetriebshof im Sommer 2017

abgeschlossen – statt zuvor drei Stockwerke war es jetzt nur noch ein Stockwerk hoch. 1949 war die »Halle A« wieder bezugsfertig.

Im Jahr 1955 machte ein sich ständig vergrößernder Omnibus-Fuhrpark dann eine Ausgliederung notwendig: Eine vierspurige Halle auf einem Teil des Gleislagerplatzes längs der Hafenbahn wurde zur neuen Heimstätte.

Neubauten

Analog zur Situation bei den Stadtwerken in der Rheinallee entsprachen Werkstätten und Sozialräume schon in den 1960er Jahren nicht mehr den modernen Anforderungen. Ex-Betriebsratsvorsitzender Jakob Trauth: „Was die Belegschaften immer wieder anspornte, war die Verpflichtung gegenüber den Bürgern und die Hoffnung, eines Tages bessere Arbeitsbedingungen zu erhalten.“ Echte Neubauten waren unumgänglich. 1966 fiel die Entscheidung für einen neuen Omnibus-Betriebshof. Als Grundstück wurde ein tief liegender Garten ausgewählt. In der Mozartstraße 8 entstand eine etwa 130 Meter lange Tiefgarage mit 15 Spuren. Hier konnten 84 Gelenkbusse Platz finden. Ebenerdig zog die Betriebs- und Hauptwerkstatt ein. Im ersten Stock waren Lager, Meisterbüros und Sozialräume untergebracht. In der Südwestecke des Grundstücks wuchs ein sechsgeschossiges Verwaltungsgebäude in die Höhe. Am 7. Oktober 1970 war Einweihung des neuen Omnibusbetriebshofes.

Am 25. Juni 1975 begannen die Arbeiten für einen neuen Straßenbahnbetriebshof am Kaiser-Karl-Ring 39–41. Zunächst machte man sich an den Bau einer siebengleisigen Abstellhalle mit angrenzendem zweigleisigen Stauraum sowie Werkstätten und Lagerräumen. Auf der Anlage befindet sich ein Pkw-Parkdeck. Übergabe an den Fahrbetrieb war am 3. Oktober 1976. Es folgte der Bau einer zweigleisigen Wartungshalle mit Verwaltungstrakt sowie Betriebs- und Hauptwerkstatt. Dieser Bereich war Ende 1977 fertig. Die vollständige Inbetriebnahme des Gesamtkomplexes Straßenbahnbetriebshof war dann am 27. Juni 1979. In einem letzten Bauabschnitt waren noch Waschanlage und Schreinerei hinzugekommen.

Im Jahr 2008 gab es umfangreiche Sanierungsarbeiten am Verwaltungsgebäude: Die Kantine im 4. Stock wurde abgerissen und eine neue – einschließlich des Fahrer-Aufenthaltsraumes im ersten Stock des Straßenbahngebäudes – errichtet. Die Fassade des Verwaltungsgebäudes wurde inklusive der Fenster komplett erneuert. Bereits zwei Jahre zuvor war die Omnibus-Tiefgarage auf Vordermann gebracht worden.

Ein neues Wohn- und Bürogebäude in der Kreyßigstraße entstand 2013 / 2014. Hier wurde zuerst das alte Fahrschulgebäude abgerissen. Danach startete der Aufbau eines vierstöckigen Neubaus.





Kriegszerstörung von 1944 und die Zeit des Wiederaufbaus

FRIEDRICHSTRASSE – HEIMAT DER ÜWG

Im April 1913 nahm das Überlandwerk seinen Verwaltungssitz in der Friedrichstraße in Groß-Gerau ein. Das Gelände zwischen Friedrich- und Heimstraße war Ludwig Rothenburger, Landwirt und Käsefabrikant aus Worfelden, abgekauft worden. In der Nacht vom 25. auf den 26. August 1944 zerstörte ein Fliegerangriff der Alliierten innerhalb von 55 Minuten große Teile des Groß-Gerauer Stadtgebiets. Auch das Verwaltungsgebäude der ÜWG mit Lagern, Werkstätten und Fuhrpark wurde dabei in Mitleidenschaft gezogen.

Ende 1945 begann man mit dem Wiederaufbau des alten Verwaltungsgebäudes. Die Verwaltung zog in den Laden der »Rheinischen Elektrizitäts AG« in der Frankfurter Straße 36 und in die Wohnung des früheren kaufmännischen Leiters in der Schützenstraße 1 um. 1948 konnten die Büros im Hinterhaus in der Friedrichstraße wieder bezogen werden, 1950 war auch das Vorderhaus fertig. Einen neuen Ausstellungs- und Beratungsraum eröffnete die ÜWG 1956.

1959 starteten Bauarbeiten für einen neuen Südflügel des Gebäudeensembles. Es wurde als kombiniertes Lager- und Bürogebäude errichtet. In den Betriebshof kamen Pavillonbauten, die ebenfalls Büros beherbergten. Außerdem wurde nachfolgend noch eine Villa in der Friedrichstraße für zusätzliche Büroräume erworben. 1980 begann dann der Bau des Nordflügels. 1983 fand die Einweihung des neuen Verwaltungsgebäudes mit Fahrzeughalle, Beratungszentrum und Netzleitstelle statt.

1997 zog das ÜWG-Lager in den Wasserweg um. Die zurückgelassenen Räume wurden wiederum für Büroeinheiten umgebaut.

▼ Ein neues Lager- und Bürogebäude war Anfang der 1960er Jahre fertig.

▼▼ Das aktuelle Verwaltungsgebäude wartet auf Sanierungsmaßnahmen.



IM GESPRÄCH MIT MICHAEL EBLING



Michael Ebling
Oberbürgermeister Landeshauptstadt Mainz



Können Sie sich Mainz ohne Stadtwerke vorstellen?

Nein. Denn auf die Aufgabe der Daseinsvorsorge können wir nicht verzichten. Und es hat Sinn, dass die Elemente der Daseinsvorsorge unter einem Dach sind. Die Stadtwerke organisieren ihre Einheiten klug. Und perspektivisch kommen noch mehr Aufgaben auf die Stadtwerke zu. Die Stadtwerke sind der verlängerte Arm der Kommune. Und sie müssen meiner Auffassung nach immer kommunalpolitisch gesteuert werden.

Welchen Expertenjob bei den Stadtwerken würden Sie gerne ausüben können?

Als ich 2016 durch die neue Netzleitstelle gegangen bin, habe ich mir gedacht, dass ich hier mehr als ein paar Stunden verbringen könnte. Hier üben Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine verantwortungsvolle Tätigkeit aus. In der Netzleitstelle entscheidet sich, ob die Versorgung der Stadt funktioniert oder nicht. Und die Technik der Kontrolleinheiten hat mich fasziniert.

Welche zurückliegende Leistung der Stadtwerke-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ringt Ihnen am meisten Respekt ab?

Es gab in den zurückliegenden über 100 Jahren natürlich viele bemerkenswerte Entwicklungen. Aber für mich war der Wiedereinstieg in den Vertrieb 2016 eine herausragende Leistung. Zum einen ist der damit in Zusammenhang stehende neue Dachmarkenauftritt

der Unternehmensgruppe gut gelungen, zum anderen ist ein Kulturwandel eingeläutet worden. Die Stadtwerke sind jetzt wieder nah dran an den Kundinnen und Kunden. Diese stehen an der Theke des Energieladens oder melden sich per E-Mail oder am Telefon. Dadurch entsteht eine ganz neue Bindung.

Über welches Rüstzeug muss ein Stadtwerke-Vorstand verfügen?

Er oder sie müssen mit beiden Beinen im Leben stehen. Sie müssen über Führungserfahrung verfügen. Und sie müssen Leidenschaft für unsere Stadt und auch einen klaren Blick auf Mainz haben. Denn der Stadtwerke-Vorstand ist nicht austauschbar wie ein DAX-Unternehmen. Hier muss man vor Ort Rechenschaft ablegen.

Wie eng sind die Beziehungen zwischen Oberbürgermeister und Stadtwerke-Vorstand verglichen mit Beziehungen zu anderen Geschäftsführungen stadtnaher Gesellschaften?

Als Aufsichtsratsvorsitzender der Stadtwerke hat man natürlich ein besonderes Verhältnis zu den Verantwortlichen. Und verglichen mit anderen Gesellschaften ist die Beziehung der Bedeutung der Stadtwerke angemessen.

Wie parteipolitisch motiviert ist die Arbeit im Aufsichtsrat – ist sie eine Fortsetzung des Stadtrats?

Nein. Die Aufsichtsräte sind ja den Interessen

der Unternehmensgruppe verpflichtet. Und es gibt oft Einigkeit – was nicht heißt, dass Themen, die für die Kommunalpolitik prägend sind, nicht auch kontrovers diskutiert werden. Aber es gibt keine ausufernden Debatten. Dabei hilft auch das Prinzip der Nichtöffentlichkeit.

Die Ergebnisse der Kraftwerke Mainz-Wiesbaden AG werden geringer. Werden die Stadtwerke auf Sicht trotzdem ihre Ausschüttung an die Stadt beibehalten können – können müssen?

Es wäre kühn zu behaupten, dass die Ausschüttungen auf dem jetzigen Stand bleiben. Die Zeiten sind vorbei, da die Kraftwerke Mainz-Wiesbaden AG (KMW) hohe Überschüsse erzielt haben. Aber die Geschäftszahlen der KMW sind besser als viele andere in der Branche. Und es kommen Zeiten, in denen die alten Kohlekraftwerkstinker in anderen Regionen der Republik vom Netz gehen. Dann schlägt

„Wir haben dreistellige Millionenbeträge in erneuerbare Energien investiert und unsere festgelegten Klimaziele bereits jetzt übererfüllt.“

vielleicht wieder die Stunde für Gasturbinen. Unabhängig davon ist die Investition der KMW in das Blockheizkraftwerk eine Zukunftsinvestition. Denn eine Wärmeinsel auf der Ingelheimer Aue ist angesichts von über 90 Kilometern Fernwärmeleitungen in Mainz auch ganz bedeutend.

Eine Frage an den Vorsitzenden des Verbandes deutscher Kommunalversorger: Sind die »Mainzer Stadtwerke« im Deutschlandvergleich in irgendeiner Form beispielgebend?

Auf jeden Fall. Wir stehen gut da in einer Branche, die Druck spürt. In einer Branche, in der das Geldverdienen mit Versorgungsnetzen als Kerngeschäft durch die Politik der Bundesregierung nicht einfach ist. Die Anspannung in der Branche ist groß. Aber bestehende Aufgaben werden in Mainz vernünftig und effektiv erfüllt. Wir haben dreistellige Millionenbeträge in erneuerbare Energien investiert und unsere festgelegten Klimaziele bereits jetzt übererfüllt. Wir haben mit der Power-to-Gas-Anlage im Hechtsheimer Energiepark ein Modellprojekt zusammen mit der großen Industrie gestartet. Wir zeigen immer wieder, dass wir offen für neue Wege sind. Und das ist in der Branche keine Selbstverständlichkeit.

Im Zug der Zollhafenentwicklung wurden die Stadtwerke von Teilen der Politik für ihr Engagement kritisiert. Vereinfacht gesagt lautete die Kritik: Schuster, bleib bei deinen Leisten. Aber die Quartiersentwicklung läuft gut. Ist sie nach der Entwicklung des Heiligkreuz-Viertels endlich, oder sehen Sie weiteres Potenzial?

Sie ist nicht endlich. Auf den Gonsbachterrassen und im Zollhafen haben die Stadtwerke gezeigt, und zeigen es dort immer noch, dass sie Projektentwicklung aus der Position des Eigentümers können. Im Heiligkreuz-Viertel geht es nun vor allem um Infrastrukturentwicklung. Hier entstehen 2.000 Wohneinheiten, in denen vielleicht am Ende 4.500 Menschen wohnen. Hier entsteht ein ganzer Stadtteil, der klimafreundlich mit Fernwärme versorgt wird. Hier sollen integrierte Verkehrskonzepte mit einem hohen Anteil an Elektromobilität den Bedürfnissen künftiger Bewohnerinnen und Bewohner Rechnung tragen. Und solche Infrastrukturprojekte kann ich mir auch sehr gut in Zusammenarbeit mit EWR in Rheinhessen vorstellen.

Was ist einfacher: Eine Zusammenarbeit der Stadtwerke im rheinhessischen Raum oder mit Wiesbaden?

Ich sehe keinen Unterschied. Es ist gleich schwierig. Denn es gibt leider dies- und jenseits des Rheins immer noch zu wenig Kräfte, die sehen, dass eine Entwicklung der Region nur gemeinsam möglich ist. Die Baulandentwicklung im Umland könnte beispielsweise viel effektiver von statten gehen, würde man sie gemeinsam anpacken.

Wenn Sie auf das Jahr 2040 blicken, wie sehen Sie die Stadtwerke dann aufgestellt. Immer noch mit 1.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern?

Dazu eine Prognose abzugeben, maße ich mir jetzt nicht an. Ich bin aber sehr zuversichtlich, dass das Modell Stadtwerke eine gute Zukunft hat. Denn alleine durch berechtigte Kritik an existierenden Undurchsichtigkeiten einer immer stärker global agierenden Wirtschaft, sehnen sich die Menschen nach transparenten, erklärbaren Prozessen eines kommunalen Unternehmens. Wie die Digitalisierung unser Leben und damit auch die Geschäftsfelder der Stadtwerke und damit deren Mitarbeiterzahl verändern wird, kann ich nicht absehen. Da ist alles im Fluss.

WASSER- VERSORGUNG



GESCHICHTE DER MAINZER WASSERVERSORGUNG

Zu unserem selbstverständlichen Lebensstandard gehört die jederzeit und an jedem Ort bei Bedarf funktionierende Wasserzapfstelle. Die damit verbundene öffentliche Aufgabe der Daseinsvorsorge, jederzeit das unverzichtbare Lebenselement Trinkwasser in ausreichender Menge und guter Qualität bereitzustellen, umschreibt unsere Aufgabe als Versorgungsunternehmen. Wir kommen ihr dank der Leistungskraft von drei Wasserwerken nach. Diese versorgen 250.000 Menschen in Mainz

und Umgebung. Der Mengenpreis von einem Kubikmeter Trinkwasser – also 1.000 Litern Wasser – beträgt im Versorgungsgebiet der Mainzer Stadtwerke, Stand 2017, 1,75 Euro brutto. Als Geburtstag der Wasserversorgung Mainz gilt der 3. Februar 1883 – der Vertragsabschluss über Wasserlieferungen in das städtische Rohrnetz aus dem privaten Wasservorkommen in der Walpodenstraße.

Die Römische Zeit

Wir können davon ausgehen, dass die ersten in Mainz lebenden Menschen ihren Wasserbedarf aus den Quellen oder kleinen Gewässern der Umgebung



Die Reste des Aquädukts über das Zahlbacher Tal im Jahr 2017

Der Mainzer Marktbrunnen von 1526 gilt als der bedeutendste seiner Art.

wie dem Zaybach und der Filz – wahrscheinlich auch aus dem Rhein – schöpften. Spätestens mit der Gründung des römischen Legionslagers auf dem Kästrich wurde aber eine Erschließung zusätzlicher Quellen erforderlich. Eines der wichtigsten Baudenkmäler aus der römischen Zeit sind die Reste der Wasserleitung, des Aquädukts, über das Zahlbacher Tal. Ursprünglich stützten 500 Freipfeiler die fünf Kilometer lange Leitung. Sie verlief vom Quellgebiet zwischen Finthen und Drais nach Mainz. Teils waren diese Pfeiler bis zu 35 Meter hoch. Noch Mitte des 19. Jahrhunderts existierten 62 Pfeiler. Jetzt sind nur noch geringe Reste kleiner Steinwürfel vorhanden.

Der Abriss des römischen Lagers im 4. Jahrhundert bedeutete gleichzeitig auch das Ende der Leitung. Sie wurde von den verbliebenen Bewohnern der Unterstadt als „Steinbruch“ genutzt – wohl auch, um den jetzt fehlenden Stadtmauerteil im Westen der Stadt schnell zu ersetzen. Man darf davon ausgehen, dass sich die „Mainzer“ dann wieder ausschließlich an Quellen und Bächen bedienten.

Die Mainzer Bäche

Das Stadtbild im Mittelalter wurde von drei Bächen geprägt: Von Bretzenheim aus floss der Zaybach durch das heute Zahlbach genannte Tal auf die Stadtmauern von Mainz zu. Er wurde auf seinem Weg durch weitere Quellen verstärkt und trieb mehrere Mühlen an. Hinter der Stadtmauer teilte sich der Zaybach in zwei Arme: den oberen und unteren Ambach – später Umbach genannt.

Der dritte Bach wurde in seinem ersten Abschnitt Goldenborn genannt und floss vom Wehrgarten durch den Bereich des heutigen Kirschgartens, wo er das Wasser des dortigen Kirschborns aufnahm. Unterwegs speiste er den öffentlichen Brunnen in der 1856 nach ihm benannten Goldenbrunnengasse. Anschließend floss der Bach durch die Grebenstraße in der er den Namen Grebenbach trug und mündete in den Rhein. Im Jahr 1770 wurde er komplett kanalisiert.



Außerhalb der Stadtmauern verlief im Osten die Filz. Sie entsprang im Liederborn am Albansberg und floss im Bereich des heutigen Winterhafens in den Rhein.

Die Renaissance

Mit dem Anwachsen der Städte wuchsen auch die Anforderungen an die Wasserversorgung. Dabei war besonders wichtig, dass sich innerhalb der Stadtmauern genügend Quellen, Brunnen, Zisternen und Weiher befanden, die die Stadt bei einer Belagerung mit Nutz- und Brauchwasser versorgen konnten. Aber erst für das 16. Jahrhundert ist ein gesteigertes Interesse der Obrigkeit an sauberem Wasser und hygienisch einwandfreien Brunnen belegt.

Herausragender und bis heute erhaltener Beleg für diese Phase ist der Renaissance-Marktbrunnen, den Kurfürst Albrecht von Brandenburg 1526 stiftete und von Peter Schro, einem Schüler des Mainzer

Bildhauers Hans Backoffen, gestalten ließ. Der Brunnen gilt heute als einer der schönsten seiner Epoche nördlich der Alpen. Am Ende der Renaissance wurden bei den Hausaufnahmen 1568 und 1594 in Mainz noch 114 hölzerne Ziehbrunnen gezählt, die sich in oder vor den Häusern befanden und sich aus Grundwasser speisten. Nur drei öffentliche Brunnen wurden von Quellwasser gespeist und hatten daher eine höhere Qualität. Ihr Wasser stammte

- vom Kirschborn am Stephansberg, der in den Grebenbach floss,
- vom Grabborn, der wohl im Stadtbereich entsprang und in den Altmünsterweiher (heute: Areal des Altmünsterzentrums) abfloss. An dem Hang, der von der heutigen Alicenstraße zur Münsterstraße führt, befindet sich noch der Eingang zum Brunnenhaus mit der Aufschrift „Altmünsterweiher Quellen“ und
- von einer weiteren Quelle bei der Altmünsterpforte.

Das 19. Jahrhundert

Im 19. Jahrhundert setzte bezüglich der Wasserversorgung das große Umdenken in Mitteleuropa ein. Der Wasserverbrauch gerade in Städten stieg durch Bevölkerungswachstum und Industrialisierung gewaltig an. Gleichzeitig wuchs die Gefahr von großen Epidemien. Die medizinische Forschung machte einen entscheidenden Schritt nach vorne und erkannte, dass die hygienischen Zustände bei

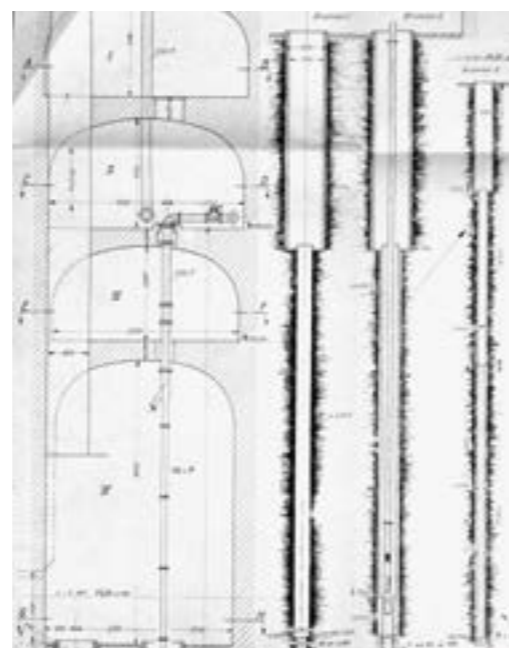
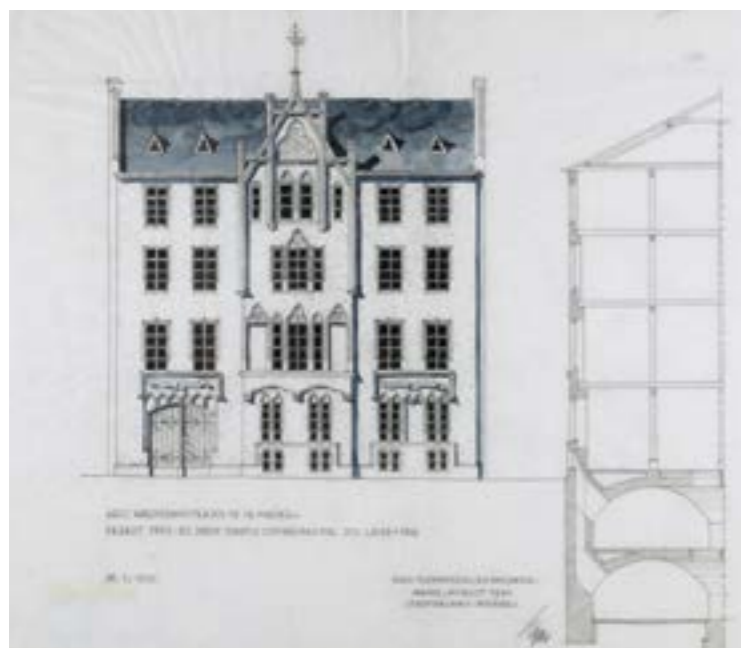
der Wasserversorgung und Abwasserentsorgung eine entscheidende Rolle spielten. Diese Erkenntnisse veranlassten auch die Politik, eine staatlich initiierte und kontrollierte Wasserversorgung zu fordern. Die Kommunen waren jetzt in der Pflicht, qualitativ einwandfreies Wasser in ausreichender Menge zur Verfügung zu stellen. Dies erforderte wiederum die Eröffnung spezieller Betriebe und die Einführung neuer Strukturen in der Kommunalverwaltung.

Christian August Rautert

Christian August Rautert ist Vater der modernen Wasserversorgung in Mainz. Er betrieb in seinem Haus in der Walpodenstraße 19 ab 1863 ein eigenes Wasserwerk, das am 17. Dezember 1887 in städtischen Besitz überging.

Rautert wurde 1835 in Kettwig, einem heutigen Stadtteil von Essen, geboren und zog etwa zehn Jahre später mit seiner Familie nach Mainz. Mit 25 Jahren war der junge Chemiker bereits promoviert und lebte in einer eigenen Wohnung in der Walpodenstraße 5.

Das Wohngebiet auf dem Kästrich hatte sein Interesse geweckt, da er auf der Suche nach einem Bauplatz für eine von ihm geplante Mälzerei war und nach zahlreichen Probebohrungen und Untersuchungen festgestellt hatte, dass hier genügend Quellwasser für sein Projekt vorhanden war. Hier ließ er sich 1860 von Stadtbaumeister Joseph Laské auf dem noch freien Bauplatz Nr. 19 in der „Weinhändlerstraße“ Walpodenstraße ein traufständiges Wohn- und Mälzereigebäude errichten.



▲ Die Stadtwerke nutzten den Standort Walpodenstraße noch in den 1970er Jahren intensiv für die Wassergewinnung.

◀ In der Walpodenstraße 19 ließ Christian August Rautert 1863 zunächst zwei Brunnen bohren und startete mit diesen das erste Mainzer Wasserwerk. Die Stadt übernahm die Anlage und ließ einen dritten Brunnen bohren.

Bereits nach wenigen Jahren schloss er die Mälzerei aber wieder, um sich ganz seinem nun unabhängig davon arbeitenden Wasserwerk und diversen Forschungsarbeiten widmen zu können.

Das erste Mainzer Wasserwerk

1863, drei Jahre nach Fertigstellung seines Hauses, ließ Christian August Rautert auf dem Gelände zwei Brunnen bohren. Diese waren so ergiebig, dass er zunächst auch die Nachbarschaft beliefern konnte. Zur Nachbarschaft zählten überwiegend Weinhändler, die für das Säubern ihrer Flaschen und Fässer dringend sauberes Wasser benötigten. Das Projekt wurde von der Stadt genehmigt und besonders von Stadtbaumeister Joseph Laské, Branddirektor Carl Joseph Weiser und Christian Adalbert Kupferberg unterstützt.

Zunächst wurde die Walpodenstraße selbst am 1. Dezember 1863 und dann die an ihr vorbeilaufende

Gaustraße im August 1864 an die Wasserversorgung angeschlossen. Es folgten die Häuser auf dem Kästrich und auf dem Stephansberg.

Die Stadt Mainz geriet bei ihrer Suche nach neuen Quellen für eine kontinuierliche kommunale Wasserversorgung zunehmend unter Zugzwang: Zum Ende des 18. Jahrhunderts versiegten immer mehr Brunnen und der Grundwasserspiegel ging deutlich zurück. Dies war einerseits auf eine Reihe von Trockenjahren zurückzuführen, andererseits auf den immer größer werdenden Wasserbedarf. Spätestens in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts begann man überall in der Region nach neuen Quellen zu suchen. Dass die Qualität des Brunnenwassers in einigen Teilen der Stadt immer noch indiskutabel war, hatte der Arzt Florian Kupferberg den Verantwortlichen noch einmal deutlich vor Augen geführt: Die Altstadt war demnach dem Hochwasser schutzlos ausgesetzt, das Wasser konnte



Das Gebäude der einstigen Rheinischen Bierbrauerei in Weisenau. Die Brauerei versorgte die Stadt mit Trinkwasser.

nach einem Gewitterregen nicht ablaufen, die Feuchtigkeit zog in die Hauswände. Zugluft fehlte weitgehend in den engen Gassen, in denen das Sonnenlicht den Boden nur selten erreichte und sich Gestank aus Schlachthäusern – zum Beispiel dem Ochsenfleischhaus in der Löhrrstraße oder dem Kälberschlachthaus in der Schlossergasse – verbreitete. Schmutzhaufen lagen auf der Straße. In der Nähe des „Schönbrunnenreuls“ gab es im Hinterhof eines Anwesens zwischen Mistkauten, Ställen und Abtritten einen Brunnen. Sein Wasser färbte beim Kochen Fleisch rot und Suppe weiß. Dieses Wasser wurde hauptsächlich zur „Bierbereitung“ verwendet, es enthielt große Mengen Ammoniak und Salpetersäure.

Es gelang der Stadt Mainz schließlich am 3. Februar 1883 mit Dr. August Rautert einen Vertrag über die Lieferung von Wasser aus seinen Brunnen in das kommunale Netz abzuschließen. Gleichzeitig wurde auch Kaufinteresse signalisiert.

1887 wurden schon über 1.400 Anschlüsse an das von Rauterts Brunnen gespeiste städtische Leitungsnetz gezählt – darunter die drei in der Nähe liegenden öffentlichen Laufbrunnen am Gautort, auf dem Stephansplatz und im Fürstenbergerhof. Die positiven Auswirkungen wurden jetzt auch langsam medizinisch greifbar. So gingen Typhuserkrankungen fast vollständig zurück. Im gleichen

Jahr wurden sich Dr. Christian August Rautert und die Stadt auch handelseinig: Der notarielle Vertrag über den lange verhandelten Kauf der Anlage stammt vom 17. Dezember 1887. In der Literatur wird eine Kaufsumme um 600.000 Mark erwähnt.

Die Umsetzung der Übernahmemodalitäten nahm dann allerdings nochmals mehrere Jahre in Anspruch. Offensichtlich war die Stadt mit der Leistung des Werkes plötzlich nicht mehr zufrieden, denn der Bürgermeister schlug Dr. Rautert in einem Schreiben vom 1. Juli 1890 vor, den Kaufpreis „entsprechend den Resultaten der Pumpversuche zu ermässigen“. Dieser lehnte mit der Begründung ab, dass ein Absenken der Pumpen um weitere vier Meter alle Probleme lösen würde. Dieser Schritt wurde jedoch nicht in die Tat umgesetzt.

Nachdem die Stadt das Wasserwerk dann endgültig übernommen hatte, bohrte sie dort einen dritten Brunnen und stellte die Pumpen auf Dampfkraft um. Als Hochbehälter diente in dieser Zeit der auf dem Kästrich stehende spätmittelalterliche Alexanderturm. Er hatte eine Speicherkapazität von rund 140 Kubikmetern.

Quellensuche

Es war den Verantwortlichen in Mainz klar, dass man mit dem Rautert'schen Wasserwerk alleine die Probleme nicht lösen konnte. Die Verwaltung hatte

daher sowohl auf linksrheinischer Seite in den Gemarkungen Bodenheim und Laubenheim sowie auf rechtsrheinischer Seite in der Region Raunheim und Kelsterbach Probebohrungen und Wasseranalysen durchführen lassen. Die Ergebnisse waren nicht wie gewünscht: die diesseitige Qualität war nicht ausreichend. Bei den Quellen auf der anderen Flussseite blieb die Frage ungeklärt, wie man das Wasser über den Fluss leiten könnte. Ein kurzfristig abgeschlossener Vertrag mit der Rheinischen Brauerei in Weisenau garantierte weitere 1.250 Kubikmeter Wasser: Die Versorgung war erst einmal wieder gesichert.

Die Rheinische Bierbrauerei Weisenau

Die »Rheinische Bierbrauerei« in Weisenau hatte sich aus einem Brauhaus in der Mainzer Innenstadt entwickelt. Aus Platzgründen zog die schnell wachsende Brauerei 1865 auf ein rund 65.000 Quadratmeter großes Gelände an der Wormser Straße in Weisenau. Das neue Areal verfügte über einige sehr gute Quellen und drei Weiher, deren Wasser zunächst nur zur Eisproduktion für die Kühlung des Bieres verwendet wurde. Die »Rheinische Bierbrauerei« Weisenau war zeitweise die größte Brauerei von Mainz, konnte aber im Konkurrenzkampf mit der »Mainzer Aktien Bierbrauerei« und der »Schöfflerhof Brauerei« nicht überleben und wurde 1912 geschlossen.

Auf der Basis des bereits erwähnten Vertrages mit der Stadt Mainz hatte die Brauerei 1894 damit begonnen, einen Teil ihres Quellwassers in das Mainzer Leitungssystem zu speisen. Die Vereinbarung wurde später immer wieder verlängert. Vor einer langfristigen Verbindung schreckte die Stadt zurück, weil sie immer die Hoffnung hatte, durch neue Quellenfunde unabhängig von privatwirtschaftlichen Anbietern zu werden. Auch nach der Schließung der Brauerei lieferten die Nachbesitzer noch bis zur Betriebsaufnahme des städtischen Wasserwerks »Hof Schönau« Wasser für Mainz.

Jahrhundertwende und Rüsselsheimer Vertrag

1895 hingen am Leitungsnetz der Stadt schon rund 3.000 Häuser. Parallel zu dieser Entwicklung verschwanden die Brunnen aus dem Stadtbild. Dann wurden die Mainzer bei der Quellensuche in der Gemarkung Rüsselsheim fündig. Und es gab eine Lösung für die Transportfrage.

Im September 1909 wurde deshalb ein Vertrag zwischen der Stadt Mainz und dem Kreis Groß-Gerau über Wasserlieferungen geschlossen. Er gilt noch heute und bis 2033. Mit dem Vertrag verpflichtete sich die Stadt Mainz, aus dem noch auf dem Hofgut Schönau zu errichtenden Wasserwerk – solange das Wasserwerk betrieben wird – Wasser

an die Gemeinden des Kreises Groß-Gerau, insbesondere an die Gemeinde Rüsselsheim zu liefern. Im Gegenzug verzichtete der Kreis Groß-Gerau auf die Errichtung eines eigenen Wasserwerks in diesem Gebiet. Der Vertrag ist die Grundlage für die Lieferung von Wasser an die Gemeinde Rüsselsheim sowie die Durchleitung von Wasser durch Rüsselsheim nach Raunheim. So verzichtet Mainz auf Dauer der Mitbenutzung des Rüsselsheimer Rohrnetzes Richtung Raunheim darauf, die von Rüsselsheim im Vertrag vom August / September 1928 vorgesehene Erbauung eines eigenen Wasserturms zu verlangen. Die Stadtwerke verpflichteten sich, dass sich durch die Wasserabgabe an Raunheim die Wasserversorgung von Rüsselsheim nicht verschlechtert, insbesondere, dass die angegebene Druckhöhe nicht unterschritten wird.

Volks- und Hallenbad

Eine ausreichend vorhandene Wasserreserve nach der Jahrhundertwende bedeutete noch nicht, dass auch alle Häuser direkt darauf zugreifen konnten. Zum einen dauerte der Ausbau des Leitungsnetzes einige Zeit – zum anderen mussten auch die Hausbesitzer entsprechend investieren. Ein anderes Problem kam hinzu: In vielen Wohnungen fehlte ein Badezimmer und damit die Möglichkeit für eine gründliche Körperhygiene.

„Jedem Deutschen wöchentlich ein Bad!“ – so lautete das Motto des Berliner Vereins für Volksbäder. In Mainz wurden entsprechende Pläne 1890 umgesetzt. Damals öffnete im Komplex des Fürstenberger Hofes das erste Mainzer Volksbad. Es verfügte über eine Männerabteilung mit elf Brause- und drei Wannenbädern, eine Frauenabteilung mit vier Brause- und drei Wannenbädern und sechs Becken für jeweils drei Schüler.

Weitere Bäder entstanden in der Kurfürstenstraße in der Neustadt und in der Franziskanerstraße in der Altstadt. Dabei war das Gutenbergbad in der Franziskanerstraße die am besten besuchte Einrichtung, das Neustadtbad blieb dagegen immer ein Zuschussbetrieb. Hier wurden fast nur die preiswerten Brausebäder nachgefragt.

Während in anderen Großstädten auch die Nachfrage nach Hallenbädern groß war, konnte sich diese Idee in Mainz zunächst nicht durchsetzen. Stadtbaumeister Eduard Kreyßig fertigte zwar schon 1888 Pläne für eine kombinierte Wasch- und Badeanstalt mit angeschlossenem Hallenbad an, das an der Alicenstraße errichtet werden sollte – zu einer Umsetzung der Pläne ist es aber nie gekommen. Erst 1962 wurde das erste Mainzer Hallenbad neben dem Freibad am Taubertsberg eröffnet. 2004 erlebte es einen Neustart als Therme.

WASSERWERK HOF SCHÖNAU

Nachdem die Stadt Mainz bei ihrer Suche nach verwertbaren Quellen doch noch im rechtsrheinischen Gebiet fündig geworden war, fasste die Stadtverordnetenversammlung im Juli 1912 – nach erfolgreich verlaufenen hydrologischen Untersuchungen und Dauerpumpversuchen – den Entschluss in der Gemarkung Rüsselsheim die ehemalige großherzogliche hessische Domäne Hof Schönau zu erwerben und dort ein Wasserwerk zu bauen.

Für die Flussüberquerung hatte man ebenfalls eine Lösung gefunden: Die Eisenbahndirektion Mainz erklärte sich einverstanden, die notwendige Druckrohrleitung über die Eisenbahnbrücke zu bauen. Das für den Bau der Brunnen notwendige Gelände wurde von der Gemeinde Königstädten erworben. Der Ausbruch des ersten Weltkriegs und die wirtschaftliche Situation der folgenden Jahre

verhinderten jedoch zunächst die Umsetzung der Pläne. Daher musste der Vertrag mit der »Rheinischen Brauerei« in Weisenau beziehungsweise deren Nachfolger noch einmal bis Ende 1928 verlängert werden.

Am 1. Januar 1929 konnte das städtische Wasserwerk »Hof Schönau« dann seinen Betrieb aufnehmen. Das Wasser wurde 20 Tiefbrunnen entnommen, die das Grundwasser in einer Tiefe von etwa 100 Metern anzapften. Anschließend wurde es auf dem geplanten Weg über eine zwölf Kilometer lange Druckrohrleitung bis an das Mainzer Netz geführt. Die Tagesleistung betrug zunächst etwa 30.000 bis 35.000 Kubikmeter (m³), konnte aber, da das System von Anfang an auf Erweiterung angelegt war, schließlich 45.000 bis 50.000 m³ erreichen. Damit war die Leistungsfähigkeit des Werkes allerdings ausgereizt. Heute sind 50 Brunnen aktiv, die bis zu 16.000 m³ Wasser am Tag fördern.



▲ Ein Blick ins Wasserwerk Hof Schönau 1978

► Eine Lieferung Eisen-Manganbehälter. Beide Stoffe werden aus dem Grundwasser gefiltert.

▼ Die Wasser-Transportleitung über die Eisenbahnbrücke wurde 1975 erneuert.



Das Wasserwerk Hof Schönau in den 1970er Jahren





1957 waren die Arbeiten für das zweite große Mainzer Wasserwerk in vollem Gang.

Eingemeindungen und deren Folgen

Am 1. April 1907 wurde Mombach, am 1. April 1908 wurden Amöneburg und Kastel und am 1. Januar 1913 Kostheim nach Mainz eingemeindet. Zum 1. Januar 1930 kamen außerdem Bischofsheim, Bretzenheim, Ginsheim, Gustavsburg und Weisenau dazu. Alleine durch diese letzte Vergrößerung wurde auch das Wasser-Rohrnetz um rund 54.000 Meter und über 3.000 Anschlüsse erweitert.

Bei den ersten Eingemeindungen waren bereits die Wasserwerke der bis dahin unabhängigen Gemeinden Mombach, Kastel und Kostheim in das Mainzer System integriert worden. 1930 kamen

noch Bretzenheim und Weisenau mit einer Gesamtleistung von 180.000 m³ hinzu. Jetzt waren an den jährlichen Liefermengen beteiligt:

Wasserwerk Hof Schönau mit 5.080.000 m³, Wasserwerk Walpodenstraße 790.000 m³, Wasserwerk Mainz-Kastel 152.000 m³, Wasserwerk Mainz-Weisenau 94.000 m³, Wasserwerk Mainz-Bretzenheim 80.000 m³, Stadt Wiesbaden 28.000 m³, Wasserwerk Mainz-Mombach 25.000 m³ und Wasserwerk Mainz-Kostheim 1.000 m³.

Durch die Eingemeindungen und die lange angestrebte Fertigstellung des Wasserwerks »Hof Schönau« kam es im Laufe des Jahres 1930 zu

größeren Änderungen in der Struktur der Wasserversorgung: Das Wasserwerk »Hof Schönau« übernahm die Versorgung der Stadtteile Weisenau, Kastel und Kostheim. Daher konnten die dortigen Werke 1930 stillgelegt werden. Außerdem wurde das Bretzenheimer Netz durch eine Verbindungsleitung an das Mainzer System angeschlossen. Nachdem das Zwischenpumpwerk in Betrieb genommen wurde, konnte auch das alte Bretzenheimer Werk vom Netz gehen.

WASSERWERK PETERSAUE

Uferfiltrat aus dem Rhein

Die ersten Jahre des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg waren immer wieder durch Wasserknappheit geprägt. Daher beschloss der Vorstand der »Mainzer Stadtwerke« den Bau eines neuen Wasserwerkes. Nicht nur geographisch lag dabei das Gelände der in der Gemarkung von Mainz-Kastel liegenden Flussinsel Petersaue am nächsten. Seit 1958 gewinnt man hier Uferfiltrat, das zunächst über mehrere Leitungen in die Innenstadt, nach Mombach und in die rechtsrheinischen, unter Wiesbadener Verwaltung stehenden ehemaligen Stadtteile Amöneburg, Kastel und Kostheim (AKK) geleitet wurde.

„Uferfiltrat“ ist eine Bezeichnung für Trink- und Brauchwasser, das aus Brunnen gewonnen wird, die unmittelbar neben Oberflächengewässern (Flüsse, Bäche, Seen) niedergebracht sind und dadurch, je nach Wasserstand, einen mehr oder weniger großen Anteil an Oberflächenwasser enthält. Hierbei wird das Oberflächenwasser durch die mehrere Tage bis Wochen dauernde Bodenpassage vorgereinigt. Entsprechende Wasseraufbereitungsanlagen und ständige Kontrollen sorgen dann auch hier für die in unserer Region gewohnt hohe Wasserqualität.

In den ersten Betriebsjahren erfolgte diese Wasserentnahme nur über Horizontalfilterbrunnen, bei denen das Uferfiltrat über strahlenförmig vom Brunnen ausgehende waagrecht im Grundwasserleiter verlaufende Filterstränge gefördert wird. In den Siebziger Jahren wurden dann senkrechte Tunnel (Brunnen) gebohrt, die aus einer Tiefe von über 20 Metern das Uferfiltrat förderten.

Horizontalfilterbrunnen und Flachbrunnen

Heute werden auf der Petersaue stündlich aus den insgesamt 26 Brunnen zwischen 350 und



Taucherarbeit im Schacht eines Horizontalbrunnens



► Die Eröffnung des Wasserwerks Petersaue aus der Ferne.

▼ Ein Mitarbeiter beim Klarpumpen eines Horizontalbrunnens.





▲ Hochwasser im Februar 1958
erschwerte die Bauarbeiten am und
um das Wasserwerk Petersaue.

▶▶ Die Ankunft von Filterkesseln vor
deren Zusammenbau 1958

▶▶▶ Ein Hochwasserbild aus den 1970er
Jahren. Überflutungen der Petersaue
haben keinen Einfluss auf die Qualität des
Trinkwassers von dort.





◀ Luftbildaufnahmen aus dem Jahr 2017 von der Petersaue.

▼ Blicke auf die Brunnengalerie und die Filteranlagen.



1.000 Kubikmeter (350.000 bis 1.000.000 Liter) Uferfiltrat gewonnen. Die in das Netz geförderte Menge ist dabei stufenlos einstellbar. Allerdings kann gerade in heißen Zeiten, wenn üblicherweise mehr Wasser verbraucht wird, bei Niedrigwasserstand des Rheins die Höchstmenge nicht immer abgerufen werden, da die Kapazität der Anlage auch vom Wasserstand des Rheins abhängig ist.

Die in zwei Reihen auf der Petersaue angelegten Brunnen (vier Horizontalfilterpumpen und 22 Flachbrunnen) fördern Oberflächenwasser, das bis zur Entnahme aus den Brunnen bereits mehrere Tage bis Wochen im Untergrund verschiedene Bodenschichten, die wie Filter wirken, passiert hat. Das Uferfiltrat wird anschließend weiter in der Aufbereitungsanlage technisch „veredelt“: Unter anderem durch sieben Mehrschichtfilter, fünf Aktivkohlefilter und eine Bestrahlung mit UV-Licht.

Durch die Aktivkohlefilter ist die Wasseraufbereitungsanlage auch in der Lage, eventuell zeitweilig auftretende Verschmutzungen des Rheinwassers zuverlässig zu beherrschen. Nur einmal musste das Werk auf der Petersaue längere Zeit vom Netz genommen werden: Bei dem Großbrand einer Niederlassung des Pharmakonzerns Sandoz in Schweizerhalle bei Basel am 1. November 1986 kam es durch kontaminiertes Löschwasser auch noch auf der Höhe von Mainz zu einer übergroßen Rheinverschmutzung.

Das Betreten der Petersaue ist für Privatpersonen aus Hygienegründen untersagt.

WASSERWERK EICH

Vorgeschichte

Wegen einer rapiden Steigerung der Wasserabgaben in den frühen 1960er Jahren – es gab Zuwachsraten von bis zu zwei Millionen Kubikmeter pro Jahr – sahen sich die Stadtwerke bereits 1965 veranlasst, weitergehende Möglichkeiten einer langfristig gesicherten Wassergewinnung zu erörtern.

Damals waren neben den beiden großen Wasserwerken Hof Schönau und Petersaue 14 Grundwasserwerke mit 80 Brunnen sowie zehn kleinere, über die Stadt verteilte Pumpwerke in Betrieb. Hinzu kamen elf Hoch- und Erdbehälter sowie neun Druckerhöhungsanlagen.

Da in der näheren Umgebung der Stadt Mainz keine Möglichkeit einer Erschließung weiterer ergiebiger Grundwasservorkommen bestand, unterzog man unter anderem den Raum Eich einer näheren Betrachtung. Die Voruntersuchungen mit drei Probe-Bohrungen von Brunnen bei Mettenheim, Gimsheim und Hamm bis zu einer Tiefe von 250 Metern sowie umfangreiche geologische Untersuchungen bestätigten die Erwartung, dass das vorgesehene Gewinnungsgebiet günstige Voraussetzungen zur Erschließung von Trinkwasser

aus Grundwasser aufwies. Aufgrund von Verträgen mit dem Gruppenwasserwerk Ried 1971 war allerdings eine Versorgung von Mainz bis 1981 auch so gesichert.

Betrieb

Am 29. August 1979 war Grundsteinlegung des Wasserwerks Eich. Die Wassergewinnungsanlage besteht aus einer Galerie von neun Brunnen. Sie liegen jeweils etwa 500 Meter voneinander entfernt. Deren Abstand zum Rhein beträgt zwischen 300 und 400 Meter. Die Brunnen sind mit Unterwassermotorpumpen ausgestattet, die zusammen etwa maximale 1.500 Kubikmeter je Stunde fördern können. Das Wasser strömt den Brunnen in einer Tiefe zwischen 50 und 60 Metern unter der Oberfläche zu und besteht zu 70 Prozent aus Grundwasser.

Jeder Brunnen ist mit dem Wasserwerk durch eine Vielzahl von Strom-, Steuer- und Messkabeln verbunden, um ihn von dort aus – je nach Bedarf – automatisch zu- oder abschalten zu können. Das in Brunnen gewonnene Wasser wird in zwei Leitungssträngen gesammelt und zur Aufbereitungsanlage des Wasserwerks transportiert.

Das Rohwasser bedarf wegen seiner chemischen Zusammensetzung einer Aufbereitung, die im



Eich mit Einblick in die Filterhalle

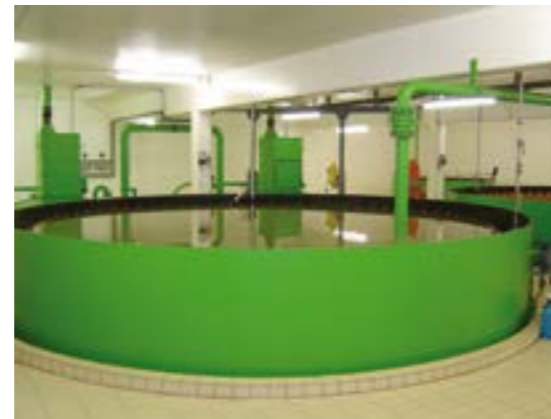


Grundsteinlegung für das Wasserwerk Eich 1979. Staatsminister Otto Meyer, Stadtwerke-Vorstand Peter Müller-Trimbusch und der Mainzer Oberbürgermeister Jockel Fuchs.



▲ Ein Teil der 31 Kilometer langen Wasserleitung von Eich nach Mainz

► Die Entkarbonisierungsanlage in Eich



Wesentlichen folgende Schritte umfasst: Teilentkarbonisierung, Enteisierung, Entmanganung und Reduzierung der organischen Inhaltsstoffe. Am Ende durchläuft das Wasser eine Aktivkohle-Filteranlage. Das Filtrat gelangt anschließend in den Reinwasserbehälter. Zwei Spiralgehäuse-Kreiselpumpen mit einer Leistung von 1.050 beziehungsweise 1.200 Kubikmeter pro Stunde fördern das Wasser über den etwa 110 Meter höher liegenden, 31 Kilometer entfernten Zwischenbehälter in Hechtsheim in den Trinkwasserbehälter Laubenheimer Höhe. Inbetriebnahme des Wasserwerks war am 16. Oktober 1981.

Leitungsverlauf

Bei der Leitungsplanung musste eine Trasse gefunden werden, die einerseits die wertvollen Weinbauflächen des rheinhessischen Hügellandes möglichst wenig tangierte, zum anderen die Gesichtspunkte der Hydraulik berücksichtigte. Zur Beschaffung der Wegerechte für die Leitungsverlegung über rund 1.200 Grundstücke musste mit 900 Grundstückseigentümern verhandelt werden. 13 Enteignungsverfahren wurden eingeleitet. Bei der Verlegung der Leitung kamen Stahlrohre zum Einsatz. Sie sind außen mit Kunststoff umhüllt und innen mit Zementmörtel ausgekleidet. An markanten Hochpunkten der Leitung sind Be- und Entlüftungsventile eingebaut. Der Normdurchmesser der 31 Kilometer langen Leitung beträgt einen Meter. Mit 11,4 bar wird das Wasser nach Mainz geschickt.

Seit der Fertigstellung der Automatisierung im Wasserwerk Hof Schönau 1986 werden alle Wasserwerke im vollautomatischen Betrieb gefahren.

KOOPERATION MAINZ - WIESBADEN

Im April 2016 wurde die in Teilen neugebaute Transportleitung zur Verbindung des Wasserwerks Petersaue mit dem Wiesbadener Wasserwerk in Schierstein in Betrieb genommen. Grundlage für den Bau der Leitung war der im Jahr 2011 zwischen Hessenwasser und den Mainzer Stadtwerken geschlossene Wasserlieferungsvertrag zur Belieferung der Stadt Wiesbaden. Der neue, rund 3,6 Kilometer lange Leitungsabschnitt trifft an der Kaiserbrücke, die den Rhein in Höhe der Insel Petersaue überquert, auf das Mainzer Netz. Der Rest der insgesamt knapp sieben Kilometer langen Strecke bis zum Wasserwerk Schierstein konnte durch Übernahme einer Leitung der ESWE Versorgung realisiert werden.

Über die neue Transportverbindung kann künftig das nach seinem Umbau erheblich verkleinerte

Wasserwerk Schierstein mit bis zu 600 Kubikmeter pro Stunde gestützt werden.

Bis zu 14.000 Kubikmeter Trinkwasser pro Tag kann Hessenwasser von den Stadtwerken Mainz beziehen. Grundlage dafür ist ein Vertrag über eine Lieferung von bis zu zwei Millionen Kubikmeter Trinkwasser pro Jahr. Der Wasserbezug aus Mainz war eine wichtige Grundlage für die Neukonzeption des Wasserwerks Schierstein. Es wird zukünftig mit einer verminderten Kapazität von rund 3,6 Millionen Kubikmeter pro Jahr als reines Grundwasserwerk betrieben werden.

Die »Hessenwasser GmbH & Co. KG« ist eine Wasserbeschaffungsgesellschaft und hat ihren Sitz in Groß-Gerau. Ihre Hauptaufgabe ist die Bereitstellung von Trinkwasser für Kommunen im Rhein-Main-Gebiet. Sie wurde 2001 durch den Zusammenschluss der Wasserversorgungssparten der »Mainova AG« (Frankfurt), der »Südhessischen Gas und Wasser AG« (Darmstadt) sowie des »Zweckverbands Riedwerke Groß-Gerau« gegründet.

Wer einen Schluck Mainzer Trinkwasser in der Stadt genießen will, kann sich auf dem Rebstockplatz bedienen. Ex-Oberbürgermeister Jens Beutel und Stadtwerke-Vorstand Detlev Höhne weihten den Wasserspender 2010 ein.



STROM- ERZEUGUNG



Ein Grundriss der Energieanlagen von 1899 auf der Ingelheimer Aue. In besagtem Jahr wurden das Elektrizitätswerk und das neue Gaswerk in direkter Nachbarschaft fertiggestellt.

GESCHICHTE DER MAINZER STROMERZEUGUNG

Zu den wichtigsten Entdeckungen des 19. Jahrhunderts zählt zweifellos die des „dynamoelektrischen Prinzips“: Die Möglichkeit, mit Hilfe eines Generators Bewegungsenergie in elektrische Energie umzuwandeln. Im Jahr 1861 entwickelte der slowakisch-ungarische Physiker Ányos István Jedlik eine erste Dynamomaschine. Fast gleichzeitig mit ihm war auch der dänische Eisenbahningenieur Søren Hjorth in diesem Sektor erfolgreich. Er erhielt das erste Patent auf eine selbsterregte Dynamomaschine. Wesentlich bekannter als diese beiden Pioniere ist aber der Deutsche Ernst Werner von Siemens. Siemens präsentierte 1867 den von ihm entwickelten Generator auf der Pariser Weltausstellung. Er hatte als erster Physiker die wirtschaftliche Bedeutung des dynamoelektrischen Prinzips erkannt: Dank seines Geräts wurde es möglich, große Mengen an Strom industriell kostengünstig herzustellen. Entscheidend für die Erfolgsgeschichte des Stroms war auch, dass Thomas Alva Edison 1879 seine erste Kohlefaden-Glühlampe vorstellte.

1885 wurden in der Mainzer Presse erste Stimmen laut, die für die Stadt ein Elektrizitätswerk forderten. In Mainz gab es 1885 lediglich drei kleine Anlagen: im Centralbahnhof, in einem Café und in dem „Schmahlschen Fabriketablisement“. Die Stadtspitze blockte solche Forderungen aber zunächst noch ab: Man hatte keinerlei Interesse an einem Konkurrenzunternehmen zum eigenen Gaswerk. Dieses war 1885 in den Besitz der Stadt Mainz übergegangen. Die Mainzer Geschäftsleute waren allerdings völlig anderer Meinung als die Stadtspitze. Im Jahr 1886 konstatierten über 30 von ihnen in einem Gesuch „um bessere Beleuchtung des Boulevards und der Zugänge nach dem Centralbahnhof“:

„Wie soll es bei einem derartigen Zustand der Finsterniß dem Fremden möglich sein die betreffenden Geschäfte zu finden. Nur wer absolut diesen Weg einschlagen muß, passiert abends unsere Gegend.“

Daraufhin gab die Stadt beim Darmstädter Elektrotechnik-Pionier Geheimrat Professor Dr. Erasmus Kittler ein Gutachten in Auftrag. Man wollte wissen, was eine elektrische Beleuchtung des Boulevards – er wurde später in »Kaiserstraße« umbenannt – kosten würde. Kittler, Inhaber des ersten Lehrstuhls für Elektrotechnik an einer deutschen Hochschule, der Technischen Hochschule Darmstadt, schlug vor, „das Lichtbedürfnis des Theaters im Hinblick auf eine elektrische Beleuchtung zu ermitteln und die Bürger von Mainz mit einem öffentlichen Anschreiben zu

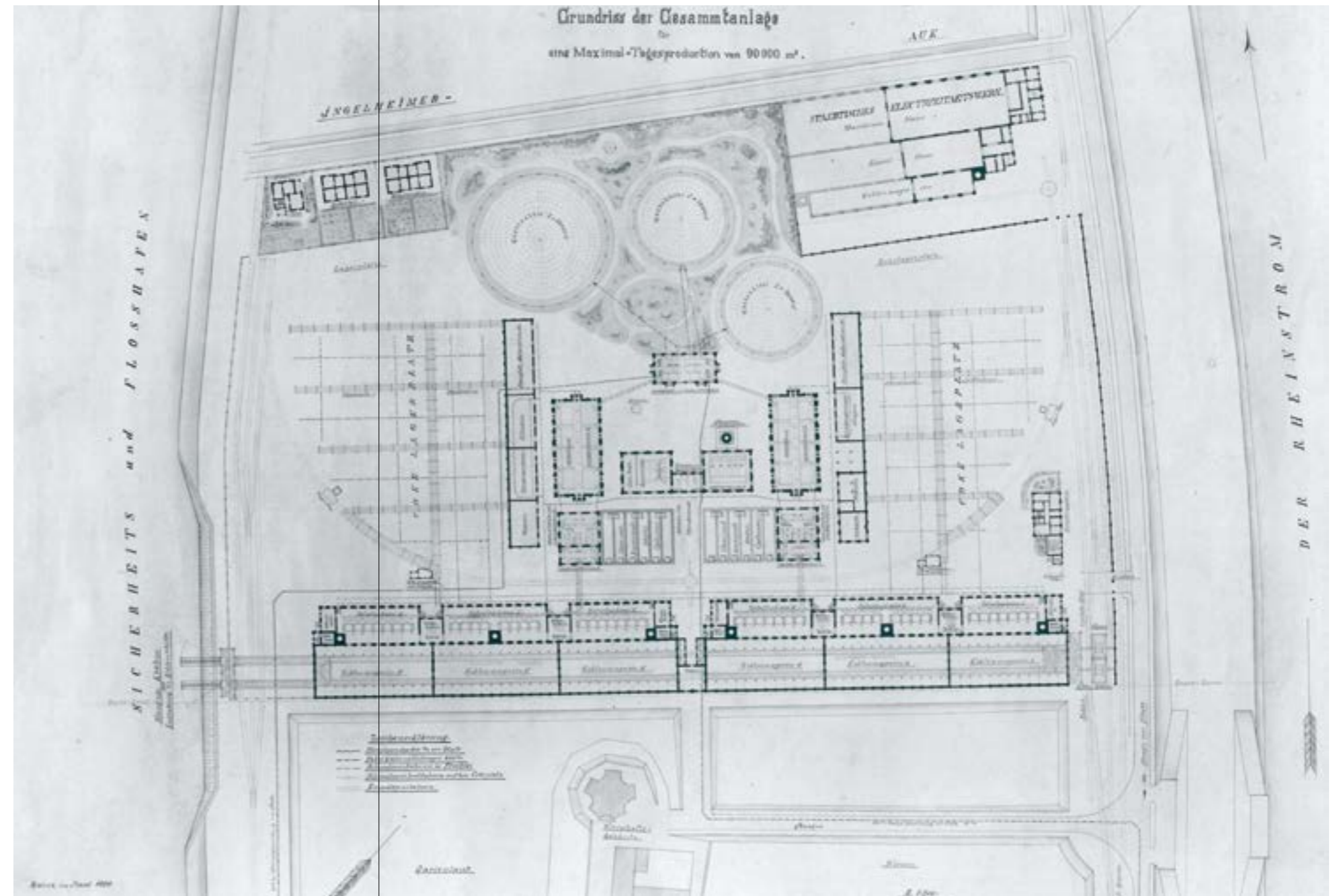
einer Stellungnahme über einen beabsichtigten Anschluss an ein Elektrizitätswerk aufzufordern.“ Der Bauausschuss stellte in seiner Sitzung vom 7. November 1887 jedoch nur eine elektrische Beleuchtung für das Theater in Aussicht. Und auch diese wurde zunächst nicht angegangen.

Die privaten Elektrizitätswerke

Mainz war für die schnell wachsende Elektrizitätsindustrie ein interessanter potentieller Kunde. Aus diesem Grund machten immer wieder Vertreter

der Branche im Rathaus ihre Aufwartung – Besuche, die die Mainzer Gerüchteküche brodeln ließen. Noch am 1. März 1893 sah sich der Vorsitzende der Stadtverordnetenversammlung daher zu einem Statement genötigt: Er wies darauf hin, dass diese Treffen rein informativ seien und in nächster Zeit nicht mit der Errichtung einer „elektrischen Zentrale“ gerechnet werden könne. Doch er irrte. Der Druck auf die Stadt wurde immer größer:

Geschäftsleute und Unternehmer wie die Besitzer der Korkstopfen-Fabrik »Montaner« ließen



nicht locker. Schließlich erhielten sie die Genehmigung zum Bau eines privaten Kraftwerks – mit der Auflage, dass es ausschließlich mit Gasmotoren betrieben werden dürfte, die ihren Brennstoff aus dem städtischen Netz erhielten. Der Auftrag ging an die Nürnberger Firma »Schuckert & Co.« Sie baute eine Blockstation, mit der bis zu 50 Privathäuser mit Strom versorgt werden konnten. Dabei musste jeder Neuanschluss von der Stadt genehmigt werden. Die Behörden wollten darüber hinaus vermeiden, dass das Schuckert'sche Projekt einmal in Konkurrenz zu einem städtischen Elektrizitätswerk treten könnte. Daher wurde im Vertrag festgelegt, dass die Betriebserlaubnis jederzeit wieder gekündigt werden könnte, sollte die Stadt ihrerseits ein Werk in Betrieb nehmen.

Am 23. Dezember 1893 nahm das Werk in der Hinteren Präsenzgasse seinen Betrieb auf und lieferte den Strom an zunächst zwölf Abnehmer. Das Interesse an der neuen Energie wuchs sehr schnell an. Ein Schwerpunkt lag bei den Geschäftsleuten in der Ludwigsstraße, die ihre Auslagen nun abends beleuchteten. Zwei Jahre später gab es schon 37 Anschlüsse.

In der Stadt hatte man zwischenzeitlich auch gemerkt, wohin die Reise ging. 1894 wurden Son-

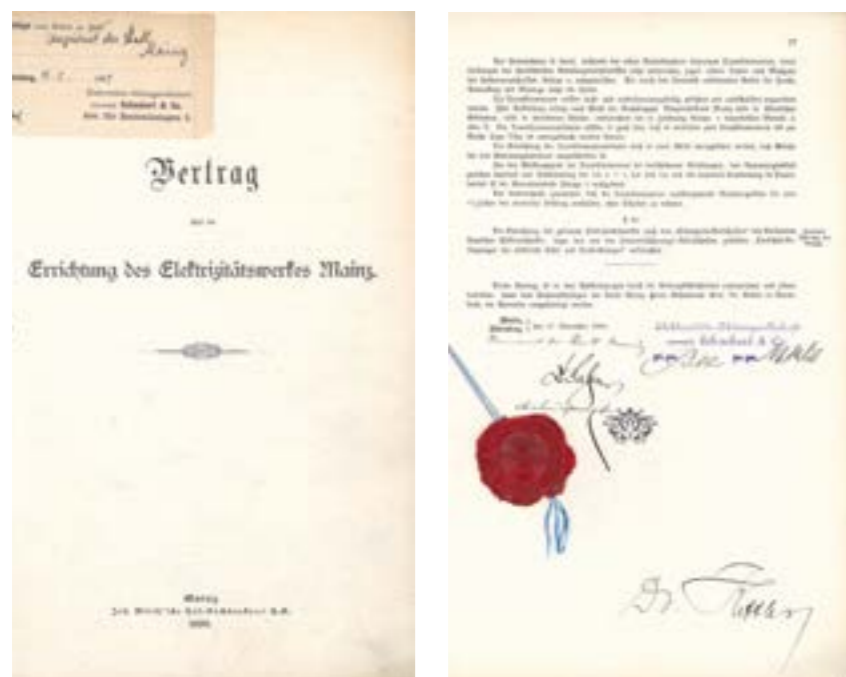
dierungsgespräche aufgenommen und für das folgende Jahr ein erstes eigenes Projekt beschlossen: Im Hafen wurde ein kleines Elektrizitätswerk errichtet, um die dortigen Speicher und Quais bei Dunkelheit beleuchten zu können. Bereits nach drei Jahren war das Schuckert'sche Werk in der Hinteren Präsenzgasse komplett ausgelastet – es konnte maximal 664 Glüh- und 118 Bogenlampen im Umkreis von bis zu 500 Metern zum Leuchten bringen.

DAS STÄDTISCHE ELEKTRIZITÄTWERK

Planungsphase

Nachdem sich die Stadt den immer lauter werdenden Forderungen nach einem großzügiger konzipierten kommunalen Elektrizitätswerk nicht länger verschließen konnte, wurde 1896 der bereits früher konsultierte Geheimrat Professor Dr. Erasmus Kittler als Berater und Gutachter für den Bau des Mainzer Elektrizitätswerkes verpflichtet. Gleichzeitig schrieb die Stadt einen Ideenwettbewerb aus.

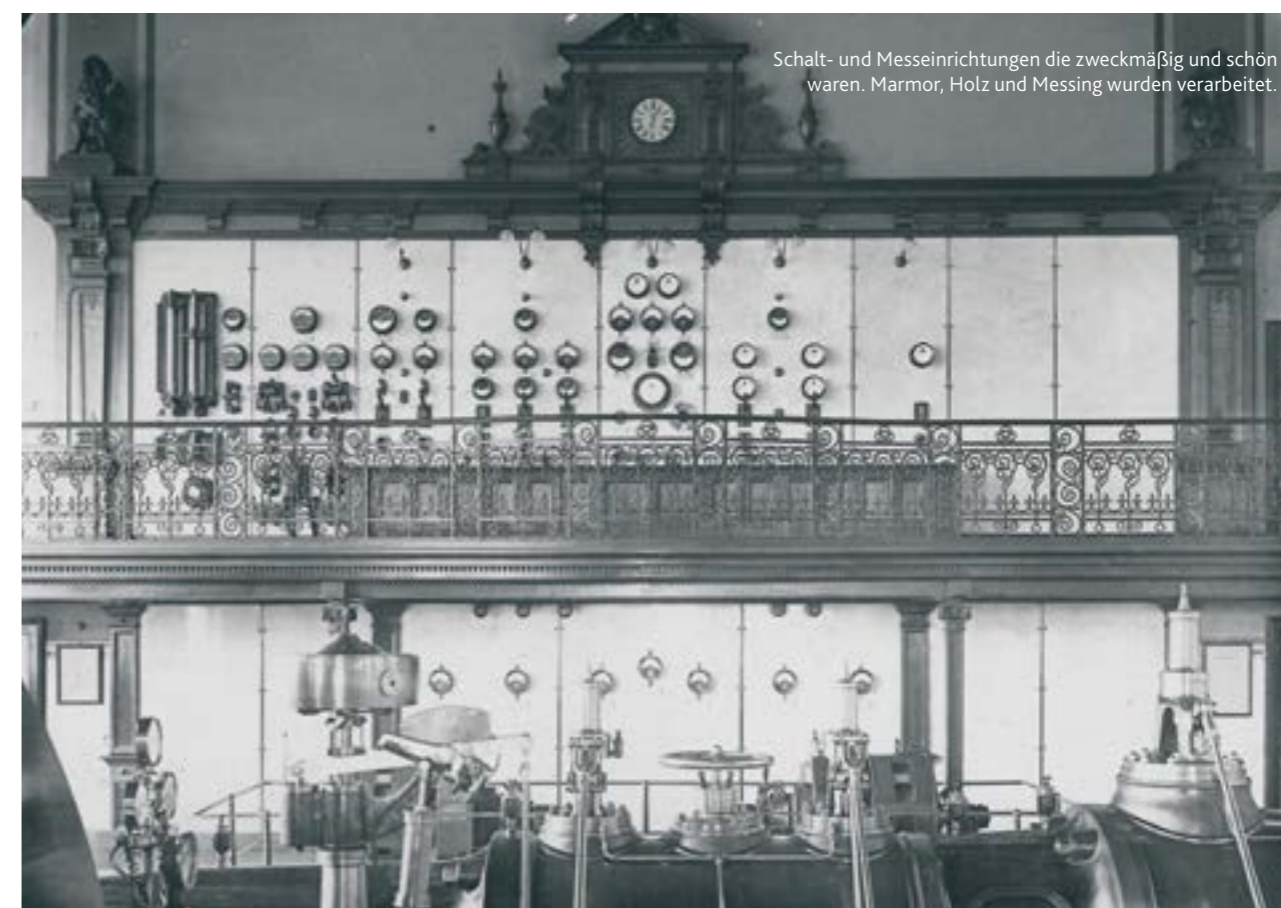
Professor Kittler, der beim Bau der Darmstädter »Centralstation« für elektrische Beleuchtung schon



Der Vertrag zur Errichtung des Mainzer Elektrizitätswerkes liegt heute im Tresor der »Mainzer Stadtwerke«.



Das städtische Elektrizitätswerk kurz vor seiner Vollendung



Schalt- und Messeinrichtungen die zweckmäßig und schön waren. Marmor, Holz und Messing wurden verarbeitet.

spezifische Erfahrungen gesammelt hatte, schlug in seinem Gutachten fünf mögliche Bauplätze für das städtische Elektrizitätswerk vor:

- 1) den Flachmarkt,
- 2) die Klarastraße,
- 3) die „Straße nach Bingen“,
- 4) das Rheintor und
- 5) die Ingelheimer Aue

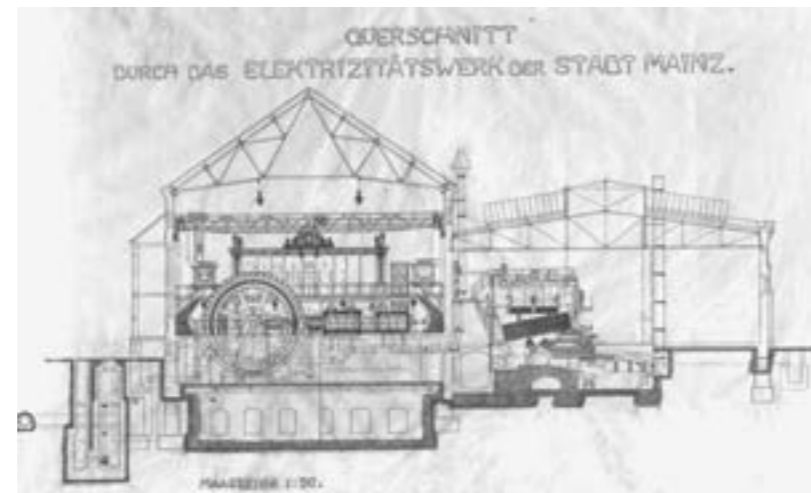
Bei der Ausschreibung legte man sich zunächst noch nicht auf ein bestimmtes Stromerzeugungssystem fest. Klar war nur, dass das Werk so großzügig angelegt sein sollte, dass es die ganze Stadt versorgen konnte. Auch eine zukünftige elektrische Straßenbahn wurde bei der Planung schon berücksichtigt. Außerdem erschien es sinnvoll, das alte Gaswerk, das für die Anforderungen des neuen Jahrhunderts bei Weitem nicht ausreichend dimensioniert war, ebenfalls zu ersetzen. Es lag nahe, die beiden Werke in nicht allzu weiter Entfernung voneinander zu errichten.

Die Wahl des Standortes erwies sich auch aus anderen Gründen als nicht unproblematisch. Die Militärbehörden – Mainz war nach wie vor noch eine Festungsstadt – legten Wert darauf, dass die Werke nicht im Schussfeld der Festung, im sogenannten Festungsradius, gebaut wurden. Hier waren nur Hochbauten in Leichtbauweise zugelassen, die im Kriegsfall schnell niedergelegt werden konnten. Angreifende Truppen hätten anderenfalls – zumindest theoretisch – hinter ihnen Deckung finden können.

Am 5. Mai 1897 wurde der erste Ausschreibungstext von der Stadtverordnetenversammlung genehmigt. Sieben Firmen reichten ein Angebot ein: AEG, BBC, Helios, Lahmeyer, Schuckert, Siemens & Halske sowie die Elektrizitätsaktiengesellschaft vormals O. L. Kummer aus Niedersieditz. Alle Firmen boten eine Gleichstromanlage an, sechs zusätzlich auch ein Wechselstrom-Werk.

Es zeigte sich bald, dass die Frage des Systems nicht unabhängig vom Standort zu sehen war. Kittler führte aus, dass Gleichstrom bei einem Standort in der Altstadt die sichere Variante sei. Andererseits würde sie, wollte man die ganze Stadt anschließen, bald an ihre Grenzen stoßen. Hier käme dann auch eine Drehstromanlage in Betracht. Die Entscheidung lag letztlich bei der Stadtverordnetenversammlung.

Eine klare Linie vertrat Kittler in Sachen Standort: Die Ingelheimer Aue hielt er für nicht geeignet. Seine Begründung: „Die große Entfernung zum Stromversorgungsgebiet“ und die „exzentrische Lage zu den Umwallungen der Stadt Mainz.“ Am 29. Juni 1898 kam es dann zur entscheidenden Sitzung der Stadtverordnetenversammlung. Diese



► Die Dampfdynamos im Maschinenhaus

entschied sich gegen die Empfehlung Kittlers und der Ausschüsse. Das Elektrizitätswerk sollte, ebenso wie das neue Gaskraftwerk, auf der Ingelheimer Aue errichtet werden. Man erhoffte sich so einige Synergie-Effekte. Gleichzeitig beschloss man das Elektrizitätswerk schon nach einer Probezeit von zwei Jahren selbst zu betreiben.

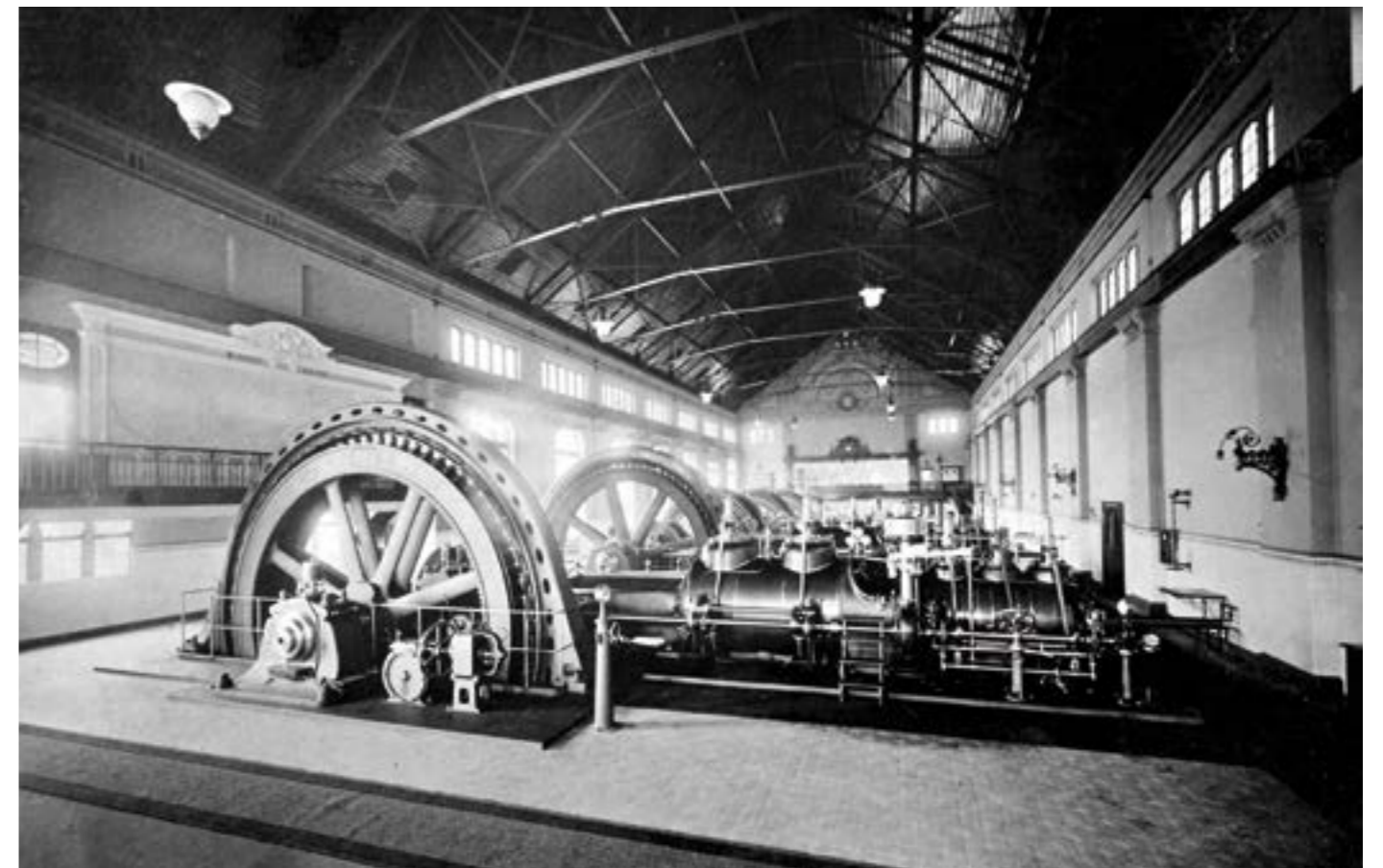
Ingelheimer Aue

Die Ingelheimer Aue war ursprünglich, wie der Name schon andeutet, eine Insel. Sie wurde nach ihren ehemaligen Besitzern, den Grafen von Ingelheim, benannt. Ende des 19. Jahrhunderts arbeitete der Mainzer Stadtbaumeister Edurad Kreyßig einen Plan zur Neugestaltung des Zoll- und Binnenhafens aus, der sich auch auf die Ingelheimer Aue auswirkte. Die Schifffahrt sollte auf die mittlere Rinne beschränkt, der westliche Rheinarm abgetrennt und in zwei Hafenanlagen (heute: Zoll- und Industriehafen) umgeformt werden. Der Plan kam zur Ausführung und die Ingelheimer Aue wurde so zu einer Halbinsel von etwa 2.500 Metern Länge und bis zu 300 Metern Breite.

Das technische Konzept

Das technische Konzept des Elektrizitätswerks sah drei mit Dampfmaschinen fest verbundene Dynamomas mit einer Gesamtleistung von 1.200 Kilovoltampere (kVA), auch Dampfdynamomas genannt, vor, die von vier Wasserrohrkesseln mit Dampf versorgt wurden. Zum Heizen der Kessel diente zweckmäßigerweise Kohle. Denn diese war einfach und kostengünstig zu beschaffen. Der auf diese Weise erzeugte und hochgespannte Drehstrom wurde per Speisekabel an die Verbrauchsschwerpunkte geführt, die zu einem ringförmigen Netz zusammengeschlossen waren. Mit Hilfe von Transformatoren wurde der hochgespannte Drehstrom heruntertransformiert und als Wechselstrom (120 Volt) oder als Drehstrom (220 Volt) über das Niederspannungsnetz an die Endverbraucher gegeben.

Der Auftrag wurde, nach einer erneuten und konkretisierten Ausschreibung, an die Firma »Schuckert & Co.« als Generalunternehmer vergeben. Die Dampfmaschinen lieferte die »MAN« und die Kessel kamen von der Darmstädter Firma »Göring und Leuchs«. Die Gebäude wurden von der Frankfurter »Holzmann AG« errichtet. Als Baukredit stellte die Stadt zwei Millionen Mark zur Verfügung.



Betriebsaufnahme

Am 9. Dezember 1898 begannen die Arbeiten unter der Leitung des Mainzer Bauinspektors Adolf Gelius. Dabei musste das Gelände zunächst um rund zwei Meter aufgeschüttet werden, um relativ hochwassersicher zu sein. Gleichzeitig begann man auch mit dem Aufbau eines Leitungsnetzes. Vom 15. April bis 1. September 1899 wurden pro Tag 500 Meter Erdkabel verlegt – zusammen 98,7 Kilometer. Am 10. September 1899 war der geplante Netzausbau einschließlich der Transformatorstationen fertiggestellt.

Bereits im August 1899 fand der erste Probelauf statt. Am 26. Dezember 1899 wurde das städtische Mainzer Elektrizitätswerk dann endgültig in Betrieb genommen. Es produzierte Strom aus dem Grundstoff Steinkohle. Als erster Großabnehmer wurde der »Centralbahnhof« angeschlossen. Wenige Wochen später nahm auch das neue Gaswerk seinen Dienst auf. Im Dezember 1899 brannten nach einer ersten Zählung gleichzeitig etwa 8.300 Glühlampen in Mainz.

Die unmittelbare Nähe von Elektrizitäts- und Gaswerk drückte sich nicht nur durch den gemeinsamen neuen Standort Ingelheimer Aue aus: Die beiden Betriebe wurden von Anfang an gemeinsam

verwaltet. In Mainz bestätigte sich außerdem ein Trend, der auch in anderen Städten auszumachen war: Wurde in einer Kommune elektrischer Strom eingeführt, ging die Nachfrage nach Gas nicht zurück, sondern steigerte sich.

Die Stadtväter hatten zwar sehr großzügig kalkuliert – die Anlage war auf 960 Kilowatt bemessen – doch der Wunsch nach Strom stieg weitaus schneller als selbst von den größten Optimisten erwartet worden war. Ängste vor der unbekannteren Energie, wie sie noch 20 Jahre zuvor vielerorts formuliert worden waren, gab es jetzt praktisch nicht. Nur die relativ hohen Kosten setzten noch Grenzen: Der Preis einer Kilowattstunde – 60 Pfennig – entsprach ungefähr dem zweifachen Stundenlohn eines damaligen Facharbeiters und erzeugte vereinzelte Proteste in der Bevölkerung.

Am 31. März 1900 waren trotzdem schon 628 Häuser mit 639 Zählern, 23.659 Gleislampen, 402 Bogenlampen und 87 Elektromotoren an das Mainzer Elektrizitätsnetz angeschlossen.

Blick auf das Elektrizitätswerk im Jahr 1929



Erweiterungen

Das Mainzer Elektrizitätswerk musste in den folgenden Jahren immer wieder erweitert werden. Alte Dampfmaschinen wurden durch moderne Turbinen ersetzt. Das Unternehmen schrieb schon bald schwarze Zahlen. Ein Teil der anfallenden Gewinne wurde dabei in die ständig notwendige Modernisierung gesteckt, ein anderer floss in die Stadtkasse.

Bereits 1900 näherte man sich den Kapazitätsgrenzen und es erfolgte die erste Erweiterung durch einen zusätzlichen Maschinensatz von rund 1.000 PS. Unter diesen wirtschaftlich günstigen Umständen war es nur eine reine Formsache, dass die Mainzer Stadtverordneten am 10. April 1901 eine „Satzung, die Bildung einer Deputation für die Verwaltung der Gas- und Elektrizitätswerke der Stadt Mainz betreffend“ verabschiedeten und die Stadt nach Ablauf der zweijährigen Probezeit das Werk in eigener Regie wie geplant übernahm. Mainz besaß nun die »Städtischen Gaswerke« und das »Städtische Elektrizitätswerk«.

Im Jahr 1904 kam ein weiterer Großverbraucher hinzu: Das Umformerwerk der Elektrischen Straßenbahn wurde an das Gas- und Elektrizitätswerk der Stadt angeschlossen. Am 15. Juli 1904 fuhr die erste „Elektrische“ durch Mainz – vom Höfchen nach Mombach.

Die zweite Erweiterung wurde bereits 1905 notwendig: die Maschinen leisteten 1.500 PS und es gab zwei Dampfkessel à 287 Quadratmetern Heizfläche. Damit war die Kapazität der Kolbendampfmaschine vollständig ausgereizt. 1907 wurde schon die erste der drei 500 PS-Dampfmaschinen aus dem Gründungsjahr verkauft und durch eine MAN-Dampfturbine mit 4.000 PS ersetzt. 1910 wurde die zweite Dampfmaschine von 1899 veräußert und ebenfalls durch einen Turbodynamo ersetzt. Platzprobleme entstanden nicht, da die neuen Turbinen wesentlich kleiner waren und auch ihr Kohleverbrauch deutlich geringer war.

Im Jahr 1911 wurde ein zusätzlicher Turbogenerator mit 2.700 Kilovoltampere installiert und 1913 verabschiedete man sich von der letzten 500 PS-Dampfmaschine der Gründerjahre: Auch sie wurde durch einen Turbodynamo ersetzt. In den folgenden Jahren kam es dann bedingt durch Krieg und Nachkriegszeit zu keinen größeren Investitionen mehr.

Ausdehnung nach Rheinhessen nicht möglich – auf die andere Rheinseite aber sehr wohl

1905 hatte es bei den Verantwortlichen des Mainzer Elektrizitätswerkes Überlegungen gegeben, auch die Umlandgemeinden in die stadteigene Stromversorgung mit einzubeziehen. Als Partner boten sich hierbei unter anderem die

»Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerk AG« (RWE) mit ihren schnell wachsenden Netzen und die »Siemens-Schuckertwerke GmbH« an, die bereits für den Bau des Kraftwerks auf der Ingelheimer Aue verantwortlich war. Letztlich verhinderte die zuständige Provinzialverwaltung in Darmstadt, dass die Stadt Mainz und ihre potenziellen Partner energiepolitisch in Rheinhessen aktiv werden konnten. Die Hintergründe für dieses Veto sind heute nicht mehr mit Sicherheit auszumachen. Nutznießer dieser Entscheidung waren die »Rheinische Schuckert-Gesellschaft für elektrische Industrie AG« (RSG) und der 1909 gegründete »Rheinhesische Elektrizitätsverband zu Osthofen« (RHV). Beide wurden sich nach dem Darmstädter Verbot schnell über den Bau eines Kraftwerks in Osthofen einig und erhielten für dieses Projekt auch umgehend die Zustimmung der Verwaltung. 1911 wurde die »Elektrizitätswerk Rheinhessen AG« (EWR) gegründet. Teilhaber waren die RSG und die Stadt Worms. Mainz war damit aus dem linksrheinischen Markt zunächst ausgeschlossen – bis zu einem Demarkationsvertrag 1917.

Auf der anderen Rheinseite war man aber erfolgreich. Die Stadtoberen und die Verwaltungsspitze des Elektrizitätswerkes ließen Stromleitungen über den Rhein verlegen und schlossen Lieferverträge mit verschiedenen Unternehmen ab, die wegen ihrer umfangreichen und regelmäßigen Stromabnahme Sonderkonditionen erhielten. Größte Kunden auf diesem Sektor waren zunächst die Kupferwerke in Hedderheim – heute ein Stadtteil von Frankfurt – und die Opel-Werke in Rüsselsheim. Nach langen Verhandlungen wurde am 12. Dezember 1910 der Gründungsvertrag der „Überlandzentrale Mainz, Nördliches Ried“ von Bürgermeister Baurat Kühn für die Stadt Mainz und tags drauf von Oskar Bühring, Direktor der »Rheinischen Schuckert-Gesellschaft für elektrische Industrie AG« (RSG), des Mainzer Partners, unterzeichnet.

Während des Ersten Weltkrieges hatte die Energieversorgung der Rüstungsindustrie Priorität vor dem privaten Gebrauch. Daher wurden die Elektrizitätswerke von Mainz und Wiesbaden sowie das Privat-Kraftwerk der Firma »Dyckerhoff« in Amöneburg aus Sicherheitsgründen über ein 10-Kilovolt-Doppelkabel miteinander verbunden um sich bei einem partiellen Stromausfall gegenseitig unterstützen zu können: Die beiden Städte wuchsen durch diesen Schritt versorgungstechnisch enger zusammen. Diese Leitung konnte später für die Versorgung der Überlandleitungen übernommen und ausgebaut werden.

1923 stellte sich zum ersten Mal die Grundsatzfrage: Lohnt es sich für die Stadt Mainz ihr Elektrizitätswerk erheblich zu modernisieren und Strom selbst zu produzieren, oder ist Fremdbezug nicht viel günstiger? In Wiesbaden liebäugelten einige politische Parteien zur gleichen Zeit mit einer Umwandlung der dortigen „Wasser- und Lichtwerke“ in eine Aktiengesellschaft.

„Durch das Städtische Elektrizitätswerk werden zurzeit außer zahlreichen industriellen Betrieben, Wasser- und Gaswerken, der Straßenbahn und der Bevölkerung von Groß-Mainz noch 27 rheinhessische Gemeinden und 25 Gemeinden, Gutshöfe, Anstalten, Pumpwerke usw. in der Provinz Starkenburg mit Strom beliefert. Das gesamte Kabelnetz hat eine Länge von rund 500 Kilometer. Mittels etwa 300 Transformatorstationen wird der hochgespannte Strom auf die gewünschte Gebrauchsspannung herabgesetzt und der Verbraucherschaft zugeführt.“

(Quelle: Mainzer Heimatbuch, Band II, Herausgeber: Heinrich Wothe, 1929)

DIE KRAFTWERKE MAINZ-WIESBADEN AG (KMW)

Der Zusammenschluss

Nachdem die Verwaltungen in Mainz und Wiesbaden gemerkt hatten, dass sie alleine aktuelle Probleme nicht mehr bewältigen konnten, versuchten sie die geographische Nähe der beiden Städte zu nutzen. Auf kommunaler Ebene sollten Kräfte gebündelt und so Ausgaben verringert werden. Ein erster Versuch, die beiden Theater der Städte

zusammenzulegen war gescheitert, also versuchte man auf dem Energieversorgungssektor einen zweiten Anlauf. Über alle Bedenken hinweg sah die Mehrheit der Stadtverordneten auf beiden Seiten des Rheins nur eine Möglichkeit, die Bevölkerung auch weiterhin sicher und preiswert mit Strom versorgen zu können: Die Fusion.

Nach vielen Diskussionen und Debatten wurde schließlich Anfang 1931 die »Kraftwerke Mainz-Wiesbaden AG« (KMW) als kommunale Gesellschaft der beiden Städte Mainz und Wiesbaden gegründet. Die Errichtung als Aktien-Gesellschaft fand am 28. Februar 1931 vor dem hessischen Notar Justizrat Dr. O. Bing statt und die Eintragung in das Handelsregister erfolgte am 4. Mai 1931. Die beiden Städte waren mit jeweils 50 Prozent beteiligt und brachten zunächst nur ihre Elektrizitätswerke in den Verbund ein: Das Mainzer Kraftwerk hatte eine Leistung von 32 Megawatt, das Wiesbadener von zwölf Megawatt.

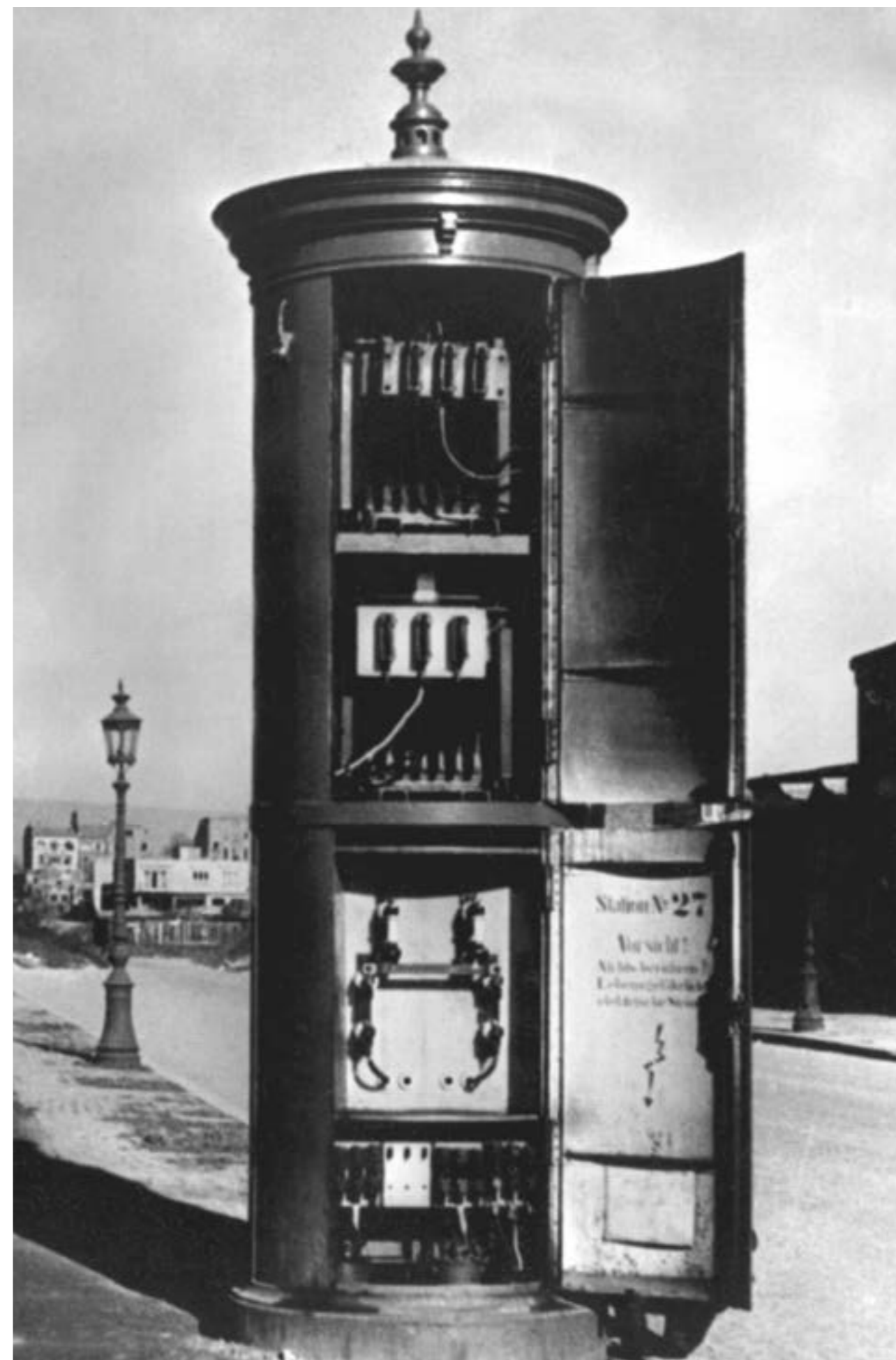
Nach der Fusion wurden Mainz und Wiesbaden nur noch von dem Kraftwerk auf der Ingelheimer Aue versorgt, da es verkehrstechnisch wesentlich günstiger als das Wiesbadener Kraftwerk in der Mainzer Straße lag. Unter anderem konnten die benötigten Kohlemengen per Schiff direkt bis an das Betriebsgelände transportiert werden. Mainz wurde auch Verwaltungssitz der AG. Das Wiesbadener Kraftwerk wurde „auf Reserve“ gehalten.

Im Mainzer Stadtrat stimmen fast alle Parteien der Fusion zu. Lediglich die Fraktion der KPD lehnte das Projekt ab, weil sie in ihm einen „Schritt zur Entkommunalisierung“ sah. Ähnlich argumentierten auch die Kommunisten in Wiesbaden. Hier stimmten auch die Nationalsozialisten und die Deutschnationalen gegen die Gründung der KMW.



◄ Erinnerungsbild zum 25-jährigen Jubiläum des Mainzer Elektrizitätswerks

► Ein Netztransformator 3200/120 Volt, der gleichzeitig als Plakatsäule fungierte.



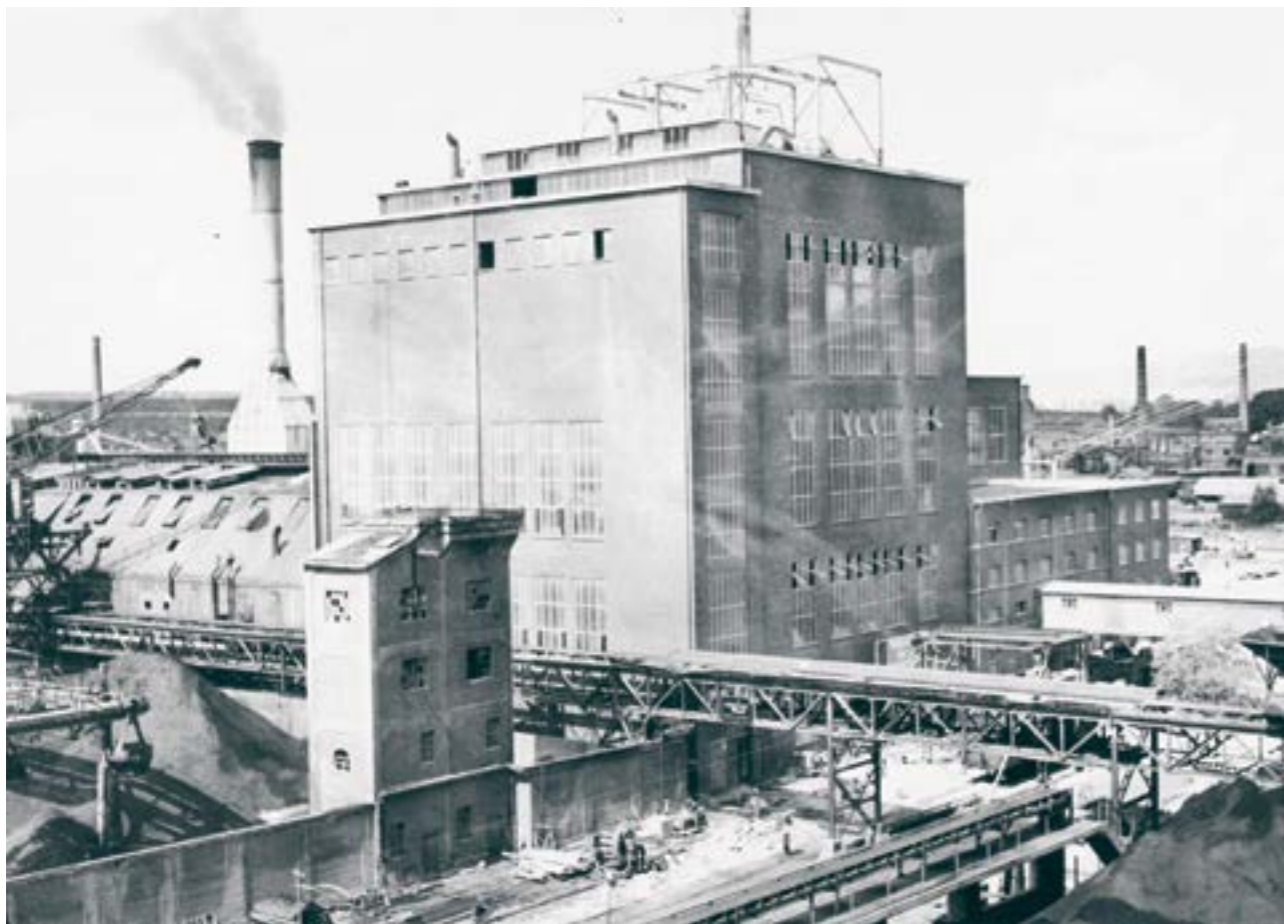


◀Ankunft von Freileitungsmasten 1952 am Bahnhof Mainz-Kastel



▶ Vorbereitungen für den Aufbau einer 5-Kilovoltleitung auf der Maaraue

▼ Das 50-Megawatt-Maschinenhaus von 1953



Die ersten Jahre

Noch im selben Sommer begannen die notwendigen Umbau- und Ergänzungsarbeiten für das Gemeinschaftsprojekt. Sozialpolitisch waren zwei direkte Erfolge zu verbuchen. Die Arbeitsplätze der Arbeiter und Angestellten des neuen Unternehmens waren gesichert und auf den Baustellen fanden zahlreiche Arbeitslose zumindest vorübergehend eine Beschäftigung. Darüber hinaus erhielten die Mitarbeiter der KMW noch einen zusätzlichen Bonus: ein jährliches Deputat von 40 Zentnern Koks zu ihrem Winterbrand.

1932 wurde die Zusammenarbeit der beiden Kommunen konsequent fortgesetzt. Am 22. April 1932 unterzeichneten die Verantwortlichen einen Vertrag über die gemeinsame Gaserzeugung ihrer Städte im Rahmen der KMW. Die Gaswerke wurden nun zusätzlich in das Unternehmen eingebracht und das Gesellschaftskapital entsprechend erhöht.

Durch umgehend gebaute Zusatzanlagen konnte die Versorgung des gesamten Wiesbadener Stadtgebietes mit Gas von der Ingelheimer Aue schon etwa ein halbes Jahr später aufgenommen werden. Daraufhin wurde das Wiesbadener Gaswerk am 26. Oktober 1932 stillgelegt.

Bereits 1933 kam es erneut zu Strukturänderungen: Elektrizitätswerk, Gaswerk, Wasserversorgung und Straßenbahnamt wurden auf Grund der Verfügung „betr.: Vereinfachungsmaßnahmen im Aufbau der städt. Verwaltungsstellen“ in den »Städtischen Betrieben« zusammengefasst.

Prüfstelle für elektrische Messgeräte

Zur Messung der gelieferten Strommenge stellten die Elektrizitätsversorgungsunternehmen ihren Kunden spezielle geeichte Messgeräte – Zähler, Wandler und Zubehör – zur Verfügung. Diese Geräte unterlagen dem Maß- und Gewichtsgesetz und dem „Gesetz betreffend die elektrischen Maßeinheiten“ von 1898. Den einschlägigen Vorschriften entsprechend mussten alle elektrischen Messgeräte, die der Verrechnung elektrischer Arbeit dienen, vor der ersten Inbetriebnahme und später in turnusmäßigen Abständen amtlich geprüft werden. Ende April 1936 erteilte die zuständige Aufsichtsbehörde den Stadtwerken die Genehmigung, die gesetzlich vorgeschriebenen Prüfungen selbst durchzuführen.

Der Zweite Weltkrieg

Mit Kriegsbeginn stand die Energiewirtschaft wieder ganz in Abhängigkeit der Rüstungsindustrie. Für Mainz und Wiesbaden bedeutete das primär, dass die Versorgung des „kriegswichtigen“ Opel-Werkes in Rüsselsheim abzusichern war.

Das Unternehmen, das auch während des Krieges formal dem US-amerikanischen Unternehmen

»General Motors« gehörte, musste auf Anordnung der Reichsregierung die Herstellung von zivilen Fahrzeugen komplett einstellen und sich ganz auf die Produktion des 3-Tonnen-Lkws Typ „Blitz S“ konzentrieren, der von der Wehrmacht benötigt wurde. Weiterhin entstanden hier Teile für Raketen und Torpedos sowie Komponenten für die Flugzeuge „Junkers Ju 88“ und die „Messerschmitt Me 262“.

Aus diesem Grund wurde das 20-Kilovolt-Netz der KMW über eine neue Umspannanlage an das 110-Kilovolt-Netz des überregional tätigen Essener Stromerzeugers RWE angeschlossen. Zusätzlich wurde eine doppelstrahmige 20-Kilovolt-Freileitung zwischen Laubenheim und Rüsselsheim errichtet, um für das linksrheinische Verteilungsnetz im Stadtbereich von Mainz einen leistungsstarken Anschluss an das Verbundnetz zu schaffen.

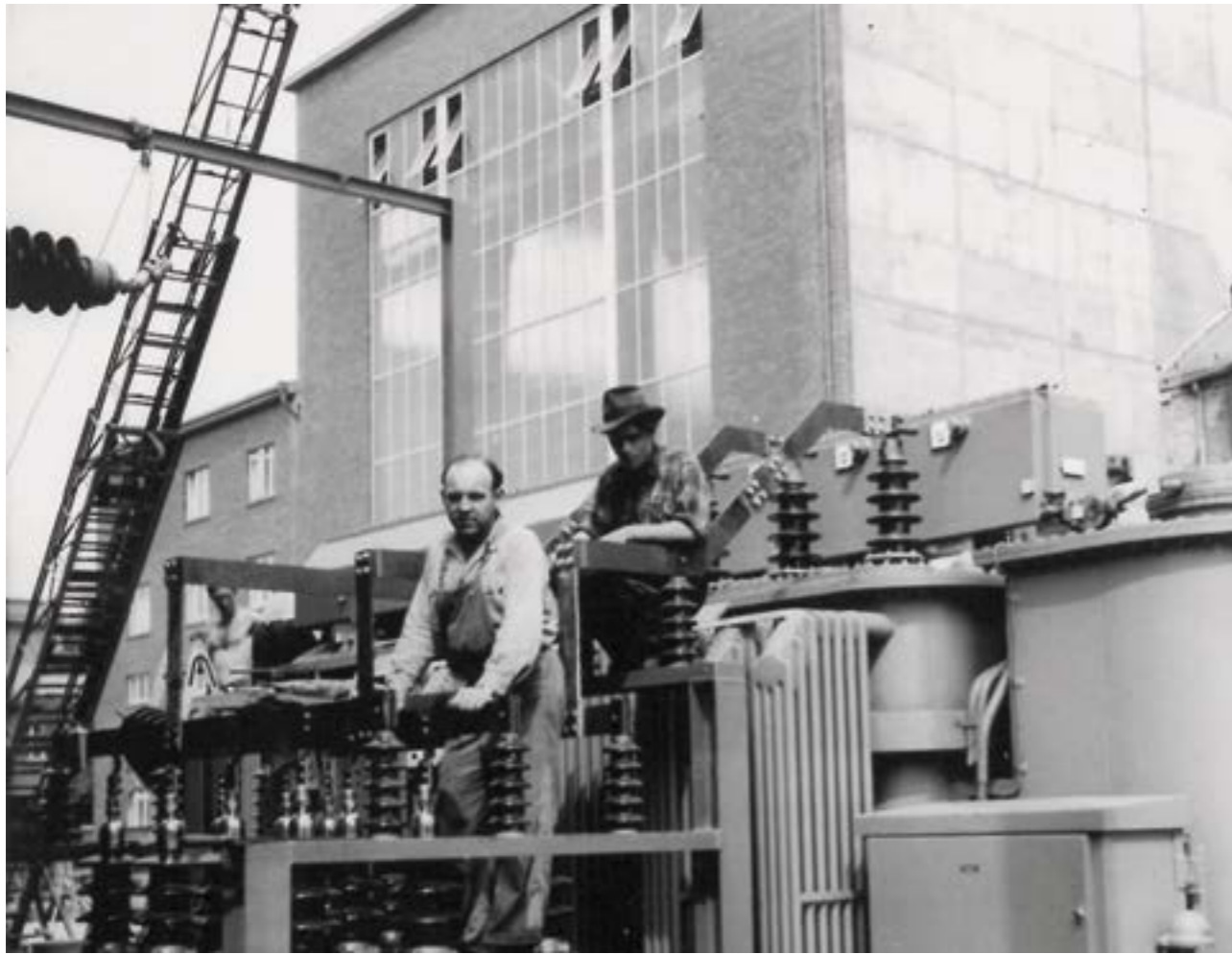
Am 27. Februar 1945 flogen insgesamt 430 Bomber der 8. US-Luftflotte und der Royal Air Force nach Mainz und warfen über der Stadt 1.500 Tonnen Spreng- und Brandbomben ab. Bei diesem Flächenbombardement kamen rund 1.200 Zivilpersonen ums Leben. Außerdem wurde die Innenstadt stellenweise zu 90 Prozent zerstört. Die Betriebsanlagen auf der Ingelheimer Aue wurden schwer beschädigt.

Bei mehreren Angriffen auf Wiesbaden im Februar und März 1945 kamen ebenfalls über 1.000 Zivilpersonen ums Leben. Auch die Infrastruktur Wiesbadens wurde stark zerstört. Am 17. März 1945 sprengte die Wehrmacht die Kaiserbrücke. Dabei wurde auch die Gasleitung der KMW zerstört. Zwei Tage später gab das Hitler-Regime den Befehl aus, die noch verbliebenen Versorgungssysteme ebenfalls komplett zu vernichten. Oberst Wilhelm Karl Zierenberg, der letzte Kampfkommandant von Wiesbaden, widersetzte sich dieser Anordnung allerdings und wendete so weiteren Schaden ab.

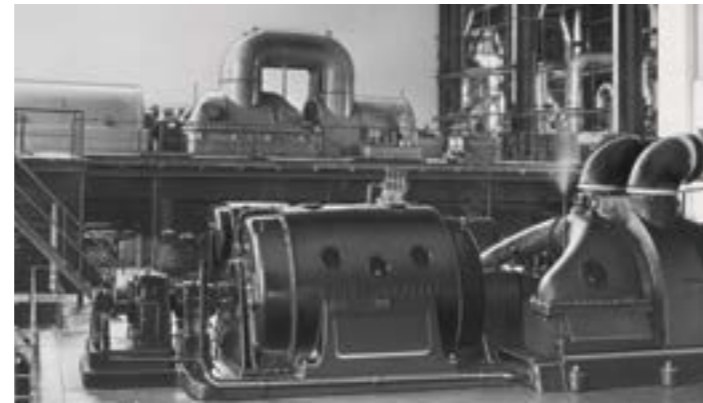
Wiederaufbau

Der durch die Kriegereignisse stark reduzierte Energiebedarf der beiden Städte konnte durch kurzfristige Zulieferungen über nicht zerstörte Leitungssysteme auf minimalem Niveau teilweise aufrechterhalten werden. Dies war auch deshalb möglich, weil das auf Reserve gehaltene alte Wiesbadener Elektrizitätswerk an der Mainzer Straße wieder reaktiviert wurde.

Unmittelbar nach Kriegsende begannen in Mainz und Wiesbaden die umfangreichen Reparaturarbeiten und bereits Anfang 1946 waren große Teile des Netzes wieder in Betrieb: 90 Prozent des Hochspannungs- und 75 Prozent des Niederspannungsnetzes. Nach dem wirtschaftlichen Neuanfang und der Einführung der D-Mark wurden auch die ersten



Außen - und Innenansicht des »Kraftwerk I«



Nachkriegserweiterungen durchgeführt. Die zu weiten Teilen zerstörte Prüfstraße nahm 1952 wieder ihren Dienst auf.

Im Jahr 1952 wurde das Wiesbadener Kraftwerk endgültig stillgelegt und das ehemalige Maschinenhaus in ein Hallenbad umgewandelt. Dessen Eröffnung fand am 24. Mai 1954 statt. Heute ist es das Freizeitbad Mainzer Straße. In der Mainzer Straße blieb nur noch eine Schaltanlage zurück.

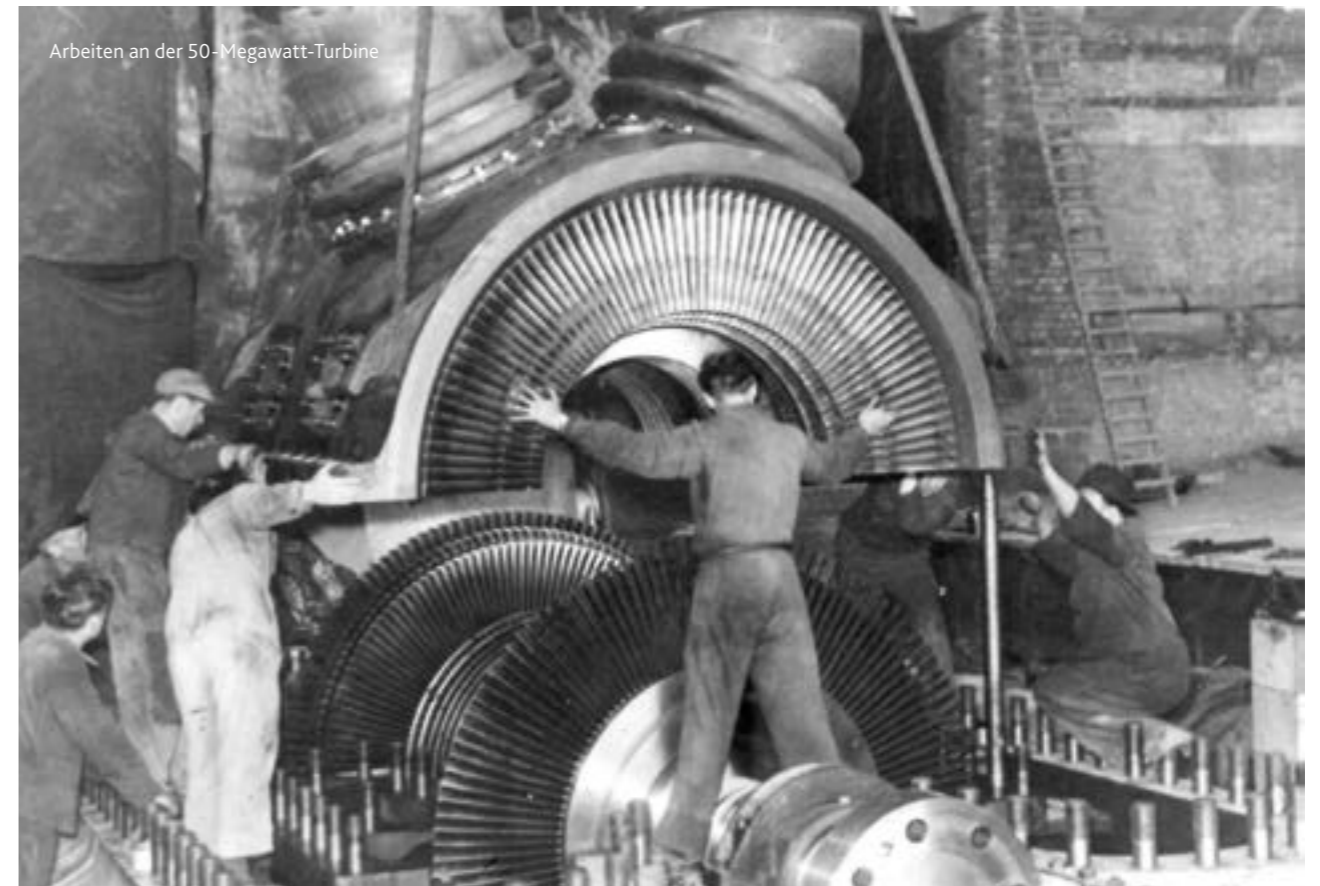
Das „deutsche Wirtschaftswunder“ stellte die Entscheidungsträger der KMW vor immer neue Aufgaben. Der Strombedarf stieg rapide und mit neuen Erweiterungen alleine war es nicht mehr getan. Nachdem die Stromversorgung sichergestellt war, begann man mit dem Ausbau des Netzes. Dabei musste das überwiegend noch aus der Vorkriegszeit stammende 5-Kilovolt-Netz komplett durch ein 20-Kilovolt-Netz ersetzt werden. Gleichzeitig wurden alle Schalt- und Umspannanlagen normiert.

Durch die weitere Industrialisierung der Region und dem damit verbundenen immer höheren Energiebedarf wurde ein Ausbau des Kraftwerkes mit wesentlich leistungsstärkeren Anlagen als bisher beschlossen. Ein Maschinensatz dieser neuen Generation arbeitete wirtschaftlicher als mehrere

kleine, hatte einen relativ geringen Platzbedarf und eine kürzere Liefer- und Montagezeit. Außerdem rechnete man mit einem günstigeren Verhältnis zwischen dem eigenerzeugten und dem fremdbezogenen Strom der RWE.

Aus diesem Grund erhielt das Werk 1958 einen ersten neuen Kohleblock (Kessel 3a und 3b, Turbine 3) mit einer Bruttoleistung von 100 Megawatt (MW). Jetzt war von »Kraftwerk I« die Rede. Mit ihm wurde die Gesamtleistung um über 100 Prozent auf 183 Megawatt erhöht. Da sich die Nachfrage aber immer noch steigerte, wurde bereits fünf Jahre nach dem ersten 100 MW Block ein zweiter mit der gleichen Kapazität installiert (Kessel 4a und 4b, Turbine 4). Die Gesamtleistung des Werkes betrug nun 259 MW. Parallel dazu musste natürlich auch das Netz weiter ausgebaut und verstärkt werden.

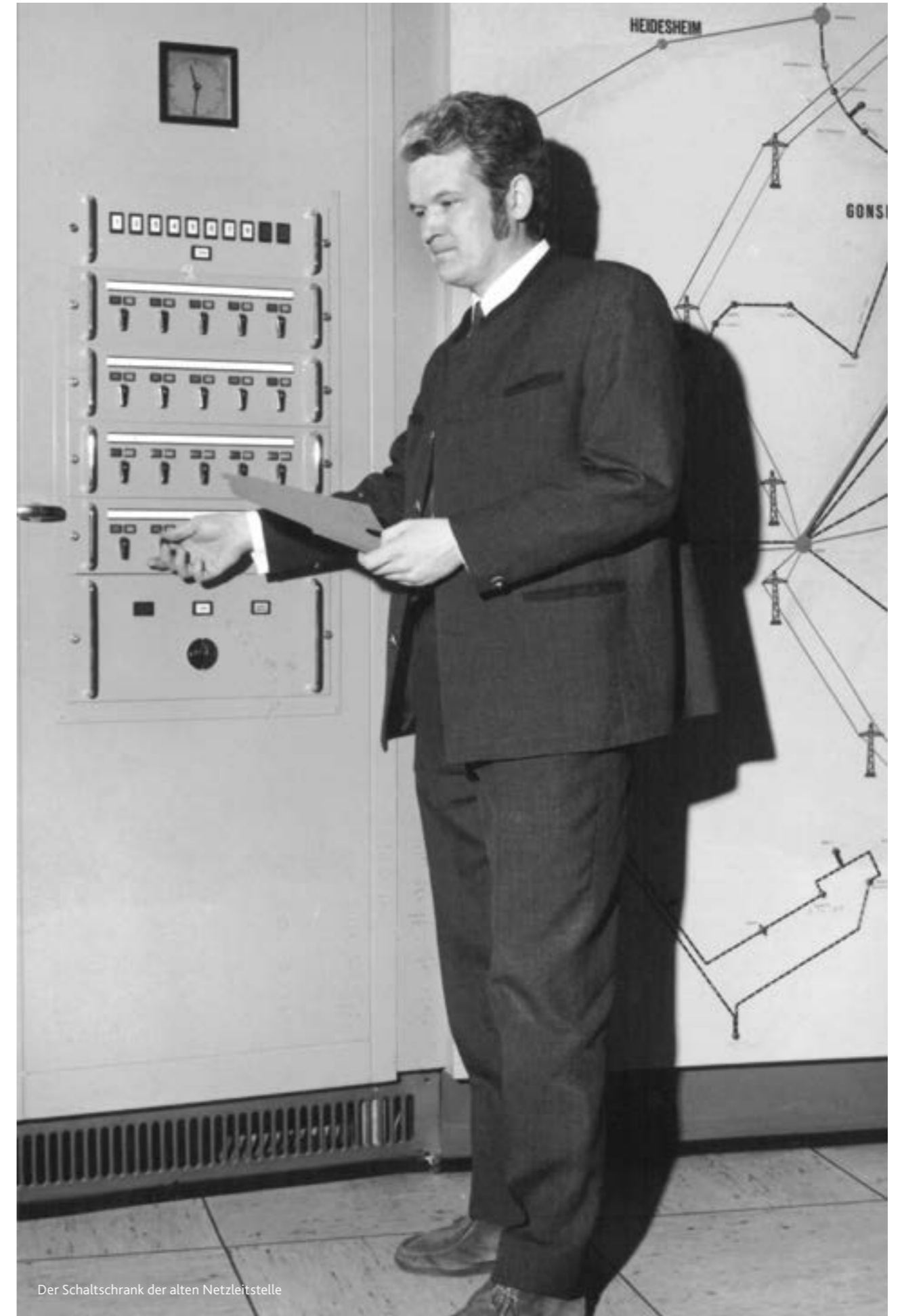
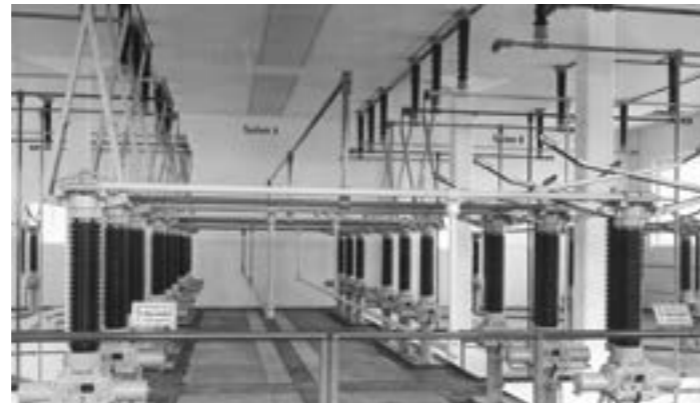
Ein 110-Kilovolt-Freileitungsring umschloss jetzt das links- und rechtsrheinische Netzgebiet. In seinem Verlauf waren das Kraftwerk und sieben weitere Umspannwerke angeschlossen. Das linksrheinische Netz wurde aus den 110/20-Kilovolt-Umspannwerken Laubenheim, Hechtsheim, Saarstraße, Floßhafen und Gaßnerallee gespeist,



Arbeiten an der 50-Megawatt-Turbine



▲ Ab 1964 wurde in der Rundsteuerwarte in der Raimundstraße 19–21 der Stromfluss von der Ingelheimer Aue genau beobachtet.



Der Schaltschrank der alten Netzleitstelle

das rechtsrheinische aus den Umspannwerken Kurfürstenstraße und Rüsselsheim.

1966 wurde der dritte und letzte Block (Kessel 5a und 5b, Turbine 5) installiert und die Gesamtleistung auf 359 MW gesteigert. Im Werk arbeiteten jetzt fünf Systeme. Neben den drei neuen 100-MW-Blöcken erzeugten auch noch zwei „Oldtimer“ mit 50 beziehungsweise 9 MW Strom.

Strukturwandel

Verglichen mit 1950 hatte sich der Stromverbrauch in Mainz 1972 mehr als verzehnfacht. Im Juni 1972 wurde der Bau eines Kombiblocks mit 334 MW beschlossen. Die Arbeiten an »Werk II« begannen 1973. Der Kombiblock, eine Kombination von Dampfturboblock und vorgeschalteter Gasturbine (Dampfturbine: 270 MW, Gasturbine 64 MW) garantierte eine moderne, umweltschonende Stromerzeugung. Als Primärenergie diente vorrangig staub- und schwefelfreies Erdgas. Die Inbetriebnahme erfolgte Ende 1977.

1978 beschloss der Aufsichtsrat, die Kessel 3a und 3b in »Werk I« für den Einsatz von niederflüchtiger Kohle (Anthrazit) umzurüsten, den Schornstein

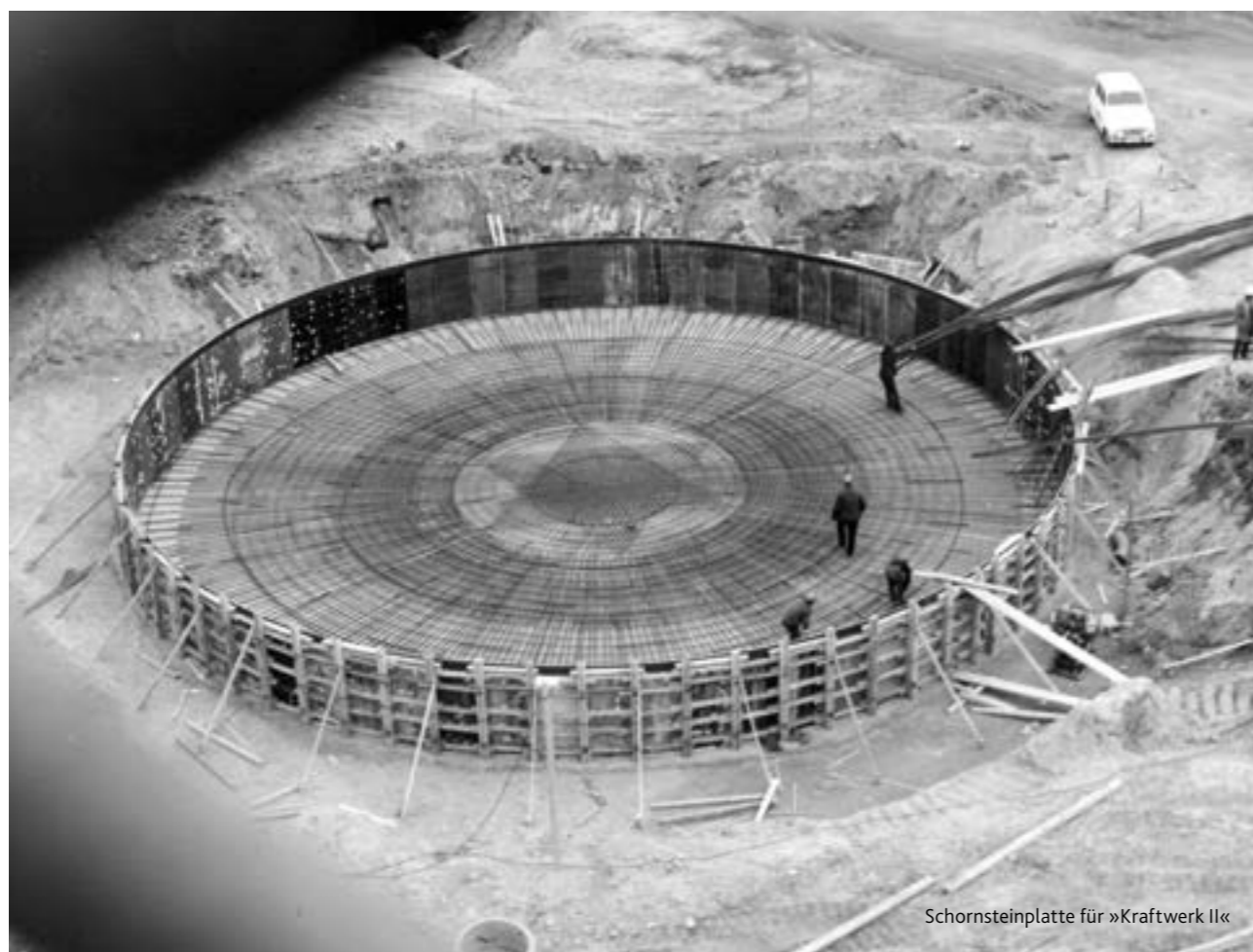
auf 96 Meter zu erhöhen und den Block mit einer elektrostatischen Filteranlage auszustatten.

1977 überschritt die nutzbare Abgabe in Kilowattstunden erstmals in Mainz die Zwei-Milliarden-Grenze. Die Kessel 1 und 2 (der 50 MW-Kondensationsturbosatz von 1954 und die 9 MW-Anlage aus der Nachkriegszeit) wurden am 29. November 1978 stillgelegt. Durch diese Maßnahmen konnte die Schwefeldioxid-Belastung im Raum Mainz-Wiesbaden deutlich verringert werden.

Die 1980er Jahre

Im Jahr 1980 umfasste das gesamte Versorgungsgebiet der KMW eine Fläche von rund 680 Quadratkilometern, auf denen rund 700.000 Menschen lebten.

Um die Belastung der Region mit Schwefeldioxid weiter zu verringern, beschloss der Aufsichtsrat 1984 die Blöcke II und III des Kohlekraftwerkes mit einem Entschwefelungs- und Entstickungssystem nachzurüsten. Am 20. April 1988 ging die neue Rauchgasreinigungsanlage, die 110 Millionen D-Mark gekostet hatte, in Betrieb. Die gesetzlich vorgeschriebenen Höchstwerte für Schwefeldioxid,



Schornsteinplatte für »Kraftwerk II«



Erste Bauarbeiten am 150 Meter hohen Schornstein von »Kraftwerk II«



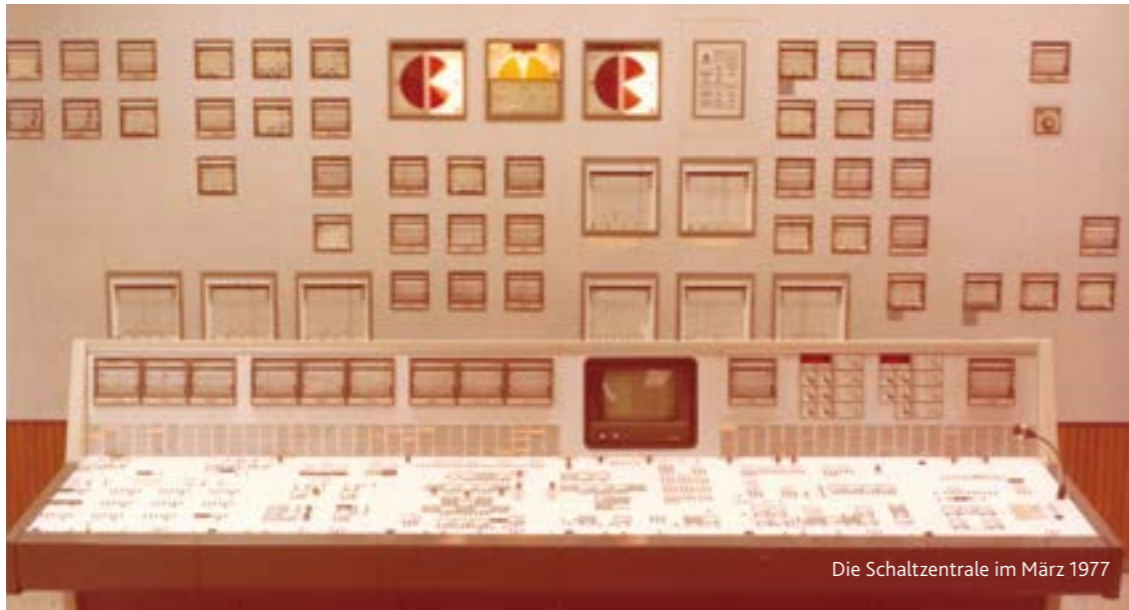
Einbau des Generators im März 1976



◀ Eine Aufnahme von 1974: Luftfilteranlagen, Rauchgaskanalgebäude und Kesselhaus befinden sich noch im Bau.

▼ Das »Kraftwerk II« von außen im Oktober 1976





Die Schaltzentrale im März 1977

Stickoxide und Staub konnten durch sie deutlich unterschritten werden. Hermann-Hartmut Weyel und Achim Exner, die damaligen Oberbürgermeister von Mainz und Wiesbaden, bezeichnen die Anlage als eine der „bedeutendsten Investitionen für Umweltschutz in diesem Raum“.

Die 1990er Jahre

Im Rahmen der Sanierung der Theodor-Heuss-Brücke entstand Anfang der 1990er Jahre eine neue Herausforderung. Experten sprachen sich dafür aus, die Gelegenheit zu nutzen und die bisher unter der Fahrbahn entlang laufenden Versorgungsleitungen und Kabel neu unter dem Rheinbett zu verlegen. Dieser „Kabel- und Leitungs-Düker“ musste zwei 20-Kilovolt-Leitungen, zwei Leerrohre für 110-Kilovolt-Kabel, Fernmeldekabel und eine Wasserleitung aufnehmen. Aus diesem Grund wurde in der Höhe der Kasteler Reduit ein insgesamt 835 Meter langer Düker von einer Spezialfirma im „Spülpflugverfahren“ angelegt. Im Juli 1992 waren die notwendigen Arbeiten abgeschlossen.

Konsortium Energieversorgung Opel

Im Jahr 1997 entstand auch das »Konsortium Energieversorgung Opel OHG« (KEO), an dem die KMW, die »RWE Energie AG« und die »Überlandwerk Groß-Gerau GmbH« (ÜWG) zu je einem Drittel beteiligt waren. Da die »Adam Opel AG« am Standort Rüsselsheim zum damaligen Zeitpunkt Strom, Raum- und Industriewärme benötigte, kaufte KEO das alte Heizkraftwerk von Opel auf und ersetzte es durch eine neue Gas- und Dampfturbinenanlage (GuD).

„Die neue Anlage versorgt den Opel-Standort Rüsselsheim mit einer elektrischen Leistung von 100 Megawatt und einer möglichen Wärmeauskopplung bis zu 90 Megawatt. Die Stromerzeugung in der GuD-Anlage erfolgt ausschließlich auf der Basis von Erdgas. Bei maximaler Wärmeauskopplung wandelt das Kraftwerk die im Brennstoff enthaltene Energie zu 88 Prozent in Strom und Nutzwärme um. Dadurch reduziert sich die CO₂-Emission am Standort um mehr als 50 Prozent.“

(Auszug aus einer Presseerklärung der »RWE Energie AG« vom 10. September 1999)

Deregulierung und Restrukturierung

Die bevorstehende Deregulierung und Anpassung des deutschen Strommarktes an das europäische System war in den letzten Jahren des 20. Jahrhunderts eine große Herausforderung für die Verantwortlichen der KMW. Am 24. April 1998 trat das Gesetz über die Elektrizitäts- und Gasversorgung in Kraft. Mit ihm wurde die EU-Richtlinie zum Elektrizitätsbinnenmarkt in nationales Recht umgesetzt. Die Liberalisierung des deutschen Strommarktes begann. Damit war das „Monopolisten-Dasein“ vorbei. Geschlossene Versorgungsgebiete gehörten der Vergangenheit an. Die Kunden hatten ab sofort freie Wahl unter den Energieversorgern. Ein Verdrängungswettbewerb begann, der einige Anbieter mit nicht erwarteter Intensität traf.

Um auf dem neuen Markt bestehen zu können, hatte das KMW-Management rechtzeitig tiefgreifende strukturelle und technische Änderungen beschlossen.

Die „Center Organisation“

Unter diesem Stichwort wurde eine marktgerechte Kunden-Lieferanten-Beziehung zwischen den einzelnen organisatorischen Einheiten aufgebaut und durch laufende Restrukturierungen immer weiter entwickelt. Bereits 1997 war die »Energiehandel Rhein-Main GmbH & Co. KG« (ERM) gegründet worden. Sie ist inzwischen, ebenso wie die »Energiehandel Rhein-Main Verwaltungsgesellschaft mbH«, eine hundertprozentige Tochter der KMW. Im Jahr 2000 wurden der Strom- und Gasvertrieb in die »Entega GmbH«, Darmstadt ausgegliedert – eine gemeinsame Vertriebs-Tochter der »Stadtwerke Mainz AG« und der »HEAG Versorgungs-AG«.

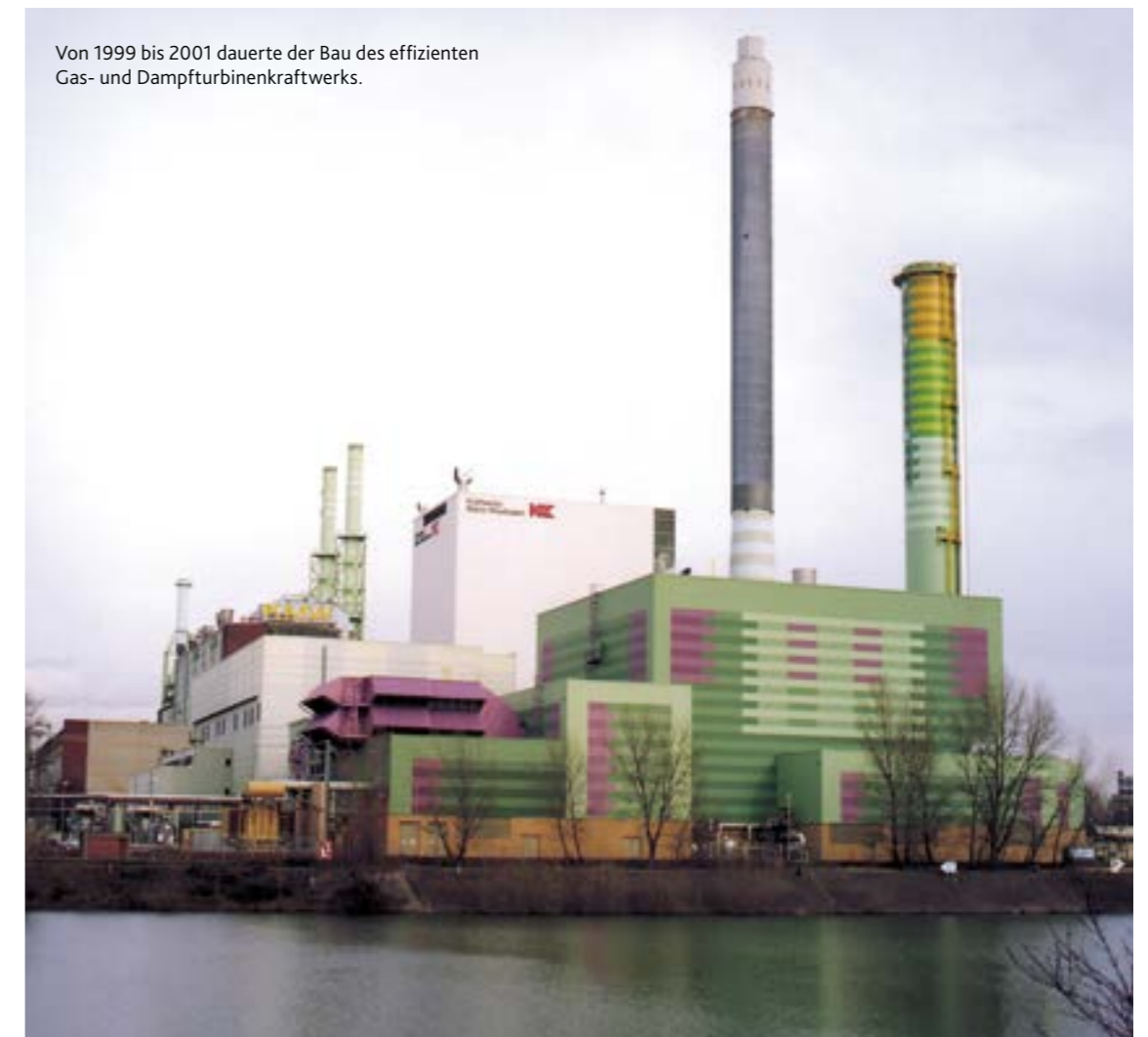
Entega und HEAG Süd Hessische Energie AG

Die »Entega GmbH« (heute: »Entega Energie GmbH«) wurde 1999 von der »HEAG Versorgungs-AG« (später: »HEAG Süd Hessische

Energie AG«, heute: »Entega AG«), Darmstadt gegründet. Im Jahr 2000 gingen die »Stadtwerke Mainz« ein Vertriebsbündnis mit der »HEAG Versorgungs-AG« ein. Die »Entega GmbH« wurde dabei eine gemeinsame Tochter, bis die »Stadtwerke Mainz AG« ihre Anteile 2010 (inzwischen war die »Entega GmbH« in eine Kommanditgesellschaft umgewandelt worden) an die »HEAG Süd Hessische Energie AG« verkaufte und damit vorübergehend – bis zum 24. Oktober – keinen eigenen Vertrieb mehr hatte.

Der Ausbau des Standortes Ingelheimer Aue

Am 29. Juni 1999 wurde in einer Feierstunde der Grundstein für das neue 400-MW Gas- und Dampfturbinenkraftwerk gelegt: »Kraftwerk III«. Die GuD-Anlage war eine der modernsten und effizientesten der Welt. Sie erzeugt Strom, Wärme und



Von 1999 bis 2001 dauerte der Bau des effizienten Gas- und Dampfturbinenkraftwerks.



◀ Die Gas- und Dampfturbine von KW III



▲ Seit 2004 „schluckt“ das Müllheizkraftwerk den Abfall aus Mainz und Umgebung.



Prozessdampf. Ihr elektrischer Wirkungsgrad liegt bei über 58 Prozent. Durch Kraft-Wärme-Kopplung kann ein Gesamtnutzungsgrad von über 80 Prozent erreicht werden. »Werk III« ging 2001 wie geplant ans Netz.

Es ersetzte die drei ausgedienten 100-MW-Kohleblöcke in »Werk I«, die von 2002 bis 2004 komplett zurückgebaut wurden. Am 14. Dezember 2001 wurde die »Kraftwerksinstandhaltungs GmbH« (KWI) gegründet. Alleiniger Gesellschafter ist die KMW. Die ausgegliederte Tochter ist ein Dienstleistungsunternehmen, das im Bereich Instandhaltung sowie Instandhaltungsplanung von Kraftwerks-, Entsorgungs- und Industrieanlagen tätig ist.

Neue Geschäftsfelder

Mit dem Bau eines Müllheizkraftwerkes (MHKW) zur thermischen Müllbeseitigung in den Jahren 2001 bis 2004 auf der Ingelheimer Aue wurden gleichzeitig auch neue Geschäftsfelder erschlossen. Betreiber der Anlage ist die »Entsorgungsgesellschaft Mainz mbH« (EGM), die am 12. März 1999 gegründet worden war. Die Investition in ein MHKW war notwendig geworden nachdem klar war, dass ab dem 1. Juni 2005 die direkte Ablagerung unbehandelter Abfälle auf Grund der neuen „Technischen Anleitung zur Verwertung, Behandlung und sonstigen Entsorgung von Siedlungsabfällen“ nicht mehr zulässig sein würde. Der Mainzer Stadtrat hatte daher vorausschauend im Juli 1998 beschlossen, die Entsorgung der im Stadtgebiet anfallenden Abfälle in einem Müllheizkraftwerk auf der Ingelheimer Aue vornehmen zu lassen.

Auf den Verbrennungsstraßen können jährlich rund 360.000 Tonnen Müll verfeuert werden. Etwa die Hälfte davon stammt aus der Landeshauptstadt Mainz, dem Landkreis Mainz-Bingen und dem Donnersbergkreis. Der Rest kommt vom privaten Versorger Remondis. Der bei der Verbrennung entstehende Dampf wird zur Stromerzeugung benutzt und fließt in die Fernwärmeversorgung.

Beim MHKW Mainz handelt es sich in Bezug auf die im Abfall gebundene Energie und deren Nutzung zur Strom-, Prozessdampf und Fernwärmeerzeugung um eine energetisch vorbildliche Lösung, die der Tatsache Rechnung trägt, dass der Heizwert der angelieferten Abfälle deutlich über dem Heizwert von beispielsweise Rheinischer Rohbraunkohle liegt und Abfall deshalb als Brennstoff anzusehen ist.

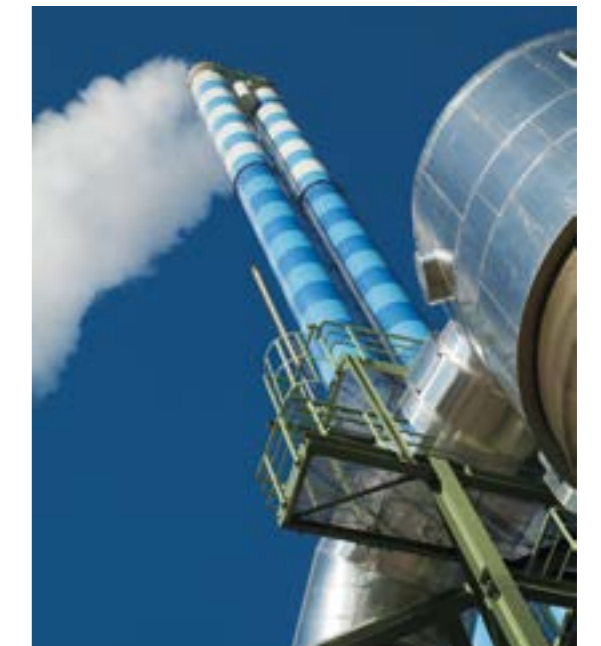
Der Standort Ingelheimer Aue bot sich an, da die Nähe zu den dort bestehenden Kraftwerken zahlreiche Synergieeffekte mit sich brachte. So kann ein Teil des im MHKW erzeugten Dampfes direkt in das dortige GuD-Kraftwerk weitergeleitet werden. Hier wird er direkt, ohne Nutzung von zusätzlicher Primärenergie, weiter verwendet.

Umweltschutz und Personalabbau

Das neue Anlagenkonzept hatte seinen Preis: Für die Realisierung war ein Investitionsvolumen von rund 250 Millionen Euro erforderlich. Doch der Erfolg wurde schon bald offensichtlich. Durch zahlreiche Synergieeffekte konnte die Effizienz und die Wettbewerbsfähigkeit der beteiligten Unternehmen deutlich gesteigert werden. Parallel dazu wurde die Belastung der Umwelt signifikant gesenkt. Die marktgerechte Energieversorgung der Region blieb auch weiterhin gewährleistet.

Die notwendigen Umstrukturierungen brachten gleichzeitig auch einen Einschnitt im Personalbereich mit sich: die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter musste von 680 auf 340 halbiert werden. Wie in der Vergangenheit legte die KMW auch in diesem Fall wieder großen Wert auf eine sozialverträgliche Lösung. Gemeinsam mit dem Betriebsrat wurde ein umfangreicher Sozialplan ausgearbeitet. Mit Hilfe des Unternehmens konnte ein Teil der Betroffenen in betriebsnahen Gesellschaften weiter beschäftigt werden. Andere wurden von einer Beschäftigungs- und Qualifizierungsgesellschaft übernommen, die ihnen die notwendigen Weiterbildungsmöglichkeiten und Beratungsprogramme bot. Soziale Härten konnten auch in diesem Fall wieder vermieden werden.

Rund um die Uhr wird im MHKW Müll in Energie umgewandelt.





KMW-Vorstand Dr. Lars Eigenmann 2015 auf dem Kahlenberg.

Altus AG

Im März 2013 übernahm die KMW die Mehrheit beim Karlsruher Projektentwickler »Altus AG«. Der Vorstand der KMW beabsichtigte mit dem Wissen und der Erfahrung des Unternehmens das Geschäftsfeld „Erneuerbare Energien“ bei KMW nachhaltig zu stärken. Die »Altus AG« ist eine Beratungs- und Projektentwicklungsgesellschaft für Erneuerbare Energien – Windkraft, Biogas und Photovoltaik. Ihre 100-prozentige Tochter »wat Ingenieurgesellschaft mbH« erbringt klassische Ingenieurleistungen in den Bereichen der Wasser- und Abfallwirtschaft. Das Dienstleistungsangebot der »Altus« reicht von der Machbarkeitsstudie über die gesamte Projektentwicklung bis hin zum Anlagenbetrieb.

Erste KMW-Windräder

Die erste Windkraftanlage der KMW-Unternehmensgruppe wurde im Juni 2015 auf dem Kahlenberg (Landkreis Bad Dürkheim) in Betrieb genommen. Die dortigen Ortsgemeinden Biedesheim und Ottersheim erhielten zwei baugleiche Windräder, die von der KMW-Tochter »Altus AG« geplant worden waren. Die beiden Räder haben einen Durchmesser von jeweils 112 Metern und sind auf einer Höhe von 140 Metern befestigt. Sie haben eine Leistung von drei Megawatt und sollen im Jahr rund 7,5 Millionen Kilowattstunden umweltfreundlich erzeugten Strom produzieren. Das entspricht dem Jahresverbrauch von fast 2.000 Vier-Personen-Haushalten.

100-MW-Blockheizkraftwerk

Am 19. Dezember 2016 unterzeichnete der KMW-Vorstand in Mainz einen Vertrag mit dem finnischen Generalunternehmer »Wärtsilä Energy Solutions« zum Bau eines neuen Blockheizkraftwerks auf der Ingelheimer Aue. Die Kosten belaufen sich auf etwa 100 Millionen Euro. Erste Pläne hatte die KMW den kommunalpolitischen Gremien und der Öffentlichkeit schon im Herbst 2015 vorgestellt, nachdem die zuständige Genehmigungsbehörde SGD Süd die zum Bau der Anlage notwendige Genehmigung nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) erteilt hatte. Spatenstich war am 26. April 2017.

Das neue Blockheizkraftwerk der KMW wird insgesamt zehn Motoren mit einer Leistung von jeweils rund zehn Megawatt umfassen. In diesen Motoren werden mit Erdgas Strom und Fernwärme für die Stadt erzeugt. Die Anlage nutzt mit über 85 Prozent die Energie des Erdgases noch besser aus als das ohnehin schon hocheffiziente jetzige GuD-Kraftwerk.

Die Motoren können zudem wesentlich schneller an- und abgefahren werden – innerhalb von zwei

Minuten sind sie oben, in einer Minuten wieder unten. Damit wird die KMW zum idealen Partner in der Energiewende, denn die Motoren können schnell auf die schwankende Stromproduktion der erneuerbaren Energien bei Windflaute oder wenig Sonneneinstrahlung reagieren. Gleichzeitig benötigt das Blockheizkraftwerk bei gleicher Fernwärmeerzeugung für Mainz deutlich weniger Erdgas und schont damit die Umwelt.

Ergänzend zu einem neuen Blockheizkraftwerk kommt auch ein Wärmespeicher auf das Gelände der Ingelheimer Aue. Das bei der Stromproduktion gleichzeitig produzierte heiße Wasser wird in solchen Anlagen über Stunden und Tagen gespeichert und bei Bedarf ins Fernwärmenetz abgegeben. Dadurch kann die Stromerzeugung im GuD-Kraftwerk oder im neuen Blockheizkraftwerk zeitlich weiter vom Fernwärmebedarf entkoppelt werden.

► Der KMW-Vorstand 2017: Jörg Höhler, Dr. Lars Eigenmann und Stephan Krome (v.l.)

▼ Spatenstich zum 100-Megawatt-Blockheizkraftwerk am 26. April 2017



DAS KOHLEKRAFTWERKSPROJEKT

DAS VORHABEN

Es gab in den zurückliegenden Jahrzehnten kein Projekt im Großraum Mainz-Wiesbaden, das eine ähnliche kontroverse öffentliche Diskussion und Proteste auslöste, wie das 2005/2006 geplante Kohlekraftwerk der »Kraftwerke Mainz-Wiesbaden AG« (KMW).

„Wir benötigen ein zweites Standbein, um die Zukunft unseres Unternehmens und der Mitarbeiter abzusichern“, hatte der KMW-Vorstand 2006 bei der Vorstellung der Kraftwerkspläne gesagt. In der Tat war der Gasliefervertrag für das 2001 auf der Ingelheimer Aue in Betrieb genommene Gas- und Dampfturbinenkraftwerk (GuD) damals nur bis zum Jahr 2014 gesichert. Die Preisentwicklung von Kohle wurde allgemein deutlich günstiger und kalkulierbarer als bei Erdgas eingeschätzt.

Zudem sollte die Stromversorgung für die Region Mainz-Wiesbaden auf eine breitere Basis gestellt werden. 100 neue Arbeitsplätze hätten durch das Kohlekraftwerk zusätzlich entstehen sollen.

Geplant war eine Anlage mit rund 820 Megawatt Leistung – doppelt so viel wie das bestehende Gas- und Dampfturbinenkraftwerk (KW III) hat. Der KMW-Aufsichtsrat fasste im Juli 2006 einen Grundsatzbeschluss zum Bau. Zuvor stimmten auch die Aufsichtsräte der »Mainzer Stadtwerke« und der »ESWE Versorgungs AG« dieser Investition zu. Im Oktober 2007 wurde schließlich der Genehmigungsantrag gestellt. Der Mainzer Stadtrat hatte sich 2007 mit 44 zu 16 Stimmen mit einer breiten Mehrheit für den Bau ausgesprochen. Die Genehmigungsbehörde erteilte im Januar 2009 schließlich den Vorbescheid zum Bau.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der »Kraftwerke Mainz-Wiesbaden AG« und der »Mainzer Stadtwerke« demonstrierten 2009 vor dem Mainzer Rathaus für den Bau des geplanten Kohlekraftwerks.



Der Protest

Doch parallel zur Planung und Genehmigung der Anlage wuchs in der Bevölkerung der Protest gegen das Projekt – unter anderem aus Angst vor Gesundheitsschäden. Die Bürgerinitiative »Kohlefreies Mainz« (KoMa) bildete die Spitze des Widerstands. Anfang 2008 hatte KoMa 60.000 Einwendungen gegen das Kohlekraftwerk gesammelt und im Mainzer Rathaus abgegeben. Das zeigte Wirkung: Die politische Mehrheit für den Bau bröckelte. Die CDU schwenkte um zu den Kraftwerksgegnern von Grünen und ÖDP. Fortan gab es in Mainz und Wiesbaden Mehrheiten in den Stadtparlamenten gegen das Projekt. Die KMW hatte zu diesem Zeitpunkt aber schon alles Nötige für die Umsetzung des Projekts in die Wege geleitet. Die Turbine war bestellt, der Punkt der Umkehr ohne finanzielle Einbußen längst überschritten. Auch die Mainzer SPD wandte sich letztlich gegen

das Projekt. Parallel dazu verschlechterten sich die wirtschaftlichen und energiepolitischen Rahmenbedingungen zu Ungunsten von Kohlekraftwerken. In Folge der weltweiten Finanzkrise stieg schließlich eine ausländische Bank aus dem Finanzierungskonsortium für das Mainzer Kraftwerk aus. Das Projekt war nicht zu retten. Zumal kurz darauf auch das endgültige politische Aus folgte: Im Koalitionsvertrag der bei der Kommunalwahl in Mainz frisch gewählten Ampelkoalition aus SPD, Grünen und FDP vom 8. Dezember 2009 heißt es: „Die Parteien sind sich einig, dass das Projekt „Kohleheizkraftwerk Ingelheimer Aue“ beendet ist.“ 2012 gab die KMW die Baugenehmigung zurück.

Im Laufe der Jahre wuchs der Protest gegen das Kohlekraftwerksprojekt.



ERNEUERBARE ENERGIEN

GROSSE INVESTITIONEN

2007 hatte sich der Stadtwerke-Vorstand ein ehrgeiziges Ziel gesteckt: In einer Klimaschutzvereinbarung mit der Stadt Mainz wurde vereinbart, bis zum Jahr 2020 mindestens 300 Millionen Kilowattstunden Strom und damit 20 Prozent des Mainzer Stromverbrauchs durch erneuerbare Energien zu erzeugen. Ein ambitioniertes Vorhaben, denn im Jahr der Unterzeichnung dieses Abkommens produzierten die Stadtwerke und deren Tochter- und Beteiligungsunternehmen mit ein paar Dutzend Photovoltaikanlagen und zwei 2006 installierten Windrädern in Ebersheim gerade einmal acht Millionen Kilowattstunden umweltfreundlich erzeugten Strom im Jahr. Aber, in der Zeit nach 2007 sind die Stadtwerke zu einem Vorreiter der Energiewende geworden. Im Jahr 2015 erzeugte die Unternehmensgruppe mit mehr als 200 Photovoltaikanlagen, 81 Windkraftanlagen und zwei Wasserkraftwerken über 350 Millionen Kilowattstunden Strom. Das entspricht dem Jahresverbrauch von umgerechnet fast 90.000 Familien. Bereits fünf Jahre früher als avisiert waren die Klimaschutzziele erreicht. Bis 2015 hatten die Stadtwerke rund 350 Millionen Euro in erneuerbare Energien investiert. Es folgten weitere Investitionen – etwa in zehn neue Wasserkraftwerke 2016. Und die Stadtwerke setzen ihren Weg fort.

Zusammenarbeit mit juwi und Schott

Dass die »Mainzer Stadtwerke« viele Erneuerbare-Energie-Anlagen im Portfolio haben, hat viel mit dem einstigen Mainzer Start-up-Unternehmen »juwi GmbH« zu tun. 2005 taten sich die Stadtwerke und die »juwi GmbH« zusammen und gründeten die »RIO Energie GmbH & Co. KG« zu gleichen Teilen. Ziel des Zusammenschlusses: Windräder, Photovoltaik- oder Biomasseanlagen planen, erstellen und betreiben.

Gebaut wurden vier Windkraftanlagen – zwei in Ebersheim und zwei in Klein-Winternheim. Für weitere Projekte verflochten sich die Partner in einem Dutzend Gesellschaften: unter anderem für



Der Solarpark Tutow in Mecklenburg-Vorpommern



Stadtwerke-Vorstand Detlev Höhne mit den Schott-Verantwortlichen Professor Udo Ungeheuer (links) und Dr. Martin Heming 2010 bei der Verkündung der »Mainz Solar GmbH«

Windparks in Waldalgesheim und Alzey oder Solarparks in Elmenhorst und Tutow. Mit dem amerikanischen Unternehmen »First Solar« und dessen europäischem Vertriebszentrum aus Mainz wurde für gemeinsame Solarprojekte ein Bezugsvertrag über Photovoltaikmodule mit einer Leistung von 50 Megawatt unterzeichnet. Von 2010 bis 2014 existierte darüber hinaus eine Zusammenarbeit mit Schott Solar in der Mainz Solar GmbH.

Ende 2012 schied »juwi« aus der »RIO Energie GmbH & Co. KG« aus. Aus der »RIO Energie GmbH & Co. KG« wurde 2013 die »RIO Energie GmbH«. Diese hatte ihren Sitz in Mainz und übernahm die Hälfte der Geschäftsanteile an dem rheinland-pfälzischen Windenergieunternehmen »Pfalzwind GmbH«. Im Mai 2003 hatten die »Pfalzwerke AG« und die »juwi Holding AG« die »Pfalzwind GmbH« gegründet, um die Windkraft in Rheinland-Pfalz stärker zu nutzen.

Die Pfalzwind Gesellschaft zählt zu den führenden Betreibern von Windenergie-Anlagen in Rheinland-Pfalz. Bei einer Nennleistung von rund 106 Megawatt erzeugen 57 Pfalzwind-Windkraftanlagen zusammen pro Jahr etwa 170 Millionen Kilowattstunden umweltfreundlichen Strom. 2014 stellte »Schott« die Produktion von Solarmodulen ein – die »Mainz Solar GmbH« verschmolz auf die »RIO Energie GmbH«. 2016 wurde im Zuge der

Umfirmierung aus der »RIO Energie GmbH« die »Mainzer Erneuerbare Energien«.

2010 hatte der Stadtwerke-Aufsichtsrat auch grünes Licht zur Gründung einer »Pellet Holding GmbH« gegeben. Zusammen mit der »juwi Bio GmbH« sollte sich die Holding bundesweit am Bau und Betrieb von einzelnen Holzpelletieranlagen beteiligen. Doch diesen Zweig der Wärmeproduktion verfolgten die Stadtwerke nach 2014 nicht mehr.

PHOTOVOLTAIKANLAGEN

Zur Gründung der »RIO Energie GmbH & Co. KG« 2005 sagte Stadtwerke-Vorstand Detlev Höhne: „Mainz und Umgebung gehört zu den von der Sonne verwöhnten Regionen Deutschlands. Immerhin treffen hier im Jahresmittel rund 1.080 kWh Solarenergie pro Quadratmeter Fläche auf. Das wollen wir verstärkt nutzen.“ 2017 gab es rund 200 Photovoltaikanlagen in Mainz und Umgebung, die von den »Mainzer Stadtwerken« als Eigentümerin auch betrieben worden sind. Allerdings stagnierte die Zahl seit 2014. Denn mit Verabschiedung des »Erneuerbare Energie Gesetzes« (EEG) ging ein Ende des Booms von Photovoltaikanlagen einher. Der Preis pro Megawattstunde Solarstrom (Dachanlagen) fiel von 545,30 Euro im Jahr 2005 auf 132,80 Euro 2014.

Freiflächenanlagen

Im Portfolio der Stadtwerke befinden sich acht große Freiflächenanlagen außerhalb von Mainz. Im mecklenburg-vorpommerischen Tutow ist die größte. Die Ausmaße der Freiflächenanlage Tutow II auf dem ehemaligen Militärflugplatz sind beachtlich: Auf einer Fläche von rund 80 Hektar – dies entspricht mehr als 130 Fußballfeldern – sind 335.400 Solarmodule auf insgesamt 6.708 Modultischen installiert. Die Länge des Zaunes um die Anlage beläuft sich auf 3,5 Kilometer.

Der Solarpark Tutow II hat seit Inbetriebnahme 2010 eine Leistung von 25,4 Megawatt peak (MWp) und kann damit pro Jahr gut 26 Millionen Kilowattstunden Strom produzieren. Dies entspricht dem Durchschnittsverbrauch von gut 6.500 Haushalten. Tutow II ist mit seiner Leistung etwa viermal so groß wie der benachbarte Solarpark Tutow I, der ebenfalls den »Mainzer Stadtwerken« gehört und Nummer drei der größten Freiflächenanlagen der Unternehmensgruppe ist. Nummer zwei unter den Top-Drei ist seit Juli 2012 der Solarpark in Elmenhorst. Auf dem rund 60 Hektar großen Gelände einer ehemaligen Bundeswehrkaserne sind über 103.500 polykristalline PV-Module montiert. Hier entstand ein Sonnenkraftwerk mit einer Nennleistung von fast 25 Megawatt, das in der Lage ist, in einem Jahr über 23 Millionen Kilowattstunden sauberen Sonnenstrom zu erzeugen.

Freiflächenanlagen in dieser Größenordnung sind seit Inkrafttreten des EEG von 2014 nicht mehr möglich. Die Höchstgrenze liegt bei zehn Megawatt.

Dachanlagen

Die restlichen Photovoltaikanlagen der »Mainzer Stadtwerke« sind Dachanlagen. Die größte befindet sich in Gau-Algesheim mit einer Leistung von 1.007,3 kWp. Sie wird gefolgt von der Anlage auf der Opel Arena des Fußball-Bundesligisten 1. FSV Mainz 05. Diese hat eine Leistung von 846,3 kWp. Hier wurden auf einer Fläche von rund 9.000 Quadratmetern rund 11.000 Module installiert. Pro Jahr werden vom Stadionsdach der 05er etwa 700.000 Kilowattstunden Sonnenstrom in das öffentliche Netz eingespeist. Dies entspricht umgerechnet dem Bedarf von knapp 200 Privathaushalten und vermeidet pro Jahr rund 470.000 Kilogramm Kohlendioxid. Mit dem Photovoltaik-Projekt schossen sich der Verein und die Stadt quasi auf einen Champions-League-Platz: Die Mainzer Anlage gehörte in Deutschland zu den drei größten Solar-Dachanlagen auf Fußball-Stadien. Die Anlage ist rund viermal größer als die Photovoltaikanlage auf der Südtribüne des Mainzer Bruchwegstadions.

Die EEG-Vergütungen für sämtliche Stadtwerke-Anlagen laufen mindestens bis zum Jahr 2024, längstens bis 2033.



Auf dem Dach des Mainzer Bundesliga-Stadions (heute Opel Arena – früher Coface Arena) sind rund 11.000 Solarmodule installiert.

WINDKRAFTANLAGEN

Die »Mainzer Erneuerbare Energien GmbH« betreibt neun Windkraftanlagen in Eigenregie: Zwei in Mainz-Ebersheim, zwei in Klein-Winternheim, zwei in Walshausen und drei in Uhler. Hinzu kommen zehn Windkraftanlagen in Alzey, an denen die »erp GmbH« Mitgesellschafter ist und fünf Anlagen in Waldalgesheim, an denen die »Energiedienstleistungsgesellschaft Rheinhessen-Nahe mbH« Anteile besitzt. Die »Pfalzwind GmbH«, an der die »Mainzer Erneuerbare Energien GmbH« zur Hälfte beteiligt ist, hat 57 Windkraftanlagen im Portfolio. Im Windpark Niederkirchen sind es zehn, in Herxheimweyher Rülzheim sechs, in Peterswald-Löffelscheid fünf, in Polch fünf, in Minfeld vier, im Windpark Peterswald-Löffelscheid II, Mörstadt, Bellheim, Offenbach an der Queich und Ottweiler jeweils drei, in Dickesbach, Girkenroth, Haserich und Rothselberg jeweils zwei, in Girkenroth III, Minfeld V, Morbach und Vinningen je eine Anlage.

IWET-Windindex

Der IWET-Windindex der Ingenieurwerkstatt Energietechnik ist in Deutschland seit mehr als 20 Jahren das Standardmaß zur Einordnung monatlicher Ertragsdaten von Windenergieanlagen in die langjährigen mittleren Windverhältnisse. Der Index war über viele Jahre der einzige Ertragsindex und wird auch noch heute für Ertragsberechnungen herangezogen. Er unterscheidet 25 Windregionen in Deutschland. Damit stellt er eine wesentliche

Stadtwerke-Windräder in Waldalgesheim und Mainz-Ebersheim



Grundlage für Investitionen in Windenergieprojekte dar. Seit der ersten Veröffentlichung regionaler Werte des IWET-Index im Jahre 1994 hat es allerdings jeweils zum Jahresende 1999, 2003, 2006 und 2011 Änderungen des Index bezüglich des Referenzzeitraums und des absoluten Niveaus gegeben. Damit verbunden war eine Verunsicherung der Windenergiebranche, da die Indexänderungen bei der Bewertung von Langzeiterträgen für Windenergieanlagen immer zu einer Korrektur nach unten führten. Das betraf auch die »Mainzer Erneuerbare Energien GmbH«. Allerdings betont Stephan Krome, Geschäftsführer der »Mainzer Erneuerbare Energien GmbH« und Vorstand der »Kraftwerke Mainz-Wiesbaden AG«: „Am Ende werden wir mit einem positiven Ergebnis aus unseren Investitionen heraus kommen.“

Anlagenentwicklung

Haben die beiden 2006 gebauten Windräder der »RIO Energie GmbH & Co. KG« eine Nabenhöhe von 100 Metern und einen Rotordurchmesser von 80 Metern, sind die 2011 in Alzey errichteten Windräder schon mit einer Nabenhöhe von 128 Metern und Rotordurchmessern von 104 Metern versehen. Die 2015 von der »Kraftwerke Mainz-Wiesbaden AG« aufgestellten Windkraftanlagen in Ottersheim haben folgende Größenordnung: eine Nabenhöhe von 140 Metern und Rotordurchmesser von jeweils 112 Metern. Die Megawatt-Leistung der Anlagen stieg mit ihrem Größenzuwachs auch von zwei Megawatt auf rund vier Megawatt.

Ein Blick in die Zukunft

Wenn die ersten Windkraftanlagen der »Pfalzwind GmbH« 2022 aus der EEG-Förderung herausfallen und Elektrolyse-Anlagen wie die des Energieparks Mainz und Brennstoffzellenbusse über Marktreife verfügen, kann sich Geschäftsführer Stephan Krome vorstellen, dass die Anlagen für die Produktion von Wasserstoff an unterschiedlichen Standorten und damit für Kraftstoff zuständig sind, der in die Busse der »Mainzer Verkehrsgesellschaft« strömt.

Biogasanlage

Seit 2008 betreibt die ÜWG mit ihrer Beteiligungsgesellschaft der »Stadtwerke Groß-Gerau Versorgungs GmbH« eine Biogasanlage im Groß-Gerauer Ortsteil Wallerstädten. In zwei Blockheizkraftwerken mit einer elektrischen Gesamtleistung von 1.086 Kilowatt erfolgt die Verstromung des Biogases. Die jährlich erzeugten rund 8,3 Millionen Kilowattstunden reichen aus, um rund 2.300 Haushalte mit elektrischer Energie zu versorgen. Pro Jahr werden so rund 10.000 Tonnen Kohlendioxid eingespart.

Annähernd 50 Landwirte, die in einem Radius von etwa zehn Kilometern um die Vergärungsanlage wirtschaften, liefern zur Erzeugung von Biogas jährlich rund 24.000 Tonnen Energiepflanzen wie Mais, Grünroggen, Zuckerhirse und Zuckerrüben. Die Biogaserzeugung stärkt so die regionale Wertschöpfung, schließt lokale und regionale Stoffkreisläufe und nutzt Synergien vor Ort.

Die Geschäftsführer der »Mainzer Erneuerbare Energien GmbH« Stephan Krome und Mathias Zeiss



WASSERKRAFT-ANLAGEN

INTERESSANTES GESCHÄFTSFELD

Zwölf Wasserkraftanlagen nennen die »Mainzer Stadtwerke« ihr Eigen. Wasserkraft ist für die Unternehmensgruppe ein interessantes Geschäftsfeld, weil sich die Anlagen durch hohe zeitliche Verfügbarkeit auszeichnen – sie sind nahezu grundlastfähig. Im Vergleich zu Windkraft- und Photovoltaikanlagen verweilt die EEG-Vergütung für Strom aus Wasserkraft in den vergangenen Jahren auf einem konstanten Niveau. Sie liegt für die Anlagen der Stadtwerke bei durchschnittlich über 10 ct/kWh. Die Stadtwerke setzen mittel- und langfristig auf einen wirtschaftlich erfolgreichen Mix unterschiedlicher Kraftwerkstypen.

Erster Kauf 2009

Das Engagement in Sachen Wasserkraft begann im Juli 2009. Damals erwarb die heutige »Mainzer Wasserkraft GmbH« eine Anlage in Plettenberg im Sauerland. Am Fluss Lenne steht das Wasserkraftwerk, das ursprünglich 1889 gebaut und 2002 an der Wasserfassung des alten Werkes neu errichtet wurde. Es ist der älteste Wasserkraftstandort im Portfolio.

Zehn auf einen Streich im Jahr 2016

2014 kam Wasserkraftwerk Nummer zwei hinzu. Damals wurden die Stadtwerke im Osten der Republik fündig. In Wildefels an der Zwickauer Mulde steht die Anlage Wiesenburg aus dem Jahr 1934. 2016 folgte dann der große Schlag: Die Stadtwerke übernahmen zehn Wasserkraftanlagen auf einmal von der »RWE Innogy GmbH«. Es handelt sich dabei um Kleinwasserkraftwerke, die an der oberen Ruhr und benachbarten Flüssen in Nordrhein-Westfalen sowie an der Sieg in Rheinland-Pfalz liegen. Zusammen genommen produzieren diese zehn Wasserkraftwerke etwa 14 Millionen Kilowattstunden (kWh) umweltfreundlich erzeugten Strom im Jahr – das entspricht rechnerisch dem Jahresverbrauch von rund 3.500 Vier-Personen-Haushalten.

Viele dieser Kraftwerke haben noch Turbinen aus den 1920er und 1930er Jahren. Aber wie sagt Betriebsführer Carsten Weller: „Diese Turbinen werden auch noch in den 80er und 90er Jahren dieses Jahrhunderts laufen.“ Denn damals ist gute Wertarbeit verbaut worden. Und die Stadtwerke investieren in Erhalt und Verbesserung genauso wie in eine stärkere Automatisierung der Anlagenbetriebe.



Wasserkraftanlage Plettenberg mit Stausee

DIE ANLAGEN IM EINZELNEN

Wasserkraftanlage Alfert: Bestwig, Nordrhein-Westfalen. Gewässer: Ruhr. Baujahr: 1929. Ausleitkraftwerk mit rein mechanischem Schweizer Dachwehr. Fallhöhe: 5,8 Meter. Maximale Leistung: 290 kW. Jahresarbeit: 630.000 kWh.

Wasserkraftanlage Bestwig: Bestwig, Nordrhein-Westfalen. Gewässer: Valme. Baujahr: 1927. Speicherkraftwerk mit Druckrohrleitung. Fallhöhe: 16,5 Meter. Maximale Leistung: 310 kW. Jahresarbeit: 520.000 kWh.

Wasserkraftanlage Eversberg: Meschede, Nordrhein-Westfalen. Gewässer: Ruhr. Baujahr: 1938. Ausleitkraftwerk mit Oberwasserzuführung durch Kraftwerk Velmede. Fallhöhe: 5,8 Meter. Maximale Leistung: 450 kW. Jahresleistung: 460.000 kWh.

Wasserkraftanlage Freienohl: Meschede, Nordrhein-Westfalen. Gewässer: Ruhr. Baujahr: 1925. Ausleitkraftwerk. Fallhöhe: 5,2 Meter. Maximale Leistung: 650 kW. Jahresarbeit: 2.110.000 kWh.

Wasserkraftanlage Marsberg: Marsberg, Nordrhein-Westfalen. Gewässer: Diemel. Baujahr: 1938. Ausleitkraftwerk. Fallhöhe: 6,5 Meter. Maximale Leistung: 360 kW. Jahresarbeit: 960.000 kWh.

Wasserkraftanlage Plettenberg: Plettenberg-Ohle, Nordrhein-Westfalen. Gewässer: Lenne. Baujahr: 1889, modernisiert: 2002. Ausleitkraftwerk. Fallhöhe: 3 Meter. Maximale Leistung: 450 kW. Jahresarbeit: 2.300.000 kWh.

Wasserkraftanlage Scheuerfeld: Scheuerfeld, Rheinland-Pfalz. Gewässer: Sieg. Baujahr: 1935. Flusskraftwerk mit zirka 200 Meter langen Unterwasserstollen. Fallhöhe: 7,5 Meter. Maximale Leistung: 620 kW. Jahresarbeit: 1.630.000 kWh.

Wasserkraftanlage Steinhelle I: Olsberg, Nordrhein-Westfalen. Gewässer: Ruhr. Baujahr: 1928. Speicherwasserkraftwerk, gespeist aus zwei Rohrleitungen (Negerweiher, Ruhrweiher), die sich zu einer vereinigen und über ein Wasserschloss durch eine Druckrohrleitung zum Kraftwerk führen. Fallhöhe: 77 Meter. Maximale Leistung: 2.250 kW. Jahresleistung: 4.780.000.

Wasserkraftanlage Steinhelle II: Olsberg, Nordrhein-Westfalen. Gewässer: Ruhr. Baujahr: 1928. Talsperre mit integrierter Wehranlage und Krafthaus. Fallhöhe: 7,2 Meter. Maximale Leistung: 250 kW. Jahresarbeit: 300.000 kWh.

Wasserkraftanlage Velmede: Bestwig, Nordrhein-Westfalen. Gewässer: Ruhr. Baujahr: 1923. Ausleitkraftwerk mit langem Oberwasser und Unterwassergraben. Fallhöhe: 6 Meter. Maximale Leistung: 440 kW. Jahresarbeit: 630.000 kWh.

Wasserkraftanlage Wiemeringhausen: Olsberg, Nordrhein-Westfalen. Gewässer: Ruhr. Baujahr: 1923. Ausleitkraftwerk mit anschließender Freispiegelleitung, Wasserschloss und Druckrohrfalleitung zum Kraftwerk. Fallhöhe: 82 Meter. Maximale Leistung: 1.030 kW. Jahresarbeit: 1.750.000 kWh.

Wasserkraftanlage Wiesenburg: Wildefels, Sachsen. Gewässer: Zwickauer-Mulde. Baujahr: 1934, modernisiert 2010/2011. Ausleitkraftwerk mit zirka 340 Meter langen Oberwasserkanal. Fallhöhe: circa 4 Meter. Maximale Leistung: 440 kW. Jahresarbeit 1.600.000 kWh.

Exkurs: Mainzer Mini-Wasserkraftwerk

Seit 1981 betreiben die »Mainzer Stadtwerke« ein kleines Wasserkraftwerk im Hochbehälter Großberg. Das „Mini-Wasserkraftwerk“ produziert im Jahresmittel rund 89.000 kWh Strom, der direkt ins Ortsnetz eingespeist wird. Diese Energiemenge entspricht dem jährlichen Strombedarf von rund 30 Drei-Personen-Haushalten. Die Generatoren werden durch den Wasserzufluss aus dem Behälter Laubenheimer Höhe (190,1 Meter ü. NN, gespeist vom Wasserwerk Eich) hin zum Behälter Großberg (154,4 Meter ü. NN) angetrieben. Dieser Betrieb als Stromgenerator für rund drei bis fünf Stunden pro Tag stellt den Regelfall dar. Bei Bedarf können die beiden Generatoren auch umgekehrt als Pumpen laufen. „Dies zeigt, dass die Stadtwerke schon immer und ganz selbstverständlich auf höchste Energieeffizienz achten“, betont Vorstandsvorsitzender Detlev Höhne.



Wasserkraftanlage in Wiesenburg

Turbinenhalle in Wiesenburg



ENERGIEPARK MAINZ



ENERGIETRÄGER WASSERSTOFF

Eine Hauptaufgabe der Energiewende ist die Speicherung von Strom aus erneuerbaren Energien. Denn Sonnen- und Windenergie liefern immer häufiger Strom zu Zeiten, in denen dieser nicht verbraucht werden kann. Im »Energiepark Mainz« am Hechtsheimer Messegelände kann diese »überschüssige« elektrische Energie durch die Zerlegung von Wasser in Wasserstoff und Sauerstoff gespeichert und der umweltfreundlich erzeugte Wasserstoff später bedarfsgerecht verwendet werden. Wasserstoff lässt sich in vielfältiger Weise als Energieträger einsetzen. Er lässt sich als umweltfreundlicher Kraftstoff verwenden, kann aber beispielsweise auch zur Strom- oder Wärmeerzeugung direkt ins Erdgasnetz eingespeist werden. Der Energiepark ist direkt an das Mittelspannungsnetz der »Mainzer Netze GmbH« angebunden sowie an vier

benachbarte Windräder, die zur Stadtwerke-Unternehmensgruppe gehören.

Geschichte

Das Forschungsprojekt »Energiepark Mainz« umfasste bis Ende 2016 Investitionen von etwa 17 Millionen Euro und wurde zur Hälfte vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie im Rahmen der »Förderinitiative Energiespeicher« unterstützt. Die »Stadtwerke Mainz AG«, »Siemens AG«, die »Linde Group« und die »Hochschule RheinMain« entwickelten das Projekt ab 2011. Der »Energiepark Mainz« ist eines der deutschen »Leuchtturmprojekte« zur Energiespeicherung auf Basis der Wasserstoff-Elektrolyse.

Der damalige Bundesminister für Wirtschaft und Energie, Sigmar Gabriel, gab am 16. Mai 2014 gemeinsam mit Vertretern der Mainzer Stadtwerke, von Siemens, der Linde Group und der

Hochschule RheinMain den Startschuss für den Energiepark Mainz. »Innovationen und moderne Energietechnologien sind der Schlüssel zur Energieversorgung der Zukunft. Daher müssen wir die Energieforschung als strategisches Element der Energiepolitik fester etablieren und weiter entwickeln«, sagte Gabriel.

Mit einem symbolischen Knopfdruck wurde der Energiepark dann am 2. Juli 2015 vor rund 300 Gästen in Betrieb genommen. Ministerpräsidentin Malu Dreyer, Wirtschaftsministerin Eveline Lemke, der Mainzer Oberbürgermeister Michael Ebling, die Vorstände der »Stadtwerke Mainz AG«, Detlev Höhne und Dr. Tobias Brosze sowie Dr. Wolfgang Büchele, Vorstandsvorsitzender der »Linde Group« und Siemens-Vorstand Professor Siegfried Russwurm starten das Vorzeigeprojekt der deutschen Energiewende. Siegfried Russwurm: »Wir sind sehr dankbar, dass wir Partner in diesem Projekt sein können, denn die »Stadtwerke Mainz« zeigen mit diesem Projekt Mut und Weitsicht bezüglich des Potenzials der Wasserstoffelektrolyse für die Energiewirtschaft von morgen.«

Technischer Hintergrund

Im Energiepark werden alle wesentlichen Bausteine der Energiespeicherung mit Wasserstoff – Windkraft, Elektrolyse, Gaseinspeisung, Wasserstoffverdichter, Druckspeicher, Trailerbefüllung – erprobt. Herzstück der Anlage ist die Elektrolysehalle mit einem von Siemens entwickelten Wasserstoff-Elektrolysesystem. Hier wird das Wasser in die Bestandteile Wasserstoff und Sauerstoff zerlegt.

Das Prinzip der Elektrolyse ist seit Jahrzehnten bewährt. Das Besondere an der Mainzer Anlage und der Unterschied zu anderen deutlich kleineren Pilotprojekten: Es wurde eine hochdynamische PEM-Druckelektrolyse installiert, die mit bis zu sechs Megawatt Stromaufnahme die weltweit größte Elektrolyse dieser Bauart bis 2017 war. Sie liefert eine Erzeugungsmenge von 1.000 Kubikmetern Wasserstoff pro Stunde. Die Anlage in Mainz hat damit eine für Engpässe im Stromnetz und kleinere Windparks relevante Leistungsgröße.

Linde ist im Rahmen des Projekts für die Reinigung, Verdichtung, Speicherung, Abfüllung und Distribution des Wasserstoffs verantwortlich. Die Anlage ist vom TÜV SÜD für die Produktion von zertifiziertem »grünem Wasserstoff« qualifiziert.



Bei der Grundsteinlegung am 16. Mai 2014 sagte der damalige Bundeswirtschafts- und Energieminister Sigmar Gabriel:
 „Wir müssen die Energieforschung als strategisches Element der Energiepolitik etablieren und weiterentwickeln.“



Symbolischer Knopfdruck zum Start des Energieparks im Juli 2015 bei tropischen Temperaturen.



Wasserstoff lässt sich als umweltfreundlicher Kraftstoff verwenden, kann aber auch zur Strom- oder Wärmeerzeugung direkt ins Erdgasnetz eingespeist werden.

Erfahrungen

In den ersten neun Monaten waren etwa 18.000 Kilogramm Wasserstoff produziert worden. Eine Menge die ausreicht, um einen Brennstoffzellenbus der »Mainzer Verkehrsgesellschaft« etwa sechs Jahre lang fahren zu lassen oder 25 Einfamilienhäuser mehr als ein Jahr klimaneutral zu beheizen.

Der Mainzer Energiepark kann rasch auf Anforderungen durch das schnell schwankende Stromnetz reagieren. „Die Anlage ist in Betriebsbereitschaft innerhalb weniger Sekunden regelbar, bei einem Kaltstart erreicht sie innerhalb von zwei Minuten ihre volle Leistung“, sagt Jonas Aichinger, Projektleiter der »Mainzer Stadtwerke«.

„Der »Energiepark Mainz« hat das vorhandene, lebhaftere Interesse an „grünem Wasserstoff“ noch



Die Firma Linde ist im Energiepark für die Reinigung, Verdichtung, Speicherung, Abfüllung und Distribution des Wasserstoffs verantwortlich.

einmal spürbar belebt“, sagte Dr. Christoph Stiller, Technology & Innovation Manager bei Linde. Auch aus wissenschaftlicher Sicht fiel die Zwischenbilanz positiv aus: „Die Ergebnisse der ersten acht Monate haben die Datengrundlage geschaffen, um sich verschiedene Fahrweisen der Anlage anzusehen, sowohl aus technischer wie auch aus ökonomischer Sicht“, erläuterte Professor Dr. Birgit Scheppat, Leiterin des Wasserstofflabors der Hochschule Rhein-Main. „Ich bin optimistisch, dass am Ende des Projektes eine Menge an Wissen vorhanden sein wird, das für die Auslegung von Power-to-Gas-Anlagen und ihrer Fahrweise von hohem Wert ist.“

Im Mai 2016 startete die Wasserstoff-Einspeisung in das Ebersheimer Gasnetz. Vorausgegangen war die Abnahme des Projekts durch TÜV und Eichamt. Das gesamte Gasnetz in Ebersheim und alle Kundenanlagen waren von den Stadtwerken auf ihre Wasserstoffverträglichkeit untersucht worden. Anfangs wurden dem Erdgas lediglich ein bis zwei Prozent Wasserstoff beigemischt, nach und

nach erhöhte sich der Anteil auf bis zu zehn Prozent. „Wir tragen damit künftig zur Verbesserung der Klimabilanz des Erdgases bei, weil der beigemischte Wasserstoff klimaschonend erzeugt wurde und einen Teil des fossilen Erdgases ersetzt“, betonten die Stadtwerke-Vorstände Detlev Höhne und Dr. Tobias Brosze.

Dass der »Energiepark Mainz« ein über Deutschland hinaus vielbeachtetes Projekt geworden ist, zeigte sich auch an den Zahlen des angeschlossenen Besucherzentrums: In den ersten neun Monaten wurden mehr als 1.000 Besucher bei Führungen auf der Anlage begrüßt, darunter viele internationale Gruppen und Gäste.

2017 wurde der »Energiepark Mainz« als herausragender Ort im »Land der Ideen« ausgezeichnet.

HERAUSFORDERUNGEN IM BEREICH ERNEUERBARE ENERGIEN



Als perfekter Ort für ein Tiefengeothermiekraftwerk im Oberrheingraben war Trebur ausgesucht worden.

DAS GEOTHERMIE- KRAFTWERKSPROJEKT

„Der Mut des Überlandwerks Groß-Gerau und die vorbildhafte Öffentlichkeitsarbeit wurden leider nicht mit einer ausreichenden Fündigkeit belohnt.“ Mit diesen Worten hatte der Präsident des Bundesverbandes Geothermie, Dr. Erwin Knappek, auf das Aus des ÜWG-Projektes Tiefengeothermiekraftwerk in Trebur Ende August 2016 reagiert.

Der Plan, die Umsetzung

In Trebur sollte Hessens erstes Geothermiekraftwerk entstehen. Projektstart war 2008. Mit ungeheurer Akribie und Sorgfalt war jahrelang daran gearbeitet worden, aus rund 4.000 Metern Tiefe 160 Grad heißes Wasser zu fördern. Das Kraftwerk sollte umweltfreundlich Strom und Wärme für die Region erzeugen. Und zwar rund um die Uhr, unabhängig von Wind und Wetter. Pro Jahr hätten rund 25 Millionen Kilowattstunden Ökostrom produziert werden sollen – eine ausreichende Menge, um etwa 21.000 Menschen im Kreis Groß-Gerau mit Strom zu versorgen. Es sollte ein weiterer Mosaikstein in Zeiten der Energiewende sein. Das Problem: Es fand sich nicht genügend verwertbares Thermalwasser.

Nach dem Bohrstart im März 2016 hatten sich die Bohrmeißel im August bis in eine Tiefe von 4.185 Metern vorgearbeitet. ÜWG-Geschäftsführer und Stadtwerke-Vorstand Detlev Höhne: „Wir haben immer wieder betont, dass das Hauptrisiko der Bohrung in der Fündigkeit liegt. Unsere geologischen Berater haben zwar immer wieder erläutert, dass es sehr wahrscheinlich sei, dass wir heißes Wasser in ausreichender Menge finden, Gewissheit konnte uns aber nur eine erste Erkundungsbohrung bringen.“ Aufsichtsrate von ÜWG und den Mainzer Stadtwerken hatten das Risiko immer mitgetragen. Sie wussten zu schätzen, dass alleine in der Vorbereitung neueste Explorationstechnologien wie die 3D-Seismik zum Einsatz gekommen waren.



Seismische Messungen
im Jahr 2011

Den Bohrstart im März 2016 begleiteten Hoffnungen, 160 Grad heißes Wasser in rund 4.000 Metern Tiefe zu finden.





Das Geothermie-Erlebniszentrum GEOLife in Groß-Gerau lockte viele Besucher an.

Beispiel herausragender Öffentlichkeitsarbeit

In sieben Jahren der Vorbereitungen hatte sich keine Bürgerinitiative gegen das Projekt gegründet, ein Beleg für die herausragende Öffentlichkeitsarbeit der Verantwortlichen in dieser Zeit. „Wir haben immer frühzeitig, umfassend und transparent über alles informiert“, sagte der damalige ÜWG-Sprecher Marc André Glöckner. Als unabhängiger Moderator war die Schweizer Stiftung Risiko-Dialog ausgewählt worden.

2011 hatte in Groß-Gerau, am Sitz der ÜWG, das erste Geothermie-Erlebniszentrum GEOLife seine Tür geöffnet, um die Bevölkerung zu informieren. Es gab sechs Bürgerforen und zwei Bürgerversammlungen in Trebur und Nauheim zum Thema. Ein Geothermiebeirat mit rund 20 Mitgliedern aus Natur- und Umweltschutzverbänden, verschiedenen anderen Bürgerinitiativen, der Landwirtschaft, Privatpersonen, Vertreterinnen und Vertretern der Wirtschaft und politischer Kommunen wirkte mit.

Nach dem Aus des Projektes untersuchten die ÜWG-Verantwortlichen technische Nutzungskonzepte für das Bohrloch. Favorisiert wurde eine Tiefen-Erdwärmesonde, um Heizenergie zu gewinnen.



Bürger-Informationsveranstaltung in Nauheim, Mai 2015



Gelebter Bürgerdialog in regelmäßigen Bürgerversammlungen

DAS PUMPSPEICHERWERK HEIMBACH

Ein Baustein der Energiewende soll der Bau eines Pumpspeicherwerks in Niederheimbach am Mittelrhein sein. Die Idee: In Zeiten mit Stromüberschuss pumpt man Wasser aus einem Unterbecken – einer Teilfläche eines Steinbruchs – durch Rohrleitungen in ein großes Oberbecken auf dem Franzosenkopf. Das Wasser kann später, bei Stromknappheit, wieder durch Rohre ins Tal geleitet und auf diesem Weg die zuvor gespeicherte Energie über Generatoren und Turbinen in elektrische Energie umgewandelt werden. Für den Ausbau der un stetig zur Verfügung stehenden erneuerbaren Energien wie Sonne und Windkraft sind solche Speichermöglichkeiten unverzichtbar.

Projektdimension

Das Oberbecken soll eine Ausdehnung von 300 mal 440 Meter haben und eine Fläche von rund 14 Hektar aufweisen. Die geplanten Ausmaße des Unterbeckens: 220 mal 250 Meter. Der Höhenunterschied zwischen Unter- und Oberbecken beträgt etwa 500 Meter. Das PSW Heimbach soll eine Leistung von 280 bis 320 Megawatt (MW) haben. 2014 hatten die »Mainzer Stadtwerke« bei der zuständigen Genehmigungsbehörde SGD Süd in Neustadt die Unterlagen für das Raumordnungsverfahren zum Bau des „PSW Heimbach“ eingereicht. Sehr vertrauensvoll verlief bis 2017 der Dialogprozess mit den Umweltverbänden. Im Bahnhof Niederheimbach war von Anfang an ein Informationszentrum für Bürgerinnen und Bürger eingerichtet worden.

Ungenügende politische Rahmenbedingungen

Ab dem Frühjahr 2017 verlangsamten die Stadtwerke allerdings ihre Planungen. Der Grund: Die politischen Rahmenbedingungen für Pumpspeicherwerke in Deutschland sind aus Sicht der Verantwortlichen nicht dazu geeignet, einen wirtschaftlichen Betrieb solcher Anlagen zu gewährleisten.

Die nächsten Schritte wären kostenintensiv: die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens und die Sicherung der erforderlichen Grundstücke – vorrangig für das geplante Oberbecken und für das Unterbecken. Für die Umsetzung dieser Maßnahmen wäre ein zweistelliger Millionenbetrag erforderlich. Stadtwerke-Vorstand Detlev Höhne: „Wir halten das PSW-Projekt in Niederheimbach für ein sinnvolles Projekt und wollen es daher auch nicht aufgeben.“ Aber man müsse den bestehenden Rahmenbedingungen Rechnung tragen und könne das Vorhaben daher jetzt nur deutlich langsamer vorantreiben als ursprünglich geplant.

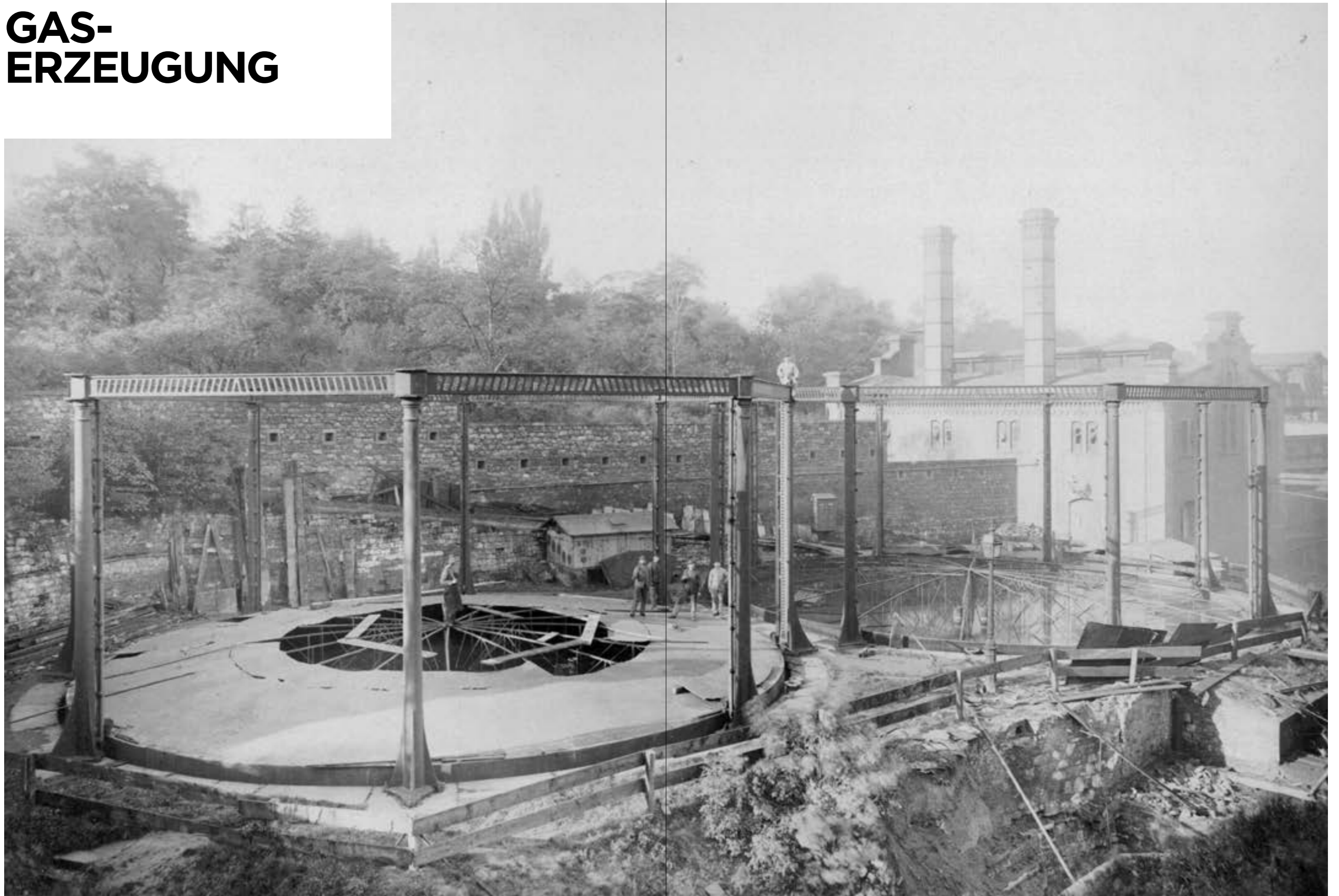
Weitergeführt wurden zunächst laufende Voruntersuchungen für das Planfeststellungsverfahren. Es handelte sich dabei im Wesentlichen um geologische und hydrogeologische Erkundungen für das Oberbecken im Bereich des Franzosenkopfes sowie naturschutzfachliche Erhebungen, vorwiegend ebenfalls am Franzosenkopf, zum Teil aber auch im Bereich Steinbruch/Unterbecken und Baustelleneinrichtungsfläche.

Modell im Besucherzentrum in Niederheimbach



Rund 500 Meter Höhenunterschied liegen zwischen dem geplanten Ober- und Unterbecken am »Franzosenkopf«.

GAS- ERZEUGUNG



ENTWICKLUNG BIS 1855

Die Geschichte der europäischen Gasbeleuchtung lässt sich bis in das 18. Jahrhundert zurückverfolgen. Die damalige Entdeckung: Aus Steinkohle lässt sich ein brennendes Gas gewinnen. Die erste funktionierende Gaslampe leuchtete 1785. Am 2. März 1810 wurde in London das erste Gaswerk in Betrieb genommen. Das Gas wurde hier in einer Kokerei erzeugt. Bis zur öffentlichen Straßenbeleuchtung dauerte es aber noch ein paar Jahrzehnte. Erst dann ersetzte Gasbeleuchtung alte Öl-Lampen, bevor Gas um die Jahrhundertwende 1900 beim Kochen und bei der Warmwasserbereitung verwendet wurde.

Kokereien sind Anlagen, in denen Kohle in Koks und Gase getrennt wird. Die Kohle wird dabei erhitzt und in einer thermo-chemischen Spaltung entgast. Koks und Gase werden gereinigt und anschließend getrennt weiterverwendet. Wichtigster Abnehmer des Koks, der wesentlich bessere Brenneigenschaften als Kohle besitzt, ist die Stahlindustrie.

Neben Koks und Gas fallen bei diesem Prozess auch noch einige Nebenprodukte an, die von der Industrie übernommen werden können. Darunter Teer, Ammoniakwasser (»Salmiakgeist«) und Naphthalin, das früher Hauptbestandteil von Mottenkugeln war. Der Verkauf dieser Produkte wirkte sich positiv auf den Endpreis des Gases aus.



▲ Eine Aufnahme des Gaswerks in der Weisenauer Straße vom 6. November 1900

► Das alte Wohnhaus auf dem Areal des Gaswerkes steht heute noch.



Arbeit im Gaswerk: eine schmutzige Angelegenheit.

DAS „ALTE“ MAINZER GASWERK

Der Mainzer Gemeinderat beschloss 1844 die Einführung der Gasbeleuchtung. Das benötigte Leuchtgas wurde zunächst von den Firmen »Keil« und »Burk und Ludwig Vohsen« hergestellt und in ledernen Transportbehältern auf Pferdefuhrwerken zu den Kunden gebracht.

Fünf Jahre später wurde die Gasversorgung öffentlich ausgeschrieben. Daraufhin erhielt 1853 die »Badische Gesellschaft für Gasbeleuchtung, Spreng und Sonntag« von Johann Nepomuk Spreng und Friedrich August Sonntag den Zuschlag und schloss mit der Stadt einen 30-Jahres-Vertrag über Gaslieferungen ab. Diese Entscheidung war in der Öffentlichkeit nicht unumstritten, da die Verschuldung der Stadt 1853/54 durch die nötigen Anleihen zur Finanzierung des Gaswerkes in Höhe von 200.000 Gulden erstmals über die Millionengrenze stieg.

Der Bau

Ab 1854 wurde damit begonnen, gusseiserne Rohrleitungen zum Gastransport in den öffentlichen Straßen zu verlegen. In diesen sollte das Gas mit geringem Überdruck – zunächst acht Millibar – an die Verbraucher verteilt werden. Das Mainzer

Gaswerk wurde dann 1855 an der Weisenauer Straße fertiggestellt. Die von Architekt Joseph Dörr geplante Anlage wurde aus roten Sandsteinquadern errichtet. Sie entstand auf militärfiskalischem Gebiet – auf dem einst Teile des Lustschlosses Favorite standen – zwischen den nach Weisenau beziehungsweise zur Eisenbahnbrücke führenden Gleisen.

Da die Stadt in dieser Zeit Bundesfestung war, das Gaswerk aber aus Sicherheitsgründen innerhalb der Befestigungsanlagen vor dem Neutor errichtet wurde, musste es in das dortige Verteidigungssystem integriert werden. Seine Außenwände waren daher zum Teil meterdick und mit Schießscharten und Zinnenkränzen ausgestattet. Besonders befestigt wurde die zum Rhein hin abfallende südöstliche Verteidigungsfront, die heute an der Weisenauer Straße liegt.

Der Betrieb unter der Badischen Gesellschaft für Gasbeleuchtung

Die Inbetriebnahme des Mainzer Gaswerks war am 1. Februar 1855. Das Werk war, wie damals üblich, zunächst für 30 Jahre an die »Badische Gesellschaft für Gasbeleuchtung, Spreng und Sonntag« verpachtet worden.



Impressionen aus den Jahren 1910 bis 1912 von der Ingelheimer Aue. Das neue Mainzer Gaswerk von 1899 musste sehr schnell erweitert werden, um den Bedarf an Gas zu befriedigen.

1859 trennten sich die beiden Pächter Johann Nepomuk Spreng und Friedrich August Sonntag. Das Mainzer Gaswerk ging zunächst in den Besitz von Friedrich August Sonntag über. Im April 1869 übergab er die Pacht an die Gebrüder Puricelli, die das Unternehmen als »Badische Gesellschaft für Gasbeleuchtung« fortsetzten. Sie erneuerten in den Folgejahren die gesamte Technik des Werkes. Nach dem am 21. September 1872 unterzeichneten Stadterweiterungsvertrag wurden die alten Festungsmauern in Mainz teilweise niedergelegt und die lange geforderte Stadterweiterung in Richtung Gartenfeld begann. 1879 wurden die ersten Gasleitungen in die Neustadt gelegt. 1882 begannen Erneuerungen des Leitungsnetzes.

Der Betrieb im städtischen Besitz

Am 1. Februar 1885 ging das Gaswerk nach Ablauf des Pachtvertrags in städtischen Besitz über. P. Hessemer, bereits seit 1. Oktober 1880 Betriebsleiter des Mainzer Werkes, wurde zeitgleich von der Stadtverordneten-Versammlung zum Direktor gewählt. Zweiter Vorstand und technischer Verwalter wurde der Ingenieur Carl Reutter.

Das Gaswerk warf bei seiner Übernahme durch die Stadt in den ersten Jahren einen durchschnittlichen Gewinn von circa 245.000 Mark jährlich ab. Gleichzeitig stieg aber die Nachfrage ständig an: Bis zur Einweihung des neuen Gaswerks 1899 hatte diese sich von 1885 an praktisch verdoppelt.

DAS „NEUE“ MAINZER GASWERK

Die frühen Jahre

Die Stadt Mainz entschloss sich 1898 zum Bau eines neuen Gaswerks. Der mit der Planung beauftragte Ingenieur Grahn sprach sich für ein Grundstück auf der Ingelheimer Aue aus: Hier bestanden mit den vorhandenen Schienen und Hafenanlagen optimale Verkehrsverbindungen. Außerdem brachte die unmittelbare Nähe zu dem im Bau befindlichen neuen Elektrizitätswerk ebenfalls zahlreiche Vorteile. Die Aue lag noch in dem durch die Befestigungsringe geschützten Bereich, aber schließlich zeigten sich auch die Festungsbehörden mit dieser Wahl einverstanden. Die Bauarbeiten wurden noch im gleichen Jahr aufgenommen und endeten 1899.

Auch in diesem Sektor stieg die Nachfrage zunächst immer weiter an, sodass 1904 die beiden Retortenhäuser hinzukamen - in diesen wurde Kohle entgast. Mit der nun erreichten Tageshöchstleistung von 40.000 Kubikmetern wurde Ende 1905 trotzdem wieder die Kapazitätsgrenze erreicht. Die Folge: Im darauffolgenden Jahr kam eine weitere Koksgasanlage mit zwei Kesseln hinzu.

Hintergrund der immensen Nachfrage waren diverse Eingemeindungen. Mombach, Kastel und Amöneburg kamen zu Mainz und wurden jetzt mitversorgt. Im Fall der beiden rechtsrheinischen Orte musste zunächst eine Druckrohrleitung von der Ingelheimer Aue über die Kaiserbrücke zum dortigen Netz gebaut werden. Das Projekt wurde 1910 fertiggestellt – zwei Jahre nach der Eingemeindung.

Es war den Verantwortlichen der Stadt bereits zu diesem Zeitpunkt klar, dass die ständigen Erweiterungen kein Dauerzustand sein konnten. 1912 wurde die Anlage auf der Ingelheimer Aue daher komplett erneuert und auf den aktuellen technischen Entwicklungsstand gebracht. Dies kostete die Kommune 1.136.000 Mark. Am 7. April 1913 fand die offizielle Übergabe statt. Nach Start der Produktion wurde das alte Gaswerk in der Weisenauer Straße stillgelegt. Im folgenden Jahr konnten auch die Verwaltungsgebäude auf der Aue fertiggestellt werden. Die Gaswerke befanden sich jetzt mit allen Abteilungen komplett auf der Mainzer Halbinsel.

Für die Stadt hatte sich der Reingewinn im Vergleich zu den ersten Jahren praktisch verdoppelt: In den letzten Vorkriegsjahren überwiesen die Gaswerke jährlich zwischen 400.000 und 450.000 Mark an die Stadtkasse.

Eine Werbebotschaft aus den 1920er Jahren



Das alte Gaswerk in der Weisenauer Straße im 21. Jahrhundert

Das alte Gaswerk entging der im Versailler Vertrag 1919 festgeschriebenen Entfestigung wohl deshalb, weil es von den Verantwortlichen als „militärisch nicht nutzbar“ eingeschätzt worden war. Es ging später in städtischen Besitz über. Bis in die 2000er Jahre diente es den Stadtwerken unter anderem als Kabel- und Rohrlager. Im Januar 1987 wurde die gesamte Anlage durch die Rechtsverordnung »Altes Gaswerk - Z 86/1.0« unter Denkmalschutz gestellt. Nach umwelttechnischen Untersuchungen des 11.500 Quadratmeter großen Geländes war klar, dass im Bereich der ehemaligen Teergruben und des Reinigerraums Bodenverunreinigungen mit gaswerktypischen Substanzen wie Teeröle,

aromatische Kohlenwasserstoffe, Phenole und Cyanide zu beklagen waren. Die Stadtwerke erarbeiteten deshalb ein detailliertes Sanierungskonzept. Aus Verantwortung für die Umwelt und nachfolgenden Generationen gegenüber war die Sanierung unumgänglich. 2017 zogen hier das Fanprojekt Mainz, die Brauerei Kuehn, Kunz und Rosen sowie die Kulturinitiative Peng ein.

Strukturänderungen

Anfang 1931 gründeten Mainz und Wiesbaden die Kraftwerke Mainz-Wiesbaden AG (KMW) als kommunale Gesellschaft. 1932 brachten die Städte ihre beiden Gasanstalten in die KMW ein. Das Gesellschaftskapital wurde entsprechend erhöht. Durch diese Zusammenlegung wurde das Wiesbadener Gaswerk mittelfristig überflüssig. Es wurde,



Ein Blick auf Gas- und Elektrizitätswerk 1922



Anfang der 1950er Jahre investierte die KMW mächtig in die Erweiterung des Gaswerkes: Gaskühlung, Ammoniakwaschung, Benzolgewinnung, Gasentschwefelung und mechanische beziehungsweise Elektro-Teerscheidung kamen hinzu.

nachdem die neuen Versorgungsleitungen gebaut waren, am 26. Oktober 1932 stillgelegt. Die Versorgung des gesamten Wiesbadener Stadtgebiets erfolgte jetzt mit Gas von der Ingelheimer Aue.

Auf der Ingelheimer Aue konnten zum damaligen Zeitpunkt in 28 Horizontalkammeröfen täglich bis zu 530 Tonnen Kohle verarbeitet werden. Eine moderne Kran- und Transportbandanlage beförderte bis zu 80 Tonnen stündlich von den Schiffen in die Hammermühlen, in denen die verschiedenen Sorten für die Beschickung der Öfen zusammengestellt wurden. Der dort entstandene Koks wurde nach Abkühlung zu Schiffen oder Güterzügen transportiert, die ihn zu Zwischenhändlern brachten. In einer neuen Tiefkühlanlage wurde das aufgefangene Gas gereinigt und getrocknet.

1933 kam es zu einer erneuten Strukturänderung: Das Gaswerk wurde mit dem Elektrizitätswerk, der Wasserversorgung und dem Straßenbahnamt im Rahmen der „Vereinfachungsmaßnahmen im Aufbau der städtischen Verwaltungsstellen“ in den neugebildeten »Städtischen Betrieben« zusammengefasst.

Zweiter Weltkrieg und Wiederaufbau

Bei den zahlreichen alliierten Luftangriffen auf Mainz und Wiesbaden wurden auch die Betriebsanlagen auf der Ingelheimer Aue und die Leitungssysteme beschädigt. Am 17. März 1945 sprengte die Wehrmacht die Kaiserbrücke. Dadurch wurde auch die über die Brücke verlaufende und bis zu diesem Zeitpunkt noch intakte Hauptgasleitung zwischen den beiden Städten zerstört.

Unmittelbar nach Kriegsende begann die notdürftige Reparatur von Betriebsanlagen und Leitungssystemen, um eine minimale Versorgung der Bevölkerung zu gewährleisten. In Wiesbaden wurde zu diesem Zweck das stillgelegte Gaswerk reaktiviert. 1947 gelang es schließlich auch die zentralen Gasleitungen wieder instand zu setzen. Die KMW nahm im Zuge dessen die Gaslieferungen zur anderen Rheinseite wieder auf. Das alte Wiesbadener Gaswerk wurde endgültig stillgelegt.

Im Oktober 1951 startete der Betrieb der neuen Gaskondensations- und Kohlenwertstoffgewinnungsanlage auf der Ingelheimer Aue. Sämtliche Maschinen, Apparate und Einrichtungen dieser Anlage waren für eine Behandlung von 300.000 Normkubikmetern pro Tag ausgerichtet. Die Anlage umfasste: Gaskühlung, Ammoniakwaschung, Benzolgewinnung, Gasentschwefelung und mechanische beziehungsweise Elektro-Teerscheidung. Für das Gas standen Speichermöglichkeiten von insgesamt 100.000 Kubikmetern zur Verfügung. Die Teerproduktion war neu in der Produktpalette der KMW.



▲ KMW-Anzeige aus den 1950er Jahren.

◀ 1951 wurde die Kokerei erweitert – 17 Jahre später musste sie stillgelegt werden. Sie war nicht mehr rentabel.

▼ 123 Meter hoch und mit einem Fassungsvermögen von 350.000 Kubikmetern Gas ausgestattet: der Mainzer Gasspeicher. Er war der größte seiner Art in Europa

1951 startete auch die Erweiterung der Kokerei: Ein Ofenblock mit 14 Öfen und ein Ufer-Entladekran mit Kohlenförderanlage und Benzolgewinnungsanlage kamen hinzu. Damit war eine tägliche Mehr-gaserzeugung von 100.000 Normkubikmetern möglich. Die Gesamtkosten dieses Bauabschnitts betragen 9.759.000 Mark.

IM SCHATTEN DES GASSPEICHERS

Die nächste Aufgabe für die KMW ließ nicht lange auf sich warten: Die Speichermöglichkeiten für das produzierte Gas reichten inzwischen nicht mehr aus. Der Aufsichtsrat der KMW beschloss daher am 20. Oktober 1954 den Bau eines neuen Gasspeichers

auf der Ingelheimer Aue. Bereits neun Tage später ging ein entsprechender Auftrag an das Gustavsburger Werk der MAN. Der damalige Mainzer Oberbürgermeister Franz Stein unterzeichnete am 30. November 1954 die Genehmigungsurkunde. 1955 wurde mit dem Bau des neuen „Gaskessels“ begonnen. Er war mit einer Höhe von 123 Metern und einem Fassungsvermögen von 350.000 Kubikmetern der größte seiner Art in Europa. Für seine Fundierung waren 2.200 Kubikmeter Beton und 32.000 Ziegelsteine nötig. Der eigentliche Behälter hatte eine Grundrissfläche von 3.550 Quadratmetern und ein reines Stahlgewicht von 2.700 Tonnen. Er enthielt 65.000 Meter Schweißnähte und 400.000 Niete. 1956 wurde der Gasspeicher in Betrieb genommen.



DAS ENDE DER GASPRODUKTION

Ende der 1960er Jahre deuteten sich größere strukturelle Veränderungen auf dem Energiemarkt an: Billiges Erdöl und Erdgas verdrängten Kokereigas – auch Stadtgas genannt – und Koks. Das auf der Ingelheimer Aue produzierte Stadtgas war plötzlich nicht mehr wettbewerbsfähig. Um weiterhin effizient und kostengünstig arbeiten zu können, musste die Kokerei 1968 stillgelegt werden. Dies bedeutete das Ende der Gaseigenerzeugung in Mainz. Die Region wurde an das Ferngasnetz der »Ruhrgas AG« angeschlossen. Aus diesem Grund hatte die »Gasunion AG«, ein Unternehmen, an dem die KMW beteiligt war, bereits 1967 auf dem Gelände der KMW eine Flüssiggas-Spalanlage mit einer täglichen Leistung von 600.000 Kubikmetern errichtet.

Erstmals in der Geschichte der KMW musste wegen der Schließung der Kokerei ein Sozialplan erstellt werden. Dieser war gleichzeitig der erste in Rheinland-Pfalz. Auch die anderen KMW-Mitarbeiter konnten durch die Aufgabe der Kokerei ihr Winterbrand-Deputat – zuletzt jährlich 44 Zentner Koks – nicht mehr erhalten. Die KMW führte stattdessen ein „Kohlegeld“ ein, das als Zuschlag zum Arbeitslohn gezahlt wurde.



Der Gasspeicher prägte das Panorama der Rheinfrost knapp 20 Jahre lang. 1974 wurde er demontiert. Ein Erhalt als Industriedenkmal wäre zu kostspielig gewesen.

Erdgas statt Stadtgas

1972 kam es zur nächsten Umstellung. Die KMW wechselte von Stadtgas auf Erdgas. Lieferanten wurden die »Ruhrgas AG« und die »Gas-Union GmbH«, mit denen die KMW langfristige Verträge abgeschlossen hatte. Damit war auch die Flüssiggas-Spalanlage überflüssig geworden. Erdgas hatte gegenüber dem Stadtgas mehrere Vorteile: es ist trocken, ungiftig, weniger explosiv und hat einen höheren Energiegehalt.

Ebenfalls keinen Verwendungszweck hatte nunmehr der Gasspeicher an der Ingelheimer Straße, der fast 20 Jahre lang das Panorama der Rheinfrost mitgeprägt hatte. Kurzzeitig wurde darüber diskutiert das markante Objekt als Industriedenkmal zu erhalten, doch die Unterhaltungskosten wären zu hoch gewesen. Daher wurde der Gasspeicher bis 1974 vollständig demontiert.

Aufgabe der Stadtwerke im Bereich Gasversorgung ist es seit dieser Zeit „nur“ noch, das von Fremdfirmen angelieferte Gas über das eigene Netz an die einzelnen Haushalte im Verbreitungsgebiet zu leiten.



Der Mainzer Schillerplatz 1972. Hier wird Stadtgas abgefackelt – es folgt anschließend der Einsatz von Erdgas.

WÄRME- ERZEUGUNG



◀ 1961 kam es zu massiven Verlegungen von Fernwärmeleitungen in der Mainzer Innenstadt. Hier sind Bauarbeiten in der Bauhofstraße, der Flachsmarktstraße und der Diether-von-Isenburg-Straße zu sehen.



▼ 1980 wurde ein neuer Heizwärmekessel für das Heizwerk in der Stiftsstraße geliefert.



MAINZER FERNWÄRME GMBH

Die »Mainzer Fernwärme GmbH« (MFW) hieß bis zur Umfirmierung Ende 2016 »Heizkraftwerk GmbH« Mainz (HKW). Die »Mainzer Stadtwerke« halten zwei Drittel der Anteile, die »Kraftwerke Mainz-Wiesbaden AG« (KMW) das andere Drittel. Das Geschäftsmodell der »Mainzer Fernwärme GmbH« ist seit ihrem Bestehen die Verteilung und der Absatz von Wärme, die wirtschaftlich günstig und umweltfreundlich hergestellt wird. Dieser bewährte Grundsatz hat in Zeiten der Energiewende nichts von seiner Aktualität eingebüßt und fügt sich auch heute in den „Masterplan 100 Prozent Klimaschutz Mainz“ der Stadt nahtlos ein. MFW sichert seit 1960 die Fernwärmeerzeugung in Mainz. Fernwärme aus Mainz beziehen derzeit etwa 2.500

Kunden, dabei handelt es sich meist um größere Verbraucher wie etwa Landesbehörden, die Universität, die Unikliniken, der Dom oder das Rathaus. Auch die Rasenheizung der OPEL-Arena des 1. FSV Mainz 05 wird mit Fernwärme betrieben. Der Fernwärmeabsatz beträgt heute rund 430.000 Megawattstunden pro Jahr. Die gesamte Wärmeabgabe entspricht gut 50.000 modernen Einfamilienhäusern. Die Erzeugung der Fernwärme übernehmen in der Grundlast das Gas- und Dampfkraftwerk der KMW, in der Mittellast das Mainzer Müllheizkraftwerk der »Entsorgungsgesellschaft Mainz mbH« (EGM) und in der Spitzen- / Reserverlast zwei eigene Heizwerke. Außerdem betreibt die »Mainzer Fernwärme GmbH« einen E-Heizer (Power-to-Heat) mit Einsatz in der Regelenergie. Die Verteilung der Fernwärme erfolgt über ein 90 Kilometer langes Leitungsnetz.



Fernwärmeleitungen 1982 aus dem Kraftwerk auf der Ingelheimer Aue heraus

Woher stammt die Fernwärme in Mainz?

Wenn in einem Kraftwerk Strom erzeugt wird, entsteht Abwärme. Auch in einer Müllverbrennung entsteht nutzbare Wärme. Beides kann als Fernwärme genutzt werden, um Gebäude zu heizen und Warmwasser zu bereiten. Über wärmeisolierte Rohre wird dabei Heizwasser zu den Kunden geleitet. Dort erwärmt es in der so genannten „Fernwärme-Übergabestation“ das Heizungswasser des Hauses, ähnlich wie bei einem Wasserboiler, und fließt dann abgekühlt zum Kraftwerk zurück. Fernwärme ist eine sehr umweltfreundliche Art zu heizen. Sie verwertet Energie, die sonst ungenutzt an die Umwelt abgegeben würde. Das verringert den Brennstoffverbrauch und erzeugt weniger klimaschädliches Kohlenstoffdioxid und Abgas. Das moderne GuD-Kraftwerk der KMW nutzt den Brennstoff

außerdem viel effektiver, als Tausende kleiner Einzelheizungen es könnten. Und die Luft bleibt sauber, weil vor Ort keine Emissionen entstehen.

Rekordabsatz

Arktische Temperaturen in der Nacht auf den 7. Februar 2012 sorgten für den bisherigen Rekordabsatz von Fernwärme. In den frühen Morgenstunden riefen die Kunden in Mainz für den Betrieb ihrer Heizungen und für die Warmwasseraufbereitung insgesamt 185 Megawatt Leistung ab.

v.l.: Thomas Bach und Christian Thelen, Geschäftsführer Mainzer Fernwärme



MAINZER WÄRME GMBH

Die »Mainzer Wärme GmbH« hieß bis zur Umfirmierung 2016 »Thermago GmbH« und übernahm Contracting-Geschäfte und auch das Personal, welches sich mit diesen Themen vor 2013 beschäftigt hatte, von den Mainzer Stadtwerken. Die »Mainzer Wärme« ist ein 100-prozentiges Tochterunternehmen der »Mainzer Stadtwerke« und wurde 2013 gegründet. Sie versteht sich als zentraler Ansprechpartner rund um das Thema Energiedienstleistungen in Mainz, Rheinhessen und dem Rhein-Main-Gebiet. Als Teil der Unternehmensgruppe entwickelt sie für die Kunden anbieterunabhängige individuelle Lösungen und verfügt über die Erfahrung, die notwendigen Ressourcen und die Infrastruktur, um alle Anforderungen an eine moderne, umweltfreundliche und kostengünstige Wärme- und Energieversorgung zu erfüllen.

Die »Mainzer Wärme« ist Spezialist bei der Konzeption, Planung, Finanzierung, Errichtung und dem Betrieb von Energieanlagen. Durch die enge Zusammenarbeit mit den spezialisierten Tochterunternehmen und Beteiligungsgesellschaften der »Mainzer Stadtwerke« wie auch mit unabhängigen Experten kann die »Mainzer Wärme« flexibel und maßgeschneidert die unterschiedlichsten Aufgaben meistern.

Die »Mainzer Wärme« bietet im Bereich des Energieliefer-Contractings ein erfolgreiches Produktsystem an. So wurde zum Beispiel im Jahr 2000 im Gewerbecenter Taubertsberg eine neue Wärme- und Kälteerzeugungsanlage für das Büro- und Geschäftshaus installiert. Das Leistungspaket der »Mainzer Wärme« umfasste hier zudem die Finanzierung und die Errichtung der Anlage. Der permanente Betrieb und die Medienlieferung bietet dem Kunden höchste Versorgungssicherheit.

Das 284 Wohneinheiten und eine Kindertagesstätte umfassende Wohngebiet im »Europagarten Frankfurt« wird seit 2010 mit umweltfreundlicher Wärme aus einem Bioerdgas-Blockheizkraftwerk und zwei Erdgas-Spitzenlastkesseln von der »Mainzer Wärme« versorgt. Die hochmoderne Anlage deckt einen Jahreswärmebedarf von 1,6 Millionen Kilowattstunden (kWh). Der Betrieb der Wärme- und Lüftungsanlagen wird darüber hinaus bis zum Jahr 2025 von der »Mainzer Wärme GmbH« realisiert.

Ein Blick in das Fernheizwerk auf dem Lerchenberg.



Die »Mainzer Wärme GmbH« versorgt Kunden unter anderem mit effizienten Energieanlagen.

MAINZER WÄRME PLUS GMBH

Die »Mainzer Wärme PLUS GmbH« ist eine Tochtergesellschaft der Unternehmensgruppe »Mainzer Stadtwerke AG« und der »Innogy SE«, vormals »RWE Energiedienstleistungen GmbH«. Die Stadtwerke halten 55 Prozent. Die Gesellschaft besteht seit der Übernahme der Wärmeversorgung im Gebiet »Berliner Siedlung« in Mainz. Hier werden seit 2014 rund 1.000 Kunden über eine eigene Heizzentrale mit neu errichtetem Bioerdgas-Blockheizkraftwerk (BHKW) mit effizienter und umweltfreundlicher Fernwärme versorgt. Auf die »Mainzer Wärme PLUS GmbH« wurden die Wärmelieferungsverträge der Stadtwerke-Gruppe aus der »Berliner Siedlung« übertragen. Dazu zählen unter anderem die Liegenschaften der »Wohnbau Mainz«, die der »Gebäudewirtschaft Mainz« mit Anna-Seghers-Schule

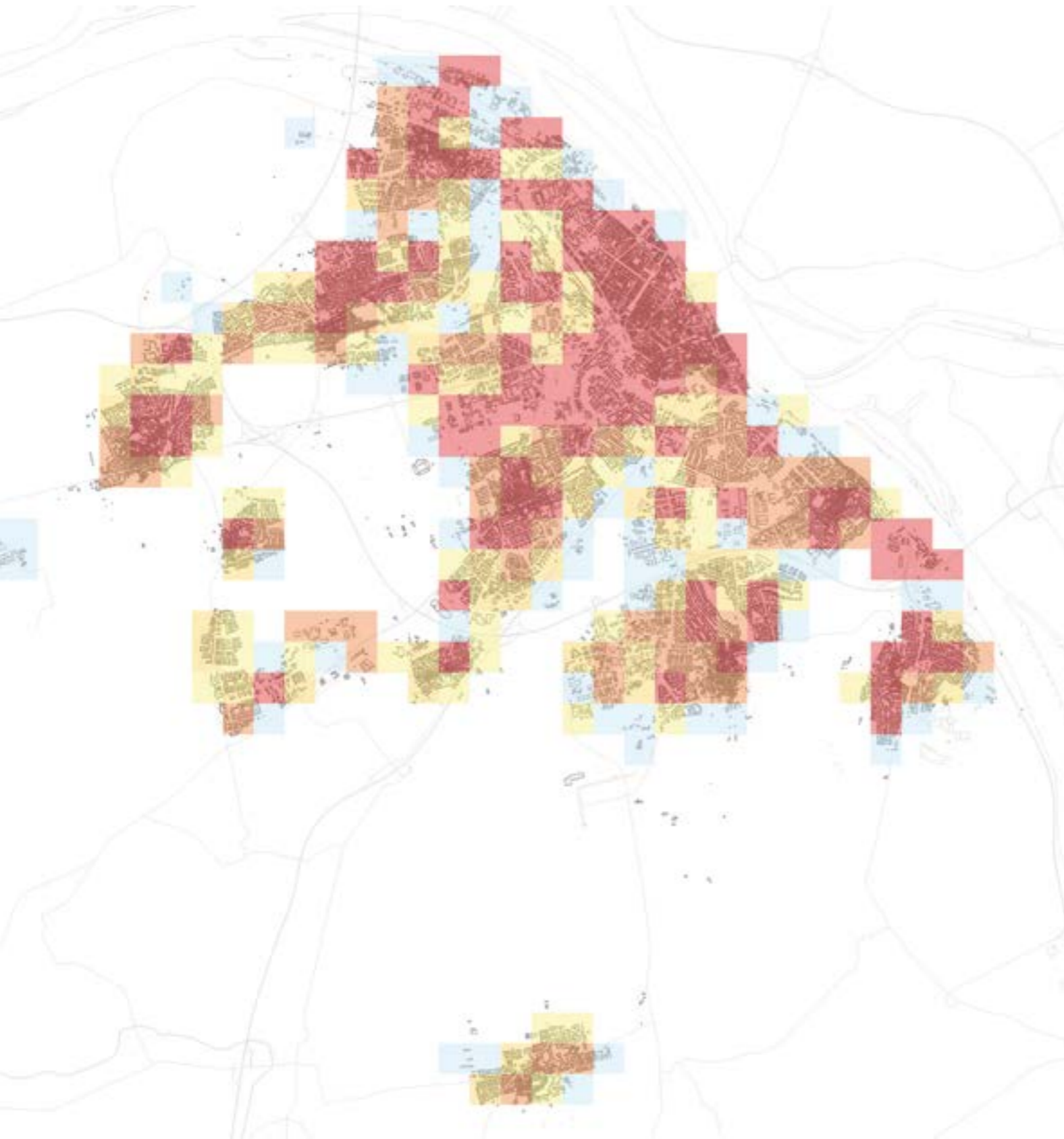
und Kindergarten sowie zwei von der »Wohnbau Mainz« betreute Eigentümergemeinschaften.

Das BHKW kann die Wärme wesentlich effizienter als die bisherigen Wärmeversorgungsanlagen produzieren und profitiert zudem von der Stromeinspeiservergütung des Erneuerbaren-Energien-Gesetzes. Durch das BHKW sank auch der Primärenergiefaktor deutlich und der Anteil der regenerativ erzeugten Wärme an der Gesamtwärmemenge in der »Berliner Siedlung« stieg signifikant.

Die »Mainzer Wärme PLUS GmbH« übernahm zum 1. Mai 2016 auch die Wärmeversorgung des Lerchenbergs und der benachbarten »Birnbauergewann«. Auch dieses Gebiet wird sicher, effizient, umweltfreundlich und kostengünstig mit Fernwärme versorgt.

Die Stadt Mainz hatte die aus dem Jahr 1967 stammenden Verträge zum 30. April 2016 gekündigt. Bis dahin hatte die Rechtsvorgängerin von »Innogy SE« alleine für die Wärmeversorgung auf dem Lerchenberg verantwortlich gezeichnet. Basierend auf dem ausgeschriebenen 20-jährigen Fernwärmevertrag startete die »Mainzer Wärme PLUS GmbH« zukunftsgerichtete Investitionen im Fernheizwerk Lerchenberg.

Wärmedichtekarte für das Stadtgebiet Mainz:
Ist-Situation (Bezugsjahr 2012) im 400 x 400 m Raster.
Dunkelrot eingezeichnet sind Gebiete mit hoher Wärme-
dichte, orange, gelb oder blau Gebiete mit geringer
werdender Wärmedichte.



WÄRMEMASTERPLAN

Die »Mainzer Wärme GmbH« hat für die Stadt Mainz in Zusammenarbeit mit dem städtischen Umweltamt und der »GEF Ingenieur AG« 2015 den ersten Mainzer Wärmemasterplan erstellt. Diese Untersuchung soll dabei helfen, mittel- und langfristig eine gesicherte, umweltfreundliche und bezahlbare Wärmeversorgung für Mainz zu gewährleisten. Sie zeigt künftige Maßnahmen und Projekte in der Wärmeversorgung auf, die die Klimaschutzziele der Stadt Mainz und der Bundesregierung berücksichtigen sowie attraktiv für die Kunden und gleichzeitig wirtschaftlich für den Versorger sind.

Unter der Annahme von vier unterschiedlichen Sanierungsszenarien untersuchten die Experten anhand eines Modellansatzes, wie sich der Wärmebedarf über das Stadtgebiet verteilt und wie er sich in den nächsten Jahrzehnten womöglich entwickelt.

Dem Modellansatz zufolge sinkt der Wärmebedarf in Mainz bis zum Jahr 2030 je nach untersuchtem Szenario zwischen fünf und 24 Prozent. Die Wärmedichten in den einzelnen Gebieten werden im Laufe der Jahre durch die erfolgten Gebäudesanierungen entsprechend geringer. Auch eine rege Neubautätigkeit in Zukunft wird diesen sanierungsbedingten Rückgang im Wärmeverbrauch nicht kompensieren. Für den Masterplan wurden zudem unterschiedliche Wärmeerzeugungstechniken unter anderem auf die ökologische Eignung, die Wirtschaftlichkeit für die Bürgerinnen und Bürger und den Versorger sowie auf gesetzliche Vorgaben oder technische Standards hin untersucht und bewertet. Dabei zeigte sich, dass leitungsgebundene

Varianten wie die Versorgung mit Fernwärme oder mit Nahwärmenetzen sowie Erdgaskessellösungen aktuell Vorteile gegenüber anderen Techniken aufweisen. Bei der Strategie der künftigen Wärmeerzeugung in Mainz spielt daher die Fernwärme eine zentrale Rolle. Das gilt beispielsweise bei der Versorgung des Zollhafen-Areals, des Standortes der Peter-Jordan-Schule, des Lerchenbergs oder der GFZ-Kaserne in der Oberstadt. Zwei Jahre nach Erstellung des Wärmemasterplans konnte zwischenzeitlich auch eine Möglichkeit für die Erschließung des Heiligkreuz-Viertels mit Fernwärme gefunden werden. Abseits des bestehenden Fernwärmenetzes eignet sich in Gebieten mit einem hohen Wärmebedarf der Aufbau von weiteren Nahwärme-Insellösungen. Das bestehende Erdgas-Verteilnetz sollte flächendeckend erhalten und in Gebieten mit eher geringem Wärmebedarf ausgebaut werden. Dort, wo die ersten drei Lösungen nicht umsetzbar sind, bieten sich individuelle Wärmeversorgungslösungen an.

DIE MAINZER NETZE





▲ Arbeiten am Umspannwerk Hof Schönau 1961

◀ Umspannwerk in der Saarstraße

AUFGABEN UND ZIELE

Die »Mainzer Netze GmbH« gewährleistet, dass Mainz und das Umland rund um die Uhr zuverlässig mit Energie und Trinkwasser versorgt werden. Dank modernster Technik und regelmäßiger, intensiver Wartung, sind Störungen in den Strom-, Erdgas- und Trinkwassernetzen für Kunden absolute Ausnahmen. Die »Mainzer Netze« investiert jährlich rund 40 Millionen Euro in die Versorgungssicherheit. Zu den Aufgaben der knapp 500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der »Mainzer Netze« zählen: Planung, Bau, Betrieb und Instandhaltung der Versorgungsleitungen und -anlagen, von Straßenbeleuchtungs-, Kommunikations- und Sicherheitsinfrastruktur, Betrieb der Verbund-Netzleitstelle und der drei Wasserwerke. Durch die Liberalisierung des Energiemarktes ab 1998 waren die Bereiche Erzeugung, Netze und Vertrieb bei Versorgungsunternehmen wie den »Mainzer Stadtwerken« voneinander getrennt worden.

Zunächst gab es nur eine buchhalterische Trennung. Dann kam es 2007 zur Gründung der »Netzgesellschaft Energienetze Rhein-Main GmbH« (EnRM). Am 1. November 2011 übernahm die »Stadtwerke Mainz Netze GmbH« die Aufgaben der EnRM. Seit 15. Mai 2017 heißt die Netzgesellschaft »Mainzer Netze GmbH«. Ein massiver Stellenabbau ging mit den Anfangszeiten der Liberalisierung einher. Die »Mainzer Netze« ist als Netzbetreiber dazu verpflichtet, den Bürgerinnen und Bürgern sowie auch Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen einen diskriminierungsfreien Netzzugang zu ermöglichen. Dies bedeutet zunächst eine allgemeine Anschluss- und Versorgungspflicht: Alle Verbraucher am Ort haben Anspruch auf Netzanschluss und Versorgung, es sei denn, dies wäre im seltenen Einzelfall für den Netzbetreiber oder den Versorger wirtschaftlich unzumutbar. Außerdem kann jeder Stromerzeuger, der gleichen Logik folgend, den Anschluss an das Netz zwecks Einspeisung verlangen.



◀ Ein Blick in das frühere Umspannwerk am Floßhafen. Heute ist dort eine Lagerstätte der Stadtwerke.

▼ Eine 20-Kilovolt-Schaltanlage an der Kaiserbrücke

▼▼ Das Laubenheimer Umspannwerk 1962



► Seit 2015 lassen die Stadtwerke verschmutzte Kabelverteilerschränke säubern und mit Graffiti verschönern.

►► Ein neuer 110/20-kV-Transformator in Laubenheim. Erwartete Lebensdauer dieser Gerätegeneration: 50 Jahre.



Ein KMW-Kollege auf einem Freileitungsmasten.

STROM

Das Strom-Netzgebiet der »Mainzer Netze« erstreckt sich von Ingelheim am Rhein über Mainz in Rheinland-Pfalz bis nach Biebesheim am Rhein im Landkreis Groß-Gerau (Hessen) und umfasst einschließlich der rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt Mainz 19 Kommunen mit insgesamt rund 510.000 Einwohnern. Davon werden rund 370.000 Einwohner unmittelbar durch die »Mainzer Netze GmbH« versorgt. In Budenheim, Ingelheim, Rüsselsheim und Groß-Gerau findet die Versorgung unmittelbar über nachgelagerte örtliche Netzbetreiber statt. Im Einzelnen umfasst das Netzgebiet Strom 15 Umspannwerke, rund 1.500 Trafostationen, 70.000 Strom-Netzanschlüsse und eine Stromnetzlänge von 5.200 Kilometern. Die durchgeleitete Strommenge beträgt rund 3.000 Millionen Kilowattstunden (kWh) im Jahr.

Der Weg des Stroms

Die »Mainzer Netze« erhält den Strom von den drei vorgelagerten Netzbetreibern »Amprion«, »Westnetz« und »Syna« an drei Übergabestellen: Bischofsheim, Biebesheim und Rüsselsheim. In Bischofsheim kommt der Strom mit 380 Kilovolt (kV) aus dem Höchstspannungsnetz von »Amprion« an. Ein Netzkuppeltransformator spannt ihn auf 110 kV runter. In Biebesheim und Rüsselsheim erfolgt die Übergabe durch »Westnetz« und »Syna« bereits auf der 110-Kilovolt-Ebene. Mit diesen 110 kV geht es in den Hochspannungs-Freileitungsring um Mainz. 283 Hochspannungsmasten tragen die 203 Kilometer langen Stromfreileitungen. 30 Kilometer 110-kV-Kabel liegen in Mainz und Umgebung unter der Erde.

Entlang des 110-kV-Netzes befinden sich die 15 Umspannwerke. Hier stehen Transformatoren, die 110 kV auf 20 kV runter transformieren – von der Hochspannung geht es zur Mittelspannung. Die 20-kV-Leitungen aus den Umspannwerken heraus versorgen die einzelnen Stadtteile sowie Industriekunden. In den Stadtteilen wiederum kommt es in Verteilnetztransformatoren zur Umwandlung der 20 Kilovolt in 400 Volt für den Hausgebrauch der Bürgerinnen und Bürger.

Ein Notstromaggregat mit einem Volvo-Motor, der eine Leistung von 202,4 kW oder 275 PS hat.



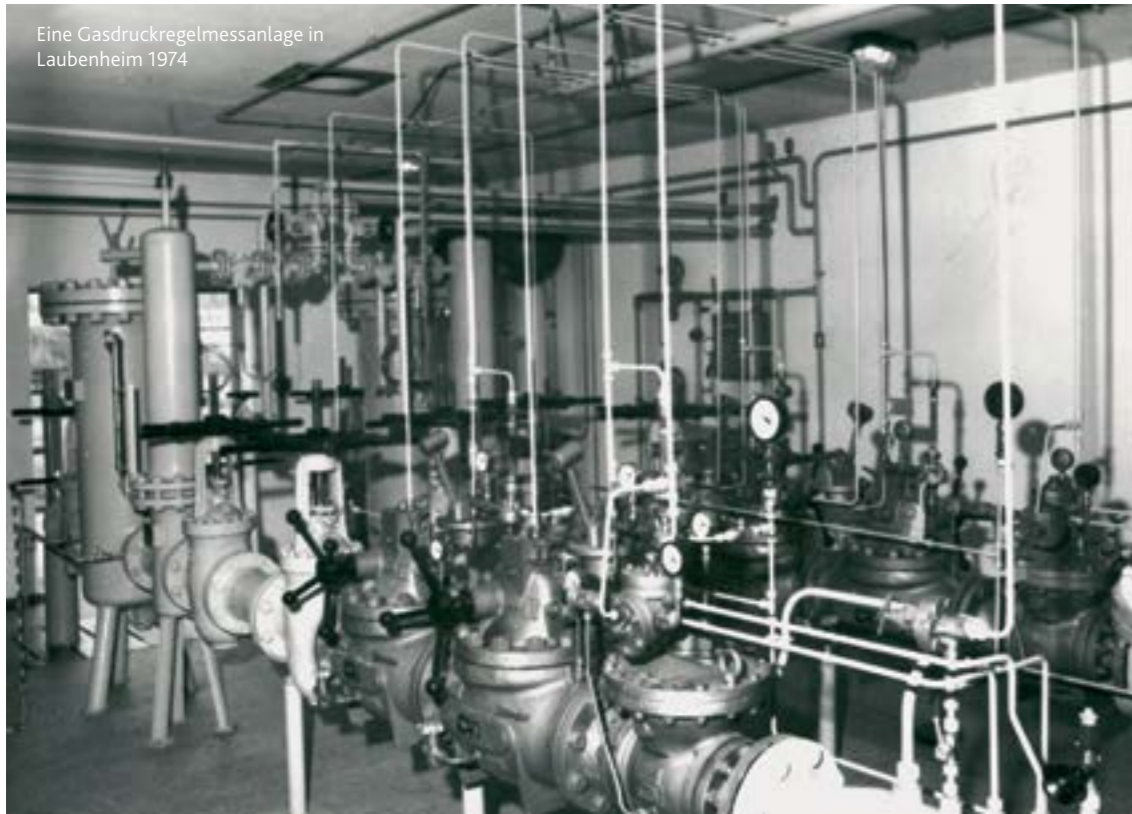
Notstromaggregate sorgen für Sicherheit

Ohne netzseitige Stromversorgung können derzeit viele wichtige kritische Infrastrukturen nicht weiter betrieben werden. Zum Beispiel funktionieren dann weder die Wasserwerke, noch die Druckerhöhungsanlagen. Fällt der Strom aus, würde die Wasserversorgung in den einzelnen Druckzonen in absehbarer Zeit, abhängig vom Füllstand in den Hochbehältern und vom Wasserverbrauch, zur Neige gehen. Die möglichen Ausfallszenarien der Stromversorgung erstrecken sich vom lokalen Ausfall des Netzanschlusses einer versorgungsrelevanten Wasseranlage bis hin zum überregionalen Stromausfall durch Instabilitäten im Höchstspannungsnetz als schlimmsten Fall. Um für einen längeren, überregionalen „Blackout“ gerüstet zu sein, haben die »Mainzer Stadtwerke« ein „Notstromkonzept für die Wasserversorgung“ erarbeitet. Alles dreht sich dabei um lokale Notstromaggregate. 2016 schafften die »Mainzer Netze« zwei neue mobile Notstromaggregate an, die auf zusammen 1.635 PS kommen. Zusammen könnten die beiden Aggregate mit 1.450 Kilovoltampere (kVA) rund 1.160 Haushalte mit Strom versorgen. Insgesamt hat die Unternehmensgruppe nun sechs Notstromaggregate – drei befinden sich bei der »Überlandwerk Groß-Gerau GmbH«.



Christoph Berg am 1.360-PS-Motor (1.000 kW) des großen Aggregats.

Eine Gasdruckregelmessanlage in Laubenheim 1974



GAS

Das Gasnetz der »Mainzer Netze« erstreckt sich von Wackernheim bis Nauheim und versorgt zehn Kommunen sowie die Stadt Mainz. Das Gasnetz umfasst zehn Übernahmestationen aus dem Netz der »KMW Gastransport GmbH« (KMW GT), 77 Übergabestationen und 91 Ortsreglerstationen. Es bestehen 40.000 Hausanschlüsse. Das Gas-Hochdrucknetz ist 154 Kilometer lang, das Gas-Nieder- und Mitteldrucknetz 792 Kilometer. Die durch das Gasnetz geleitete Energiemenge beträgt circa 3.500 Millionen Kilowattstunden im Jahr.

Gasverteilung

Das „Mainzer“ Gas kommt über ein europäisches Fernleitungsnetz nach Deutschland. Bei seiner Einspeisung ins deutsche Netz bestehen Druckverhältnisse von 60 bis 70 bar. Das Gas gelangt hauptsäch-

lich über Leitungen der »Open Grid Europe GmbH« (früher Ruhrgas) an die Übernahmestationen Hochheim und Mainz-Kastel der KMW GT, wo der Druck bei der Übernahme in die Ringleitung der KMW GT auf etwa 30 bar reduziert wird. Die zehn Übernahmestationen der »Mainzer Netze« hängen überwiegend an dieser Ringleitung. Die Übernahmestationen verringern den Gasdruck auf 8 bar. Über das Hochdruckleitungsnetz wird das Gas weitergeschickt und in 77 Übergabestationen an Industrie- und Gewerbetunden übergeben. Insgesamt 91 Ortsreglerstationen sind an das Hochdruckleitungsnetz angeschlossen, über die das Gas in das Nieder- und Mitteldruckverteilnetz gelangt, wo es mit einem nochmals reduzierten Druck von 45 bis 700 Millibar zu den Häusern und Wohnungen der Bürger weitergeleitet wird. Die tägliche Abnahme schwankt von Sommer zu Winter zwischen 10.000 und 105.000 Kubikmetern Gas.



▲ Stadwerke-Experten dichten eine Gasleitung zwischen Gonsenheim und Budenheim provisorisch unter Atemschutz ab. Ein Bild aus den 1980er Jahren.

◀ Ein seltenes Bild aus den 1990er Jahren: eine Auszubildende zur Anlagenmechanikerin in einer Gasdruckregelmessanlage.



Stahlschweißer Bernd Schmelzeisen bei Arbeiten im Zuge des Gas-Relinings. Hierbei werden neue Kunststoffrohre durch bestehende Stahlrohre gezogen.

Ein Stadtwerke-Kollege in einer Baugrube zum Austausch eines Wasserschiebers.



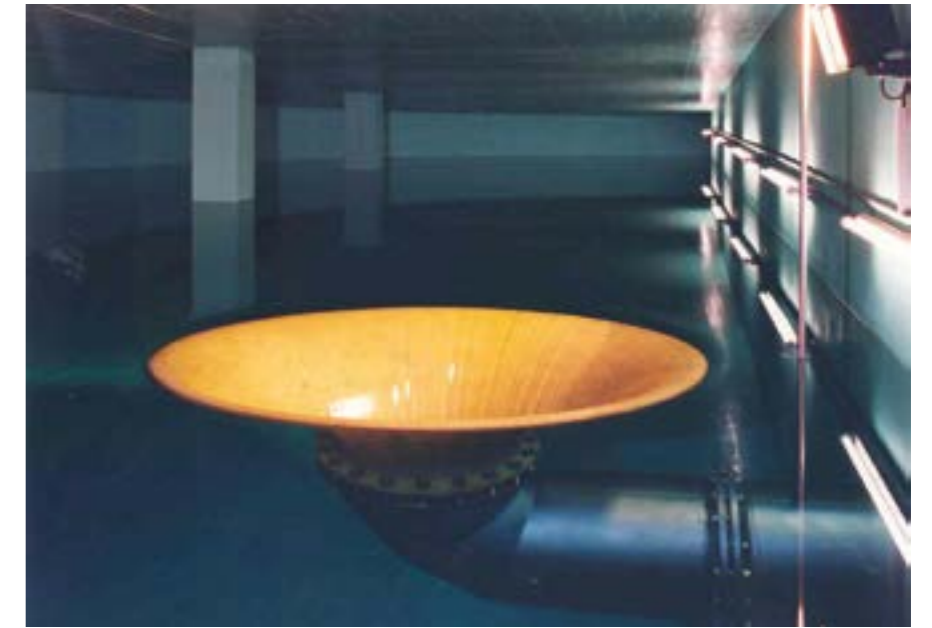
▲ So sieht ein rund 40 Jahre alter Wasserschieber aus, der seinen Geist aufgegeben hat.

◀ Einbau eines neuen Wasserschiebers.

WASSER

Im Trinkwasserbereich werden pro Jahr 18,5 Millionen Kubikmeter (18.500 Millionen Liter) Trinkwasser aus drei Wasserwerken gefördert, über sechs Hochbehälter und ein umfangreiches Leitungsnetz mit zehn Druckzonen in einem Versorgungsgebiet von 125 Quadratkilometern verteilt. 84 Brunnen arbeiten für die »Mainzer Stadtwerke«. Das Tagesmaximum liegt bei 80.500 Kubikmetern (80,5 Millionen Liter). Der Spitzenverbrauch von Trinkwasser liegt bei über 5.000 Kubikmetern in der Stunde. Rund 850 Kilometer wasserführende Leitungen – ohne die Strecken für Hausanschlüsse – befinden sich im Netzgebiet.

Das Netzgebiet hat seinen tiefsten Punkt am Wasserwerk Petersaue mit 83 Metern über dem Meeresspiegel. Der höchste Punkt ist Ober-Olm mit 247 Metern über Normalnull. Dazwischen liegen die unterschiedlichen Druckzonen. Elf Druckerhöhungsanlagen sind im Netzgebiet vonnöten, um das Wasser überall mit dem nötigen Druck hinzutransportieren.



▲ Blick in den Hechtsheimer Hochbehälter



◀ Die Druckerhöhungsanlage in der Zwerchallee ist von zwei Graffiti-Künstlern schön gestaltet worden.

Auf der Laubenheimer Höhe starteten 1977 Bauarbeiten für den 25.000 Kubikmeter Wasser fassenden größten Mainzer Hochbehälter.



Bauschild auf dem Großberg 1973. Hier entstand der zweitgrößte Mainzer Hochbehälter.



Hochbehälter

In insgesamt sechs Hochbehältern wird Mainzer Trinkwasser gespeichert. Der größte Speicher befindet sich auf der Laubenheimer Höhe – hier fließt Wasser aus dem Wasserwerk Eich ein. Dieser Hochbehälter fasst 25.000 Kubikmeter Wasser. Mit dessen Bau war 1977 begonnen worden. In ihm wird in den Nachtstunden, in Zeiten geringen Bedarfs, Wasser gespeichert, das bei erhöhter Abnahme im Laufe des Tages wieder abgegeben wird. Der Hochbehälter Laubenheimer Höhe besteht aus zwei zylindrischen Kammern mit einer davor angeordneten Schieberkammer. Die beiden Kammern haben einen Durchmesser von je 55 Metern und eine Höhe von sechs Metern. Die Rundform der Behälter wurde gewählt, damit sich keine Toträume für Ablagerungen bilden können. Die Entnahme im Mittelpunkt der Kammern sorgt für eine ständige Zirkulation des Wassers. So bleibt es frisch bis zur Abgabe in das Versorgungsnetz. Durch eine umfangreiche Begrünung passt sich das Bauwerk gut der umgebenden Landschaft an – es ist kaum zu sehen. Aus dem Hochbehälter Laubenheimer Höhe werden die höher gelegenen Stadtteile von Mainz versorgt; ein Teil des im Hochbehälter Laubenheimer Höhe gespeicherten Wassers fließt dann durch eine 1,6 Kilometer lange Transportleitung über den etwa 35 Meter tiefer gelegenen Hochbehälter Großberg in das in der Rheinniederung liegende Versorgungsnetz. Der Hochbehälter Großberg mit seinen 15.000 Kubikmetern war bereits am 18. Juni 1974 in Betrieb gegangen, er ist der zweitgrößte. Der kleinste Hochbehälter mit 1.200 Kubikmetern Fassungsvermögen ist in Mainz-Gonsenheim.



- ▲▲ Sechs Meter hoch sind die Kammern des Hochbehälters Laubenheimer Höhe.
- ▲ Das Pumpenhaus ist der Eingangsbereich.



◀ Ein altes Leitungselement mit Verschlussklappe

▼ An der Eisenbahnbrücke wird das Wasser Richtung Volkspark und Winterhafen weiter verteilt.

Leitungen

Fernleitungen von 800 und 1.000 Millimetern Durchmesser liefern Wasser aus den Wasserwerken Hof Schönau und Eich ins Netzgebiet. Zulieferleitungen von 300 bis 700 Millimetern übernehmen den Weitertransport. Hauptleitungen von 100 bis 300 Millimetern bringen das Wasser ins Versorgungsgebiet. Versorgungsleitungen von 50 Millimetern an aufwärts verteilen das Wasser im Stadtgebiet und versorgen über die Anschlussleitungen die Wohnungen und Häuser.

Düker

1992 und 2011 kam es zur Verlegung von Wasserleitungen durch den Rhein: 1992 wurde ein sogenannter Düker mit einer 500 Millimeter-Leitung an der Theodor-Heuss-Brücke verlegt. Per Rollbahn gelangte die Leitung in den rund 600 Meter langen und 2,5 bis 4 Meter tiefen Graben. 2011/12 ersetzen die Stadtwerke die alte Wasserleitung von Hof Schönau kommend über die Eisenbahnbrücke. Diese Leitung war in den 1920er Jahren erstellt und in den Jahren 1977 und 1985 grundhaft erneuert worden. Die Länge der Erneuerung inklusive der Rheinquerung beträgt etwa 1.000 Meter. Hierzu wurde in einem Mikrotunneling-Verfahren ein Stahlbeton-Schutzrohr unterhalb der Rheinsohle durchgepresst. In dieses Schutzrohr wurden mit der Trinkwasserleitung zusätzlich zwei Hochdruck-Gasleitungen sowie Leerrohre für Elektrokabel eingezogen.



Die Wasserleitung vom Wasserwerk Hof Schönau kommend, führt unter dem Rhein hindurch zur Mainzer Seite.



▲ Prüfanlage für Wandler

► In der Raimundstraße 19-21 war die Hauptprüfstelle EK11 bis zur Auflösung der Abteilung im Zuge der Energiewende beheimatet.



PRÜFAMT

Der Verkauf von Elektrizität, Erdgas und Trinkwasser erforderte die Bereitstellung und Unterhaltung geeichter und amtlich beglaubigter Messgeräte zur Messung der gelieferten Mengen. Diese Aufgabe übernahm die „Hauptprüfstelle für Messgeräte für Elektrizität“ in der Raimundstraße 19 – 21.

Als Außenstelle des Elektrischen Prüfamtes EP6 startete die Abteilung 1936. 1960 wurde sie in den Rang des Elektrischen Prüfamtes EP89 gehoben. Von 1970 bis zum Ende war sie die staatlich anerkannte Hauptprüfstelle EK11 für Messgeräte für Elektrizität bei der »Stadtwerke Mainz AG«. Anlässlich der 50-Jahr-Feier der Abteilung hieß es 1986: Der Einzug von Mess- und Speichertechnik am verbraucherfreundlichen, zuverlässigen und unbestechlichen Elektrizitätszähler als neues Anwendungsfeld der Mikroelektronik erscheint als neueste, zukunftsorientierte Herausforderung. Heutzutage heißen diese Zähler »Smart Meter«.

Ab dem Jahr 2000 – nach Rückgabe der Zulassung – wurden bei den Stadtwerken nur noch bereits geeichte Geräte eingekauft und dann verbaut. Der Fachbereich Zählerwesen wurde auf das Hafengelände verlagert und anschließend aufgelöst.



Die Netze-Geschäftsführer Mithun Basu und Michael Worch

DIE NETZLEITSTELLE

Ab 1964 hatten die »Mainzer Stadtwerke« eine Fernwirkanlage für den Bereich Strom.



ÜBERWACHUNG UND STEUERUNG

Eine sichere und wirtschaftliche Betriebsführung der Bereiche Strom-, Gas- und Wasserversorgung erfordert eine Überwachung und Steuerung der wichtigsten Anlagenteile von einer zentralen Netzleitstelle aus. Eine solche wurde 1977 in Angriff genommen und existiert in Gänze seit 1981 bei den Mainzer Stadtwerken. Die erste »Verbundwarte« hatte ihren Standort in den Räumen der alten Netzschtwarte der Elektrizitätsversorgung in der Raimundstraße 19 – 21. Im Jahr 2016 zog die Netzleitstelle von dort in das komplett sanierte Betriebsgebäude der »Mainzer Stadtwerke« in der Rheinallee 41 um.



▲ Ab 1981 gab es eine Verbundwarte in der Raimundstraße 19–21. Diese wurde 2004 noch einmal auf den damals neuesten Stand der Technik gebracht.

Situation vor 1981

Die Abteilung Wasserversorgung steuerte ihre kleinen Wasserwerke und Druckerhöhungsanlagen bis zur Inbetriebnahme der Verbundwarte 1981 von einem einfachen Warteraum in der Walpodenstraße aus.

Die Abteilung Gasversorgung verfügte bis Ende der 1970er Jahre über keine nennenswerten Fernwirkanlagen oder eine zentrale Überwachung der Bezugs- und Abgabesituation sowie Informationen über Betriebszustände.

Die Abteilung Strom besaß seit 1964 im Betriebsgebäude Raimundstraße 19 – 21 eine Fernwirkanlage. Die Speisung des 20-kV-Netzes aus dem 110-kV-Freileitungsring hatte diese erfordert. Eine umfassende Überwachung und Steuerung des 20-kV-Netzes von zentraler Stelle aus musste gewährleistet sein. Zu überwachen und steuern waren die 20-kV-Schaltanlagen als Knotenpunkte des Netzes und die Umspannwerke als Speisepunkte. Diese Fernwirkanlage war ab 1960 geplant und bestellt, bis 1963 bei der »AEG« gebaut und ein Jahr später in Betrieb genommen worden.

Erneuerung und Gegenwart

Die zentrale Verbundwarte wurde 2004 auf den damals neuesten Stand der Technik gebracht. Die installierte Technik war gemeinsam mit der »ESWE Versorgungs AG« beschafft worden.

Nach dem Umzug an den Standort Rheinallee 41 und der offiziellen Inbetriebnahme der „neuen“ Netzleitstelle am 1. Juni 2016 sieht die Situation wie folgt aus: Eine Großbildleinwand, 42 Monitore und 20 Rechner füllen die Netzleitstelle aus. 16 Meister und Techniker verrichten hier ihren Dienst. Mitarbeiter mit jahrelanger Berufs- und Netzbetriebs Erfahrung. Tagsüber sind sechs Kollegen für die Betriebsführung des Gas-, Wasser- und Stromnetzes sowie für den Betrieb der Störungsannahme vor Ort. Nachts verteilen sich diese Aufgaben, sowie die Entgegennahme aller Kundenanrufe und Störungsmeldungen – auch für externe Versorgungsunternehmen – auf zwei Beschäftigte. Zudem wurde die Servicezentrale der Telekommunikationsabteilung mit zwei Mitarbeiterinnen integriert.

Neben dem Leitstellenpersonal gibt es auf dem Flur noch das Team für Systembetreuung der Leit-, Kommunikations- und Automatisierungstechnik. Dieses sorgt dafür, dass die Netzleitstelle überhaupt funktioniert.

Mit dem Umzug ging auch eine komplette Umorganisation der Datennetzstruktur einher. Während vorher alle Informationen aus Wasserwerken, Gaststationen, Umspannwerken und Trafostationen sternförmig in eine große Fernwirkzentrale im dritten Stock in der Raimundstraße gelangten, wurde jetzt Dank des Ausbaus des Glasfasernetzes ein dezentrales Netz mit verteilten, gesicherten Kommunikationsknoten aufgebaut.

► Seit Juni 2016 residiert die Netzleitstelle im sanierten Betriebsgebäude auf dem Stadtwerke-Areal.



STRASSEN- BELEUCHTUNG



KNAPP 29.000 LICHTPUNKTE

Derzeit betreiben die »Mainzer Stadtwerke« in Mainz 24.955 Lichtpunkte, teilweise mit mehreren Leuchten oder Brennstellen. Dazu kommen in Amöneburg, Kastel und Kostheim 2.764 Lichtpunkte und in Gustavsburg 849. Bei der Errichtung elektrischer Straßenbeleuchtung vor 100 Jahren war Mainz noch sehr zurückhaltend gewesen. Die Gründe: hohe Kosten und lange Zeit genügend „mildes“ Gaslicht.

Der Anfang

Bis die Stadtverordnetenversammlung 1925 beschlossen hatte in Haupt- und Durchgangsstraßen eine moderne, elektrische Straßenbeleuchtung zu errichten, wurden nur ein paar verkehrsreiche Plätze von Bogenlampen bestrahlt. Die Stadtwerke installierten dann eine Anlage, die die Straßen für damalige Ansprüche sehr hell ausleuchtete. Die Leuchten waren mit je einer Glühlampe von 200 bis 500 Watt bestückt und hatten einen Abstand von 46 bis 60 Metern – wobei nur jede zweite Leuchte ganznächtlich brannte. Es wurde darüber hinaus eine Scheinwerferanlage erstellt, mit der man besondere historische Gebäude zu allen möglichen Anlässen anstrahlte. Das kam bei der Bevölkerung gut an.

Die elektrische Straßenbeleuchtung wurde anschließend immer weiter ausgebaut und entsprechend verbessert. 1939 waren rund 80 Kilometer Straßenzüge mit 1.600 Brennstellen ausgestattet. Die zentrale Schaltanlage befand sich im dauerbesetzten Umformerwerk in der Rheinallee 29.



Straßenbeleuchtung auf dem Gutenbergplatz 1954



▲ Festbeleuchtung der Theodor-Heuss-Brücke 1955



▲ Weihnachtsbeleuchtung 1959 in der Bahnhofstraße (oben) und Neubrunnenstraße

Neuerungen nach dem Zweiten Weltkrieg

Im Zweiten Weltkrieg wurden die gesamte links- und rechtsrheinische elektrische Straßenbeleuchtungsanlage und die Anstrahlungseinrichtung für die historischen Gebäude zerstört. Im Oktober 1945 waren erst wieder zwölf Straßenleuchten in Betrieb – verteilt auf das gesamte linksrheinische Gebiet. Der Wiederaufbau ging sehr schleppend voran, da kein Material, insbesondere keine Glühlampen, zu kaufen waren. 1948 / 49 waren dann wieder 658 Brennstellen intakt. Einen planmäßigen Aufbau gab es ab 1950. Anstelle von Glühlampen fanden größtenteils Metaldampflampen Verwendung. Deren Vorteil: höhere Lichtausbeute, niedrigerer Energieverbrauch.

1958 gab es bereits 100 Kilometer beleuchtete Straßenzüge mit 2.532 Brennstellen. Seit 1971 stehen die Straßenbeleuchtungsanlagen im Eigentum der Unternehmensgruppe Mainzer Stadtwerke. 1974 gab es 370 Kilometer elektrisch beleuchtete



Quecksilber-Kugellampen am Eiscenter neben dem Bruchwegstadion



Seit 1971 sind die Stadtwerke alleine für die Beleuchtung von Mainz verantwortlich. Hier wird der Marktplatz mit neuen Leuchten versorgt.



Straßenzüge mit 13.000 Leuchten und 140 Kilometer Gasbeleuchtung mit 4.000 Brennstellen. Nach umfangreichen Kostenanalysen und unter dem Druck steigender Unterhaltungskosten beschloss der Stadtrat im Jahr 1996 den Rückbau der Gas-Straßenbeleuchtung. Von den damals vorhandenen 3.600 Brennstellen gibt es aktuell noch 78 Gaslaternen. Eine Restmenge von 38 Stück wird nach Vorgabe des Baudezernats rund um die Altstadtkirche St. Stephan verbleiben. Die restlichen werden im Zuge von Straßenumbauten oder bei einer anstehenden Erneuerung durch Elektrolichtpunkte ersetzt.

Derzeit betreiben die Stadtwerke in Mainz 24.955 Leuchten. Die Gebäudeanstrahlung umfasst aktuell 29 Objekte mit insgesamt 666 Leuchten, von der Fastnachtsfigur am Schillerplatz bis zum Dom. Die umfangreichste Anlage ist die der Theodor-Heuss Brücke mit 38 Strahlern.

Stand der Technik

Die Technik in der Beleuchtung hat sich seit Einführung der Gasbeleuchtung über die ersten Elektrolampen radikal verändert. Waren es am Anfang noch die Kohlefadenlampen mit einer geringen Lichtmenge, hat auch in der öffentlichen Beleuchtung die LED Einzug gehalten. Steigende Energiekosten und die Langlebigkeit sind die wichtigsten Argumente dafür. Hat man früher mit einer 80 Watt Quecksilberdampf Lampe eine Straße beleuchtet, so konnte man ab den 1970er Jahren mit Natriumdampf Hochdrucklampen mit 50 Watt Leistung das gleiche Ergebnis erzielen. Mit einer LED-Leuchte sinkt die Leistung teilweise auf unter 20 Watt. Wie jede neue Technik hat diese aber auch ihre Problemzone. Die Elektronik ist hochempfindlich gegenüber Spannungsspitzen und verkraftet nicht jede Veränderung im Stromnetz.



Einst standen hier 116 jeweils 32 Meter hohe Betonmasten mit Leuchtkörpern.



Das Rathausplateau in den 1970er Jahren. Auf die dortigen Kompaktlampen folgten LED-Leuchten



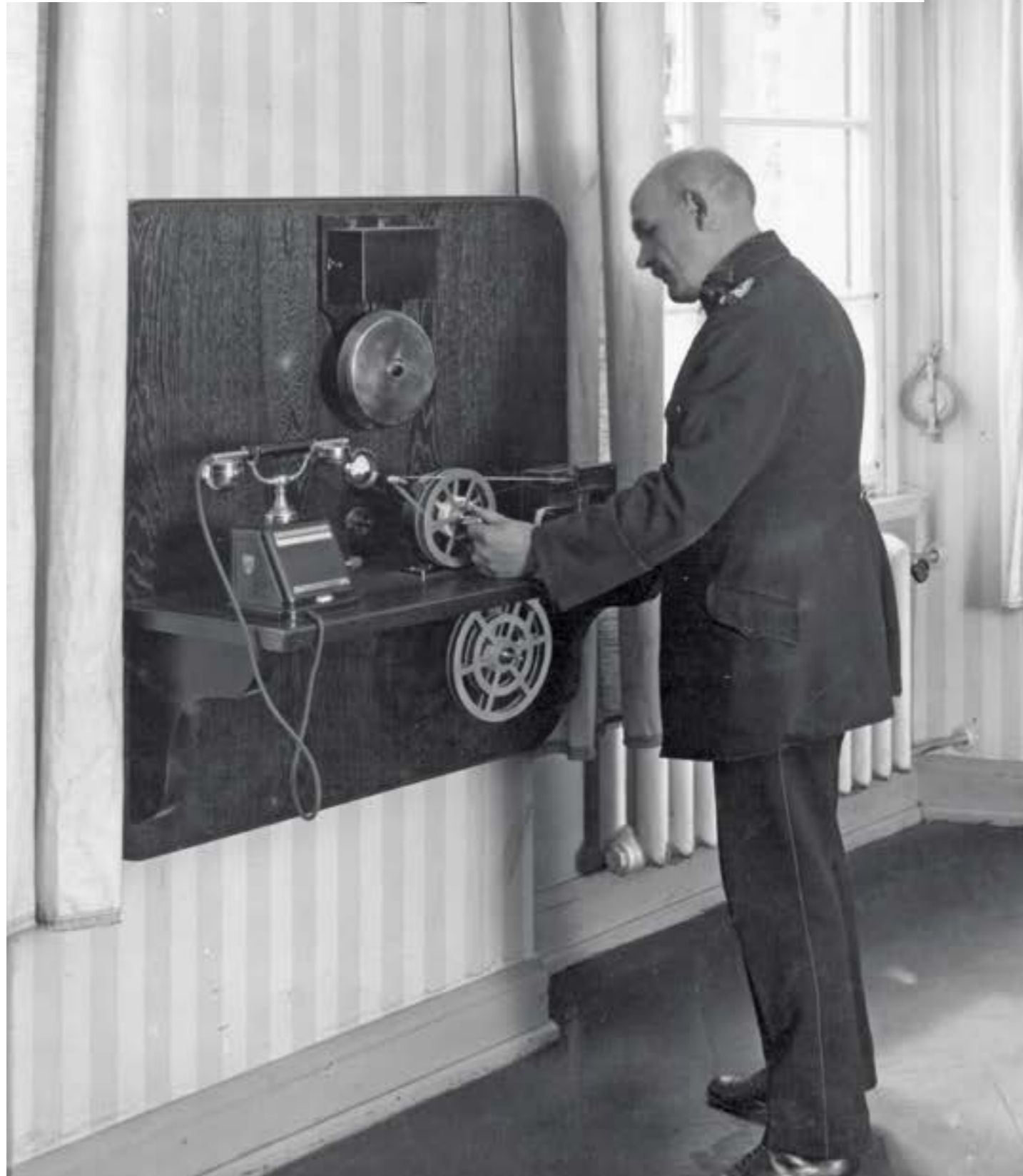
◀ Neue LED-Leuchten entlang der Schillerstraße

▲ Die Laubenheimer Kirche ist eines von 29 Objekten im Stadtgebiet, die gesondert angestrahlt werden.



Extra für den Gutenbergplatz wurden Halogendampflampen installiert, die den Platz mit weißem Licht bestrahlen.

KOMMUNIKATIONS- TECHNIK



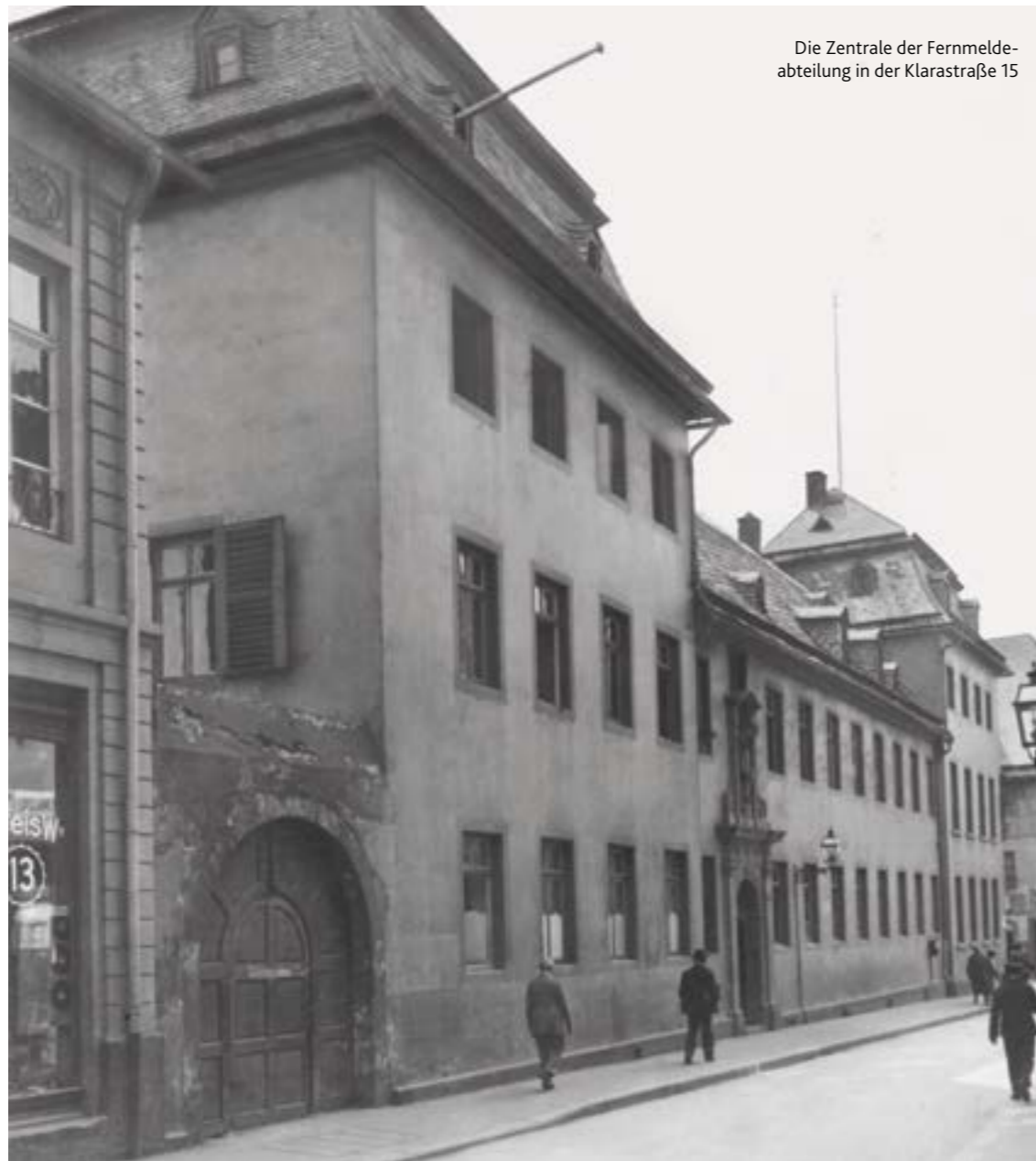
VON DER PLANUNG BIS ZUM BETRIEB

Der Geschäftsbereich Kommunikationstechnik plant, baut, betreibt und wartet die hauseigenen Kommunikationssysteme und Sicherheitsanlagen der Unternehmensgruppe »Mainzer Stadtwerke AG«. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter übernehmen diese Aufgabe auch für die Stadt Mainz und stadtnahe Unternehmen sowie Geschäfts- und Privatkunden. So sind wir als Konzessionär für die Auf-

schaltung von Objektschutzanlagen auf die Empfangszentralen bei Polizei und Feuerwehr zuständig.

Geschichte

Zum Aufgabenbereich der früheren Fernmeldeabteilung gehörte der Betrieb der Fernsprech- also Telefonanlagen, der Feuermeldeanlagen, der Notrufanlagen, der Uhrenanlagen, der Funkanlagen, der elektroakustischen Anlagen, der städtischen Verkehrssignalanlagen und der Fernmess-, Regelungs- und Steuereinrichtungen.



Die Zentrale der Fernmeldeabteilung in der Clarastraße 15



◀ Ein Feuermelder in der Berliner Siedlung



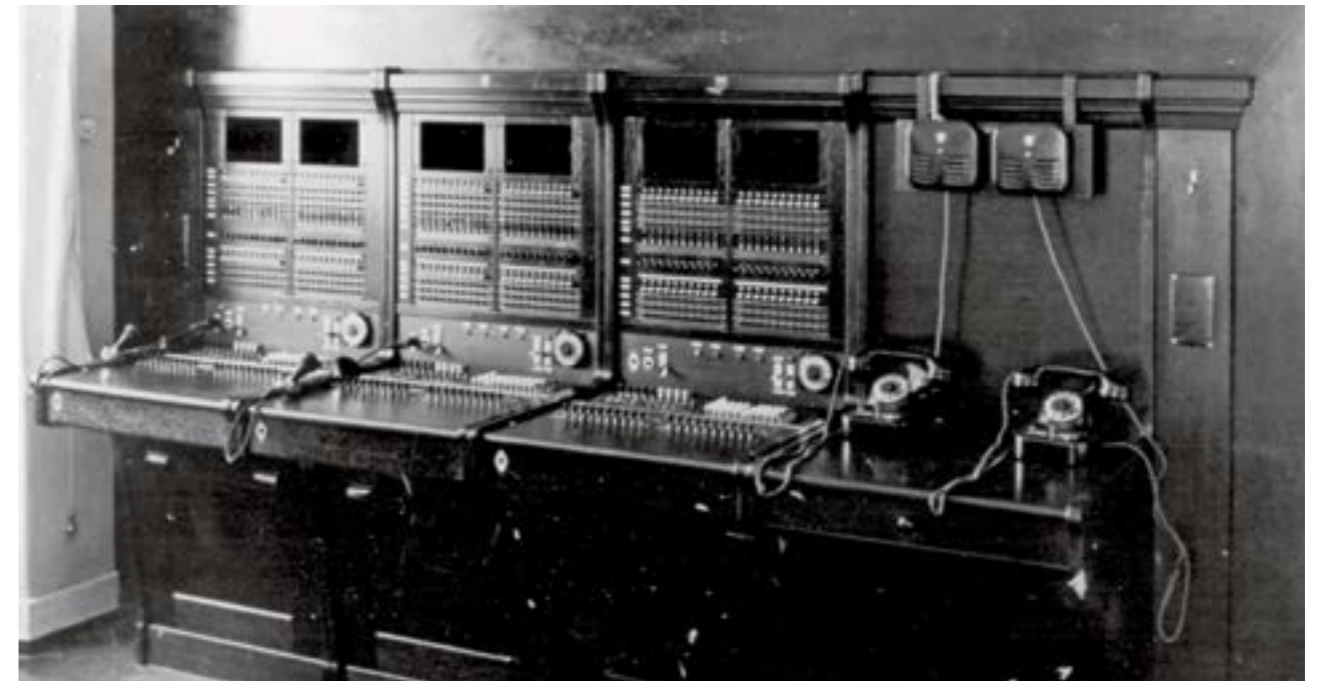
▲ Vertrag über den Anschluss eines Polizeirufmelders aus dem Jahr 1928



◀ Polizeiruf- und Uhrensäule am Mainzer Fischtor



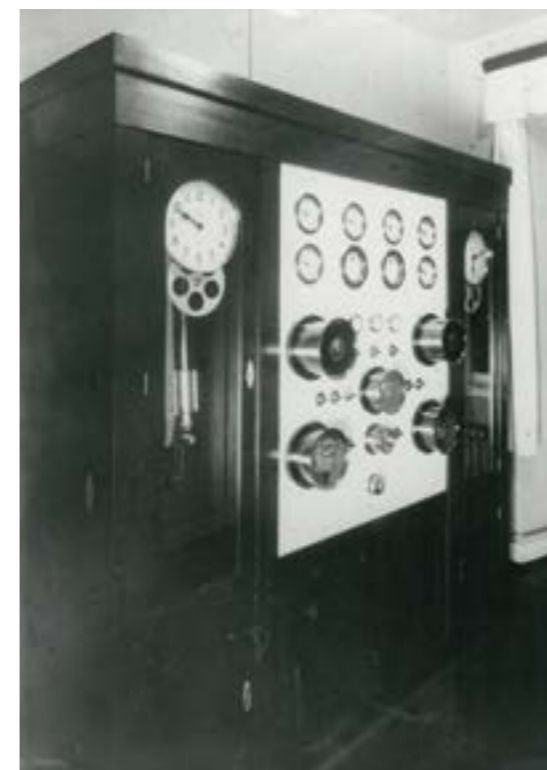
Die Feuerwachenmeldestelle 1942



Vermittlungstische der Fernsprechzentrale

Mit einer Uhrenanlage, die viele Uhren im Stadtgebiet zentral steuerte, fing alles an. Eine elektromagnetische Uhr aus dem Jahr 1859, die im Staatstheater angebracht war, hatte der Stadtrat 1866 in städtisches Eigentum übernommen. Bis dahin war Napoleon Josef Boudin Co-Besitzer der Uhr gewesen. Boudin erhielt den Auftrag, im Stadtgebiet weitere Uhren anzubringen. Am 19. Januar 1868 teilte Boudin der Stadtverwaltung mit, dass im Stadthaus eine Normal- und eine Reserveuhr aufgestellt worden waren, die durch Leitungsdrähte 17 weitere auf das Stadtgebiet verteilte Uhren bewegten. 1881 wurden dann erste innerbetriebliche Feuermeldeanlagen eingerichtet.

1926 wurde die Schwachstromabteilung des städtischen Elektrizitätswerks gegründet. 1929 nahm sie eine Telefonzentrale in der Klarastraße 15 in Betrieb. Hier war auch von vornherein der Anschluss privater Uhren und Feuer- sowie Polizeimelder vorgesehen. Aber der Hauptanteil der Arbeit entfiel auf die Telefonie. Die Dienststellen der Stadtverwaltung, das städtische Krankenhaus, die Elektrizitäts- und Gaswerke, der Schlacht- und Viehhof, die Hafenvverwaltung und mehr waren telefonisch miteinander verbunden. Diese Leitungen liefen parallel zu denen der Post. Das Telefonkabelnetz der Stadtwerke war knapp 62 Kilometer lang. Das Netz der Feuermeldeanlage betrug 52 Kilometer. Das Uhrenkabelnetz war ebenfalls 52 Kilometer lang und für 500 Nebenuhren ausgelegt.



Die alte Uhrenzentrale aus der Klarastraße, die 1942 zerstört wurde.



Kriegseinflüsse

Bei einem Luftangriff am 12./13. August 1942 wurde das Betriebsgebäude der Fernmeldeabteilung vollständig eingeäschert. Dabei wurden die gesamten Zentraleinrichtungen der Fernsprech-, Feuer-, Polizei- und Uhrenanlagen vernichtet. Außerdem gingen Freileitungen zu 100 Prozent verloren, Anschlüsse und Innenleitungen zu 90 Prozent, Kabelnetz und Verteiler zu 70 Prozent.

Im Keller des Verwaltungsgebäudes in der Ernst-Ludwig-Straße 7 wurde ein Provisorium eingerichtet, das bis zum Umzug in den Neubau des Betriebsgebäudes in der Klarastraße 15 1954/55 hielt. Bis Ende 1950 kam es zum Aufbau von zwei Telefonzentralen mit über 2.000 Nebenstellen inklusive der dazugehörigen Telefonapparate, der Installation von 100 Feuermeldern in der Stadt und dem Aufbau einer neuen Uhrenzentrale. Alle Meldesysteme wurden seit Kriegsende in einem kombinierten Fernmeldekabel verlegt. Dazu gehörten auch Steuerleitungen für Pumpwerke, Wasserleitungen und Kanäle, Gasreglerstationen sowie Straßenbeleuchtung. Am Aliceplatz wurde 1952 eine selbststeuernde Verkehrssignalanlage aufgebaut, die von der Fernmeldeabteilung auch geplant worden war. Es folgten weitere.



▲ Stadtwerke-Uhr am Höfchen

◄ Aufgrund großer Kriegszerstörungen musste die Fernmeldeabteilung in ein Provisorium in der Ernst-Ludwig-Straße umziehen.

▼ Die Stadtwerke machten Werbung für den Anschluss ans öffentliche Uhrennetz.



Beengte Verhältnisse in der Fernmeldezentrale 1972. Deswegen folgte der Umzug von der Klarastraße in den Neubau in der Emmeransstraße.

Übergang in die heutige Zeit

Die Telefonzentrale war über die Jahre an ihre Belastungsgrenze gekommen. Ein Neubau für die sich stetig vergrößernde Abteilung war 1971 in der Emmeransstraße begonnen worden. 1972 betrug die Länge des Fernmeldekabelnetzes 552 Kilometer. 1972 hatte die Abteilung zusätzlich 90 Verkehrssignalanlagen in der Stadt in Betrieb. Im Jahr darauf endete jedoch die Betreuung und Herstellung der Ampeln – die Verkehrsbehörde der Stadt übernahm die Aufgabe. Nach Bezug des Neubaus in der Emmeransstraße verfügte die Fernsprechzentrale über 150 Leitungen zur Bundespost und 2.500 Fernsprechnebenstellenanschlüsse. Die Engpässe

im Telefonverkehr zwischen Stadtverwaltung, der Sparkasse, der »Kraftwerke Mainz-Wiesbaden« und der Stadtwerke von und nach außen beziehungsweise untereinander waren damit beseitigt.

1980 war das Fernmeldekabelnetz 765,9 Kilometer lang. Die Zentrale überwachte 290 Feuermelder, 209 Polizei-Notrufmelder, zehn kombinierte Feuer-/Polizeirufsäulen, 203 Uhren und 393 mobile Funkanlagen. 1983 hatte die seit 1948 bei den Stadtwerken in Betrieb befindliche elektromechanische Hauptuhrenzentrale aufgrund des technischen Abnutzungsgrads ausgedient. Als Ersatz wurde eine in Halbleitertechnik aufgebaute Zeitdienstzentrale beschafft.



Muffenmontage am Telefonerdkabel 1973



Fernsprechvermittlung im Netz der Stadtwerke 1986

1984 wurden im Installationsbereich verschiedene Gefahrenmeldeanlagen für Überfall und Einbruch in städtischen Gebäuden und in Hof Schönau projektiert und fertiggestellt. 1990 nahmen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für den Bereich der Stadtwerke-Verwaltung bereits ein Glasfaseroverlaynetz zum Anschluss der Datensichtgeräte an das Rechenzentrum in Betrieb. Die Netzlänge der Telefonkabel belief sich auf 832,7 Kilometer.

Ist-Zustand

Die Kommunikationstechnikerinnen und -techniker sind von der Emmeransstraße 2015 in das sanierte Betriebsgebäude in der Raimundstraße umgezogen. Sie sind von hier aus für die eigene Telefonanlage der Stadtwerke, für Verbindungen zu »mainzplus Citymarketing«, der KMW, der MVG, der ÜWG, des Staatstheaters und städtischen Schulen verantwortlich. Bedingt durch die Regulierung im Energiemarkt wurde ab dem Jahr 2000 kein Netzausbau mehr vorgenommen.

Über 400 Brandmeldeanlagen sind im Konzessionsgebiet über die Technik der Abteilung Kommunikationstechnik auf die Empfangszentrale der Berufsfeuerwehr Mainz aufgeschaltet. Dabei handelt es sich um elektronische Anlagen, die Ereignisse von verschiedenen Brandmeldedetektoren empfangen, auswerten und entsprechend reagieren – zum Beispiel zur Alarmierung der Belegschaft, Auslösung eingebauter Löschanlagen und Alarmweiterleitung zur Feuerwehr. Die Kommunikationstechnik installiert auch Alarm- und Funkmeldeanlagen für Innen- und Außenbereiche. Hierbei werden optische und/oder akustische Signalgeber sowie stille Alarmgeber eingesetzt. Der



Aufstellen eines Funkmastes in den 1970er Jahren

Vertrieb von Telekommunikationssystemen und Voice-over-IP-Lösungen und die Erstellung und Instandhaltung von Videoüberwachungsanlagen gehören ebenfalls zum Angebot.

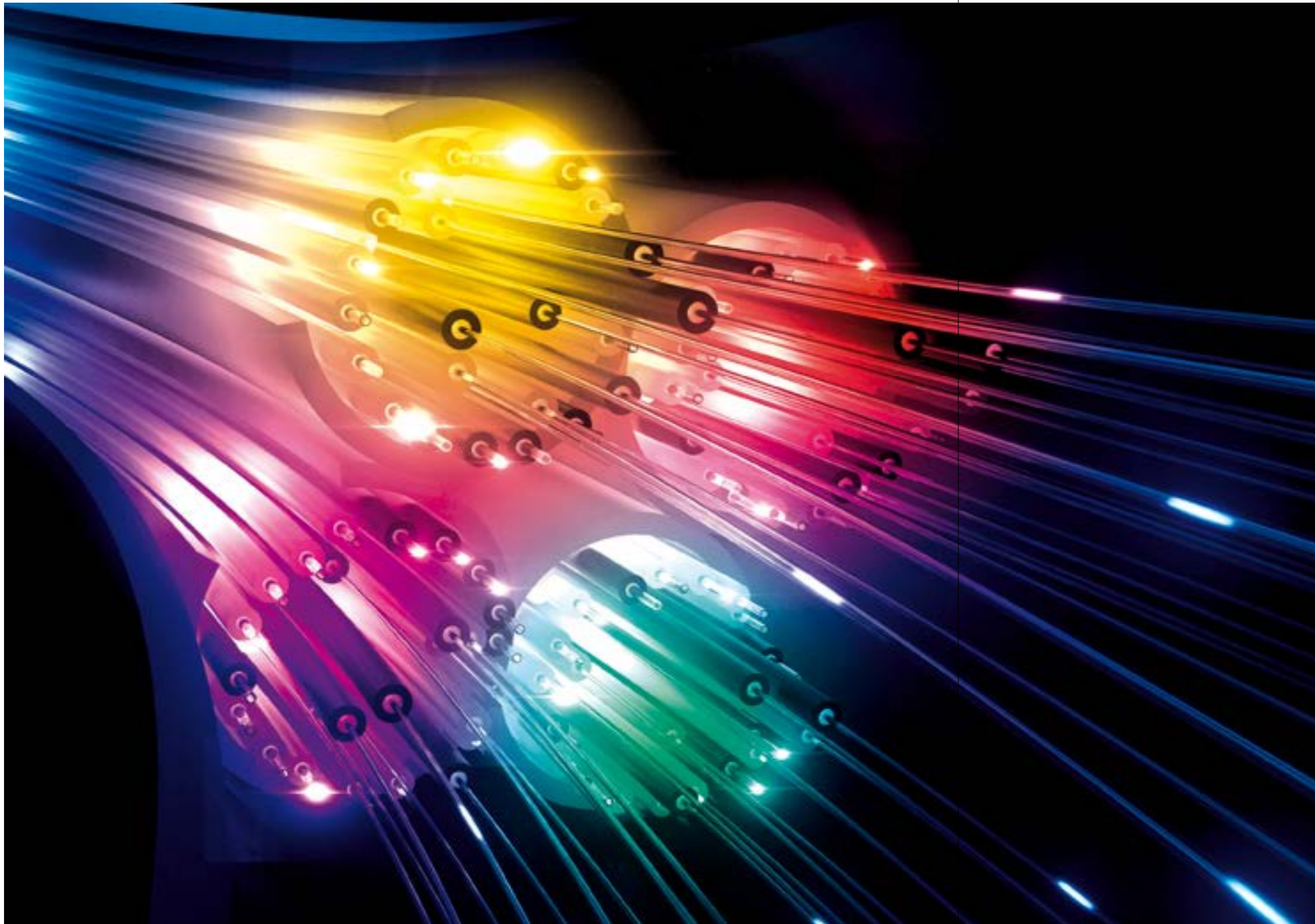
Seit 2010 betreibt die Abteilung ein digitales Funksystem für die Stadt Mainz. Seit 2013 wird der Betriebsfunk bei den Stadtwerken zur Sicherstellung der Kommunikation in Krisenfällen genutzt. Zur Sicherstellung des Betriebs öffentlicher Uhren und Pausensignalanlagen in Schulen wurde die zentrale Uhrenanlage 2010 technisch auf den neuesten Stand gebracht. Sie befindet sich im Keller des Hochhauses. 18 öffentliche Uhren befinden sich noch im Bestand der Stadtwerke. Und zwar in der Rheinstraße (Busbahnhof / Karmeliterkloster), am Brückenturm (2 Stück), am Brandt, am Rosengarten (Stadtspark), bei der Ortsverwaltung Weisenau (Tanzplatz), im Heiligkreuzweg (Weisenau), in der Straße Am Schinnergraben (Hechtsheim), am Hauptfriedhof, am Judenfriedhof, in der Straße Am Wildgraben (Zahlbach), in der Essenheimer Straße (Bretzenheim), der Martin-Kirchner-Straße (Bretzenheim), im Münchfeld, an der Ortsverwaltung Mombach, in der Kapellenstraße (Gonsenheim), Am Wildpark (Gonsenheim) und in der Poststraße (Finthen).

▼ Im Zuge des 2.000-jährigen Stadtjubiläums 1962 installierten die Stadtwerke eine Blumenuhr im Volkspark.



▲ Normalzeituhr auf dem Lerchenberg in den 1970ern

◀ Die elektromechanische Hauptuhrenzentrale von 1948. Sie hatte 1983 ausgedient und steht jetzt im Eingangsbereich des Betriebsgebäudes.



Das Glasfasernetz in Mainz wird durch die Stadtwerke immer weiter ausgebaut.

Mainzer Breitband

Die »Mainzer Breitband GmbH« hat sich im April 2017 als 100-prozentige Tochter der »Mainzer Stadtwerke AG« gegründet, um die Glasfasernetzwerke der »Mainzer Stadtwerke« für Geschäftskunden in Mainz und Umgebung zugänglich zu machen. Die »Mainzer Breitband GmbH« agiert als Internet-Service-Anbieter. Sie vertreibt und betreibt Internetanschlüsse und Punkt-zu-Punkt-Verbindungen. Neben dem Aufbau und der Inbetriebnahme eines öffentlichen WLANs für die Stadt Mainz Anfang dieses Jahres vergrößerte das Unternehmen das bestehende Glasfasernetz der »Stadtwerke Mainz Netze GmbH« und optimierte die Verbindungstechnik. Seit 1. August 2017 kann die »Mainzer Breitband GmbH« qualitativ hochwertige und preisgünstige Dienstleistungen definieren – beispielsweise bietet das Unternehmen Mainzer Business-Internet mit einer Gigabit-Bandbreite an.



Die Verantwortlichen der »Mainzer Breitband GmbH«: Eivind Dugstad, Daniel Kleid und Markus Schlosser (v.l.)

IM GESPRÄCH MIT WOLFGANG KAUFMANN



Wolfgang Kaufmann
Geschäftsführer »W.K. Kaufmann GmbH«

Fünf Tiefbauunternehmen arbeiten mit den Mainzer Stadtwerken zusammen. Das größte und traditionsreichste Unternehmen ist die Firma »W.K. Kaufmann GmbH«, die 1962 gegründet wurde. Seit 1975 ist Wolfgang Kaufmann Geschäftsführer.

Herr Kaufmann, ist die Firma W.K. Kaufmann ohne die »Mainzer Stadtwerke« überhaupt denkbar?

Bis in die 1980er Jahre haben wir uns zu 90 Prozent mit Tiefbauarbeiten beschäftigt. Unser erstes großes Projekt war die Erschließung der Finther Römerquelle, dann kamen Neubaugebiete in Laubenheim, Bretzenheim und, und, und hinzu. Dort haben wir auch immer Kanäle für die Leitungen der Stadtwerke vorbereitet. In das eigentliche Versorgungsgeschäft sind wir dann Mitte der 1980er eingestiegen – denn in Mainz gab es keine Neubaugebiete im großen Stil mehr. Für uns bedeutete der Wechsel eine komplette Umstrukturierung. Wir benötigten eine andere Qualität von Geräten. Statt Sattelschleppern waren jetzt 20 kleine Kipper angesagt. Außerdem brauchten wir viele kleine Bagger. Aber es hat sich rentiert. Die Versorgungsunternehmen sind unsere Hauptauftraggeber. Wir werden jährlich zu rund 50, 60 Störungen von den Stadtwerken gerufen. Und wir haben uns im Laufe der Jahre selbst zu einem kompletten Dienstleister gewandelt.

Für wie viel Prozent der Aufträge sind die Stadtwerke verantwortlich?

1990 waren es fünf Prozent. Jetzt sind es 45 Prozent. Hinzu kommen außerdem noch zehn Prozent von der Wiesbadener »ESWE« und fünf Prozent von der »Kraftwerke Mainz-Wiesbaden AG«.

Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind bei Ihnen beschäftigt?

Wir haben 60 Leute im eigenen Betrieb. Wir können aber auch noch im Bedarfsfall auf andere Beschäftigte zurückgreifen: auf rund 40 Leute aus vier Firmen, mit denen wir kooperieren.

Angenommen, die Stadtwerke melden sich bei Ihnen wegen eines Wasserrohrbruchs / einer Stromstörung. Welche standardisierten Arbeitsschritte werden unternommen, bis der Schaden repariert, die Straße wieder verschlossen und frisch geteert ist?

Zunächst müssen wir innerhalb von 90 Minuten mit einer Kolonne vor Ort sein. Eine Kolonne besteht aus drei Arbeitern. Handelt es sich um einen kleinen Schaden, bleiben wir gleich vor Ort. Dann machen wir die Straße auf und legen entsprechend der Pläne, die der Meister der Stadtwerke dabei hat, den Schaden frei. Wenn der Schaden von den Stadtwerke-Kollegen repariert ist, decken wir die Leitungen wieder zu, anschließend wird asphaltiert. Bei großen Schäden sind wir mit zwei Kolonnen draußen. Dann machen wir die Straße auf und warten ab, bis eine Notversorgung durch die Stadtwerke-Kollegen eingerichtet ist. Wenn beispielsweise eine Hauptverkehrsstraße wie die Rheinallee betroffen ist, arbeiten wir natürlich die Nacht durch. Ansonsten geht es tags darauf weiter.

„Jetzt sind wir auf dem neuesten Stand der Technik und es funktioniert super.“

Mit welchen unvorhergesehenen Problemen hatten und haben Sie im Laufe der Jahre zu kämpfen bei der Tiefbauarbeit, Stichwort Fliegerbomben etc.?

Eigentlich mit keinen. Denn wo immer wir buddeln, waren die Stadtwerke ja vorher schon da und haben Leitungen verlegt. Für Probleme sorgen höchstens falsch eingezeichnete Leitungen.

Die Digitalisierung schreitet voran. Seit 2014 gibt es eine Online-Planauskunft der Stadtwerke. Hier bekommen Sie über einen passwortgeschützten Zugang Zugriff auf alle notwendigen Pläne. Wie hat sich Ihre Arbeit durch die eingeführte Neuerung verändert?

Vorher hatten wir einen Papierkrieg ohne Ende. Jetzt sind wir auf dem neuesten Stand der Technik und es funktioniert super.

Sind die Stadtwerke für Sie trotzdem noch ein Geschäftspartner „zum Anfassen“, mit dem es auch zwischenmenschlich gut geht?

Ja. Und so lange die Stadtwerke ihre eigenen Monteure haben, so lange sie in Besitz der Leitungen sind, wird das auch so bleiben. Man sieht sich ja auf den Baustellen. Mein Bruder Jörg kennt alle Meister der Stadtwerke auf der mittleren Ebene. Er ist ausschließlich für die Stadtwerke-Baustellen zuständig.

VERTRIEB MAINZER ENERGIE





NEUSTART 2016

Seit dem 24. Oktober 2016 verkaufen die »Mainzer Stadtwerke« wieder Strom und Gas. Bis 2010 lief der Vertrieb über die »Entega GmbH«. Anschließend trennten sich die Wege der »Mainzer Stadtwerke« und des Darmstädter Energieversorgers. Sechs Jahre lang blieb das hart umkämpfte Geschäftsfeld aus Mainzer Sicht unbespielt.

Aber schon wenige Monate nach dem Neustart hatten die Stadtwerke 1.600 Kunden. Und das, obwohl die Verantwortlichen in der Anfangszeit auf großen Werbeaufwand verzichteten. In einem Wettbewerb mit rund 100 Anbietern von Strom und Gas punktet die »Mainzer Stadtwerke Vertrieb und Service GmbH« (MSVS) als 100-prozentige Tochter eines 100-prozentig kommunalen Unternehmens mit fairen Preisen, persönlichem Service, sowie innovativen und umweltfreundlichen Produkten und dem Trumpf, dass die gesamte Wertschöpfung vor Ort in Mainz bleibt. Die MSVS entwickelt aber auch gleichzeitig energienahe Produkte weiter, kümmert sich um das große Thema Elektromobilität.

Herzstück des Vertriebs sind der Mainzer Energieladen und die Internetpräsenz. In der Rheinallee 41, auf dem Gelände der »Mainzer Stadtwerke«, werden Kunden in schöner Atmosphäre von fachkundigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern empfangen, beraten, bedient. Aber der Kundenservice geht auch hinaus in die Stadtteile, um die Vorzüge der Stadtwerke-Produkte vor Ort darzulegen. Das Motto lautet: Die »Mainzer Stadtwerke« sind in Mainz für die Mainzerinnen und Mainzer auf allen Kanälen unterwegs. Denn neben persönlichen Kontakten setzt der Vertrieb natürlich auch auf die Digitalisierung. Ein Kundenportal bringt Vorteile sowohl für die Unternehmensgruppe als auch die Verbraucher. Der Online-Service ermöglicht es, 24 Stunden am Tag, sieben Tage in der Woche ausgewählte Informationen einzusehen und zu verwalten.



▲ Das Herzstück des Vertriebs:
Im 250 Quadratmeter großen Mainzer Energieladen werden Kunden bestmöglich bedient.

◀◀ Roadshow auf mainzerisch: Im Juli 2017 ging das M-Bike auf Tour und erfreute die Mainzer.

◀ Dr. Sandra Schmidt, Geschäftsführerin der »Mainzer Stadtwerke Vertrieb und Service GmbH«, war gefragte Interviewpartnerin zum Neustart des Vertriebs am 24. Oktober 2016.

DIE ÜWG



GESCHICHTE DER ÜWG

Wie bereits im Kapitel Stromerzeugung geschildert, waren Mainzer Unternehmen Triebkraft der Elektrifizierung in der Stadt Mainz. Das Interesse von Privatleuten wuchs aufgrund hoher Strompreise erst nach und nach. Das bedeutete im Umkehrschluss, dass die Versorgung unternehmensarmer, strukturschwacher Gebiete problematisch war. So zum Beispiel auf der anderen Rheinseite in Groß-Gerau und den Nachbarorten. Leitungslänge und Zahl der Abnehmer standen hier in einem ganz anderen Verhältnis als in Mainz und ließen immer wieder die Frage nach der Wirtschaftlichkeit der Elektrizität aufkommen. Außerdem begann in diesen Regionen auch schon wesentlich früher ein harter Konkurrenzkampf. Dies lässt sich an der Geschichte der »Überlandwerk Groß-Gerau GmbH« (ÜWG) anschaulich belegen.

Die ÜWG wurde 1910 von der Stadt Mainz als »Überlandzentrale Mainz, Nördliches Ried« mitbegründet und war ab 1933 im Teilbesitz der Städtischen Betriebe. Jetzt gehört sie zu 95 Prozent den Mainzer Stadtwerken. Der »Zweckverband Riedwerke Kreis Groß-Gerau« hält die restlichen fünf Prozent.

Die »ÜWG Stromnetze GmbH & Co. KG« ist Eigentümerin der Stromnetze der öffentlichen Versorgung des Kreises Groß-Gerau im südlichen Rhein-Main-Gebiet. Die »Mainzer Netze GmbH« ist für den Betrieb der ÜWG-Stromnetze zuständig. Über das Stromnetz werden gut 130.000 Einwohner versorgt.

Schon vor Beginn der kommunalen Energieversorgung 1910 verfügten einige rechtsrheinische Betriebe über private Elektrizitätskraftwerke. Die Anlage der Groß-Gerauer »Zuckerfabrik« startete am 11. September 1889. Mit ihr wurde zunächst nur das Beleuchtungssystem des Unternehmens gespeist. Ein Jahr später fand in der Groß-Gerauer »Ölfabrik« der Umstieg von Gas auf eine elektrische Kraftstromanlage statt. Deren Kapazität war bereits so hoch ausgelegt, dass auch der dortige Maschinenpark mitversorgt wurde. Die Konservenfabrik »Helvetia«, die 1899 ihren Betrieb aufnahm, verfügte ebenfalls über ein eigenes Versorgungssystem.

1899 richtete auch Philipp Lämmermann IV – im Volksmund der »elektrische Lämmermann« genannt – ein eigenes, dampfbetriebenes Kraftwerk in der Firma Michael Lämmermann, Fahrgasse 18, ein. Es war stark genug, um neben dem eigenen Bedarf auch den einiger anderer Handwerksbetriebe der Stadt decken zu können. Am 23. November 1903 schloss die Firma Lämmermann einen Vertrag mit der Stadt Groß-Gerau ab und verpflichtete sich, auf eigene Kosten ein Elektrizitätswerk

zu betreiben und Gleichstrom an die Stadt – für die Bedürfnisse öffentlicher Einrichtungen – und alle interessierten Bürger abzugeben. Die Stadt verpflichtete sich im Gegenzug, in den folgenden 15 Jahren keine anderen Betreiber zuzulassen.

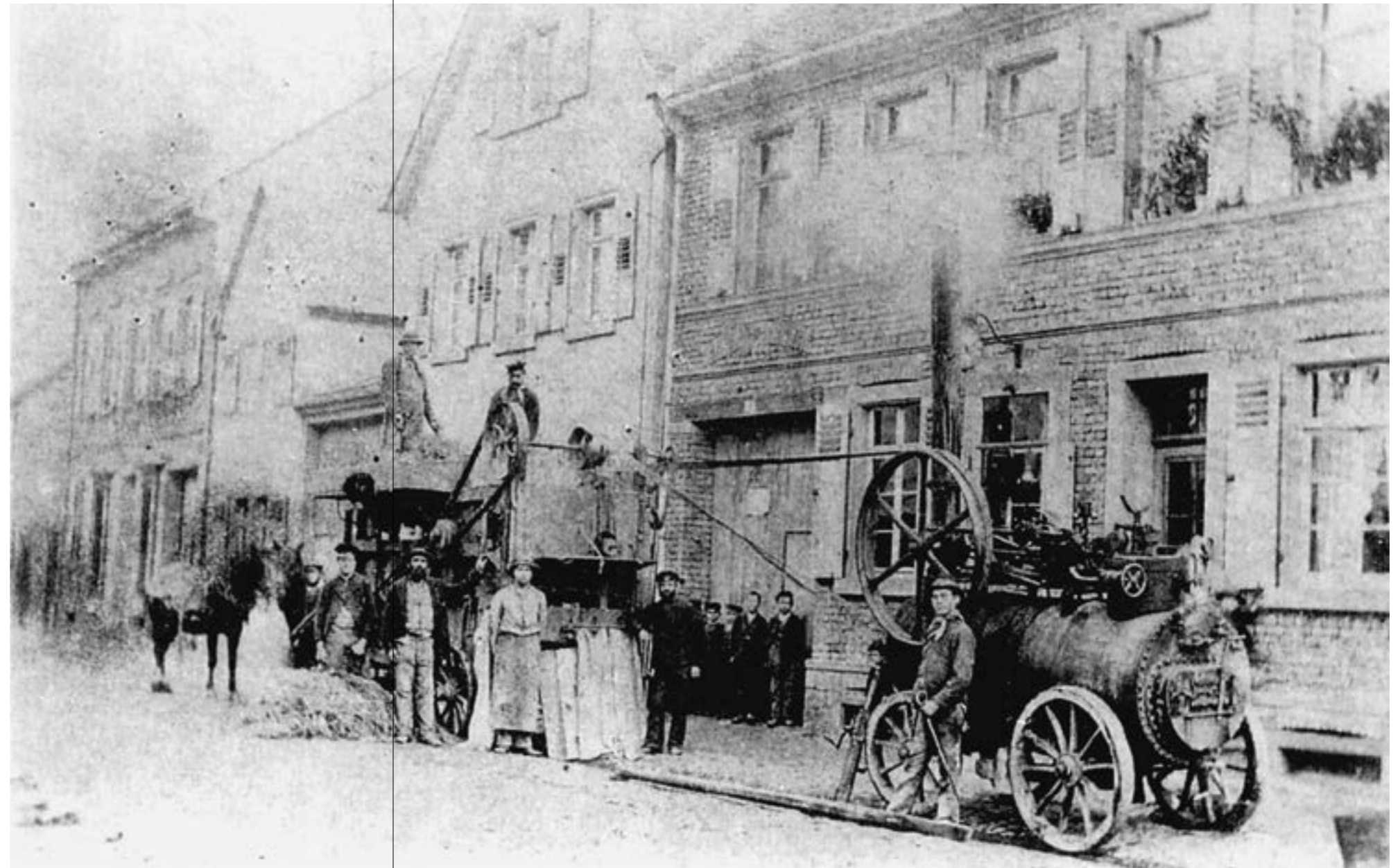
Neben Handwerk und produzierendem Gewerbe zählten auch schon einige Landwirte, die ihre Maschinen mit elektrischen Motoren betrieben, zu den Abnehmern der ersten Stunde. Die meisten Betriebe produzierten jedoch die von ihnen benötigte Energie um die Jahrhundertwende noch selbst: mit Dampfmaschinen, Lokomobilen, Benzin- und Gasmotoren.

Kräftiges Mainzer Werben

Während man in Ballungszentren wie Mainz durch den Bau und die ständige Erweiterung kommunaler Elektrizitätswerke die Versorgung meist gewährleisten konnte, stand die flächendeckende Versorgung in Kleinstädten und auf dem Land eher auf schwachen Füßen: Die Errichtung eines eigenen kommunalen Elektrizitätswerkes und der notwendigen Leitungsnetze überstieg die finanziellen Möglichkeiten der meisten Kommunen um ein Vielfaches. Auf diesem neuen Markt sahen großstädtische Betriebe und die schnell wachsenden überregional tätigen Energieunternehmen lukrative Expansionsmöglichkeiten.

Die Stadt Mainz und die Verwaltungsspitze des Elektrizitätswerkes hatten aus dem Wettbewerb um den rheinhessischen Markt gelernt und gingen auf rechtsrheinischem Gebiet zweigleisig vor: Zunächst schlossen sie Lieferverträge mit verschiedenen Unternehmen ab, die wegen ihrer umfangreichen und regelmäßigen Stromabnahme Sonderkonditionen erhielten. Größte Kunden auf diesem Sektor waren zunächst die Kupferwerke in Hedderheim – heute ein Stadtteil von Frankfurt – und die Opel-Werke in Rüsselsheim. Mit diesen Verträgen im Rücken konnten die Mainzer gestärkt in Verhandlungen mit anderen potenziellen Partnern auftreten.

Der »Hesse-Drescher« des Groß-Gerauer Elektrizitätspioniers Philipp Lämmermann in der Darmstädter Straße.



Szene vom Bau einer Ortsnetz-
Trafostation in Erfelden 1912



Mainzer setzten sich durch

1910 schien es trotzdem so, als würde der »Rhein Hessische Elektrizitätsverband zu Osthofen« (RHV) statt die Mainzer den Zuschlag der Ried-Gemeinden zur Stromversorgung erhalten. So war im November 1910 in der lokalen Presse zu lesen:

„Stockstadt a. Rh. – Dem „D. T.“ meldet sein M-Korrespondent unterm 30. November: Durch Beschluß des hiesigen Ortsvorstands ist nun auch hier die elektrische Beleuchtung gesichert. Unser Dorf wird ebenso wie Biebesheim, Crumstadt, Erfelden, Goddelau, Leeheim und Wolfskehlen an das große Elektrizitätswerk zwischen Osthofen und Rhein-Dürkheim angeschlossen. Die Leitung erfolgt über die Wormser Rheinbrücke. Heute waren zwei Ingenieure der Elektrizitätsgesellschaft hier und verhandelten über die Straßenbeleuchtung, resp. Anzahl der Lampen.“

Doch die Mainzer gaben nicht auf: Im Dezember 1910 verlegten die Elektrizitätswerke Mainz erste Stromleitungen nach Ginsheim und Bausenheim. Sie standen jetzt aber auch in direkter Konkurrenz zu den Main-Kraftwerken, die im August 1910 von der »Elektrizitäts-Actien-Gesellschaft« vorm. »W. Lahmeyer & Co.« (EAG) gegründet worden waren. Die Mainzer setzten sich gegen die Konkurrenz durch. Noch im Dezember 1910 wurde eine Interessengemeinschaft mit der »Rheinische Schuckert-Gesellschaft für elektrische Industrie AG« (RSG) gegründet.

Die ersten Jahre

Nach langen Verhandlungen wurde am 12. Dezember 1910 schließlich der Gründungsvertrag der »Überlandzentrale Mainz, Nördliches Ried« von Bürgermeister Baurat Kühn für die Stadt Mainz und tags drauf von RSG-Direktor Oskar Bühring unterzeichnet. Dies war die Geburtsstunde der heutigen »Überlandwerk Groß-Gerau GmbH« (ÜWG).

Die damals gegründete Interessengemeinschaft war zunächst noch eine Gesellschaft ohne eigenes Betriebsvermögen, an der jede der beiden Parteien mit 50 Prozent beteiligt war. Ihre Aufgaben waren Aufbau und Betrieb einer Stromversorgung im Kreis Groß-Gerau. Die Stadt Mainz war als potenter Kraftwerksbetreiber zuständig für die Lieferung der elektrischen Energie, die RSG für den Netzaufbau und die Geschäftsführung.

Mainz finanzierte die Hochspannungsleitungen und Transformator-Stationen; die RSG Ortsnetze und Hausanschlüsse. Eine Umschaltstation, die eine Verbindung des Netzes mit dem des Rhein Hessischen Elektrizitätsverbands für Aushilfslieferungen ermöglichen sollte, war gemeinsames Eigentum.

Die Stadt Mainz erhielt „Recht und Pflicht zu alleinigen Stromlieferungen.“ Bereits vorhandene Elektrizitätswerke im Gebiet durften zwar zur Spitzendeckung benutzt, aber nicht mehr ausgebaut werden. Der Vertrag nannte als Versorgungsgebiet 19 Gemeinden im Ried-Gebiet: Astheim, Bausenheim, Berkach, Bischofsheim, Büttelborn, Dornberg, Ginsheim, Groß-Gerau, Hassloch, Klein-Gerau, Königstädten, Mörfelden, Nauheim, Raunheim, Rüsselsheim, Trebur, Walldorf, Wallerstädten und Worfelden.

Die RSG brachte den Anfang 1910 unterzeichneten Konzessionsvertrag mit den sieben Gemeinden Biebesheim, Crumstadt, Erfelden, Goddelau, Leeheim, Stockstadt und Wolfskehlen ein, über die eigentlich die Gasindustrie in der Region Fuß fassen wollte. Außerdem besaß sie einen Kontrakt mit der Stadt Rüsselsheim. Vom Mainzer Partner kamen der Stromlieferungsvertrag mit der Bau- und Möbelschreinerei der Gebrüder Volz in Ginsheim, das „Versorgungsinteresse“ am Gustavsburger Drahtwerk sowie die 5.000 Volt-Leitung zwischen diesen beiden Gemeinden. Großabnehmer wie die Opel-Werke und das Hedderheimer Kupferwerk sollten auch weiterhin Sonderkonditionen erhalten.

An der Spitze der Überlandzentrale standen zunächst der Bauleiter Ingenieur Heddäus und der leitende Kaufmann Pöhlmann. Die Büros waren in einem Gebäude neben dem Pfarrhaus in der Vorderstraße 23 in Stockstadt untergebracht.

Großkunde Opel

Die Opel-Werke bestehen seit 1862. In der Anfangszeit wurden in ihnen fast ausschließlich Nähmaschinen hergestellt und weltweit abgesetzt. Als dieses Geschäft stagnierte, nutzte man die nach einem Großbrand 1911 notwendigen Umbaumaßnahmen und stellte nur noch Fahrräder und Motorwagen her.

Der Strom fließt

1911 wurde zügig mit dem Bau der Übergabestation in Gustavsburg sowie der Fernleitungen, Ortsnetze und Hausinstallationen begonnen. Eine 20 Kilovolt-Leitung führte von Gustavsburg zur Schaltstation Hof Schönau, die als zentraler Einspeisepunkt fungierte. Noch im gleichen Jahr konnten die ersten Gemeinden ans Netz gehen: Ab Weihnachten 1911 erhielten Goddelau und Wolfskehlen Strom aus Mainz, ab Silvester 1911 auch Stockstadt. Die Bevölkerung feierte dieses Ereignis mit einem großen Lichtfest.

Das Überlandwerk legte beim Aufbau des Netzes und bei der Vergabe der anderen Arbeiten von Anfang an Wert darauf, Unternehmen der Region mit der Durchführung zu beauftragen.



Das Büropersonal des Überlandwerks 1920 mit Betriebsdirektor Fritz Seegmüller (vorne rechts)

Dass die Verhandlungen zwischen den Vertragspartnern nicht immer reibungslos verliefen, zeigt ein Bericht der Sitzung des Groß-Gerauer Gemeinderates vom Juli 1911. Da man mit den Änderungswünschen der »Rheinischen Schuckert-Gesellschaft« (RSG) nicht einverstanden war, kam man zu dem Schluss:

„Bevor der Vertrag mit der R.-Sch.-G. endgültig festgelegt sei, soll eine Weiterarbeit der Gesellschaft in der hiesigen Gemarkung untersagt, nötigenfalls mit Gewalt resp. Selbsthilfe die Weiterarbeit verhindert werden.“

[...]

Die Stimmung geht jetzt schon dahin, dass von einer Genehmigung des Vertrags erst dann die Rede sein kann, wenn auch die Gemeinde bei diesem Geschäft einen Anteil am Gewinn erhält.“

Hintergrund war die Bekanntgabe von Details eines Vertrages, den das Unternehmen mit der Firma »M. Lämmermann« abgeschlossen hatte. Lämmermann gestattete (!) der »Rheinischen Schuckert-Gesellschaft« gegen Gewinnbeteiligung die Belieferung von Betrieben und Privathaushalten, die noch nicht an sein Privatnetz angeschlossen waren.

1912 erwarb die »Rheinische Schuckert-Gesellschaft« das private Elektrizitätswerk des Wilhelm

Schlott in Rüsselsheim für 26.751,01 Mark. Im Kaufpreis eingeschlossen waren sämtliche maschinellen Einrichtungen sowie das Gleichstromnetz in Rüsselsheim einschließlich der Hausanschlüsse und Zähler. Wilhelm Schlott trat in die Dienste der Gesellschaft ein und war bis zu seinem plötzlichen Unfalltod 1914 erster Direktor des Überlandwerks.

Im Mai 1912 wurde erstmals Strom ins Riedgebiet geliefert. Bischofsheim wechselte noch im gleichen Jahr von dem von der Firma »Horst« angebotenen Gleichstrom zum Wechselstrom des Überlandwerks. Zu diesem Zeitpunkt war das Hochspannungsnetz auf insgesamt 67 Kilometer ausgebaut. Das genügte, um zwei Millionen Kilowattstunden an einige Tausend Abnehmer zu liefern – fast doppelt so viel wie ursprünglich kalkuliert. Ende des Jahres waren Rüsselsheim und 14 weitere Gemeinden an das Netz angeschlossen, darunter alle Kommunen, mit denen 1910 der Konzessionsvertrag abgeschlossen worden war.

Der rege Zulauf in dieser Zeit war sicherlich auch ein Resultat von Werbekampagnen. 1914 lockte das Städtische Elektrizitätswerk zu Mainz:

„Beleuchte elektrisch – Koche elektrisch – Bügele elektrisch – Heize elektrisch. Unerreichte Bequemlichkeit, Feuersicherheit, Sauberkeit, Gefahrlosigkeit und ständige Betriebsbereitschaft.“



Strom aus dem Mainzer Kraftwerk fließt über die Freileitung nach Hof Schönau.

Zu diesem Zeitpunkt wurden bereits 19 der 30 Gemeinden im Kreisgebiet – davon 17 direkt – vom Überlandwerk mit Strom versorgt. 1915 waren 70 Prozent der 7.000 Haushalte im Versorgungsgebiet angeschlossen. 1921 kam als letzter Ort Hassloch hinzu.

Dieser signifikant hohe Elektrifizierungsgrad der Region lässt sich aus heutiger Sicht hauptsächlich auf zwei Faktoren zurückführen: die teilweise fehlende Gasversorgung und den extrem günstigen Lichtstrompreis. In Mainz und anderen Städten wurden in dieser Zeit die Straßen noch größtenteils durch Gaslampen beleuchtet. Diese Entwicklungsphase übersprangen einige der kleinen hessischen Gemeinden. Sie beleuchteten ihre Wege sofort elektrisch.

Preispolitik

Es war den Verantwortlichen von Anfang an klar, dass sie sich nicht auf den Absatz von Lichtstrom konzentrieren durften, der ohnehin überwiegend nur abends und in den Wintermonaten abgerufen wurde. Kraftstrom musste so lukrativ angeboten werden, dass es für ihn einfach keine Alternative mehr gab: Maschinen liefen täglich viele Stunden, oft auch nachts und garantierten so eine gleichmäßige hohe Abnahme. Allerdings pochten die angesprochenen neuen Unternehmen auf die gleichen günstigen Konditionen, die auch andere Großbetriebe erhielten.

Die Preispolitik der Mainzer Elektrizitätsgesellschaft stand so immer wieder im Mittelpunkt von Verhandlungen und Diskussionen. Hätte man den Begriff „Dumping“ in dieser Zeit gekannt, wäre er mit Sicherheit in einigen hessischen Landtagsdebatten gefallen, die die Energiepolitik zum Inhalt hatten. Es herrschte vielerorts Verärgerung darüber, dass Mainz die Konkurrenz aus dem näher gelegenen Darmstadt unterbieten konnte.

Dieser Umstand muss allerdings primär auf die Kalkulationen der Darmstädter zurückgeführt werden: Die dortigen Verantwortlichen waren offensichtlich eher an schnellen Steuermehreinnahmen interessiert und setzten nicht – wie die Mainzer – auf längerfristige Markt-Strategien. Eine Wettbewerbsbeteiligung mit „Mainzer“ Preisen schien der Konkurrenz wohl einfach zu risikoreich.

In Mainz waren die Planungen jedenfalls aufgegangen: Die dortigen Turbinen waren fast optimal ausgelastet, was sich wiederum positiv auf den relativen Selbstkostenpreis auswirkte. Trotz niedriger Verkaufspreise schrieb man so schwarze Zahlen. Andererseits war die Stadt nun aber auch von ihrem rechtsrheinischen Absatzgebiet und besonders von den dortigen industriellen Großabnehmern, denen man in Sonderverträgen Billigpreise garantiert hatte, abhängig.

Konflikte

Die Stadt Mainz war ebenso wie ihr Partner, die »Rheinische Schuckert-Gesellschaft« (RSG), auch weiter auf Expansion bedacht. Während man im Raum Groß-Gerau gemeinsam plante, standen sich beide auf der anderen Rheinseite, in Rheinhessen, nach wie vor als Konkurrenten gegenüber. Hier trat die RSG als Teilhaber des »Elektrizitätswerks Rheinhessen AG« (EWR) auf; so auch als es um den Anschluss der Rheinanlieger-Gemeinden zwischen Mainz und Bingen ging.

Die Mainzer Unterhändler boten der RSG daher im Ausgleich für einen von ihnen erwünschten Verzicht auf weitere Aktivitäten im Linksrheinischen ihre Unterstützung in anderen hessischen Regionen an; so etwa in Offenbach.

Endgültig gelöst werden konnte der Konflikt aber erst durch einen ausgehandelten „Demarkationsvertrag“, der am 30. Juli 1917 unterzeichnet wurde. Dieser gab den Mainzern das alleinige Recht, in den heutigen Stadtteilen Finthen, Gonsenheim, Hechtsheim und Laubenheim sowie Budenheim, Heidesheim, Groß-Winternheim, Nieder- und Oberingelheim, Sporkenheim und Frei-Weinheim aktiv werden zu können.

Probleme gab es auch durch die in den Kriegsjahren immer wieder aufkommende Forderung von Mainzer Seite, den Strompreis wegen immer höher

steigender Kohlepreise anzuheben. Dies wurde vom Partner unter Hinweis auf die Vertragstexte abgelehnt. Da die RSG aber ihrerseits auch immer neue Forderungen an Mainz stellte, wurde schließlich ein neuer Gesellschaftsvertrag nötig, der in der Folgezeit ausgehandelt und 1917 unterschrieben wurde. Seine wichtigsten Punkte waren die Erweiterung des Versorgungsgebietes – jetzt bis Biebesheim – die Schaffung von Gesellschaftseigentum und eine neue Preispolitik, die durch die Einführung der „Kohlenklausel“ gekennzeichnet war. Der Strompreis durfte jetzt dem steigenden Kohlepreis angepasst werden.

Erster Weltkrieg und Nachkriegsentwicklung

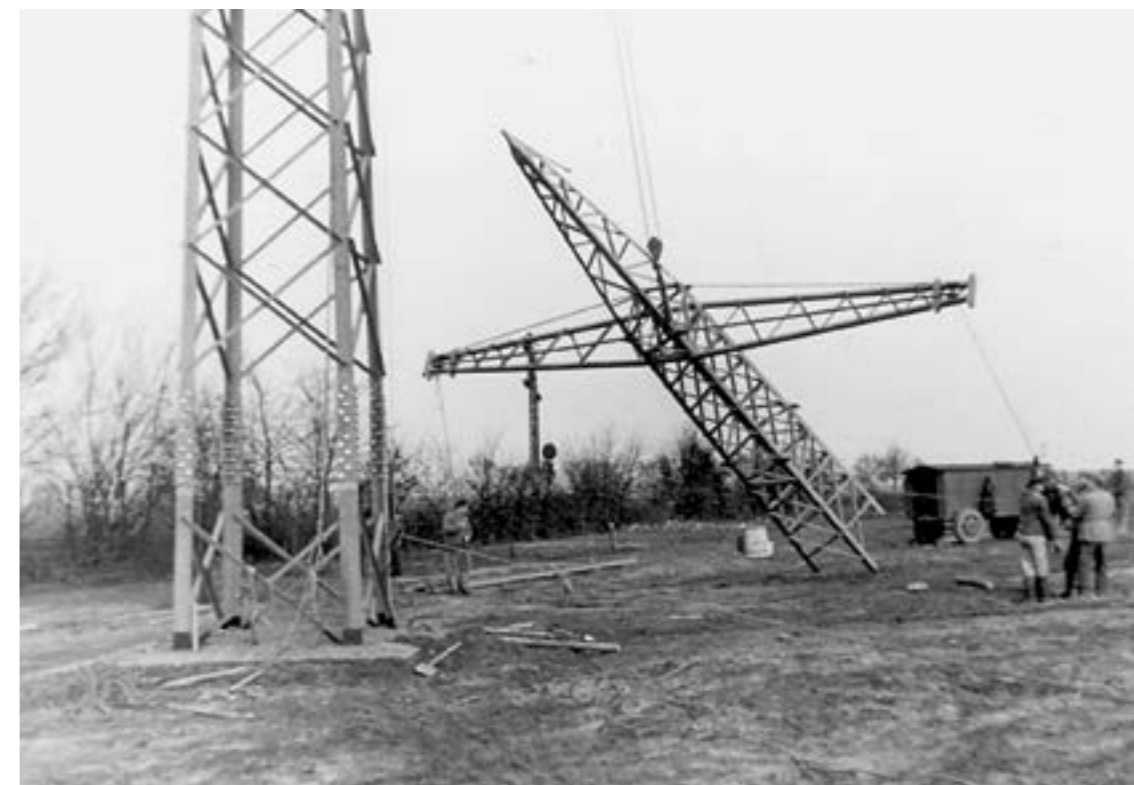
Der Energiemarkt reagierte auf den Ersten Weltkrieg vielschichtig. Der Engpass in der Kohleverversorgung und der Mangel an Petroleum veranlasste etliche Haushalte dazu, zur Elektrizität zu wechseln. Doch das Versorgungsnetz wurde wegen des Kupfermangels nicht im gewünschten Umfang ausgebaut. In den abschließenden Kriegsjahren mussten sogar neu verlegte Kupferleitungen wieder abgebaut und durch weniger effektive Eisenleitungen ersetzt werden.

1916 erhielt das Überlandwerk eine weitere Aufgabe: die Gasversorgung der Region. Trotz aller kriegsbedingter Schwierigkeiten gelang es damals,

1938: An der Straße zwischen Hof Schönau und Rüsselsheim kommt es zur Umarmierung von Freileitungs-Gittermasten von 20 Kilovolt auf Freileitung.



Arbeiten nach einem Mastbruch





Umsetzen des Regeltrafos ins neue Schaltheus
Hof Schönau

eine Leitung von Mainz-Kostheim, das am 1. Januar 1913 eingemeindet worden war, nach Rüsselsheim zu verlegen. An diese wurde zunächst das „kriegswichtige“ Opel-Werk angeschlossen, zehn Jahre später folgte dann die übrige Stadt. Mit dem Bau eines lokalen Gasbehälters wurde 1917 begonnen; er konnte allerdings erst fünf Jahre später in Betrieb genommen werden.

1919 wurde die Gleichstromzentrale von Philipp Lämmermann IV in Groß-Gerau gepachtet. Elektromotoren ersetzen die Dampfmaschine und so wurde das Gleichstromnetz noch zehn Jahre weiter betrieben. Danach verlängerte die Kreisstadt den Vertrag mit dem Überlandwerk jedoch nicht mehr, sondern übernahm ab 1. Januar 1929 die Stromversorgung in Eigenregie. Nachdem klar war, dass das Überlandwerk auch weiter Energielieferant bleiben würde, schrieb die Stadt den Bau eines neuen Ortsnetzes aus. Den Zuschlag erhielt die Firma »Rheinelektro« aus Mannheim.

Rheinelektro

Bereits 1917 war die »Siemens-Schuckertwerke GmbH« als Gesellschafter aus der »Rheinischen Schuckert-Gesellschaft für elektrische Industrie AG« (RSG) ausgeschieden. Ihr Name wurde daraufhin in »Rheinische Elektrizitäts-Aktiengesellschaft« (kurz: Rheinelektro) geändert. Sitz blieb Mannheim.

Auch viele andere privat betriebene Stromerzeugungsanlagen wurden von dem Überlandwerk in der Folgezeit übernommen oder direkt stillgelegt, weil sie der großstädtischen Konkurrenz technisch unterlegen waren.

Nationalsozialismus und Zweiter Weltkrieg

1933 wurden die Städtischen Betriebe als Eigenbetrieb der Stadt Mainz gegründet und übernahmen die Anteile des Elektrizitätswerkes an dem Überlandwerk. Bereits 1926 hatte die »Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk AG« (RWE) Anteile an der »Rheinelektro« erworben, die sie 1936 zu einer Mehrheitsbeteiligung ausbaute.

1937 erwies sich die alte Turm-Schaltstation Hof Schönau endgültig als nicht mehr leistungsfähig genug. In unmittelbarer Nähe wurde daher eine neue Schaltanlage als reine Kabelstation errichtet. Bei Engpässen und Störungsfällen konnte man jetzt auch neben den Leitungen nach Gustavsburg und Darmstadt auf eine dritte Strecke zurückgreifen, die Hof Schönau mit dem »Elektrizitätswerk Rheinhessen« in Worms verband.

Um die „kriegswichtige“ Firma »Opel« ausreichend zu versorgen, errichtete die »Kraftwerke Mainz-Wiesbaden AG« (KMW) 1942 zwischen Bischofsheim und Rüsselsheim eine moderne 20.000 Volt-Station, die an das 100.000 Volt-Netz des »Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerkes

Essen« (RWE) angeschlossen wurde. Eine zusätzliche Querverbindung von Rüsselsheim nach Hof Schönau sorgte für zusätzliche Netzsicherheit. Bei diesen Kabelverlegungsarbeiten wurden mangels deutscher Arbeitskräfte hauptsächlich russische Kriegsgefangene eingesetzt.

In der Nacht vom 25./26. August 1944 zerstörte ein alliierter Fliegerangriff innerhalb von 55 Minuten große Teile des Groß-Gerauer Stadtgebiets. Auch das Verwaltungsgebäude der ÜWG mit Lagern, Werkstätten und Fuhrpark wurde zerstört. Das Freileitungsnetz der Stadt wurde zu etwa 50 Prozent zerstört.

Wiederaufbau

Am Morgen des 25. März 1945 erhielt Fritz Seegmüller, der Direktor des Überlandwerks, vom amerikanischen Kommandanten die Anweisung, die Stromversorgung Groß-Geraus bis zum nächsten

Abend wieder herzustellen.

Innerhalb dieser Frist waren die Hochspannungsleitungen jedoch nicht instand zu setzen, aber auch Strom von Nachbar-Energieversorgern war auf Grund der immer noch andauernden Kampfhandlungen nicht zu beziehen. So wurden die unzerstört gebliebenen Stromerzeugungsanlagen der Groß-Gerauer Konservenfabrik Helvetia für die Stadt Groß-Gerau und die der Firma »Hessenland« in Raunheim für die Städte Rüsselsheim und Raunheim in Anspruch genommen.

Im gleichen Jahr wurde auch mit dem Wiederaufbau des alten Verwaltungsgebäudes begonnen.

Bezirksstelle des Überlandwerks und Verkaufsstelle der Rheinelektro in Rüsselsheim in den 1950er Jahren



Aufschwung und Werbung

Mit der Währungsreform 1948 und der Gründung der Bundesrepublik Deutschland 1949 setzte auch für das Überlandwerk eine neue Zeitrechnung ein. Zwischen April 1949 und März 1950 stieg der Stromabsatz des Unternehmens um 18,6 Prozent und betrug damit 26,9 Millionen Kilowattstunden. Durch den Zustrom von Flüchtlingen, die Zunahme gewerblicher Kleinbetriebe und den vermehrten Stromverbrauch der Privathaushalte wurden die Ortsnetze des Überlandwerks bis an die Grenze der Leistungsfähigkeit beansprucht. Hohe Investitionen in die Modernisierung und Erweiterung der Anlagen folgten und legten die Grundlage für die Erfolgsgeschichte der ÜWG seit der Nachkriegsperiode.

Ab 1950 rührte das Überlandwerk verstärkt die Werbetrommel: In den Wintermonaten fanden in Groß-Gerau und anderen Orten der Region Vorträge und Demonstrationen statt, um die Verbraucher mit dem schnell wachsenden Angebot elektrischer Geräte vertraut zu machen. Besonders beliebt waren auch Kochkurse am Elektroherd.

„Wer wirklich für Fortschritt schwärmt, elektrisch schafft, kocht und wärmt.“

Am 1. Oktober 1956 eröffnete das Überlandwerk Mainz – Betriebsverwaltung Groß-Gerau seinen neuen Ausstellungs- und Beratungsraum. Bereits in den ersten sechs Monaten nach der Eröffnung informierten sich hier über 1.500 Personen. Zusätzlich wurden im gesamten Versorgungsgebiet Haushaltsberatungen sowie Koch- und Backkurse abgehalten. Innerhalb eines Jahres fanden 24 Werbevorträge mit insgesamt 461 Besuchern statt.

Die Zuwachsrate bei den Tarifabnehmern betrug im Geschäftsjahr April 1959 bis März 1960 zwölf Prozent. Insgesamt gab es im Versorgungsgebiet 32.887 Tarifabnehmer. Auch bei den elektrischen Geräten konnte das Überlandwerk für die damalige Zeit große Zuwächse verzeichnen: 881 Elektro-Vollherde, 84 Tischherde, 239 Heißwasserspeicher und acht Futterdämpfer wurden neu angeschlossen.

Übernahmen

Im Rahmen des Aufschwungs wurde von Seiten des Überlandwerks auch versucht, die immer noch vorhandenen letzten kleinen privaten Stromnetze der Region zu übernehmen und in das eigene System zu integrieren. So konnte 1953 ein entsprechender Vertrag mit den Betreibern des Treburer Netzes abgeschlossen werden. Den Abschluss bildete 1956 die Übernahme des Unternehmens der Gebrüder Volz, die für Bauschheim und Ginsheim zuständig waren. Damit gab es im Bereich des Überlandwerks keine „weißen Flecken“ mehr.

Nach den Aufzeichnungen von Direktor Fritz Seegmüller anlässlich des 40-jährigen Unternehmensjubiläums wurden 1954 folgende Gemeinden vom Überlandwerk Mainz versorgt:

Nach dem „A-Vertrag“: Bauschheim, Ginsheim, Groß-Gerau und Trebur.

Nach dem „B-Vertrag“: Astheim, Berkach, Biebesheim, Bischofsheim, Büttelborn, Crumstadt, Dornberg, Dornheim, Erfelden, Geinsheim, Goddelau, Hassloch, Hessenaue, Klein-Gerau, König-

städten, Leeheim, Nauheim, Raunheim, Rüsselsheim, Stockstadt, Wallerstädten, Wolfskehlen und Worfelden.

Die Stromversorgung von Gernsheim und Bürstadt sowie des dazwischen gelegenen Gebietes wurde vom »Elektrizitätswerk Rheinhessen« in Worms übernommen.



▲ Das kaufmännische Personal anlässlich des 40-jährigen Betriebsgeburtstages



◀◀ Stand des Überlandwerks bei der Gewerbeausstellung 1951 in der Groß-Gerauer Turnhalle

◀ Werbeanzeige der »Rheinelektra« in der Gerauer Woche 1927

Ein Ölbohrturm bei Stockstadt



Ölförderung im Ried

In den 1950er Jahren tat sich mittelfristig eine neue Energiequelle auf. Schon rund zwanzig Jahre vorher hatte man in einem Gebiet zwischen Stockstadt, Gernsheim und Crumstadt bei Probebohrungen Erdöl gefunden. Die Förderung wurde aber erst 1952 durch »Elwerath« aufgenommen. Insgesamt gab es 47 Bohrungen. Das Öl wurde aus einer Tiefe von 1.530 bis 1.720 Metern befördert.

Im Hafen von Gernsheim entstand eine spezielle Schiffsbeladestelle, von der aus das Öl zur Raffinerie »Deurag-Nerag« nach Misburg bei Hannover transportiert wurde. In den Hochphasen arbeiteten rund 500 Menschen in dem Erdölfeld, auf dem bis zu 64.000 Tonnen jährlich gefördert werden konnten.

Die Förderpumpen wurden mit Elektromotoren angetrieben. Da die Förderstellen außerhalb der Ortschaften lagen, musste die ÜWG neue Trafostellen errichten. Die mehr als 40 Jahre alte Hoch-

spannungsfreileitung des Überlandwerks, die zwischen Hofgut Schönau und Gernsheim verlief, wurde ebenfalls den neuen Erfordernissen angepasst.

Die zunehmende Zahl der Bohrtürme – in der Hauptzeit gab es 46 Öl- und fast genauso viel Gasbohrstationen – der laufende Zugang von Elektroherden und die Ausweitung der industriellen Betriebe machten eine Verstärkung der bestehenden ÜWG-Hochspannungsanlagen notwendig. Insgesamt stieg 1952/53 die „nutzbare Stromabgabe“ des Überlandwerks um 14 Prozent, von 45 Millionen auf rund 51,3 Millionen Kilowattstunden und lag damit deutlich über dem Bundesdurchschnitt.

Nachdem die Arbeiten 1994 endgültig eingestellt worden waren, lautete die Bilanz: rund eine Million Tonnen geförderttes Erdöl aus dem Ried. An das letzte Bohrloch „Stockstadt 38“ erinnert heute noch ein Industriedenkmal im Europa-Reservat Kühkopf-Knoblochsau.

Expansion

Um sich für diese bevorstehenden Herausforderungen richtig aufzustellen, wurden die Strukturen des Überlandwerks in der Folgezeit geändert:

Zunächst erfolgte im Jahr 1961 die Umwandlung der bisherigen Gesellschaft des bürgerlichen Rechts in eine Offene Handelsgesellschaft unter dem neuen Namen »Überlandwerk Stadt Mainz und Rheinelektra Groß-Gerau OHG«. Vier Jahre später nannte sich die »Rheinische Elektrizitäts-Aktiengesellschaft« (ehem. RSG) in »Rheinelektra Aktiengesellschaft« um und 1971 kam es zur Ausgliederung des Eigenbetriebs »Stadtwerke Mainz« in die »Stadtwerke Mainz AG«.

1972 erfolgte eine neue „Transformation“: Die »Überlandwerk Stadt Mainz und Rheinelektra Groß-Gerau OHG« wurde in die »Überlandwerk Groß-Gerau GmbH« umgewandelt. Anteilseigner waren zu gleichen Teilen die »Stadtwerke Mainz AG« und die »Lahmeyer AG«, Frankfurt (davor: »Rheinelektra Mannheim«). In den nächsten Jahren kam es zu zahlreichen Veränderungen bei dem Teilhaber »Lahmeyer AG«: Zunächst fusionierte er 1987 mit der »Elektrizitäts-AG« (EAG) zur »Lahmeyer AG« für Energiewirtschaft. 1995 gliederte das Überlandwerk seinen technischen Bereich in die »Rheinelektra-Technik GmbH«, Mannheim aus. Diese GmbH war erst im Vorjahr von der RWE gegründet worden, um ihrerseits das operative Geschäft der »Rheinelektra AG« ausgliedern zu können.

1997 wurde das »Konsortium Energieversorgung Opel« (KEO) gegründet, um die Energieversorgung des Opel-Werkes in Rüsselsheim langfristig zu sichern.

Energiewirtschaftsgesetz

Am Anfang des neuen Jahrtausends wurden neue Umstrukturierungsmaßnahmen notwendig: Die im Gesetz über die Elektrizitäts- und Gasversorgung (Energiewirtschaftsgesetz – EnWG) vom 7. Juli 2005 geforderten Trennungen von Stromnetz und Stromlieferung mussten umgesetzt werden. Aus diesem Grund wurde noch im gleichen Jahr der Bereich „Netz“ in die »ÜWG Netz GmbH«, eine 100-prozentige Tochter der »Überlandwerk Groß-Gerau GmbH«, ausgegliedert. Die Vertriebsaktivitäten waren bereits auf die »Überlandwerk Groß-Gerau Logistik GmbH« übergegangen. Diese GmbH wurde nun in »eprimo GmbH« umfirmiert. Doch das Überlandwerk kam nicht zur Ruhe.

Trennung und Neuordnung

Am 22. Dezember 2006 beschlossen die Gesellschafter des Unternehmens – »Stadtwerke Mainz« und »RWE Energy AG« – die gemeinsam gehaltenen Anteile an der »Überlandwerk Groß-Gerau GmbH« aufzuteilen.

Anlass für die Neuordnung der Besitzverhältnisse war der Wunsch der RWE nach der vollständigen Übernahme der »eprimo« als Energiediscounter und als Antwort auf den Energievertrieb „e wie einfach“ der »E.ON«.

Die ÜWG befand sich bezüglich der Stromkonzessionen in einer schwierigen Lage, da es einen Beschluss der Rüsselsheimer Stadtverordneten gab, den auslaufenden Konzessionsvertrag der ÜWG nicht mehr zu verlängern. Die Stadtwerke Rüsselsheim waren zuvor schon als Energiedienstleister tätig. Jetzt nutzten diese die Gelegenheit, um Stromnetz und Straßenbeleuchtung zurückzukaufen und in eigener kommunaler Regie zu bedienen. Der Verkauf wurde nach längeren Verhandlungen 2009 wirksam. Damit verlor die »ÜWG Netz GmbH« ein Drittel ihres Gesamtnetzes.

Zum 30. Juni 2007 wurde die Neuordnung der Unternehmensgruppe ÜWG vollzogen: Die »RWE Energy AG« übernahm alle Anteile an der »eprimo GmbH«, die bisher eine 100-prozentige Tochter der ÜWG war, und außerdem noch die Beteiligung der ÜWG an der »KEO OHG«.

Die »Stadtwerke Mainz AG« erhielt im Gegenzug die Gesellschaftsanteile der »RWE Energy AG« an der »Überlandwerk Groß-Gerau GmbH«, und damit die »ÜWG Netz GmbH« sowie die Beteiligung der ÜWG (25,1 Prozent) an der »Stadtwerke Groß-Gerau Versorgungs GmbH« (GGV). Dadurch wurde die ÜWG am 1. Juli 2007 eine 100-prozentige Tochter der »Stadtwerke Mainz« und befindet sich seitdem in rein kommunaler Hand.

In einem weiteren Schritt wurde die »ÜWG Netz GmbH« im August 2007 in »EnRM Energienetze Rhein Main GmbH« umfirmiert. Zum 1. Januar 2008 wurde sie ebenfalls eine 100-prozentige Tochter der »Stadtwerke Mainz AG«. Im Oktober 2011 wurde die »EnRM-Energienetze Rhein-Main GmbH« in »Stadtwerke Mainz Netze GmbH« umfirmiert. Im April 2017 erfolgte schließlich eine Umfirmierung in »Mainzer Netze GmbH«.



2009 erfolgte die Gründung der »EnergieTechnik Rhein-Main GmbH« (ETech) als Tochtergesellschaft des »Zweckverbands Riedwerke« des Kreises Groß-Gerau und der ÜWG zu gleichen Anteilen zur Realisierung von Wärme- und PV-Projekten. Nach Gründung der »ÜWG Stromnetze GmbH« als 100-prozentige Tochter der ÜWG 2007 erfolgte 2013 die Umwandlung in »ÜWG Stromnetze GmbH und Co. KG«. An dieser ist der »Zweckverband Riedwerke« Kreis Groß-Gerau seitdem mit 74,9 Prozent beteiligt. Durch diese Kooperation ist es für ausgewählte Kommunen nun möglich, Gewinne aus dem Stromnetzbetrieb mit Verlusten aus dem Öffentlichen Personennahverkehr zu verrechnen. Ein sehr lohnendes Modell für die Kommunen.

Straßenbeleuchtung

Die »Überlandwerk Groß-Gerau GmbH« betreibt in den meisten Gemeinden im Kreis Groß-Gerau die Straßenbeleuchtung. Rund 12.700 Lichtpunkte sorgen dafür, dass die Städte und Gemeinden im rechten Licht erstrahlen. Die ÜWG sorgt dabei für die komplette Betriebsführung für die Innen- und Außenbeleuchtung inklusive der Energiebeschaffung. Als Leuchtmittel werden primär umweltfreundliche, energiesparende Natriumdampflampen eingesetzt. Die neuen Lampen verbrauchen rund 30 Prozent weniger Strom bei besserer Ausleuchtung der Straßen und Wege. Der geringere Stromverbrauch wirkt sich positiv auf die Kosten der Gemeinden aus, zusätzlich bewirkt die Umrüstung eine deutliche Reduzierung der Kohlendioxid-Belastung.

1992 war im Rahmen der Gebietsversorgungsverträge der ÜWG eine eigenständige Regelung für die Straßenbeleuchtung der Kommunen abgeschlossen worden, die im Jahr 2011 endete. Seither wurde der vertragslose Zustand mehrfach durch Verlängerungsvereinbarungen überbrückt. Die Kommunen sind hier bestrebt, das Eigentum vor allem der obertägigen Anlagen zu übernehmen. Nach dortiger Rechtsauffassung hat aufgrund der jahrzehntelangen Zahlungen für Ersatz und Baukostenzuschüsse bereits ein umfassender Teil an Eigentumsübergang stattgefunden. Die ÜWG ist dagegen der Auffassung, einschränkungsfrei Eigentümer der Anlagen zu sein.

◀ LED-Beleuchtung in Raunheim

▼ LED-Beleuchtung in Trebur



Neubauprojekt „An der Schwedenschanze“ in Ginsheim-Gustavsburg, für das »ETech« eine innovative Wärmeversorgung entwickelt hat.

ETech – die Erneuerbaren Energien bei der ÜWG

Gegenstand des Unternehmens ist die energetische Nutzung von Abfällen zur Energiegewinnung, die Entwicklung und Umsetzung von Projekten im Bereich der Wärme und Kraft-Wärme-Kopplung, die Entwicklung und Umsetzung von Konzepten und Projekten zur rationellen Nutzung von Primärenergie und zur Erhöhung der Energieeffizienz, der zielgerichtete Ausbau des Anteils erneuerbarer Energien sowie die Deckung des Eigenbedarfs der Gesellschafter mit Energie im Kreis Groß-Gerau und im Rhein-Main-Gebiet. Seit Gründung 2009 hat die »ETech« über fünf Millionen Euro in Erneuerbare-Energien-Anlagen investiert.

Die »ETech« bietet Kommunen, kommunalen Einrichtungen, Firmen, Vereinen und privaten Investoren individuelle Modelle zur Errichtung und zum Betrieb von Energieanlagen an. Die Modelle reichen dabei vom Kauf einer Anlage über Pachtmodelle bis hin zu Beteiligungsmodellen. Die Zahl der Photovoltaik-Anlagen der »ETech« beläuft sich auf rund 30.

Die ÜWG-Geschäftsführung:
Daniela Müller und Jürgen Schmidt



MOBILITÄT



DER MAINZER NAHVERKEHR

Seit seiner Entstehung hat der Mainzer Nahverkehr kontinuierlich an Bedeutung für die Landeshauptstadt Mainz und ihre Bürgerinnen und Bürger gewonnen. Die Einführung des innerstädtischen Verkehrs und die damit verbundene stufenweise Anbindung von Außenbezirken an das Zentrum führten zu einer Ausweitung der Stadt und nahmen immer stärkeren regulierenden Einfluss auf die Wirtschafts-, Siedlungs- und Sozialpolitik. Heute befördert die »Mainzer Verkehrsgesellschaft« jährlich 53 Millionen Menschen – 180.000 pro Tag. Und nach Inbetriebnahme des 9,2 Kilometer langen Mainzelbahn-Streckenastes Ende 2016 werden es bald 54 Millionen sein. 41 Straßenbahnen sind in einem 29 Kilometer langen Straßenbahnstreckennetz umweltfreundlich unterwegs. 150 Busse fahren durch das Stadtgebiet und in die Region. 850 Mietfahräder stehen darüber hinaus an 118 Verleihstationen des MVGmeinRad-Systems als Komplementärangebot des großen Mobilitätsdienstleisters zur Verfügung.

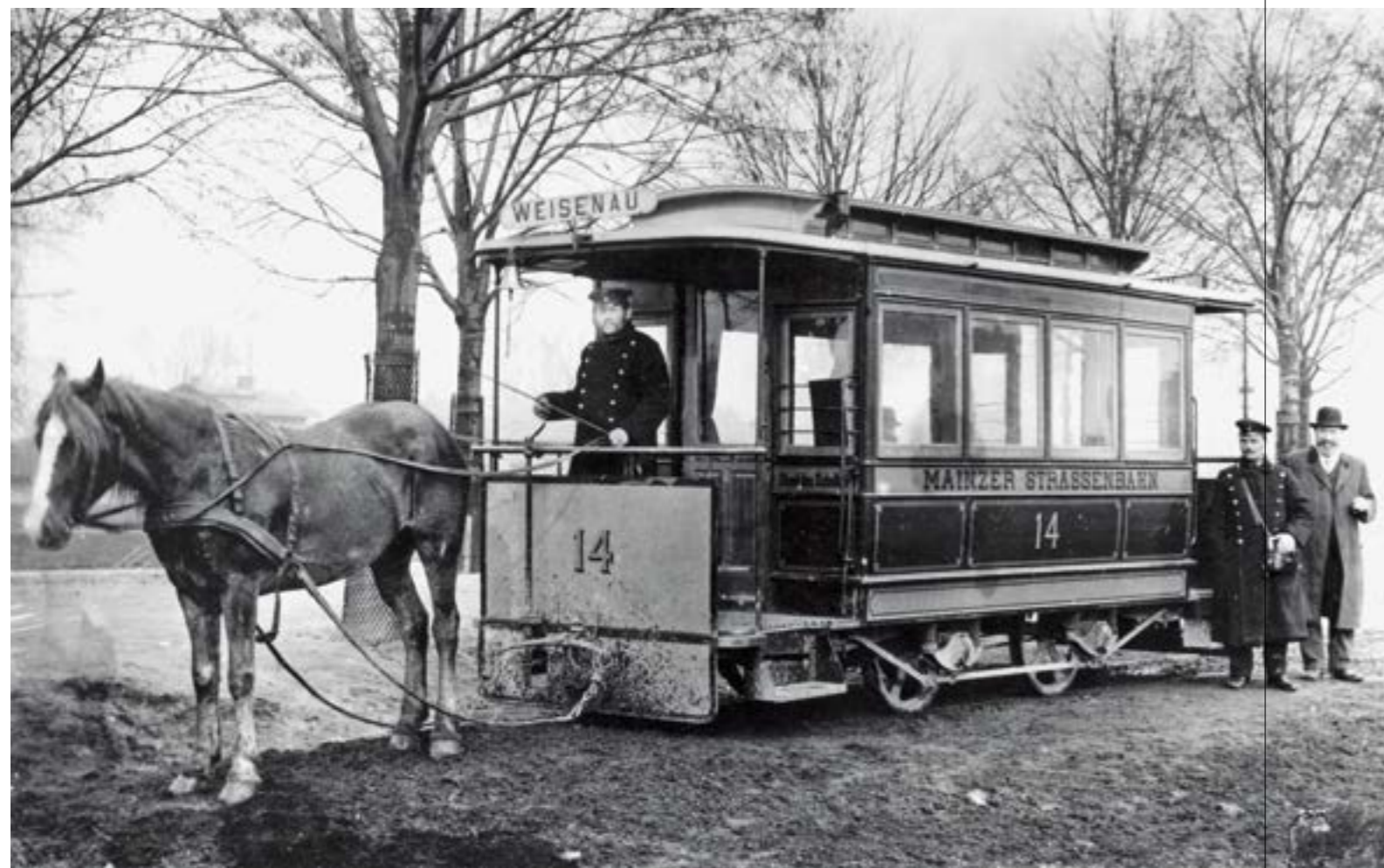
Die Vorgeschichte

Im 19. Jahrhundert wuchs das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung – besonders in den städtischen Ballungsräumen. Man musste zu weiter entfernten Arbeitsplätzen oder wollte am Wochenende dem Großstadttreiben für ein paar Stunden entfliehen. Die Bahnhöfe der neuen Eisenbahnlinien wurden nach und nach an die Peripherie verlegt – so auch in Mainz. Das brachte den Wunsch nach einem organisierten und zuverlässigen Pendelverkehr zwischen Stadtrand und Innenstadt mit sich.

Pläne einer Pferdebahn

1874 sorgte der erste Pferdeomnibus in Mainz für Aufsehen. Er brachte die Mainzer aus der Stadt und durch die Festungsanlagen ins Gartenfeld. Davon profitierten auch die zahlreichen kleinen Gartenlokale. Allerdings wurde das Mainzer Projekt schnell wieder eingestellt. Anders in Wiesbaden: Rechts des Rheins gab es 1875 bereits eine erste Pferdebahn. In Wiesbaden benutzten die Fahrzeuge also nicht mehr beliebig den allgemeinen Fahrweg, sondern eine meistens in den Weg integrierte Gleistrasse.

Der Pferdebahnwagen Nummer 14 an der Endstelle Schlachthof mit Ziel Weisenau



► Wagen Nummer 13 aus dem Jahr 1902 in Weisenau

▼ Eine Ansichtskarte mit dem Mainzer Bahnhofplatz um 1890



Kurze Zeit später gab es in Mainz noch einmal zwei „ÖPNV-Linien“: Sie verbanden während des Schützenfestes im Sommer 1876 die Innenstadt mit dem Festgelände im Stadtpark beziehungsweise mit dem Restaurant »Raimundgarten« im Gartenfeld. Die Fahrzeuge wurden von der »Frankfurter Omnibus-Gesellschaft« betrieben.

Obwohl diese Fortbewegungsart auf großes Interesse in der Öffentlichkeit stieß, stoppte die Verwaltung im gleichen Jahr alle weiteren Pläne. Stadtbaumeister Eduard Kreyßig lehnte eine Pferdebahn ab. Doch die Befürworter gaben nicht auf. In der Folgezeit arbeitete die Verwaltung an Plänen für den möglichen Bau einer Pferdebahn – die Presse bezog eindeutig Stellung. So war im »Mainzer Anzeiger« vom 5. November 1880 zu lesen:

„Der Herr Bürgermeister will die Pferdebahn, aber der Herr Stadtbaumeister will sie nicht; darum werden die guten Mainzer noch recht lange zu warten haben, bis sie sich der Wohlthat dieses so bequemen und billigen Beförderungsmittels erfreuen dürfen ...“

Im folgenden Jahr verbesserte sich die Situation: Durch die Aufnahme des Postbetriebs 1881 wurde Bretzenheim mit dem Schillerplatz durch täglich vier Fahrtenpaare und Hechtsheim mit dem Graben durch täglich zwei Fahrtenpaare verbunden. Es dauerte ein weiteres Jahr, bis sich die Befürworter

der Pferdebahn in der Verwaltung durchsetzen. Im Juni 1882 wurde das Pflichtenheft „Vereinbarungen und Anordnungen wegen Anlagen von Straßenbahnen in der Stadt Mainz“ veröffentlicht. In dieser Ausschreibung waren unter anderem vier Linien in Normalspur – 1,435 Meter – und eine Konzessionsdauer von 35 Jahren vorgesehen. Die bis zum 1. Juli eingegangenen Angebote stellten die Verwaltung jedoch nicht zufrieden. Das Projekt wurde erneut ausgeschrieben – dieses Mal für eine meterspurige Bahn.

Am 8. Mai 1883 teilte die Stadtverordnetenversammlung ihre Entscheidung mit: Die Berliner Firma Marcks und Balke, die bereits mit dem Bau der Bahnen in Erfurt und Kassel Erfahrungen gesammelt hatte, erhielt die Konzession zum Betrieb einer Pferdebahn.

Start des ÖPNV 1883 – Vom Neutor zur Station Gartenfeld

Unmittelbar nach der Vertragsunterzeichnung wurde mit dem Bau der ersten Linie begonnen. Sie führte vom Neutor zur Station Gartenfeld. Allerdings verlief sie nicht wie ursprünglich geplant über Holz- und Rheinstraße, sondern durch die Augustinerstraße. Dort herrschten zwar beengte Verhältnisse, doch dieser Weg bedeutete eine erhebliche Verkürzung. Die restliche Strecke führte über Münsterplatz, Große Bleiche, Neubrunnenstraße,



▲ Lokomotiven und Feldeisenbahner im „Maschinenamt Kirchhöfe“ 1914, als die Dampfbahn ausschließlich militärischen Zwecken diente.

◀ Lokomotive 100 passiert das Binger Tor Richtung Hechtsheim.

▼ Ein Zug im „Bahnhof“ Hechtsheim



Boulevard – die heutige Kaiserstraße – und Rhein-
allee zum Gartenfeld. Hier gab es Anschlussmög-
lichkeiten an die Hessische Ludwigsbahn. Die Gleis-
bauarbeiten gingen äußerst zügig voran. Parallel
dazu entstanden in der Rheinallee 35 das Depot
und die Pferdeställe. Es dauerte keine fünf Mona-
te vom Stadtratsbeschluss bis zur Einweihung der
ersten Strecke.

Feierliche Eröffnung war am 26. September
1883. Die Wagen wurden ausnahmsweise von zwei
Pferden gezogen – im normalen Betrieb genügte
meistens ein Zugtier. Am 27. September 1883 star-
tete der Linienbetrieb.

Die Dampfbahn ist da

Das Unternehmen »Mainzer Straßenbahnen«
wurde am 20. März 1884 in die »Mainzer Straßen-
bahn AG« umgewandelt. Während auf technischer
Seite fast alles optimal lief, wurden die wirtschaftli-
chen Schwierigkeiten der Pferdebahn schnell groß.
Gewaltige Verluste im Bereich der anderen Bahnen
in Kassel und Erfurt führten schließlich dazu, dass
Marcks und Balke alle Rechte und Anteile an den
Kasseler Hauptgläubiger Sigmund Aschrott über-
tragen mussten.

Nur wenige Jahre später wurde in Mainz ein Kon-
sortium vorgestellt, das die Vororte Hechtsheim,
Bretzenheim, Gonsenheim und Finthen durch ein
Dampfbahnnetz mit Mainz verbinden wollte. Ein
von allen Seiten gewünschtes Projekt, das aber zu-
nächst daran scheiterte, dass der Vertrag mit dem
Pferdebahnbetreiber die Erteilung zusätzlicher
Konzessionen grundsätzlich ausschloss.

Verhandlungen wurden erst möglich, als Sig-
mund Aschrott seine Anteile an ein Eisenbahn-
konsortium abgetreten hatte. Dieses Konsorti-
um bestand aus der 1853 von Gustav Mevissen
und Abraham Oppenheim mit Sitz in Darmstadt

gegründeten »Bank für Handel und Industrie«
sowie der Berliner »Centralverwaltung für Secun-
dairbahnen Herrmann Bachstein« (CV). Bachstein
war Eisenbahnpionier und gilt als Initiator vieler
Eisenbahnstrecken in Deutschland.

Am 11. Mai 1889 kam es zu einem Vertragsab-
schluss. Die Konzession wurde 1890 auf 50 Jahre
erteilt. Am 12. August 1891 begann die Mainzer
Dampfbahnzeit.

Die ersten Mainzer Dampfbahnstrecken (1891):

- Mainz – Gonsenheim – Finthen
(Eröffnung: 12. August 1891)
- Mainz – Zahlbach – Bretzenheim – Hechts-
heim (Eröffnung: 17. August 1891)
- Bis zum Binger Tor gab es eine gemeinsame
Linienführung innerhalb der Stadt – Rhein-
straße (zwischen Holzturm und Fischtor) –
Große Bleiche – Münsterplatz – Binger Tor),
anschließend gabelte sich die Strecke.

Zu den Streckenerweiterungen der Pferdebahn
zählten in der Folgezeit unter anderem die Lini-
en nach Weisenau und zum neuen Schlacht- und
Vieh Hof im Gartenfeld. Dampf- und Pferdebahn
hatten eine gemeinsame Verwaltung, die »Be-
triebsverwaltung der Mainzer Vorort- und Stra-
ßenbahnen«. 1895 strukturierte das Konsortium
seinen Besitz um und gründete unter anderem das
Tochterunternehmen »Süddeutsche Eisenbahn-
Gesellschaft AG« (SEG).

1904 – Die „Elektrische“ kommt

Der Verwaltungssitz der neuen »Süddeutschen
Eisenbahn-Gesellschaft AG« war Darmstadt und
die Entfernung war wohl ein Grund, dass die Prob-
leme zwischen Mainz und SEG wuchsen. Hier zahlte



Triebwagen 35 im Jahr 1905 in Weisenau

sich jetzt die Weitsicht der Stadtverwaltung aus. Sie hatte in den Vertragstext eine Klausel aufnehmen lassen, die eine Übernahme der Bahnen durch Mainz ab 1904 möglich machte.

Bereits am 22. November 1899 fasste der Stadtrat einen entsprechenden Beschluss. Er sah außerdem eine Erweiterung des Streckennetzes und eine Elektrifizierung vor. Fast vier Jahre dauerte es, bis sich beide Seiten über den Kaufpreis einig waren. Am 29. Juli 1903 unterzeichneten Oberbürgermeister Dr. Gaßner und Direktor Rötelnmann den Vertrag. Der Stadtrat stimmte noch am gleichen Tag zu. Der Kauf stieß aber nicht überall auf Zustimmung. Die Stadt habe, so hörte und las man, 1,4 Millionen Mark für ein „abgewirtschaftetes Unternehmen“ bezahlt und müsste dieses jetzt noch mit hohen Kosten elektrifizieren.

Der 1. April 1904 war als Übernahmetag vorgesehen. Trotz vieler Provisorien und Rechtsstreitigkeiten wurde der Zeitplan eingehalten. Neun Monate später, am 31. Dezember 1904, fuhr die Pferdebahn zum letzten Mal in Mainz – anschließend ging es elektrisch, aber auch noch mit Dampfbetrieb weiter.

Zunächst wurde die Linie Neubrunnenplatz – Boppstraße – Kaiser-Wilhelm-Ring – Bismarckplatz – Mombach angelegt. Nach ihrer Fertigstellung startete die erste elektrische Mainzer Straßenbahn am 15. Juli 1904. Über 100 geladene Gäste nahmen an der Eröffnungsfeier teil. „Endlich ist das große Ereignis eingetreten; wir haben die Mainzer elektrische Straßenbahn!“, schrieb am nächsten Tag der »Mainzer Anzeiger«.

Noch im gleichen Jahr baute die SEG auf der anderen Rheinseite – hier war sie noch selbst Eigentümer – das Netz weiter aus. Zwei Strecken führten dabei über den Fluss zum Mainzer Brückenplatz: Die Linie 6 von Wiesbaden und die Linie 9 von Schierstein.

Zu den zahlreichen Ergänzungsstrecken, die in den folgenden Jahren gebaut wurden, zählte auch die Verlängerung nach Gonsenheim-Lennebergwald. Mit dieser Linienführung entsprach man dem Wunsch der Mainzer Bevölkerung. Denn so kamen Spaziergänger und Wanderer direkt bis an den Rand des Gonsheimer Waldes. Gewinner der neuen Linienführung war auch die Gemeinde Gonsenheim. Sie konnte beim Verkauf anliegender Waldgrundstücke zu Bauzwecken nun den zehnfachen Preis verlangen.

Erster Weltkrieg und Nachkriegsprobleme

1914 wurde das Städtische Krankenhaus – die heutige Universitätsklinik – fertiggestellt. Ursprünglich war geplant, auch dorthin eine Straßenbahnlinie zu führen. Durch den Ausbruch des

Ersten Weltkrieges und damit bald aufkommender Materialschwierigkeiten, erfüllte sich dieser Wunsch zunächst noch nicht. Um trotzdem eine Verkehrsverbindung zu haben, entliehen die Städtischen Verkehrsbetriebe kurzfristig von der Firma Adam Opel AG einen mit Benzinmotor angetriebenen Omnibus und eröffneten die provisorische Verbindung am 13. September 1914. Es war geplant, dieses Angebot auszubauen. Deshalb erhielt Opel den Auftrag zur Auslieferung zweier weiterer Omnibusse. Sie wurden allerdings nicht mehr an die Stadt Mainz geliefert, da die Militärbehörde sie nach ihrer Fertigstellung direkt in der Fabrik beschlagnahmte.

Da etwa die Hälfte der Verkehrsbetriebe-Beschäftigten zum Militär eingezogen wurde, musste der Beförderungstakt mangels Fahrer herabgesetzt werden. Im August 1915 nahmen die ersten Schaffnerinnen in Mainz ihren Dienst auf. Gleichzeitig wurden auch weibliche Hilfskräfte in den Wagenhallen und in den Werkstätten angelehrt.

▼ Fahrkarte aus dem Jahr 1910

▼ Eine Schaffnerin mit Kollegen um 1916



Stolze Handwerker 1913
vor einem Rundbahnwagen



Eine Straßenbahn fährt um 1910 an der Weisenauer Kaserne vorbei.

Auch die SEG hatte Elektrifizierungspläne, für ihre in Mainz nicht unumstrittenen Dampfbahnen.

Das entsprechende Vertragswerk mit der Stadt entstand allerdings nur langsam, weil beide Seiten immer neue Forderungen stellten. Erst nach über zehn Jahren, am 3. November 1915, akzeptierten die Stadtverordneten den Vertrag. Er enthielt drei Hauptpunkte:

- Die Stadt übernimmt drei Monate nach Kriegsende – das zum damaligen Zeitpunkt noch nicht abzusehen war – die Dampfbahnen von der SEG und führt die Elektrifizierung selbst durch.
- Die SEG darf sofort ihre Wiesbadener Straßenbahn-Linien 6 und 9 vom Brückenkopf über die Kaiserstraße bis zum Mainzer Hauptbahnhof verlängern.

- Die Stadt Mainz darf die Gleise der Dampfbahnen in der Großen Bleiche und weiter bis zum Hauptfriedhof mitbenutzen und elektrifizieren.

Nach dem Ersten Weltkrieg übernahm die Stadt am 28. September 1919 nun vertragsgemäß ein weiteres, völlig desolates Unternehmen. Die nun auch langsam einsetzende Geldentwertung machte immer neue Fahrpreiserhöhungen nötig, die einen weiteren Fahrgastrückgang und steigende Defizite im Haushalt bewirkten. Es kam zu Stilllegungen und Streitereien mit den betroffenen Gemeinden, die an einer Elektrifizierung zwar sehr interessiert waren, sich aber nicht an anfallenden Kosten beteiligen wollten. So wurden die Umstellungsarbeiten erst 1923 abgeschlossen – die letzte Dampfbahn fuhr am 9. Juni 1923 durch Mainz.

1922 startete der elektrische Betrieb auf der Strecke Gonsenheim – Finthen. Da durch die Umstellung

des Dampfbahnbetriebs auf elektrischen Straßenbahnbetrieb „rollendes Material“ frei wurde, musste man auf Anforderung der französischen Besatzungsbehörde auf der noch vorhandenen ehemaligen Armierungsbahn zwischen Finthen und Wackenheim einen Personenverkehr für Militär- und Zivilpersonen einrichten. Dieser temporäre reichseigene Dampfbahnbetrieb wurde am 15. Februar 1922 eröffnet und im Jahre 1924 wieder eingestellt.

Anfang 1923 folgte die Strecke Münsterplatz – Bretzenheim. Mitte 1923 kam dann der elektrische Betrieb auf der Strecke Schillerplatz – Hechtsheim zu Stande. Das städtische Krankenhaus wurde schließlich 1924 mit der Straßenbahn erreicht. 1927 wurde die rechtsrheinische Straßenbahnlinie von Kastel nach Kostheim/Siedlung erweitert. Damit hatte das Straßenbahnnetz – auf der Basis der zeitgenössischen Zahlen – eine Streckenlänge von 39 Kilometern und damit seine größte Ausdehnung. In diesem Netz wurden jährlich über 16 Millionen Fahrgäste befördert.

Erste Omnibuslinie

Der Fortschritt im Kraftfahrzeugbau begünstigte in dieser Zeit auch eine Motorisierung und damit die Weiterentwicklung des schienenfreien Verkehrs. 1926 waren fünf Omnibusse bestellt worden. Nach deren Lieferung im folgenden Jahr eröffnete am 1. März 1927 die 23 Kilometer lange Omnibuslinie

Mainz – Essenheim – Elsheim – Stackeden. Die erste innerstädtische Omnibuslinie folgte am 17. Juni 1927. Sie verband zunächst den Münsterplatz mit dem Städtischen Krankenhaus. Es stellte sich heraus, dass sie sehr gut angenommen wurde. Außerdem war schnell klar, dass sich Omnibusse gut als Straßenbahnersatz verwenden ließen.

Die 1930er Jahre

Der Straßenbahnbetrieb erreichte Anfang der 1930er Jahre seinen Höhepunkt. Im März 1930 gab es den größten Fahrzeugbestand mit 78 Trieb- und 61 Beiwagen. Wegen der Wirtschaftskrise konnten keine weiteren Ausbauten mehr vorgenommen werden.

Wurden neue Linien benötigt, kamen die Omnibusse zum Einsatz. So auf den Strecken:

- Fischtor – Rheinstraße – Steig – Ritterstraße – Rosengarten (ab 6. Mai 1929; später Weiterführung bis in die Ketteler-Siedlung)
- Mainz-Kastel – Kostheim – Gustavsburg – Bischofsheim – Ginsheim (ab 15. Februar 1930; an Markttagen und an Sonntagen später bis Bauschheim) – Hindenburgplatz – Hindenburgstraße – Goethestraße – Nahestraße – Rheinallee – Gaßnerallee – Ingelheimer Aue (ab 1. Januar 1933)

Einer der ersten Omnibusse Baujahr 1927





Schaffnerinnen und Schaffner in Zeiten des Nationalsozialismus

Schließlich übernahmen die Städtischen Betriebe zum 1. Januar 1939 noch die von der Privatfirma »Vlasdeck« betriebene Kraftomnibuslinie Eisenbahndirektion Kaiserstraße – Bingerstraße – Saarstraße – Gonsenheim. Sie wurde zu Beginn des Zweiten Weltkriegs allerdings schon wieder eingestellt.

Exkurs: Omnibus-Antriebsarten

Den Anfang der Mainzer Busflotte machten in den Jahren 1927/28 sechs mit Benzinmotoren ausgerüstete Omnibusse. In den 1930er Jahren gab es bei schweren Fahrzeugen insgesamt eine Abkehr von Benzinmotoren und eine Wendung hin zu Dieselmotoren. Ab 1934 wurden in der Regel Busse mit Dieselmotoren angeschafft. Im Zweiten Weltkrieg setzten Schwierigkeiten bei der Treibstoffbeschaffung ein. Darauf reagierten die Verkehrsbetriebe mit einer Umstellung der ersten Busse von Benzin auf Flüssiggas. Das Gas wurde in Stahlflaschen mitgeführt. Als dann auch Flüssiggas knapp wurde, folgte eine Umstellung auf unverdichtetes Stadtgas, das auch auf den Namen Niederdruckgas hörte – es war das gleiche, das in Haushalten zum Kochen verwendet wurde. Gastankstellen fanden sich schnell im Stadtgebiet. Problematisch war, dass eine Gasfüllung in der Regel nur für rund zwölf Kilometer Strecke reichte. Über die Hälfte der ab 1940 in Betrieb befindlichen Mainzer Busse waren

mit Stadtgas unterwegs. Neubeschaffungen in den 1950er Jahren waren dann wieder mit Dieselmotoren bestückt. 1993 startete der erste deutsche Erdgas-Bus im Linienbetrieb in Mainz. Seit 2012 ist ein Hybrid-Bus bei der MVG im Einsatz. Er kann zwischen Elektro- und Dieselantrieb wechseln.

Im Zweiten Weltkrieg

Auch im Zweiten Weltkrieg wurde der städtische Nahverkehr den „kriegswichtigen“ Zielen wieder nachgestellt. Der Personalmangel machte sich schnell bemerkbar, hinzu kamen die Probleme in der Gas- und Treibstoffversorgung. Die Mängel im Material- und Rohstoffbereich machten es immer schwieriger, die Verkehrsanlagen und den Fahrzeugpark noch betriebsbereit zu halten.

Zum 1. April 1943 zog sich die SEG völlig zurück. Strecken und Fahrzeuge wurden durch die Stadtwerke in Mainz und Wiesbaden übernommen. Gleichzeitig begann der Gemeinschaftsverkehr auf den Linien 6 und 9.

Die schweren Bombenangriffe, denen die Stadt Mainz im Verlauf des Krieges ausgesetzt war, trafen auch den Verkehrsbetrieb mit aller Gewalt. Am schwersten wirkte sich der Bombenangriff vom 18. Dezember 1944 auf den ÖPNV aus. Die Wagenhalle A wurde total zerstört; ebenso die Autohalle und das Verwaltungsgebäude in der Rheinallee. Die



Triebwagen 48 fährt durch die Augustinerstraße



▲ Omnibusfahrt durch die noch arg vom Krieg in Mitleidenschaft gezogene Mainzer Innenstadt

◀ Ein Obus 1963 an der Ecke Schlosstor / Große Bleiche

die Notbrücke konnte keine Gleisverbindung hergestellt werden. Stattdessen gab es ab dem 24. Februar 1946 eine Omnibusverbindung Hauptbahnhof – Kaiserstraße – Notbrücke – Wiesbadener Straße, Kastel – Kostheim. Am Ende des Jahres konnte in der Stadt auch eine erste Obus-Linie in Betrieb genommen werden: Münsterplatz – Städt. Krankenhaus – Philippschanze – Goldgrube – Vincenz-Krankenhaus – Rosengarten – Ritterstraße. 1948 begann dann der Wiederaufbau der Straßenbrücke. Die Wiederherstellung der Gleisanlagen zwischen Mainz und Kastel erfolgte ab Ende 1949 in Mittellage – so wie dies zuvor auch der Fall gewesen war. 1949 nahmen weitere Buslinien ihre Dienste auf. Eine vom Münsterplatz über die Saarstraße nach Finthen und Drais. Eine andere verkehrte zwischen Weisenau und Laubenheim. Zusammen machte das bis zum Herbst 1950 sechs Buslinien.

Der Wagenpark der Verkehrsbetriebe von 1945 bis 1949 sah wie folgt aus:

- 1945: 13 Straßenbahntriebwagen, 1 Omnibus
- 1946: 20 Straßenbahntriebwagen, 4 Omnibusse, 2 Obusse
- 1947: 24 Straßenbahntriebwagen, 5 Omnibusse, 2 Obusse
- 1948: 32 Straßenbahntriebwagen, 8 Omnibusse, 3 Obusse
- 1949: 33 Straßenbahntriebwagen, 14 Omnibusse, 4 Obusse

Obusse

Obusse, genauer: Oberleitungsbusse (auch: Trolleybus), waren eine „Kreuzung“ von Omnibus und Straßenbahn. Sie waren wie ein Omnibus gebaut, benötigten keine Gleise und wurden durch zwei Elektromotoren angetrieben. Den Betriebsstrom bezogen sie über zwei Stangenstromabnehmer von der zweipoligen Gleichstrom-Fahrleitung. Diese Abnehmer wurden durch ein Federsystem so fest an die Stromleitung gedrückt, dass der Obus immer eine Welle auf der Leitung vor sich her schob. Die gewitzten Mainzer hatten dieses Prinzip schon bald durchschaut und konnten auf Grund der Wellenbewegung auch ohne Fahrplan voraussagen, ob und wann ein Bus zu erwarten war.

Da die Oberleitung der Obusse erst am Münsterplatz begann, mussten die Fahrzeuge anfangs täglich vor Betriebsanfang vom Depot zu ihrem Startplatz geschleppt und abends wieder zurückgebracht werden. Am 1. Mai 1947 startete dann auch die zweite Obus-Linie (Straßenbahnamt – Kaisertor – Schlosstor – Große Bleiche – Münsterplatz – Ritterstraße. Damit entfiel der zeitaufwändige „Schleppdienst“.

Wagenhalle B und die Werkstätten wurden schwer beschädigt. Von den im Straßenbahndepot abgestellten Straßenbahnwagen wurde ein großer Teil total zerstört. Infolge der zahlreichen Angriffe war am Ende des Krieges kein einziges Fahrzeug mehr einsatzbereit. Die Brücken waren teilweise zerstört und die Gleisstrecken und Oberleitungen in Mainz und Wiesbaden waren ebenfalls nicht mehr einsatzbereit.

Wiederaufbau bei den Verkehrsbetrieben

Da die Straßenbrücke zwischen Mainz und Kastel zerstört war, musste der Straßenbahnbetrieb nach Ende des Zweiten Weltkriegs auf den beiden Rheinseiten zunächst getrennt betrieben werden. Über



▲ Obusse im Depot 1964



▼ Wiedereröffnung der Rheinbrücke am 16. April 1950

In den Folgejahren fuhren Obusse auf zwei neuen Strecken:

- Linie 21: Ritterstraße – Vincenz-Krankenhaus – Städt. Krankenhaus – Münsterplatz – Große Bleiche – Rheinallee – Straßenbahndepot
- Linie 22: Ritterstraße – Vincenz-Krankenhaus – Städt. Krankenhaus – Münsterplatz – Saarstraße – Universität – An der Allee – Gonsenheim-Rathaus – Kapellenstraße – Wendeschleife Lennebergplatz

1955 hatte das Obus-Netz in Mainz seine größte Ausdehnung: 14,6 Kilometer. Der Obus kam jedoch über die Rolle des „Anhängsels“ nie hinaus. 1963 wurden Teile des Netzes still gelegt, da umfangreiche Straßenbauarbeiten zu zahlreichen Provisorien im leitungsabhängigen System geführt hätten. Betriebswirtschaftliche Überlegungen führten zu dem Ergebnis, dass drei Fahrzeugsysteme auf Dauer zu kostspielig waren. Am 12. Februar 1967 verkehrte zum letzten Mal ein Oberleitungsbus in Mainz.

Straßenbahn – Auf und Abbau

Mit der Wiedereröffnung der Rheinbrücke am 16. April 1950 waren die linksrheinischen und rechtsrheinischen Straßenbahnnetze erneut miteinander verbunden. Gast der Wiedereröffnung war Bundespräsident Theodor Heuss. Seit 1968 trägt die Brücke dessen Namen.

Das Straßenbahn-Liniennetz sah nun wie folgt aus:

- Linie 1: Ingelheimer Aue – Straßenbahnamt – Bismarckplatz – Hauptbahnhof – Höfchen – Weisenau
- Linie 2: Universität – Hauptbahnhof – Höfchen – Fischtor – Bahnhof Kastel
- Linie 3: Höfchen – Steig
- Linie 5: Straßenbahnamt – Kaisertor – Hauptbahnhof – Hechtsheim
- Linie 6: Hauptbahnhof – Kaisertor – Brückenkopf – Gabelung – Wiesbaden / Hauptpost
- Linie 7: Mombach – Hauptbahnhof – Höfchen – Brückenkopf – Kastel / Bahnhof – Kostheim

- Linie 8: Bretzenheim – Hauptbahnhof – Höfchen – Brückenkopf – Kastel / Bahnhof – Kostheim-Siedlung
- Linie 9: Hauptbahnhof – Kaisertor – Brückenkopf – Gabelung – Amöneburg – Biebrich-Schierstein
- Linie 10: Finthen – Gonsenheim – Bismarckplatz – Hauptbahnhof

Allerdings war schnell klar, dass die Straßenbahnstrecken in dieser Ausdehnung nicht lange Bestand haben würden. Bereits 1951 verständigten sich Mainz und Wiesbaden darauf, die Linie 6 auf Omnibusbetrieb umzustellen. Auch die Linie 9 sollte entsprechend umgestellt werden. Am 30. April 1955 verkehrten letztmals Straßenbahnen auf beiden Linien. Später folgte die Außerbetriebnahme der Universitätslinie, dann 1958 die zur Kostheimer Siedlung fahrenden Bahnen und schließlich 1963 die Linien nach Mombach, Weisenau sowie mehrere Teilstücke in der Innenstadt. Ein Abschied nach Plan, denn: Ein für die »IHK Rheinhessen« 1958 angefertigtes Gutachten des ehemaligen Hagener Betriebsdirektors Osterloh war zu dem Schluss gekommen, dass man „aus wirtschaftlichen und verkehrsbetrieblichen Gründen die Verkehrs-Bedienung in absehbarer Zeit auf den Omnibus abstellen sollte.“ Die „Gesundschumpfung“ des

Straßenbahnnetzes endete schließlich am 31. Oktober 1965 mit der Aufgabe der Strecke zwischen dem Liebfrauenplatz und dem Straßenbahnamt. Jetzt gab es nur noch drei Linien:

- Die Linie 8: Bretzenheim – Hauptbahnhof – Bismarckplatz – Straßenbahnamt – Ingelheimer Aue
- Die Linie 10: Gonsenheim – Bismarckplatz – Hauptbahnhof – Schillerplatz
- Die Linie 11: Finthen – Gonsenheim – Bismarckplatz – Hauptbahnhof – Hechtsheim

Die Größe des Straßenbahnnetzes betrug nun nur noch 18,6 Kilometer.

Siegeszug der Omnibusse

In den 1950er Jahren startete der Siegeszug der Omnibus-Linien in Mainz. Es kam zu neuen Linien zum Jugendwerk, nach Bretzenheim, Mombach, von der Neustadt zum Schillerplatz, nach Finthen, Zornheim, Gonsenheim, Marienborn, zum Lerchenberg, nach Wackernheim und, und, und. Einsatzzahlen der Busse: ab 1950: 15; 1960: 49 (37 Einzelbusse, 12 Gelenkbusse); 1970: 92 (48 Einzelbusse, 44 Gelenkbusse); 1980: 148 (45 Einzelbusse, 103 Gelenkbusse. Anmerkung am Rand: Die ersten Busfahrerinnen traten ihren Dienst allerdings erst im November 1986 an.



▲ Den Konkurrenzkampf zwischen Straßenbahnen und Bussen entschied die Busse für sich.

► Anlässlich der Olympischen Spiele 1972 in München entsandten die Mainzer einen Bus zu Werbezwecken in die bayerische Metropole.



Straßenbahnarbeiten in Bretzenheim



Blick in die Buswerkstatt



Der frühere Stadtwerke-Pressesprecher Albin Borg verteilt 1972 Taschenfahrpläne in Schulen.



Oberbürgermeister Jockel Fuchs feiert 1.000.000 gefahrene Straßenbahnkilometer von 1958 bis 1971 mit einer Delegation aus der Mainzer Partnerstadt Watford.



► Beschäftigte der Verkehrsbetriebe beim Spatenstich zum neuen Straßenbahnbetriebshof 1975

▼ Oberbürgermeister Jockel Fuchs übernahm den Spatenstich.



Verkehrsverbund Mainz-Wiesbaden GmbH

Der »Verkehrsverbund Mainz-Wiesbaden GmbH« (VMW) ist eine Kooperation zwischen der »Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH« (MVG) und der »ESWE Verkehr GmbH« aus Wiesbaden. Die offizielle Betriebsaufnahme erfolgte am 15. Mai 1975. Seit dieser Zeit können mit den Fahrausweisen des VMW alle Stadtbusse und Straßenbahnen innerhalb von Mainz und Wiesbaden benutzt werden. Dabei gilt ein Fahrschein von Mainz-Ebersheim im Süden bis Wiesbaden-Naurod im Norden des Verkehrsgebietes und ermöglicht eine Fahrtstrecke von über 25 Kilometern.

Langsamer Wiederaufbau des Straßenbahnnetzes

Als 1970 Planungen für das neue Finther Wohngebiet Römerquelle begannen, war eine Anbindung durch die Straßenbahn schnell Thema – schließlich lag die bestehende Straßenbahnstrecke sehr nah dran. Am 1. Juli 1977 wurde schließlich die knapp 1,1 Kilometer lange Strecke eingeweiht. Dann waren auch Straßenbahnfahrerinnen Richtung Finthen im Einsatz – Frauen saßen seit dem 6. März 1974 in Straßenbahnkabinen.

Anfang der 1970er Jahre hatte es erste Überlegungen gegeben, den Stadtteil Lerchenberg per Straßenbahn erreichbar zu machen. Allerdings

verschwanden diese in der Versenkung. Eins aber geschah 1976: Für einen potenziellen Straßenbahnausbau wurde eine Strecke, die weitgehend dem heutigen Verlauf der Mainzelbahn entspricht, im Flächennutzungsplan freigehalten.

Nachfolgendes Straßenbahn-Großprojekt war die Erschließung des Neubaugebiets Mühlendreieck in Hechtsheim. Es startete Mitte 1985. Ab 9. August 1989 fuhr die Linie 10 dann von Finthen/Römerquelle bis Hechtsheim/Dornsheimer Weg.

Am 13. Mai 1993 stimmte der Stadtrat nach langen Diskussionen für eine Fortführung der »Elektrischen«. Er fällte die Entscheidung zum Ankauf 20 neuer Straßenbahnen, den kompletten zweigleisigen Ausbau des vorhandenen Netzes, eine neue Straßenbahntrasse nach Ebersheim (die nie verwirklicht werden sollte) sowie für weitere Machbarkeitsstudien in Bezug auf einen möglichen Ausbau des Tramnetzes – unter anderem in Richtung Lerchenberg und Layenhof.

Diese Auseinandersetzung über einen Ausbau der Straßenbahn oder den Umstieg auf ein reines Bussystem wurde im Kommunalwahlkampf 1994 wieder aufgegriffen und führte, da es zu neuen Mehrheiten in der neuen Legislaturperiode kam, zu einer erneuten Sitzung des Stadtrates, in der die Beschlüsse des Vorjahres gekippt werden sollten.

Die Funkzentrale 1971 mit Magnettafel zur Übersicht der Fahrzeuge





◀ Neue Gleise im Bereich Kaiser-Karl-Ring
Richtung Ingelheimer Aue 1974

▼ 1973 gingen noch Fahrten mit dem Bus über den
Liebfrauenplatz am Gutenbergmuseum vorbei.



▼ Stadtwerke-Vorstand Rudolf Michels lässt sich in
der Fahrschule Wissenswertes erklären.



Streckenausbau Richtung Finthen. Am 1. Juli 1977
wurde die 1,1 Kilometer lange Trasse eingeweiht.



Bushaltestelle vor dem Allianzhaus



Unter anderem sollte die Bestellung der neuen Straßenbahnen rückgängig gemacht werden. Doch auch dieses Mal konnte sich die Straßenbahnfraktion – wenn auch nur mit einer Stimme Vorsprung – durchsetzen.

Zügen an den Bahnhöfen, nicht aber in den Bussen und Straßenbahnen in den Stadtgebieten in Mainz und Wiesbaden galt. Der RMV umfasst dagegen das Rhein-Main-Gebiet, große Teile Südhessens, Mittelhessen und Teile Osthessens sowie Mainz.

Wirtschaftliche Probleme

Die Platzausnutzung der Fahrzeuge lag in den 1970er Jahren und später unter 30 Prozent. Die Verluste der Verkehrsbetriebe lagen durchschnittlich bei rund 23 Millionen Euro. Die Gründe: Kostensteigerungen, insbesondere für Treibstoff und Zinsen, aber auch bei den Personalkosten. Mitte der 1980er Jahre gab es immerhin durch die Einführung der „Himmelblauen“ Karten – eines Umweltabonnements für Monats- und Jahreskarten – einen Schub bei den Kundenzahlen. Es folgten in den 1990ern die Studitickets, die bis heute sehr erfolgreich sind und das Verkehrsverhalten der Studierenden deutlich verändert haben.

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund

Ein Meilenstein hin zum kundenfreundlichen Nahverkehr markierte die Gründung des »Rhein-Main-Verkehrsverbundes« (RMV). Der RMV gehört zu den größten Verkehrsverbänden in Deutschland. In seinem Einzugsbereich leben über sieben Millionen Menschen. Er wurde 1995 von 15 Landkreisen, elf Städten und dem Land Hessen gebildet und ist damit Nachfolger des Frankfurter Verkehrsverbunds, der nur für den engeren Rhein-Main-Raum zuständig war und dessen Tarif nur bis zu den

Fahrkartenautomat aus den 1970er Jahren



Aus den Verkehrsbetrieben der Stadtwerke wird die Mainzer Verkehrsgesellschaft

Das Geschäftsfeld Verkehr der »Stadtwerke Mainz AG« wurde 2001 ausgegliedert und die »Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH« (MVG) gegründet. Das negative Geschäftsergebnis Ende der 1990er Jahre betrug jährlich 30 Millionen Euro, die Kostendeckung lag bei unter 50 Prozent. Es war klar, dass durch die europaweite Liberalisierung der Energiemärkte dieses Defizit nicht dauerhaft im Stadtwerkekonzern getragen werden konnte. Die MVG erhielt die Aufgabe, unter einem eigenständigen Auftritt, einen leistungsfähigen und kundenorientierten Nahverkehr in der Landeshauptstadt Mainz zu betreiben, die Zufriedenheit der Fahrgäste zu erhöhen und gleichzeitig das Verkehrsdefizit nachhaltig zu verringern.

Bereits nach fünf Jahren war zu sehen, dass die MVG einen beachtlichen Restrukturierungsprozess in Gang gesetzt hatte. Die jährlichen Defizite im Vergleich zu den 90er Jahren wurden halbiert. Die Fahrgastzahlen stiegen von 43 Millionen im Jahr 2000 um über acht Prozent auf 46,7 Millionen im Jahr 2005, was für die Attraktivität des Fahrplans, der Angebote und der Services sprach. Dadurch konnten bis 2005 erhebliche Mehreinnahmen erzielt werden. Die MVG schaffte also den Spagat: Schließlich mussten auf der einen Seite Kosten gesenkt und umstrukturiert und auf der anderen Seite

das Angebot für die Fahrgäste attraktiv weiterentwickelt werden. Die Belegschaft wurde von 830 auf 550 Mitarbeiter reduziert, und das bei nahezu gleicher Leistung für die Fahrgäste. Der Kostendeckungsgrad stieg 2005 auf 74,6 Prozent und liegt heute um die 80 Prozent. Dadurch waren die Stadtwerke in der Lage, die Nahverkehrsverluste über den steuerlichen Querverbund weiter vollständig auszugleichen. Zur Umstrukturierung zählte auch die Gründung des Tochterunternehmens »City-Bus Mainz GmbH« (CBM) 2002. Alle neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Fahrdienst wurden ab dann in der CBM eingestellt. Seit 2006 gibt es zudem die »Mainzer Verkehrs-Service GmbH« (MVS), die für die Abwicklung der Fahrausweisprüfung, Promotion-Aktionen, Zählungen sowie Sonderverkehre zuständig ist.

Situation von 2001 bis 2011

Bei der Umsetzung des neuen Linienkonzeptes 2000plus der MVG erhielten die Linien der ESWE die Nummern 1 – 49 und die Linien der MVG die Nummern 50 – 99. Um Irritationen für die Fahrgäste durch doppelte Liniennummern im Verkehrsverbund Mainz-Wiesbaden zu vermeiden, war vereinbart worden, dass der Verbundpartner mit der ersten größeren Umstellung die neuen höheren Liniennummern nimmt – das war die MVG. Durch einige Gemeinschaftslinien blieben den

Die neuen Niederflurbahnen haben ihren großen Auftritt 1996.





36 neue Niederflrbusse starten ihre Dienstzeit 2007 mit einer Parade über die Theodor-Heuss-Brücke.

Mainzern auch Liniennummern unter 50 erhalten. Die Hauptlinien wurden zu bestimmten Zeiten und auf bestimmten Abschnitten durch weitere Linien ergänzt, so dass auf den Hauptstrecken ein 10- bis 15-Minuten-Takt angeboten wurde.

Im Dezember 2003 startete mit der Linie 64 nach Budenheim die erste Gemeinschaftslinie der MVG mit der »Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH« (ORN). Die Grundlage dafür hatte der »Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund« (RNN) mit einer einheitlichen Tarifstruktur für Rheinhessen und den Nahraum geschaffen und so die politische Diskussion über Tarife und Fahrpreise im Stadt-Umland-Verkehr beendet. Vorher war die Forderung nach einem Stadtbus nach Mainz aus den Nachbargemeinden sehr oft lediglich das Synonym für die Forderung nach dem günstigeren Stadtbustarif in die Landeshauptstadt.

Der »Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund« ist ein Mischverbund, der aktuell noch zu jeweils 50 Prozent in Besitz des »Zweckverbandes Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund« – damit den Landkreisen und der Stadt Mainz – und den im Verbundgebiet tätigen Verkehrsunternehmen ist. Auch hier sind die MVG und »ESWE Verkehr« über den VMW Kooperationspartner. Seitdem können auch alle rheinhessischen Kunden mit ihrem Fahrausweis zum Beispiel aus dem Zug kommend weiter in den Mainzer Straßenbahnen oder Wiesbadener Bussen fahren, ohne ein neues Ticket lösen zu müssen. Und für Fahrgäste, die weiter Richtung Rhein-Main fahren, gibt es mit dem RMV einen durchgehenden Übergangstarif.

Überhaupt Tickets: Seit 2002 sind die damals eingeführten Tages- und Gruppenkarten stark

nachgefragt. 2004 wurde ein Meilenstein im Tarifsegment mit der Einführung der Schülerjahreskarte gesetzt. Das Jobticket avancierte zu einem Angebot, das speziell auf Firmen und Institutionen zugeschnitten ist und heute für mehr als 20.000 Beschäftigte angeboten wird.

Nach der erfolgreichen Umstrukturierung und Fahrgaststeigerung waren die Fixkosten für das kleine Straßenbahnnetz mit nur drei Linien und 26 Fahrzeugen weiter sehr hoch und die hohen Infrastrukturkosten für den Bau und die Unterhaltung der Fahrwege drückten schwer. Hinzu kam der schlechte Zustand vieler Strecken. Der eingleisige Abschnitt der Straßenbahn in Bretzenheim stand deshalb kurz vor der Betriebsstillegung. Aber die öffentliche Diskussion zum Thema Straßenbahn lief diesmal ganz anders als noch 1994: Am 28. Mai 2003 votierte der Stadtrat einstimmig für die Fortführung des Straßenbahnbetriebes in Mainz. Die MVG investierte daraufhin bis 2011 über 15 Millionen Euro in das Mainzer Straßenbahnnetz. Erster Abschnitt war noch im Jahr 2003 die Strecke in Bretzenheim, bei der bis zu 75 Jahre alte Gleise aus dem Jahr 1928 erneuert wurden. Im gleichen Jahr erfolgte auch der Bau der modernen Haltestellenanlagen am Mainzer Hauptbahnhof. 2004 folgten die Arbeiten in der Gaustraße: Deutschlands steilste elektrisch betriebene Straßenbahnstrecke und ein entscheidender Engpass im Straßenbahnbetrieb der MVG wurde zweigleisig ausgebaut, nachdem die städtische Wohnbau durch einen Neubau den Platz für eine Führung der Fußgänger in einer Arkade geschaffen hatte.

2004 bauten MVG und ORN ihre Zusammenarbeit aus und richteten die Linie 68 nach Klein-



In der Gaustraße waren 2004 viele Abteilungen der Unternehmensgruppe mit Bauarbeiten beschäftigt. Allen voran die MVG.

Winternheim sowie die Linie 71 nach Stackeden-Elshem ein. 2005 richtete die MVG wegen steigender Studierendenzahlen und der starken Nutzung der Buslinien die Campus-Linie 69 ein. Das Angebot wurde schrittweise von 38 Fahrten am Tag in den Vorlesungszeiten auf 140 Fahrten täglich bis zur Inbetriebnahme der neuen Straßenbahnstrecke ausgebaut. 2007 kam dann der zweigleisige Ausbau des Straßenbahnabschnitts Finthen Poststraße, während auf den Ausbau der eingleisigen Strecken in Hechtsheim und Bretzenheim auf

Grund der Taktfrequenz, der Abschnittslänge und der Kosten verzichtet wurde. 2007 wurden 36 neue umweltfreundliche Busse mit EURO-Norm 4 feierlich präsentiert. Es war die größte Busbeschaffung in der Mainzer ÖPNV-Geschichte. Mit dieser Investition und den vorangegangenen Beschaffungen konnte der Feinstaubausstoß der gesamten Busflotte seit 2003 um etwa 75 Prozent, der Stickoxidausstoß um 50 Prozent reduziert werden. 2008: Die MVG traf die Entscheidung zur Einrichtung eines neuen Betriebsleitsystems (Intermodales





Die melonengelben MVGmeinRad-Räder sind nicht mehr aus dem Stadtbild wegzudenken.

Transport Control System – ITCS). Mit der Linie 45 nahmen die Wiesbadener »ESWE Verkehr« und die MVG 2009 die erste Buslinie über die Schiersteiner Brücke in Betrieb, 2012 kam die Linie 47 dazu. Beide mussten jedoch nach dem Schaden an der Brücke im Februar 2015 ihren rheinüberschreitenden Verkehr einstellen und können erst nach der Sanierung beziehungsweise dem Neubau der Brücke wieder in Betrieb gehen. Der Busbetrieb der MVG beförderte zu dieser Zeit mit fast 80 Prozent den überwiegenden Teil der Fahrgäste.

MVGmeinRad

MVGmeinRad ist das Fahrrad-Vermietsystem der MVG. 2009 setzte sich das Konzept beim Bundeswettbewerb »Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – neue Mobilität in Städten« unter 44 Bewerbern durch. Der Bund unterstützte das System mit knapp zwei Millionen Euro, weitere zwei Millionen Euro kamen von der MVG und damit im Rahmen des Verlustausgleichs von den »Mainzer Stadtwerken«. Im August 2011 startete der Testbetrieb mit zunächst sechs Stationen und 25 Rädern. Offizieller Systemstart war im April 2012 mit 65 Stationen und rund 300 Rädern.

Mittlerweile umfasst das System 118 Stationen und 850 Räder. 26.900 Kunden nutzen MVGmein-

Rad. Das beste Jahr war bislang 2015 mit 479.000 Fahrten, 2016 lag mit 460.000 Fahrten primär witterungsbedingt leicht darunter. Die Mainzer Mieträder liegen beim Vergleich mit Systemen anderer Städte bei der Zahl der Fahrten in der Spitzengruppe. Stadtwerke-Vorstand Daniel Gahr betonte anlässlich des 5. Geburtstags von MVGmeinRad, dass es sehr gut in die Philosophie der Unternehmensgruppe passt. Schließlich ist sie stark auf Nachhaltigkeit ausgelegt, zum Wohle der Bürgerinnen und Bürger von Mainz: »Wenn wir Klimaschutz ernst meinen, müssen wir neben Bus und Straßenbahn auch den Fahrradverkehr weiter stärken. Dazu haben wir mit unserer Investition von rund zwei Millionen Euro für MVGmeinRad beigetragen und es freut uns, dass das System so gut angenommen wird.« 2017 begannen Vorbereitungen, die melonengelben Räder nach Ingelheim zu »exportieren«. Dort war am März 2018 der Betrieb von acht Stationen mit 74 Rädern geplant.

Umweltverträglichkeit

Nicht nur die Energiekosten, sondern auch die Umweltbelastung durch den Verkehr spricht für den ÖPNV. Das betrifft sowohl den Kohlendioxid-Ausstoß, die Feinstaubbelastung und das Thema Stickoxide. Der umgerechnete Spritverbrauch eines



◀ Johannes Köck war Projektleiter Mainzelbahn.

▼ Am 3. Mai 2014 gab es einen besonderen Spatenstich für die Mainzelbahn: Erste Schienen wurden verlegt – Schienen aus Styropor.

Busses liegt je nach Auslastung zwischen einem und zwei Liter pro Fahrgast auf 100 Kilometern. Da ist der Nahverkehr im Vergleich mit dem Individualverkehr mit dem Auto unschlagbar.

Die Mainzelbahn

Nach der einstimmigen Grundsatzentscheidung des Stadtrates für die Beibehaltung der Straßenbahn in Mainz hat die MVG umfangreich in die Sanierung investiert und die Fahrplanstabilität und die Leistungsfähigkeit durch die zweigleisigen Ausbauten der Gaustraße und in Finthen verbessert. Das Grundproblem eines sehr kleinen Straßenbahnbetriebes mit hohen Fixkosten blieb damit aber ungeklärt. Gleichzeitig stiegen die Fahrgastzahlen weiter und auf der Strecke zwischen Hauptbahnhof und Universität musste praktisch in jedem Jahr das Angebot mit Bussen verstärkt werden. Im Jubiläumsjahr 125 Jahre öffentlicher Nahverkehr in Mainz, im Herbst 2008, begann dann eine Diskussion über einen Straßenbahnausbau. Stadtwerke-Vorstand Detlev Höhne hatte von einer Anbindung der Universität, der Hochschule und dem neu geplanten Stadionstandort des 1. FSV Mainz 05, heute »Opel Arena«, gesprochen. Die Diskussion erweiterte sich schnell auf eine weitergehende Erschließung der Stadtteile Bretzenheim, Marienborn bis

hin zum Lerchenberg. Das war die Geburtsstunde der Mainzelbahn, auch wenn der Begriff erst im Folgejahr geprägt wurde. Bei der Mainzelbahn handelt es sich um einen Ausbau des Straßenbahnnetzes von 19 auf 29 Kilometer, von drei auf fünf Linien. Die Mainzelbahn ist ein neuer Streckenast zwischen Hauptbahnhof-West und Lerchenberg Hindemithstraße. Dieser 9,2 Kilometer lange Ast mit seinen 16 Haltestellen läuft entlang der Saarstraße, an der Universität, Hochschule Mainz und »Opel Arena« vorbei über die Koblenzer Straße, Am Ostergraben, Marienborner Straße, Marienborner Bergweg und Hindemithstraße. Also durch die Ortslagen Oberstadt, Bretzenheim, Marienborn und Lerchenberg mit zusammen 50.000 Einwohnern. Er bindet unter anderem Medienstandorte wie das ZDF oder die »Verlagsgruppe Rhein Main« attraktiv mit der Innenstadt an. Basis für die Strecke war der Flächennutzungsplan der Stadt Mainz von 1999 – seit 1976 war in weiten Teilen eine Fläche für einen möglichen Straßenbahnausbau freigehalten worden.

Der Planungsprozess der Mainzelbahn wurde durch eine aktive Bürgerbeteiligung im Rahmen von insgesamt 18 Workshops in den betroffenen Stadtteilen begleitet. Bei einer repräsentativen Umfrage des Meinungsforschungsinstituts »TNS Infratest« 2010 hatten sich von 1150 befragten Bürgern

54 Prozent für das Projekt Mainzelbahn ausgesprochen. Lediglich 16 Prozent der Befragten lehnten den Ausbau ab. 30 Prozent der Befragten bezogen keine Position.

Anfang Mai 2010 hatte der Mainzer Stadtrat den Grundsatzbeschluss für die Planung der neuen Straßenbahnstrecke gefasst. Im Juni 2011 erfolgte nach der Bürgerbeteiligung ein weiterer Beschluss des Stadtrates zur Trassenführung. Am 30. Januar 2012 reichte die MVG nach Fertigstellung der Genehmigungsplanung die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren zum Bau der Mainzelbahn beim »Landesbetrieb Mobilität« (LBM) in Speyer ein. Am 4. September 2013 überreichte der Landesbetrieb den Planfeststellungsbescheid an die MVG-Geschäftsführer Gunter Rebahl und Jochen Erthof sowie den Projektleiter Johannes Köck. Es waren nur 52 Einwendungen, vorwiegend von direkt betroffenen Privatleuten, gegen das Projekt eingegangen. Ein Zeichen transparenter Information und früher Bürgerbeteiligung.

Am 22. Oktober 2013 ebnete der Aufsichtsrat der »Stadtwerke Mainz AG« den Weg für den Bau der Mainzelbahn, vorher hatte es schon der MVG-Aufsichtsrat getan. Der Mainzer Stadtrat hat am 30. Oktober 2013 den Bau der Straßenbahntrasse mit breiter Mehrheit endgültig beschlossen

und damit die intensive, jahrelange Vorarbeit der »Mainzer Stadtwerke« und der Tochter »Mainzer Verkehrsgesellschaft« positiv bewertet.

Der Stadtrat stimmte für die Mainzelbahn, für die Weiterentwicklung städtischer Infrastruktur und für die Weiterentwicklung der »Mainzer Verkehrsgesellschaft« an sich. Am 3. Mai 2014 folgte ein Spatenstichtermin der etwas anderen Art. Bei einem Bürgerfest mit rund 400 Gästen am Bretzenheimer Ostergraben verlegten Politiker und Bürger symbolisch acht Gleisstücke aus Styropor. Neun Tage später ging es mit den Arbeiten richtig los, am 12. Mai 2014 starteten Leitungsverlegungen in Bretzenheim. Zwei Jahre und sieben Monate später fuhr die Mainzelbahn. Damit lagen die Arbeiten im geplanten Zeitrahmen. Im Rahmen der Bauarbeiten entstanden drei Brücken: über die Koblenzer Straße, über die A60 und über die L426. Bislang hatte die MVG noch keine Brücken im Portfolio.

Bund und Land beteiligten sich in erheblichem Maße an den Kosten des großen Infrastrukturprojektes. 44 Millionen Euro der Gesamtkosten von über 90 Millionen Euro stammen aus Bundesmitteln. Das Land brachte neun Millionen Euro ein. Die restlichen Kosten trägt die MVG, beziehungsweise die »Mainzer Stadtwerke AG«. Der Haushalt der Stadt Mainz wurde durch den Ausbau nicht belastet.



Durch die Mainzelbahn gewinnt der Nahverkehr zusätzlich an Attraktivität, es erfolgt eine Anbindung der Universität und Hochschule an das Straßenbahnnetz und damit eine Entlastung des Hauptbahnhofes als Umsteigepunkt sowie eine Anbindung an den Rheinland-Pfalz-Takt in Marienborn. Die Umweltbelastung in der Stadt nimmt ab durch ein Mehr an Straßenbahnen und ein Weniger an Dieselnissen, der Anteil der Elektromobilität im ÖPNV in Mainz steigt auf mehr als ein Drittel.

Mit der Mainzelbahn änderte sich der Fuhrpark der MVG. Für die Bewältigung der Aufgabe wurden zehn neue Variobahnen angeschafft. Durch die Mainzelbahn kommt es also zu einer erheblichen Umschichtung – von Bussen hin zu Bahnen. Die Straßenbahnen ersetzen etwa 20 Busse. Schienenfahrzeuge sind im Vergleich mit Bussen deutlich langlebiger – im Schnitt fahren sie zweieinhalb Mal so lange. Die Variobahnen verfügen über 73 Sitzplätze und 112 Stehplätze. Damit bieten sie fast doppelt so viel Platz wie Gelenkbusse und deutlich mehr Fahrgastkomfort.

Die Geschäftsführung der »Mainzer Verkehrsgesellschaft«:
Eva Kreienkamp und Jochen Erthof



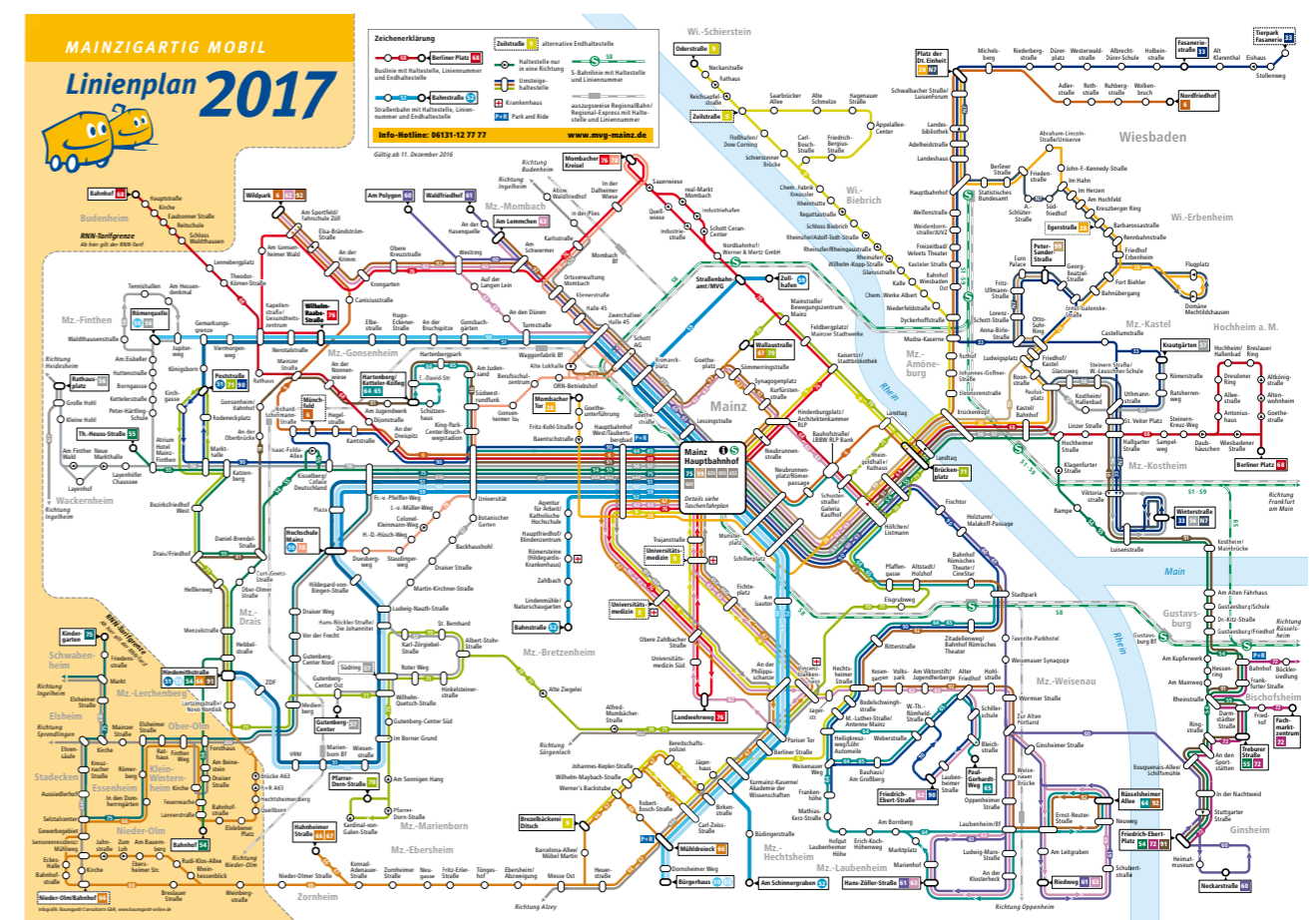
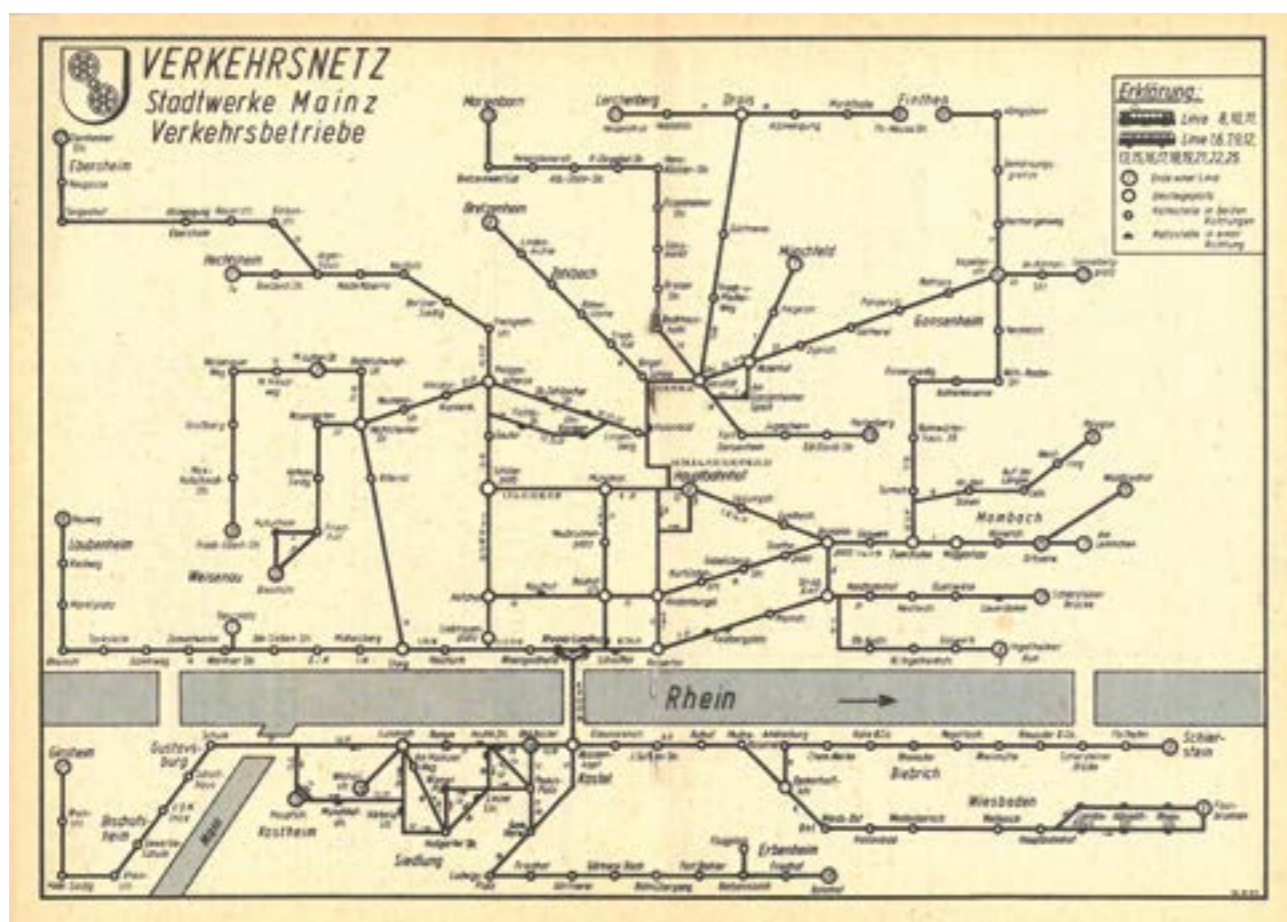
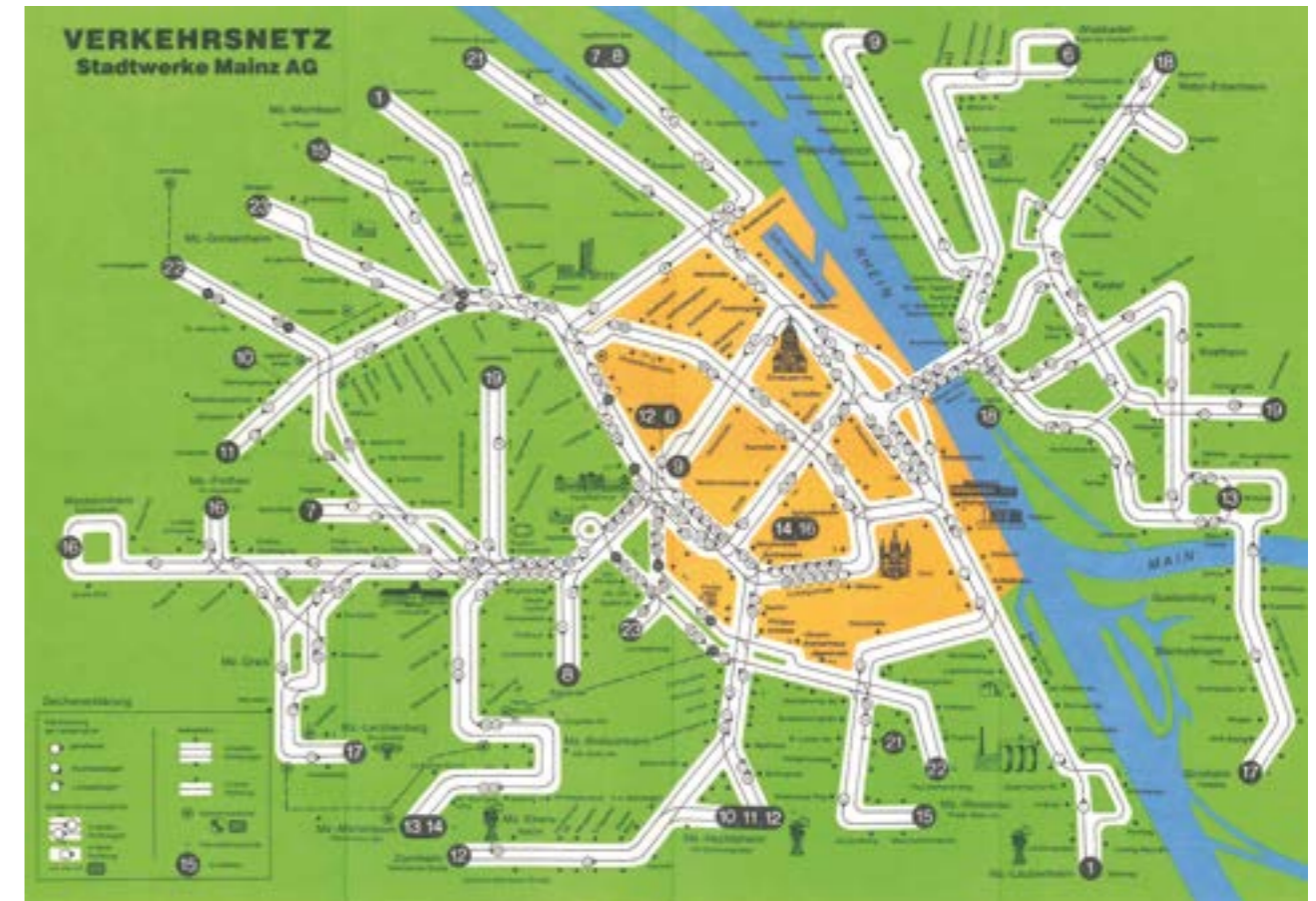
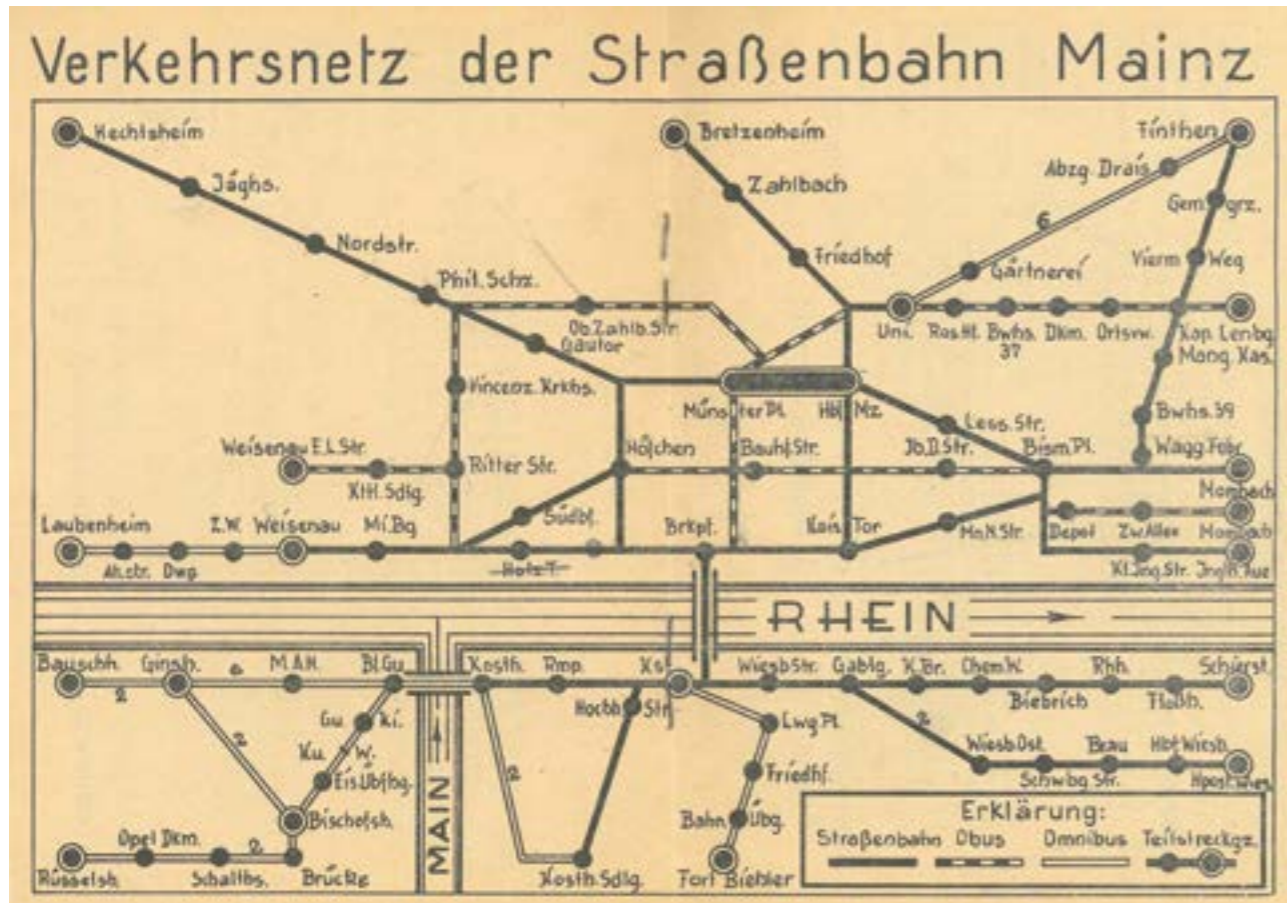
Mainzer Liniennetz

Busse:

- 6: Mainz-Gonsenheim – Wiesbaden
- 9: Mainz-Hechtsheim – Wiesbaden-Schierstein
- 28: Mainz-Hartenberg/ Münchfeld – Wiesbaden
- 33: Mainz-Kostheim – Wiesbaden
- 54: Ginsheim-Gustavsburg – Klein-Winternheim
- 55: Bischofsheim – Mainz-Finthen
- 56: Mainz-Kostheim – Wackernheim
- 57: Mainz-Kastel – Mainz-Bretzenheim
- 60: Ginsheim-Gustavsburg – Mainz-Mombach
- 61: Mainz-Laubenheim – Mainz-Mombach
- 62: Mainz-Weisenau – Mainz-Gonsenheim
- 63: Mainz-Laubenheim – Mainz-Mombach
- 64: Mainz-Laubenheim – Mainz-Hartenberg/ Münchfeld
- 65: Mainz-Weisenau – Mainz-Hartenberg/ Münchfeld
- 66: Mainz-Lerchenberg – Mainz-Oberstadt
- 67: Mainz-Neustadt – Zornheim
- 68: Hochheim – Budenheim
- 70: Mainz-Marienborn – Mainz-Neustadt
- 71: Mainz-Finthen – Mainz-Altstadt
- 72: Ginsheim-Gustavsburg – Frankfurt Flughafen
- 75: Mainz-Neustadt – Ingelheim
- 76: Mainz-Oberstadt – Mainz-Gonsenheim
- 78: Mainz-Mombach – Mainz-Bretzenheim
- 90: Mainz-Weisenau – Mainz-Finthen
- 91: Mainz-Lerchenberg – Ginsheim-Gustavsburg
- 92: Mainz-Laubenheim – Mainz-Gonsenheim
- 99: Mainz-Kastel – Mainz-Neustadt

Straßenbahnen:

- 50: Mainz-Altstadt – Mainz-Finthen
- 51: Mainz-Lerchenberg – Mainz-Finthen
- 52: Mainz-Hechtsheim – Mainz-Bretzenheim
- 53: Mainz-Oberstadt – Mainz-Hechtsheim
- 59: Mainz-Bretzenheim – Mainz-Neustadt



ELEKTROMOBILITÄT



TECHNIK IM BLICK

Für den Eigenbedarf nutzt die Unternehmensgruppe »Mainzer Stadtwerke« schon länger Elektromobilität. So gab es bereits 1977 VW-Transporter, die werbewirksam verkündeten: „Wir fahren mit Strom umweltfreundlich“. 1993 war ein VW Polo E-Fox in Betrieb. Es folgten an der Rheinallee Elektro-Smarts, Elektro-Roller und ein Elektro-Fahrrad für die Belegschaft. Eine Elektroladestation für die Allgemeinheit vor dem Stadtwerke-Hochhaus kam 2010 hinzu. Seit 2016 befindet sich hier eine Ladesäule mit zwei Ladepunkten. Die »Überlandwerk Groß-Gerau GmbH« (ÜWG) und die »Mainzer Verkehrsgesellschaft« hatten und haben genauso Elektroautos im Portfolio. Die ÜWG bot auch frühzeitig Ladeinfrastruktur an.

Neue Ausbaustufe dank Fördergeldern

Seit 2016 treibt die »Mainzer Stadtwerke AG« in Zusammenarbeit mit der Stadt Mainz den Ausbau der Elektromobilität in Mainz und Umgebung voran. Eine Handlungsstrategie wurde ab März 2016 erarbeitet. Bei einem Pressetermin am 3. Juli 2017 im Parkhaus »Cityport« am Mainzer Hauptbahnhof stellten Oberbürgermeister Michael Ebling, Umwelt- und Verkehrsdezernentin Katrin Eder und Stadtwerke-Vorstand Dr. Tobias Brosze neue Ladesäulen und Ladepunkte für Elektrofahrzeuge vor. Bis Ende 2017 sollten insgesamt sechs Ladesäulen mit je zwei Ladepunkten im öffentlichen Raum sowie acht Ladepunkte in vier Mainzer Tiefgaragen errichtet sein. In der nächsten Ausbaustufe 2018 sind rund 20 zusätzliche Lademöglichkeiten vorgesehen.

Die »Mainzer Stadtwerke« hatten sich Anfang 2017 um Zuschüsse zum Ausbau der Elektromobilität aus einem neuen Förderprogramm des Bundesverkehrsministeriums bemüht. Der Bund stellt von 2017 bis 2020 bundesweit insgesamt 300 Millionen Euro für den Aufbau eines flächendeckenden Netzes von Schnelllade- und Normalladestationen bereit. Insgesamt sollen mindestens 15.000 Ladesäulen errichtet werden.

Anfang Juni 2017 erhielt die »Mainzer Stadtwerke AG« die Förderzusage über insgesamt 64 neue Lademöglichkeiten. Ein Teil der vom Bund geförderten neuen Ladepunkte der Stadtwerke-Unternehmensgruppe werden durch die ÜWG im Landkreis Groß-Gerau errichtet.

„Wir sind dankbar, dass durch die Unterstützung des Bundes und das Engagement der »Mainzer Stadtwerke« das Thema Elektromobilität in die Umsetzung kommt“, freute sich Michael Ebling über die Förderzusage. 2017 war die Anzahl von Elektrofahrzeugen in der Stadt zwar noch recht überschaubar: Es gab etwa 160 reine E-Autos und gut 400 Hybrid-Fahrzeuge. „Aber die Elektromobilität bietet in Zukunft gerade für Städte eine wichtige Option auf dem Weg zu einer umweltfreundlichen und modernen Verkehrspolitik“, sagte Ebling. Katrin Eder machte deutlich, dass die globalen Klimaziele ohne regenerative Energien und den Einsatz der Elektromobilität nicht zu erreichen sind. „Etwa ein Drittel des Energieverbrauchs entfällt auf den Verkehrssektor. Somit bietet sich hier ein größeres CO₂-Einsparpotenzial als im Strombereich. Elektromobilität ist damit ein wichtiger Baustein der Energiewende.“

Schon 1977 waren die »Mainzer Stadtwerke« mit Elektrotransportern unterwegs.



Seit 2010 können Elektrofahrzeuge vor dem Stadtwerke-Hochhaus auftanken.

Im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs ist die Straßenbahn in Mainz seit 1904 ein Aushängeschild beim Thema Elektromobilität. Darauf verwies Dr. Tobias Brosze. Da die Stadtwerke in den zurückliegenden Jahren mehr als 300 Millionen Euro in den Ausbau Erneuerbarer Energien gesteckt haben, sei es folgerichtig, dass sich die Unternehmensgruppe zum einen als Vorreiter in Mainz beim Thema öffentliche Ladeinfrastruktur positioniere. Zum anderen verstehen sich die Stadtwerke auch als Service-Dienstleister rund um das gesamte Thema Elektromobilität.

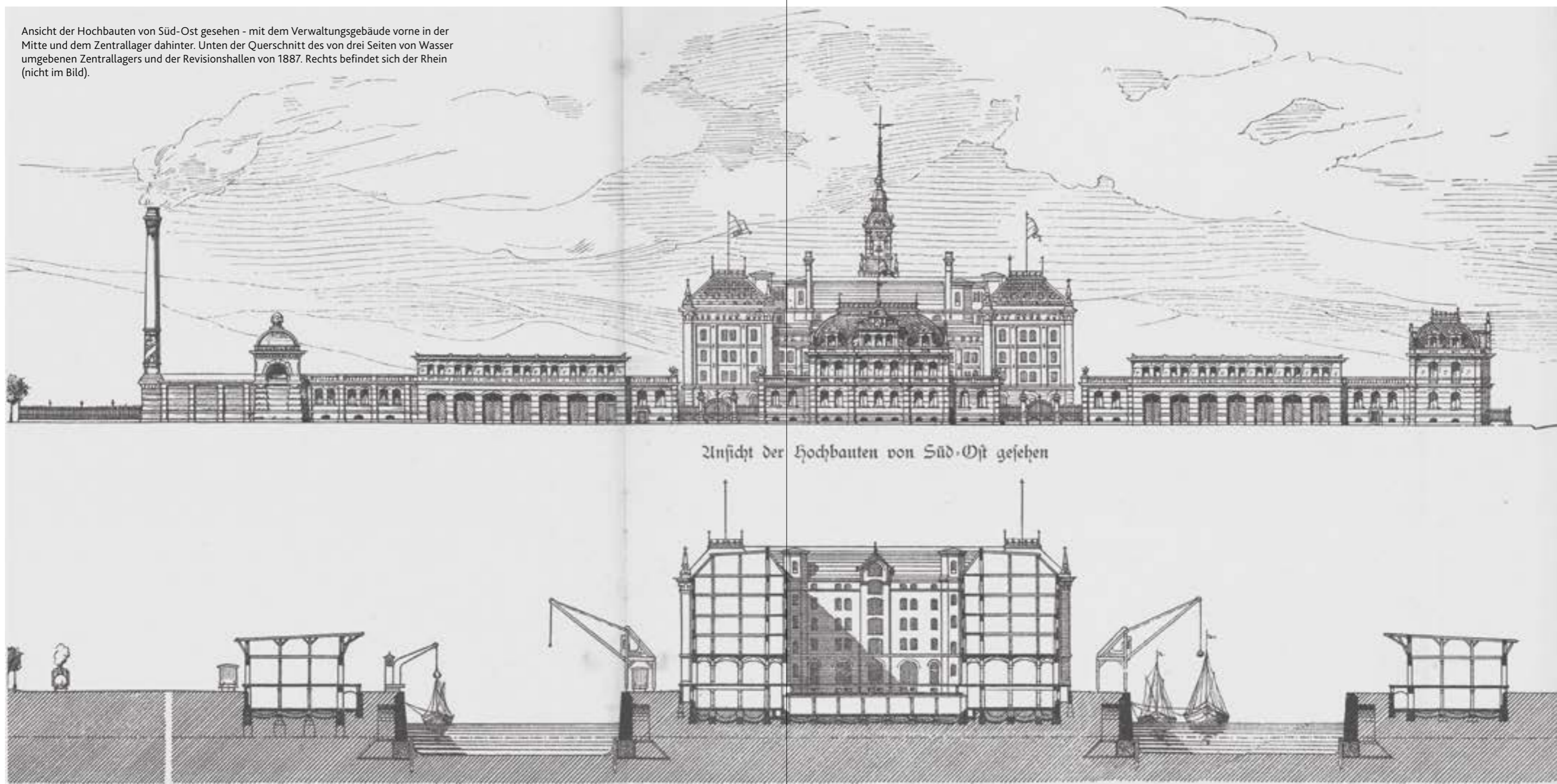


ÜWG-Geschäftsführer Jürgen Schmidt und der erste Kreisbeigeordnete Walter Astheimer freuen sich über neue Ladestationen rechts des Rheins.

DER ZOLL- UND BINNENHAFEN



Ansicht der Hochbauten von Süd-Ost gesehen - mit dem Verwaltungsgebäude vorne in der Mitte und dem Zentrallager dahinter. Unten der Querschnitt des von drei Seiten von Wasser umgebenen Zentrallagers und der Revisionshallen von 1887. Rechts befindet sich der Rhein (nicht im Bild).



GESCHICHTE DES HAFENS

Der Standort Mainz war für die Römer von großem Wert. Von hier aus ließen sich Bewegungen auf und entlang des Rheins und des Mains beobachten und kontrollieren. Außerdem waren die Legionäre über den Wasserweg schnell zu versorgen. Ob Wein oder Militärtechnologie: alles konnte über das mitteleuropäische Flussnetz herangeschafft werden. Voraussetzung war lediglich der Bau eines sicheren und geschützten Hafens. Bereits die ersten römischen Anlegestellen befanden

sich höchstwahrscheinlich im Bereich des heutigen Zoll- und Binnenhafens.

Mainzer Stapelrecht und Umschlagszwang

Im 13. Jahrhundert hatte sich in Mainz folgende Gewohnheit entwickelt: Händler, die ihre Waren auf dem Rhein an der Stadt vorbeitransportieren wollten, mussten sie zunächst verzollen und dann zusätzlich drei Tage lang öffentlich und zu marktüblichen Preisen in der Stadt anbieten. Darüber hinaus bestand in der Stadt ein „Umschlagszwang“: alle Durchgangsware musste hier – einmalig im

gesamten Rheinhandel – auf ein anderes Schiff verladen werden. Dieses Prozedere wurde 1317 offiziell im Stapelrecht fixiert.

Umschlagplatz war das Alte Kaufhaus am Brand. Zusätzlich mussten für jeden Verkauf Abgaben an die Stadtkasse bezahlt werden. Mainzer Kaufleute mussten bei der Veräußerung ihrer Waren andersorts allerdings ebenfalls hohe Abgaben bezahlen.

Handelsauflagen wie das Stapelrecht waren im 19. Jahrhundert nicht mehr zeitgemäß. Der Rhein sollte zu einer attraktiven internationalen Wasserstraße ohne Hindernisse ausgebaut werden. Ein

erster Schritt in diese Richtung war die Rheinschiffahrtskonvention vom 15. August 1804, die die Zahl der Zollstellen zunächst von 30 auf zwölf reduzierte. Am 31. August 1831 – nach über 500 Jahren – musste sich die Mainzer Wirtschaft dann endgültig vom Stapelrecht verabschieden.

Die nicht unerwartete Aufhebung des Stapelrechtes war für den Mainzer Handel ein schwerer Schlag. Man musste sich dem Wettbewerb nun ohne diesen Vorteil stellen. Auch eine andere Entscheidung wog schwer: Der Großherzog verlangte weiterhin für alle Waren, die in Mainz verladen



Die Karte zum Festessen anlässlich der Einweihungsfeier des Zoll- und Binnenhafens am 6. Juni 1887



Blick von der Kaimauer am Lagerhaus anlässlich der Einweihungsfeier. Im Hintergrund der Festdampfer „Niederwald“ auf dem Rhein vor der Petersaue.

wurden, erhebliche Zwischenzölle. Schließlich versandete auch der Freihafen am Schloss immer mehr. Die Folgen: Schiffer steuerten Mainz nur noch an, wenn es unbedingt sein musste. Mainz, das durch den Festungsgürtel in seinen Entfaltungsmöglichkeiten schon stark eingeschränkt war, musste tatenlos zusehen, wie Frankfurt und Biebrich immer weiter aufblühten. Der Rheinhandel hatte sich von Mainz nach Wiesbaden verlagert.

Hafenbau

Bei Bestrebungen zur Besserung der Lage half den Mainzern die hessische Ludwigsbahn. Da sich der Eisenbahnverkehr immer mehr ausdehnte und die Gesellschaft Platz für neue Gleisanlagen und den Bau einer Eisenbahnbrücke nach Wiesbaden suchte, plante sie den Westarm des Rheins zwischen Ingelheimer Aue und Mainzer Stadtgebiet aufzuschütten. Ein Gutachten des Strombaudirektors Nobiling aus Koblenz befürwortete dieses Projekt.

Aber Stadtbaumeister Eduard Kreyßig hatte zwischenzeitlich wieder einmal einen für Mainz wesentlich günstigeren Alternativplan ausgearbeitet: Die Schifffahrt sollte auf die mittlere Rinne beschränkt, der Westarm lediglich abgetrennt und in den Zoll- und Binnenhafen sowie Industriefafen

umgeformt werden. Das zwischen den beiden Anlagen liegende Gelände war bei seiner Planung immer noch groß genug für den Bau und die Zufahrt zur Eisenbahnbrücke. Dieser neue Plan stieß auch bei den Festungsbehörden auf großes Interesse, da sich das innere Becken noch im Bereich der Festungsanlage befand.

Einige Jahre gingen ins Land. Nachdem der Bremer Oberbaurat Ludwig Franzius ein abschließendes positives Gutachten über den Kreyßig'schen Plan abgegeben hatte, stimmte der Stadtrat 1880 dem Bau eines 750 x 135 Meter großen Beckens mit einer 40 Meter breiten, gegen die Strömung gerichteten und mit einer Drehbrücke versehenen Einfahrt zu. Ludwig Franzius, der durch Maßnahmen zur Begradigung der Weser und zur Anlage des Bremer Freihafens berühmt geworden war, lobte die Planungen mit den Worten: „[...] so muss ich doch mein Gesamturteil dahin abgeben, dass ich das Projekt in seinem Umriss als ein sehr glückliches, wohl disponiertes und auch in seinen Details als ein sehr gründlich durchdachtes anerkenne.“

Kreyßig hatte sich in Vorbereitung der ihm gestellten Bauaufgaben in Nachbarländern über neue technische Entwicklungen informiert und im Sommer 1880 eine Studienfahrt nach Belgien und den

Niederlanden gemacht. Seine Ziele waren Krananlagen in Brüssel, Antwerpen und Rotterdam, die hydraulisch betrieben wurden. Das wollte Kreyßig auch für Mainz.

Die Umsetzung der Planungen für den neuen Mainzer Hafen war eine wasserbautechnische Meisterleistung, die zügig durchgeführt wurde: Am 20. Juli 1880 wurde mit dem Anschütten des Dammes zur Abtrennung des Rheinarmes begonnen, 1882 wurde der Wachsbleicharm geöffnet, 1883 wurden die neuen Hafenkais fertiggestellt. 1884 wurde mit dem Bau der Gebäude begonnen.

Das eigentliche Herzstück des Hafens war das große Lagerhaus des Hauptsteueramtes, das auf einer zentralen Landzunge errichtet worden war. Es war von drei Seiten für Lastschiffe erreichbar.

Bei der Einweihung am 5. Juni 1887 präsentierte sich ein Freihafen, der mit zwölf Hektar Wasser- und 15 Hektar Landfläche eine der modernsten Anlagen seiner Art war. Bereits am nächsten Tag gab es nochmals Grund zu feiern: Der flussabwärts anschließende Floßhafen – heute: Industriehafen – wurde eingeweiht.

„So gruben sich denn auf dem kaum gewonnenen Gelände die Fundamente ein, und allmählich stiegen monumentale Gebäude aus dem Boden, wo vor Kurzem noch das Wasser des Rheins seine Wellen getrieben. Den Fuß auf drei Seiten von der Fluth bespült, mit der Aussicht auf den breiten Spiegel des Hafens, erhebt sich das Lagerhaus, von jetzt ein Wahrzeichen der Stadt, dem Fremden, der aus dem weingesegneten Rheingau oder aus dem waldigen Taunus herüberblickt, ein Beweis, was Bürgersinn und Liebe zur Vaterstadt zu ermöglichen im Stande sind.“

Aus eigener Initiative der Mainzer und aus eigenen Mitteln der Stadt ist das Werk entstanden. Es gereicht der Aurea Moguntia zur Ehre, möge es auch die Hoffnungen, die sich an seine Entstehung knüpfen, erfüllen, auf dass der Handel der Stadt aus unserer Anlage neue Kraft schöpfe und in naher Zukunft die geplante Fortsetzung des begonnenen Werks zur Nothwendigkeit werde.“

(Der Zoll- & Binnenhafen zu Mainz. [Zur Erinnerung an die Eröffnung des neuen Zoll- & Binnenhafens in Mainz am 5./6. Juni 1887.] Mainz: J. Diemer)

► Das Verwaltungsgebäude im Jahr 1905

▼ Ein Blick aus der Vogelperspektive auf den Zoll- und Binnenhafen nach 1900





Die ersten Jahrzehnte

Während die Ufererweiterung im folgenden Jahr abgeschlossen wurde, wuchs der Hafenkomples noch weiter. Stadtbaumeister Kreyßig legte 1891 Pläne für einen großen Getreidespeicher vor, der fünf Geschosse und sieben Lagerebenen umfassen sollte. Mittel- und Südbau wurden bereits 1893, der Nordteil 1902 fertiggestellt. Zehn Jahre später stand die Revisionshalle 6 – das heute als Weinlager bekannte Gebäude. Es prägt das Bild des Zollhafens.

Zunächst war der Zoll- und Binnenhafen ein Regiebetrieb der Stadt Mainz. Ab 1938 wurde er auf Grund der Eigenbetriebsverordnung als kommunaler Betrieb mit eigenem Rechnungswesen und Wirtschaftsplan geführt.

Wiederaufbau und Neuausrichtung

Nach den Luftangriffen vom 27. Februar 1945 im Zweiten Weltkrieg zählte der Zoll- und Binnenhafen zu den am stärksten betroffenen Stadtteilen mit einem Zerstörungsgrad von 85 Prozent. In den Hafenbecken und auf der Mainzer Reede lagen über 20 Wracks auf Grund. Erst im August 1945 konnte wieder zaghaft mit dem Hafenumschlag begonnen werden. Die Bestrebungen, den Mainzer Hafen wieder voll funktionsfähig zu machen, fanden auch bei der französischen Besetzung Anklang. Diese bestimmte den Zoll- und Binnenhafen beispielsweise zum zentralen Sitz aller die Rheinschifffahrt betreuenden Dienststellen.

Mit dem Ende des Zweiten Weltkrieges hatte der Zollhafen seinen Status als Freihafen verloren. Vier

Impressionen aus den 1960er Jahren





Ein Rekordergebnis gab es 1989: den Umschlag von 3.825.000 Tonnen. 4.910 Schiffe fanden damals den Weg in den Hafen. Die Zunahme fester Brennstoffe hatte das Ergebnis befeuert. Hier die Aufteilung nach Gütergruppen:

- Kies, Bims, Zement, sonstige Steine und Erden: 1.294 Millionen Tonnen
- Kohlen, Koks, Briketts: 611.000 Tonnen
- Mineralölprodukte: 369.000 Tonnen
- Getreide, Futter-, Nahrungs- und Genussmittel, pflanzliche und tierische Rohstoffe: 1.098 Millionen Tonnen
- alle übrigen Güter: 453.000 Tonnen

Jahre später wurde er in die »Stadtwerke Mainz« eingegliedert und erreichte 1950 mit einem Umschlag von 740.497 Tonnen bereits wieder die Vorkriegsleistung. 1952 überstieg er erstmals die Millionengrenze.

Nachdem 1968 / 1969 bereits der baufällig gewordene alte Getreidespeicher abgerissen werden musste, begann in den nächsten Jahren die kontinuierliche Umrüstung zum Containerhafen. 1973 wurde die Schnellumschlagsanlage auf dem Zungenkai eröffnet. Unter den 35 deutschen Rheinhäfen rangierte Mainz damals auf Platz acht. Eine Sohlenvertiefung im Hafenbecken und damit eine Angleichung an eine tiefergelegte Fahrrinne im Rhein machte sich Ende der 1970er Jahre bemerkbar. Jetzt war eine ganzjährige Beladung im Hafen möglich.

Die Hafenbahn beförderte 1989 die Zahl von 12.764 Waggons. Bis in die 1980er Jahre hatte die Hafenbahn ein Gleisnetz von 16 Kilometern. Der Hafen wurde seit 1895 über den Hauptbahnhof angefahren. Zuletzt war die Hafenbahn nur noch für Industrieverkehr auf der Ingelheimer Aue genutzt worden.

Langfristige Perspektiven für das Gelände des Zoll- und Binnenhafens wurden erstmals 1993 durch ein städtebauliches Gutachten ausgelotet. Im Zuge der Planungen für ein neues Güterverkehrszentrum wurde eine Standortuntersuchung durchgeführt, die zu dem Ergebnis kam, dass es aus städtebaulichen und verkehrsrechtlichen Gründen sinnvoll sei, den Hafenbetrieb zu verlagern.

2003 hatte der Mainzer Stadtrat die Verlagerung des Containerterminals in das Industriegebiet

Der Übergang vom Zoll- und Binnenhafen in den 1960er und 1970er Jahren zum Containerhafen in den 1970ern bis 2000er Jahren



Wertmeister Eberhard Wenz, Bootsführer Alfred Peters und Hafemeister Franz Josef Drach 1972 (v.l.)



◀ Bis zur Zollhafen-Bebauung war das Weinlager ein Blickfang von der Rheinallee aus.

▼ Ein Flußkreuzfahrtschiff und die Wasser-schutzpolizei Seite an Seite in den 1980er Jahren

Ingelheimer Aue beschlossen und damit den Weg für die Planungen eines neuen Stadtquartiers Zollhafen Mainz freigemacht. Bei den Stadtwerken fiel die Entscheidung, die für den Bau und Betrieb des neuen Mainzer Containerterminals erforderlichen Grundstücke an die Firma Frankenbach teils zu verkaufen, teils zu verpachten. „Unseren Leitlinien folgend haben wir uns für ein leistungsfähiges, mittelständisches Unternehmen der Region entschieden“, so der damalige Stadtwerke-Vorstandsvorsitzende Dr. Werner Sticksel.

Exkurs Weinlager

Revisionshallen waren Niederlassungen oder Dependancen am Zoll- und Binnenhafen, um vor allem das Hauptlager zu entlasten. Anfang der 1950er Jahre bis in die 1990er Jahre hinein war das Weinlagergebäude zu zwei Dritteln vom Ausbildungszentrum der Post belegt, die in den Räumlichkeiten ihre Fernmelder ausbildete. Zwischenzeitlich befand sich im Weinlagergebäude auch eine Modefabrik. Außerdem nutzten vor allem

zahlreiche Speditionskaufleute in den 1960er Jahren kleinere Parzellen, in denen sie sowohl Büro als auch angeschlossene Lagerräume unterbrachten. Wein lagerten hier die Firmen »J. F. Hillebrand« und »Beaury«. Gelegentlich kamen Waggons mit Weinen aus Algerien an. Das war immer ein großes Ereignis. Viele Hafendarbeiter, so erinnerte sich der einstige Hafenbetriebsleiter Klaus Kuhn in der Hafenchronik von Michael Bonewitz, füllten mit besonderem Eifer den Inhalt der Waggons in Fässer um. Wurde etwas beim Umfüllen verschüttet, stand meist rein zufällig der blankgeputzte Eimer eines Hafendarbeiters daneben und fing das kostbare Gut auf. Wahrscheinlich sprachen die Hafendarbeiter deshalb von der Revisionshalle 6 stets mit Wehmut und Respekt als Weinlager. Denn Wein nahm auf den 10.000 Quadratmetern Lagerfläche nur den kleinsten Raum ein.



STADTENTWICKLUNG





Die rasante Entwicklung auf den Gonsbachterrassen von 2006 bis 2011 in sechs Bildern. Parallel zur Wohnbebauung findet die Verlagerung des Baseball-Platzes von der Karlsbader Straße in den Hartmühlenweg statt. Es kommt auch zur Bebauung des freigewordenen Sportfeldes.

GONSBACHTERRASSEN

Unterhalb des „Großen Sands“ in Gonsenheim, auf dem Manöver und Paraden vor Kaiser Wilhelm II. und Anfang des 20. Jahrhunderts Vorführungen des heimischen Flugpioniers Jacob Goedecker stattfanden, wohnen heute rund 1.600 Menschen mit Haupt- und Nebenwohnsitz. Das vormals „Kleiner Sand“ titulierte Gelände ist jetzt bekannt unter dem Namen Gonsbachterrassen. Die »Mainzer Stadtwerke« hatten das insgesamt 25 Hektar große Gelände größtenteils 1997 vom Bund erworben und haben es seit 2005 zu einem beliebten, innovativen Wohngebiet entwickelt.

Geschichte

Von 1951 bis 1994 hatte die »Mainz Industries Panzerwerke GmbH« (MIP) hier ihren Sitz – bis das Unternehmen Konkurs anmeldete. 1997 kauften die Stadtwerke zunächst ein 18 Hektar großes Gelände vom Bund. Grund war die geplante Verlagerung der Betriebsstätten von »Stadtwerke Mainz AG« sowie der Verkehrsbetriebe auf das Areal.

Aufgrund dieser Pläne wurde das Gelände von Januar 1999 bis März 2000 saniert. Nach Ausgliederung der Verkehrsbetriebe 2001 und neuer wirtschaftlicher Rahmenbedingungen für die Stadtwerke im Zuge der Energiewende, ergab eine erneute Bedarfsprüfung allerdings, dass die vorhandenen

Betriebsstätten der Unternehmensgruppe in Rheinallee und Mozartstraße ausreichten. 2004 wurden deshalb Überlegungen angestellt, das Gelände nicht für gewerbliche Zwecke zu nutzen, sondern daraus ein attraktives Wohngebiet zu entwickeln. Mit den Einnahmen aus Grundstücksverkäufen wollten die Stadtwerke letztlich die Sanierungen des Verwaltungshochhauses und des Betriebsgebäudes in der Rheinallee finanzieren – und das taten sie dann auch. In die Gebietsentwicklung der Gonsbachterrassen brachten die Stadtwerke ihr Know-how im Bereich der Versorgung mit Strom, Wasser, Gas und Telekommunikation sowie in der Erschließung von Bauland ein. Sie gründeten mit der »Wohnbau

GmbH« die »Gonsbachterrassen GmbH«. Die »Wohnbau GmbH« brachte ihre Erfahrungen im Bereich Vermarktung ein.

Nach Gesprächen mit Baudezernat und Stadtplanungsamt der Stadt Mainz wurde der Bebauungsplan G139 auf den Weg gebracht. Zur Abrundung des geplanten Wohnquartiers erwarben die Stadtwerke 2005 vom Bund zusätzlich das südliche, vier Hektar große Gelände sowie das drei Hektar große Areal des Baseballplatzes im Westen. Letzteres wurde im Zuge der Erschließung des Gesamtprojektes in den Hartmühlenweg verlegt.

Die Entwicklung der Gonsbachterrassen in ein Wohnquartier setzte eine weitere Sanierung voraus. Die Sanierung für die Wohnnutzung fand im Einvernehmen mit dem Umweltamt und der SGD-Süd vom November 2005 bis März 2006 statt. Über 25.000 Kubikmeter Erdreich wurden ausgetauscht und mehrere 100.000 Tonnen Betonfundamente mussten zerkleinert, abtransportiert und recycelt werden. Im April 2006 erhielt der Bebauungsplan G 139 Rechtskraft. Mit dem Spatenstich am 18. Mai 2006 läuteten die »Mainzer Stadtwerke« die Erschließung des ersten Wohnquartiers auf den Gonsbachterrassen ein. Damit war sichergestellt, dass bereits im Spätsommer die private Bautätigkeit starten konnte.

Bevorzugt Ein- und Zweifamilienhäuser

Gutachter des Berliner Forschungsinstituts »empirica« hatten sich gegen eine Mischbebauung der Gonsbachterrassen ausgesprochen – stattdessen sollten bevorzugt Ein- und Zweifamilienhäuser entstehen. Von den klassischen Inhalten eines Bebauungsplans wichen die Verantwortlichen ab. Für Grundstücksinteressierte gab es zunächst Beratungsgespräche. Anschließend mussten sie einer Lenkungsgruppe Hausentwürfe präsentieren. Die Lenkungsgruppe bestand aus Vertretern des Stadtplanungsamts, der Geschäftsführung der »Gonsbachterrassen GmbH« sowie aus Fachberatern und prüfte die Vorschläge im Hinblick auf die Zielvorstellungen der Quartiersentwicklung. Denn die Gonsbachterrassen sollten ein einheitliches, hochwertiges Bild ergeben. Sobald beide Seiten zufrieden waren, konnte der Bauantrag eingereicht werden. Das Konzept knüpfte an die Idee der Gartenstädte der 1920er und 1930er Jahre an, die noch heute sowohl bei Laien als auch bei Fachleuten eine hohe Wertschätzung genießen.

Eine einheitliche Quartiersentwicklung war gewollt – und ist umgesetzt worden.



Ein Plan des Heiligkreuz-Viertels. In Weisenau entstehen 2.000 Wohnungen.

HEILIGKREUZ-VIERTEL

Im Heiligkreuz-Viertel am Rande des Mainzer Grüngürtels im Stadtteil Weisenau entwickeln die »Mainzer Stadtwerke« in den nächsten Jahren gemeinsam mit den beiden privaten Partnern, der »Ten Brinke Projektentwicklung« und der Firmengruppe »Richter«, auf insgesamt 32 Hektar Fläche ein neues Stadtquartier. Im Kernbereich des Quartiers entstehen 2.000 Wohnungen.

Der Schwerpunkt liegt auf der Errichtung von so genanntem bezahlbarem Wohnraum. Im Fokus der Entwickler stehen Menschen, die trotz eines geregelten Einkommens nicht in der Lage sind, die hohen Mietpreise an anderen Stellen im Stadtgebiet zu zahlen. Dabei geht es im Heiligkreuz-Viertel teils um gefördertes Wohnen sowie Angebote für Senioren und Baugemeinschaften. Daneben entstehen aber auch Wohnungen im mittleren Preissegment und Eigentumswohnungen. Des Weiteren werden attraktive Büro- und Gewerbeflächen realisiert, vor allem entlang der Hechtsheimer Straße gibt es gewerbliche Nutzung.

Geschichte

1965 wurde auf der heutigen Fläche des Heiligkreuz-Viertels der Produktionsstandort der IBM

Deutschland, Niederlassung Mainz, in Betrieb genommen. Aufgrund globaler Kooperationen stellte IBM die Produktion von Festplatten am Standort Mainz Ende 2003 ein und schloss diesen Produktionsstandort. Nachdem auch andere gewerbliche Nutzer das Gelände verlassen hatten, bot sich die Möglichkeit zur Neustrukturierung. Geblieben von den früheren produzierenden Unternehmen ist die Firma »Sensitec«, ein Hersteller von Sensoren. Stadtwerke-Vorstandsvorsitzender Detlev Höhne: »Besonders freut uns, dass es gelungen ist, den Standort der Firma »Sensitec« in die neue Planung zu integrieren. »Sensitec« ist ein international renommiertes High-Tech-Unternehmen, das wir gern am Standort halten wollten, weil es attraktive Arbeitsplätze und eine zukunftssträchtige Technologie vereint.«

Zur Qualifizierung einer neuen Nutzungskonzeption wurde durch die Stadt Mainz im Oktober 2014 ein städtebaulicher Rahmenplan verabschiedet.

Umfrage

Um zu wissen, worauf potenzielle Bewohner des Heiligkreuz-Viertels Wert legen, um ein städtebauliches Projekt verwirklichen zu können, das sich am tatsächlichen Bedarf und den Wünschen der Menschen orientiert, entstand 2013 ein Fragenkatalog

für eine Umfrage. 867 Bürgerinnen und Bürger nahmen anschließend an der Umfrage teil. Ein zusammengefasstes Ergebnis liest sich wie folgt: Für eine bezahlbare Wohnung im Stadtgebiet zeigten sich viele Mietinteressenten mit einem Nettoeinkommen von bis zu 2.500 Euro bereit, auf Extras wie einen Aufzug im Haus, eine Badewanne, aufwendig gestaltete Freiflächen oder einen Parkplatz direkt vor dem Haus zu verzichten.

Städtebaulicher Wettbewerb

Gewinner des städtebaulichen Wettbewerbs für das frühere IBM-Gelände waren die Planungs-kooperation »Hermann & Valentiny und Partner ZT GmbH«, Wien und »Latz und Partner Landschaftsarchitekten Stadtplaner BDLA«, Kranzberg. Dies entschied eine Jury unter dem Vorsitz des renommierten Dortmunder Architekten und Stadtplaners Professor Franz Pesch. Franz Pesch: „Der

Siegerentwurf ragt aus dem Feld der 22 eingereichten Wettbewerbsbeiträge durch eine prägnante städtebauliche Figur, eine sinnvolle Gliederung der Wohn- und Gewerbegebiete und eine hohe Freiraumqualität hervor. Der Grünzug zwischen Hechtsheimer Straße und Bettelpfad gliedert das Areal in zwei Quartiere, die sich jeweils um eine attraktive grüne Mitte gruppieren. Ein luftiger Rand aus Punkthäusern schließt das Wohngebiet zum erhaltenswerten Grün am Bretzenheimer Weg ab. Es entstehen lebendige Nachbarschaften mit Raum für vielfältige Wohnformen und eine Mischung von Wohnen und Arbeiten. Auf der Grundlage dieses zukunftsorientierten Konzepts wird auf dem Heiligkreuz-Areal eine erstklassige Wohnadresse entstehen, die es den zukünftigen Bewohner leicht machen wird, sich mit ihrer neuen Heimat zu identifizieren.“ Der Satzungsbeschluss war am 28. Juni 2017.



◀ 867 Menschen teilten 2013 in einer Umfrage mit, wie sie sich das Wohnen im Heiligkreuz-Viertel vorstellen könnten.

▼ Auf dem alten IBM-Gelände entlang der Hechtsheimer Straße wächst das neue Quartier.



Das alte Weinlager im Zollhafen hat seit 2015 direkte Nachbarschaft von Wohngebäuden bekommen.

ZOLLHAFEN

Die Entwicklung eines vitalen, pulsierenden Quartiers in Citylage läuft – und zwar rasant seit dem ersten Spatenstich 2014. Im Zollhafen entstehen hochwertige Wohn- und Büroimmobilien am Wasser. Gleichzeitig werden neue Aufenthaltsmöglichkeiten durch attraktive Freiflächen am Rhein und im Hafengebiet realisiert. Eine gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln – vor allem durch die Straßenbahnlinie 59 mit Endhaltestelle im Quartier – ist sowohl für Anwohner, Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer wie Erholungssuchende gegeben. Das Stadtquartier Zollhafen Mainz gliedert sich in rund 30 Baufelder, die

schrittweise an Investoren übergeben werden. Es entstehen rund 1.400 Wohnungen für 2.500 Menschen und Arbeitsplätze für rund 4.000 Menschen rund um das 80.000 Quadratmeter große Hafenbecken. Im Hafenbecken entsteht eine Marina mit einer hochwertigen Schwimmsteg-Anlage und 140 Liegeplätzen. Ideal für Boote oder Yachten in einem Größenmix von 8 bis 15 Metern Länge.

Geschichte

Die Geschichte des neuen Stadtquartiers Mainzer Zollhafen beginnt mit der Erarbeitung eines Masterplans 2003 zur Umwandlung des Zollhafens in ein Wohn- und Arbeitsviertel. Ein Rahmenplan von 2005 zeigt die städtebauliche Grundstruktur



des neuen Quartiers auf. Mit der Fortschreibung des Rahmenplans 2007 erfuhr die Konzeption eine marktorientierte Anpassung und Weiterentwicklung. Die Moderation dieses Rahmenplans übernahm Professor Carl Fingerhuth, ein renommierter Schweizer Architekten und Stadtplaner.

Der Zollhafen ist in Besitz der »Zollhafen Mainz GmbH & Co. KG« – einem Unternehmen der »Mainzer Stadtwerke AG« und »CA Immo Deutschland GmbH«. Die »Zollhafen Mainz GmbH & Co. KG« übernimmt die Grundstücksentwicklung. Die Gesamtprojektdauer ist bis 2025 veranschlagt. Die Grundstücksgröße ist 30 Hektar einschließlich Hafenbecken. Das Nettobauland beträgt 13 Hektar. Die geplante Bruttogeschossfläche für Wohnungen beläuft sich auf 200.000 Quadratmeter, die für Gewerbe auf 150.000 Quadratmeter.

Gut für die Umwelt

Im Zollhafen Mainz ergreifen die »Mainzer Stadtwerke« und die »CA Immo Deutschland« die Chance, die Spuren der früheren, industriellen Nutzung auszugleichen. Die Flächen dieser wertvollen innerstädtischen Ressource werden nachhaltig recycelt. Der Grünflächenanteil steigt von 0,4 Hektar auf 1,6 Hektar. 4,5 Hektar neue Dachflächen mit Dachbegrünung entstehen. Die Verwendung von Fernwärme aus den Kraftwerken der »Kraftwerke Mainz Wiesbaden« auf der Ingelheimer Aue ist extrem umweltschonend. Und es kommt zu einer Entsiegelung von zusätzlich 1,2 Hektar Bodenfläche.

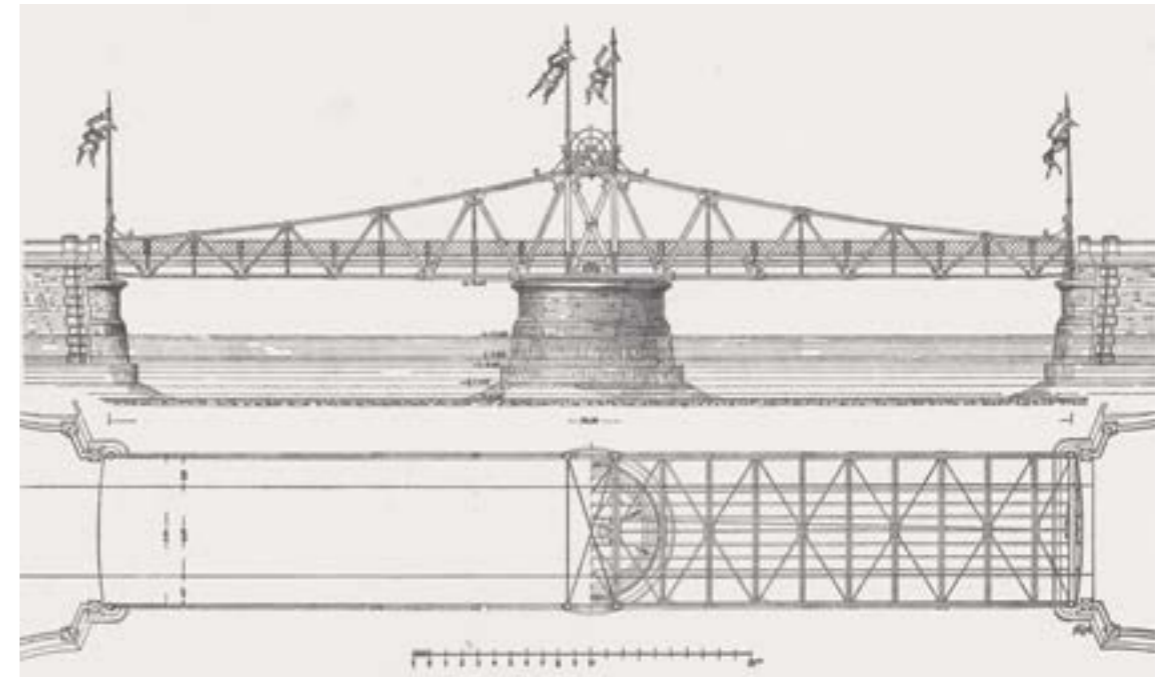
▲ Spektakulärer Blick durch das Gebäude Rheinkai 500. Kein Objekt steht näher am Wasser.

► Blick auf die Südmole

►► Die Stadtwerke-Drohne machte diese Aufnahme vom Zollhafen Anfang 2017. Unten sind die Straßenbahngleise zu sehen. Hier fährt die Linie 59 ins neue Wohngebiet.



Die alte Drehbrücke im Zollhafen. Sie wurde im Zweiten Weltkrieg demontiert. Seit 2017 steht an ihrer alten Stelle eine Klappbrücke. Deren Einweihung war im August 2017.



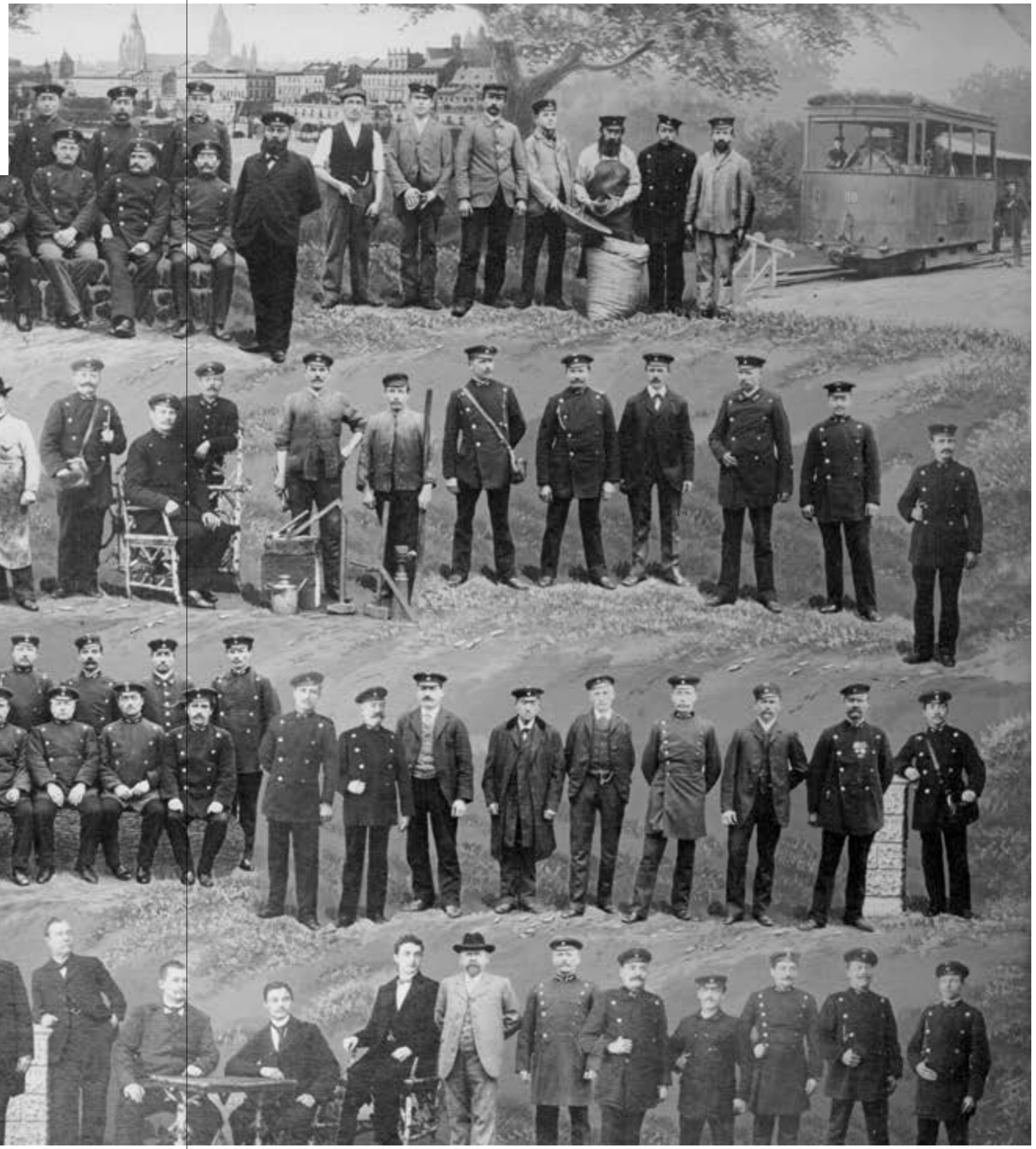
Brücke zwischen Nord- und Südmoie

Jahrzehntelang gab es keine Verbindung zwischen Nord- und Südmoie des Zollhafens. Genauer: Seit die alte Drehbrücke im Zweiten Weltkrieg demontiert worden war. Im September 2016 hatten die Arbeiten zur Klappbrücke mit dem Einrammen schwerer Stahlpundwände begonnen. Die Brücke befindet sich exakt am Standort der historischen Drehbrücke. Beide denkmalgeschützten Brücken-

köpfe aus Basaltlava sind für den Neubau aufwendig saniert worden. Es wurde keine Brücke nach historischem Vorbild realisiert, weil eine Drehbrücke beim Öffnen für die Schiffe zu aufwendig und langsam ist. Der Klappmechanismus ist nötig, damit Segel- und Motorboote auch bei höheren Pegelständen unter der Brücke hindurch ins Hafenbecken gelangen können. Die neue Brücke ist 60 Meter lang, 160 Tonnen schwer.



MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER



GUTE ZUSAMMENARBEIT

Ein über Jahrzehnte gewonnenes Know-how zeichnet Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Unternehmensgruppe »Mainzer Stadtwerke« aus. Im Planen, Bauen, Betreiben, Warten und Erneuern von Anlagen und Netzen liegen unsere Kompetenzen genauso wie in der Bereitstellung von Dienstleistungen oder der Personenbeförderung. Ein hoher Anteil langjährig aktiver Kolleginnen und Kollegen und eine geringe Fluktuationsquote belegen eine ausgeprägte Identifikation mit der Unternehmensgruppe. Stadtwerke-Beschäftigte bedienen sich seit jeher neuer Technologien an ihren Arbeitsplätzen. Und auf gestiegene Anforderungen von Kunden reagieren sie mit entsprechendem Engagement. Eine gute Zusammenarbeit von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern untereinander und mit den Betriebsräten als deren Interessenvertretern ist elementar. Der Stadtwerke-Vorstand verwies stets und verweist weiter auf ein gutes und konstruktives Zusammenwirken in sozialen, organisatorischen und wirtschaftlichen Angelegenheiten mit den Betriebsräten der Stadtwerke und deren Tochtergesellschaften.



▲ Vollbesetzte Betriebsversammlung
im Mainzer Schloss 1970

► Kassenbote Andreas Weizenberger 1974





◀ Seminar „Menschenführung“ mit Stadtwerke-Abteilungsleitern und Rayan Malaviya

▼ Weiterbildung zum Thema Protokollführung 1979 mit Ursula Siebert und Sekretärinnen

▼ Der Elektro-Chor der Verkehrsbetriebe 1972



Stadtwerke-Auszubildende im März 1982

Rückblick

Im Jahr der Umwandlung zur Aktiengesellschaft 1971 hatten die »Mainzer Stadtwerke« 1.520 Beschäftigte. 838 Kolleginnen und Kollegen arbeiteten bei den Versorgungsbetrieben und in den Verwaltungsabteilungen, 566 bei den Verkehrsbetrieben, 116 in anderen Abteilungen. Es gab 30 Auszubildende. Die wöchentliche Arbeitszeit betrug 42 Wochenstunden.

Der Geschäftsbericht von 1973 vermerkt erstmals, dass damals 19 ausländische Kolleginnen und Kollegen bei den Stadtwerken arbeiteten. Den genauen Altersdurchschnitt im Unternehmen gibt es seit 1977. Er betrug damals 40,4 Jahre. Der Frauenanteil wird seit 1978 explizit vermerkt. Damals waren von 1.590 Beschäftigten 220 Frauen – ein Anteil von 14 Prozent. 65 Frauen waren damals teilzeitbeschäftigt.

1990 sahen die Zahlen im Personal- und Sozialbericht wie folgt aus: 1.881 Beschäftigte – 1.079 bei den Versorgungsbetrieben und in der Verwaltung, 802 bei den Verkehrsbetrieben. Es gab 85 Auszubildende. 308 Frauen waren in der Unternehmensgruppe angestellt, ein Anteil von 16,4 Prozent. 48 Kolleginnen und Kollegen kamen aus dem Ausland. Der Altersdurchschnitt lag bei 40,6 Jahren.

Der Ist-Zustand

Und hier die Zahlen von 2016: 1.493 Beschäftigte – 474 bei den Mainzer Netzen, 66 bei der Stadtwerke AG, 884 im Geschäftsfeld Mobilität, 60 bei der ÜWG und neun bei der Vertrieb und Service GmbH. Auszubildende gab es insgesamt 113 – 61 im Bereich Mobilität und 52 bei den Netzen. 263 Frauen waren angestellt – ein Anteil von 17,6 Prozent. Der Altersdurchschnitt lag bei 42,7 Jahren.

Durch das bunte M-Logo der Stadtwerke signalisieren wir unter anderem, dass unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter heutzutage aus aller Herren Länder kommen. Über 30 Nationalitäten sind um die Daseinsvorsorge der Mainzerinnen und Mainzer bemüht. Seit jeher beschäftigen die Stadtwerke über die gesetzliche Pflicht hinaus schwerbehinderte Kolleginnen und Kollegen.

Aus- und Weiterbildung

Auf unserem Erfolg ruhen wir uns nicht aus. Aus- und Weiterbildung sind zentrale Themen. Über 100 Auszubildende befinden sich in den Unternehmen der Stadtwerke-Gruppe. Junge Menschen können bei uns folgende Berufe erlernen: Anlagenmechaniker/-in, Berufskraftfahrer/-in, Elektroniker/-in für Betriebstechnik, Gebäude- und Infrastruktursysteme, Fahrradmonteur/-in, Industriekaufmann/-frau, Mechatroniker/-in. Im Rahmen der Nachwuchsförderung bieten wir berufsbegleitende Studien und 15-monatige Traineeprogramme an. 2014 wurde ein unternehmensgruppenweites Personalentwicklungsprogramm (STEP) auf den Weg gebracht, das sich unter anderem an Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wendet, die Führungsrollen neu eingenommen haben. Darüber hinaus gibt es seit Jahrzehnten inner- und außerbetriebliche berufliche Fortbildungsmaßnahmen, deren Basis Betriebsvereinbarungen sind.



▲ Ausbildung 2016:
Kaufmännische Auszubildende schauen mal
bei den Technikern vorbei – und anders herum.

► Aus über 30 Nationen kommen Mitarbeiterinnen und
Mitarbeiter der Unternehmensgruppe.





Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in unmittelbarer Nähe „ihres“ Arbeitsfeldes:
Japhet Dufitumukiza joggte an den PV-Anlagen des Mainzer Fußballstadions vorbei,
Michaela Bachmann stieß mit Kaffee auf die Entwicklung des Zollhafen-Quartiers an,
Markus Strubel plantschte im Fastnachtsbrunnen am Schillerplatz,
Heidi Doliwa stand an einer Bushaltestelle des ÖPNV und
Tanja Merz ließ sich mit Stromkunden auf der Johannisnacht in die Luft heben.





Szenen vom Gesundheitstag 2017
bei den Stadtwerken



Vorzüge für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

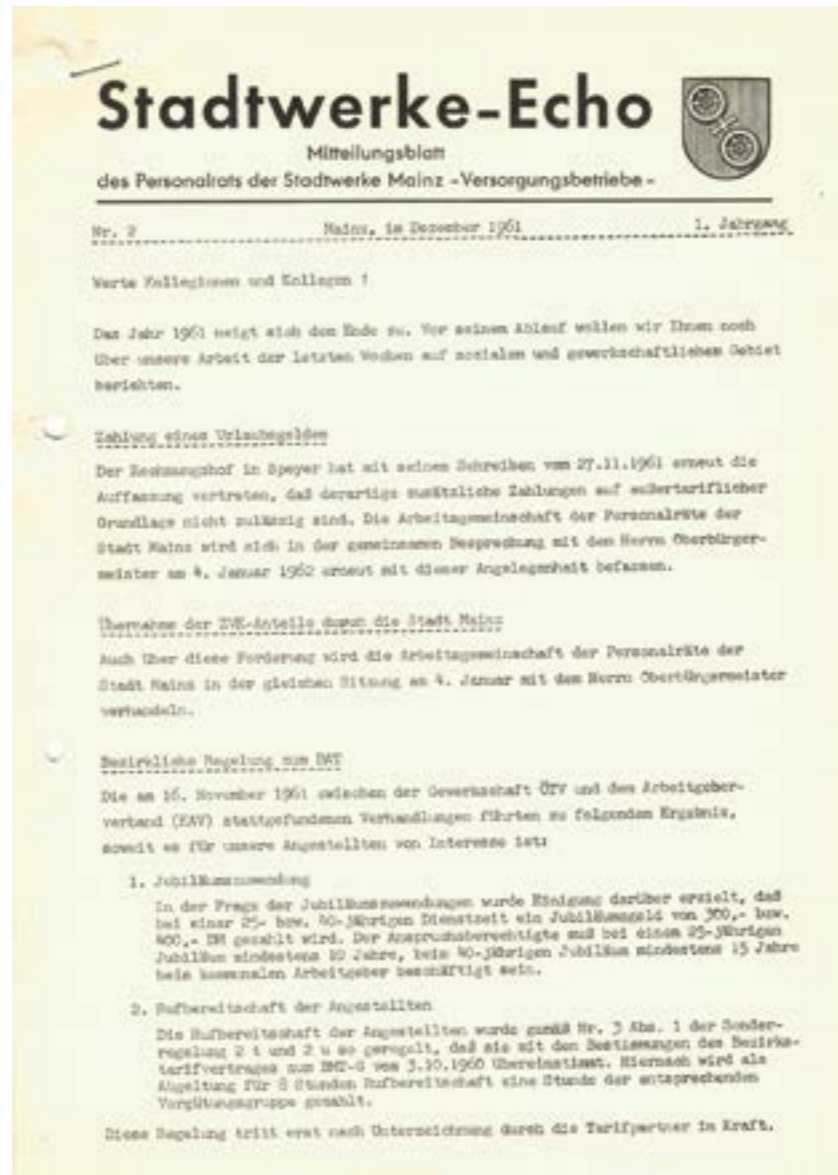
An sozialen Leistungen wurden 1971 vom Unternehmen erbracht: Unterstützung bei der Wohnraumbeschaffung durch Gewährung von Arbeitgeberdarlehen, Zahlung von Beihilfen in Geburts-, Krankheits- und Todesfällen nach den im öffentlichen Dienst geltenden Beihilfavorschriften, Zahlung von Zuschüssen im Rahmen des freiwilligen Urlaubshilfswerkes, Unterhaltung einer Werkskantine, Essensgeldzuschüsse in Höhe von einer Mark pro Tag, Kostenzuschüsse für Betriebsausflug beziehungsweise zu Betriebsveranstaltungen, Ausgabe verbilligter beziehungsweise kostenloser Netzkarten zur Benutzung der Mainzer und Wiesbadener Verkehrslinien, kostenloser Besuch der Mainzer Hallenbäder einmal in der Woche. Bis auf die Darlehen und Zuschüsse des freiwilligen Urlaubshilfswerkes bestehen diese Leistungen quasi heute noch unter Berücksichtigung der Lohnsteuer- und sozialversicherungsrechtlichen Vorschriften. Zu einer guten Personalpolitik gehört heute auch ein umfangreiches betriebliches Gesundheitsmanagement.

Das von den Stadtwerken angebotene Programm nutzen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beispielsweise seit 2008 bei Gesundheitstagen und Kursangeboten.

Die Vereinbarkeit von Familie und Beruf zu fördern, ist ein wichtiges Ziel der Personalpolitik. 2014 wurden die Stadtwerke im Rahmen des »audit berufundfamilie« zertifiziert. Wir unterstützen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Betreuungs- oder Pflegeaufgaben verstärkt durch Arbeitszeitmodelle, den Aufbau einer systematischen Vertretungsregelung und mehr unterstützen.

Seit 1961 gibt es die Mitarbeiterzeitung, die bereits auf die Namen »Stadtwerke-Echo« und »Stadtwerke-Brief« hörte und jetzt »inform« heißt. Seit 1968 gibt es ein betriebliches Vorschlagswesen. Seitdem werden Verbesserungsvorschläge mit einer Prämie oder einem Sachgeschenk ausgezeichnet.

Die Mitarbeiterzeitung der »Mainzer Stadtwerke« im Wandel der Zeit



▲ Stadtwerke-Echo vom Dezember 1961
 ▶ Stadtwerke-Echo vom Oktober 1970



Stadtwerke-Brief-Ausgabe 4/1995



◀ Jubiläums-Ausgabe aus dem Jahre 1981
 ◀ Stadtwerke-Echo-Ausgabe 4/1982





inform-Ausgabe 1/1999



inform-Ausgabe 1/2003



inform-Ausgabe 1/2011



inform-Ausgabe 5/2016

FRAUEN IN FÜHRUNGSPPOSITIONEN



Kerstin Stumpf, Sonja Bornschlegell
und Daniela Müller (v.l.)

Der Frauenanteil in der Unternehmensgruppe »Mainzer Stadtwerke« beläuft sich auf knapp 18 Prozent. Frauen in Führungspositionen sind rar gesät. Wir baten Daniela Müller, Geschäftsführerin der »Überlandwerk Groß-Gerau GmbH«, Kerstin Stumpf, Hauptabteilungsleiterin der »Mainzer Netze GmbH« und Sonja Bornschlegell, Prokuristin der »Mainzer Verkehrsgesellschaft«, zum Gespräch über die eigene Situation und die von Kolleginnen in der Unternehmensgruppe. Daniela Müller, Kerstin Stumpf und Sonja Bornschlegell verbinden seit Jahren Karriere und Familie – alle drei haben jeweils zwei eigene Kinder.

Wie sind Sie in die Männerwelt Stadtwerke gestartet?

Kerstin Stumpf: Während des Bauingenieur-Studiums hatte ich noch ein paar Kommilitoninnen. Aber beim Berufsstart 1999 bei den Stadtwerken waren dann tatsächlich fast nur noch Männer um mich herum. Es gab nur eine andere Ingenieurin außer mir in der Abteilung Wasser. Die Führungsebene Technik war ausschließlich mit Männern besetzt. Damals habe ich mir über dieses Kräfteverhältnis aber gar keine Gedanken gemacht, das war halt so. Außerdem bin ich mit zwei Brüdern groß geworden, ich war das also gewohnt.

„Die Führungsebene Technik war ausschließlich mit Männern besetzt.

Damals habe ich mir über dieses Kräfteverhältnis aber gar keine Gedanken gemacht, das war halt so.“

Sonja Bornschlegell: Ich habe 1984 eine Ausbildung zur Industriekauffrau bei den Stadtwerken begonnen. Wir waren fünf Frauen und ein Mann. Anschließend bin ich in die Werkstattabteilung der Verkehrsbetriebe gewechselt. Dort gab es außer mir noch zwei Frauen und rund 150 Männer. Aber schlimm war das nicht.

Kerstin Stumpf,
Hauptabteilungsleiterin der
»Mainzer Netze GmbH«



Daniela Müller,
Geschäftsführerin der »Überlandwerk Groß-Gerau GmbH«

Daniela Müller: Ich war vor meinem Beginn 2006 bei den Stadtwerken bei einem kommunalen Energieversorger in Friedberg tätig. Da war die Situation ähnlich männerbetont wie hier. Sie war dort zusätzlich noch von alten Seilschaften geprägt, von Zigarre rauchenden Herren in den Besprechungsräumen. Zu meiner Mainzer Anfangszeit beschäftigte mich also nicht so sehr das Ungleichgewicht zwischen Frauen und Männern – schon eher das damals vorherrschende schlechte Betriebsklima bei den »Mainzer Stadtwerken« als Folge von Umstrukturierung und Personalabbau.

Welche Gedanken machen Sie sich denn heute zum Ungleichgewicht von Frauen und Männern?

Kerstin Stumpf: Ich finde es wichtig, dass der Frauenanteil steigt. Denn es ist gut für die Unternehmenskultur. Wenn nur Männer auf der Baustelle sind, ist der Umgangston doch meist sehr rau, kommen Frauen dazu, normalisiert sich das sehr schnell. Prämisse bei der Besetzung von Stellen und Positionen muss aber immer die Qualität der Personen sein und nicht das Geschlecht. In meinen fünf Abteilungen gibt es drei verantwortliche Männer und zwei Frauen. Auf der Fachbereichsebene eine paritätische Besetzung, eine Frau und ein Mann.

Sonja Bornschlegell: Bis 2010 war ich die einzige Frau in der ersten Führungsebene bei der »Mainzer Verkehrsgesellschaft«. Da hieß es in Konferenzen immer: „Guten Morgen Frau Bornschlegell, guten Morgen meine Herren.“ Jetzt sind Frauen bei uns zu 50 Prozent in der Geschäftsführung, zu 30 Prozent in der ersten Führungsebene und zu 40 Prozent in der zweiten Führungsebene präsent. Der Trend ist gut. Und auch im Fahrdienst wird die Zahl von Kolleginnen sicher steigen, denn es gibt so viele verschiedene Arbeitszeitmodelle.

„Jetzt sind Frauen bei uns zu 50 Prozent in der Geschäftsführung, zu 30 Prozent in der ersten Führungsebene und zu 40 Prozent in der zweiten Führungsebene präsent.“

2015 wurde Eva Kreienkamp die erste Geschäftsführerin der »Mainzer Verkehrsgesellschaft«. Hat Sie das überrascht?

Sonja Borschlegell: Als klar war, dass jemand von außen kommen würde, hat mich das nicht überrascht. Ich hatte mir auch gewünscht, dass eine Frau in die Geschäftsführung kommt.

Frau Müller, bei der ÜWG gibt es insgesamt kaum Frauen, geschweige denn in Führungspositionen...

In Summe hätte ich natürlich gerne eine gute Durchmischung. Und deswegen erinnere ich auch in anderen Runden in der Unternehmensgruppe immer daran, dass es mehr bringt, wenn mehr Frauen dabei sind. Aber das muss wachsen. Wir sehen jetzt zu, dass wir in Stellenanzeigen auch gezielter Frauen ansprechen. Insgesamt setzen wir aber auch auf eine Verjüngung der Belegschaft.

Wie sind Sie in die Führungsposition gekommen?

Daniela Müller: Ich hatte mich auf eine ausgeschriebene Stelle als Vorstandsreferentin beworben. Letztlich bin ich als Stabsstellenleiterin einer neu geschaffenen Stabsabteilung eingestellt worden.

Sonja Borschlegell: Als ich 1986 gesagt hatte, das ich gerne berufsbegleitend BWL studieren würde, um im Unternehmen weiter zu kommen, sagte mir mein damaliger Chef, dass ich das zwar machen könnte, dass ich dabei aber nicht finanziell unterstützt werden und mir das Ganze auch für den beruflichen Werdegang nichts bringen würde. Ich fand das ziemlich heftig. Trotzdem habe ich meinen staatlich geprüften Betriebswirt gemacht – auf eigene Kosten. Und mit 22 Jahren habe ich mich dann innerbetrieblich auf eine Stelle Betriebswirtschaftliches Berichtswesen beworben und sie praktisch mit Leitungsfunktion bekommen. Jahre später habe ich übrigens noch 50 Prozent Fördergeld für meine Weiterbildung erhalten.

Kerstin Stumpf: Im zweiten Jahr meiner Stadtwerke-Zeit kam es zu einer ersten großen Umorganisation der Technik. Strukturen wurden aufgebrochen. Und man fragte mich, ob ich die Leitung der Auftragsplanung und Steuerung übernehmen wollte. Ich war von dem Angebot ziemlich überrascht. Aber ich wollte Verantwortung tragen. Ich hatte plötzlich eine Gruppe von Meistern aus den Bereichen Wasser, Strom und Gas in meiner Abteilung, die erstmals mit einer Frau als Chefin konfrontiert waren. Später habe ich mitbekommen, dass es zum Teil Frotzeleien zwischen Kollegen gab nach dem Motto: Du musst jetzt unter einer Frau arbeiten...

Sonja Borschlegell, Prokuristin der »Mainzer Verkehrsgesellschaft«



Wie hat sich Ihr Berufsleben durch das Kinderkriegen verändert?

Sonja Borschlegell: Ich bin 1994 schwanger geworden. Mein damaliger Chef Dieter Wagner schlug mir gleich nach der Mutterzeit eine Homeoffice-Stelle vor. Ich fand das sehr cool. Zwar gab es finanzielle und organisatorische Einbußen, aber ich konnte meine Leitungsfunktion behalten. In der Unternehmensgruppe war ich erst die Zweite, die solch ein Angebot erhielt. Der Betriebsrat und die Personalabteilung fanden dieses Konstrukt damals gar nicht so toll. Ich habe die nächsten drei Jahre überwiegend von zu Hause aus gearbeitet.

„Mein damaliger Chef Dieter Wagner schlug mir gleich nach der Mutterzeit eine Homeoffice-Stelle vor. Ich fand das sehr cool.“

Kerstin Stumpf: Als ich mitgeteilt hatte, dass ich Zwillinge bekommen würde, fragte mich der Vorstand, was ich will. Ich leitete zu dieser Zeit schon seit einigen Jahren die Hauptabteilung Netzservice Facility-Management und die Sanierung des Stadtwerke-Hochhauses stand kurz vor dem Abschluss. Ich war mir mit meinem Mann klar, dass wir am liebsten beide in Teilzeit arbeiten möchten und ich deshalb relativ schnell wieder zu den Stadtwerken in meine leitende Funktion für rund 100 Beschäftigte zurückkehren wollte. Ich wollte maximal 30 Stunden in der Woche an vier Tagen arbeiten. Der Vorstand hat sich darauf eingelassen und ist damit neue Wege gegangen. Es gab keinen Ersatz für mich während des Mutterschutzes, die Abteilungsleiter und der Vorstand haben sich meine Aufgaben aufgeteilt.

STIFTUNGEN





ENERGIE FÜR AFRIKA

ENGAGEMENT IN RUANDA UND IM SENEGAL

Die »Mainzer Stadtwerke« haben einen Teil dazu beigetragen, dass Ruanda – das afrikanische Partnerland von Rheinland-Pfalz – selbst Strom produziert und weniger als zuvor auf den Import von Energie angewiesen ist. Die Unternehmensgruppe engagierte sich durch Bau und Finanzierung von über 20 Photovoltaikanlagen in Ruanda. Die größte befindet sich auf dem rund 2.000 Meter hohen »Mont Jali« in der Nähe der Hauptstadt Kigali. Als die rund 4.000 Dünnschichtmodule mit einer Spitzenleistung von 250 Kilowatt (kW Peak) anlässlich des 25-jährigen Jubiläums der Länder-Partnerschaft am 7. Juni 2007 auf dem Berg ans Netz gingen, war dies die größte Photovoltaikanlage Afrikas. Jährlich sorgt die Anlage neben einer Militärbasis für 325.000 Kilowattstunden Solarstrom. Sie wurde durch die »juwi Solar GmbH« errichtet.

Der Elektrifizierungsgrad des zentralafrikanischen Landes mit seinen elf Millionen Einwohnern stieg von lediglich vier Prozent 2005 auf rund 30 Prozent in 2017. Am meisten trägt Wasserkraft zur Stromproduktion bei. Der Strom der Stadtwerke-Anlage dient dazu, eine regelmäßige Energieversorgung

von Pumpen sicherzustellen, mit denen Wasser aus der zentralen Aufbereitungsanlage in Kigali in die Stadtteile gepumpt wird.

Bereits 2003 und 2004 hatten die Stadtwerke den Bau einer Wasserversorgungsleitung für etwa 8.000 Menschen im Land der Tausend Hügel unterstützt. Im Dezember 2004 hatten die Stadtwerke knapp 1.500 Stromzähler nach Ruanda geschickt, um vor allem Verbrauchsabrechnungen der wenigen großen Stromabnehmer zu dokumentieren. Die Unternehmensgruppe rief im Zug ihres Engagements die Stiftung »Energie für Afrika« ins Leben.

Die Stiftung finanzierte auch ein Biomassekraftwerksprojekt der 1.200-Einwohner-Gemeinde Kalom im Senegal, für das die Stadtwerke und die »Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft mbH« einen Sonderpreis im Rahmen des »Innovationspreis Public Private Partnerships 2012« erhielten. Als Energiequellen fungieren Erdnusschalen und Hirsestängel lokaler Kleinbäuerinnen und Kleinbauern. Lokale Fachkräfte betreiben das Dorfwerk in Eigenregie. Die Aufgaben der Stiftung »Energie für Afrika« wurden ab dem 1. Januar 2017 durch die Stadtwerke-»Stiftung für Klimaschutz und Energieeffizienz« übernommen.

◀ Nach Fertigstellung 2007 war die Photovoltaikanlage auf dem Mont Jali die größte in Afrika.



MAINZER STIFTUNG FÜR KLIMASCHUTZ UND ENERGIEEFFIZIENZ

VIEL FÖRDERPOTENZIAL

Die »Mainzer Stiftung für Klimaschutz und Energieeffizienz« hat sich zur Aufgabe gemacht, den Klimaschutz und die Energieeffizienz in der Stadt Mainz und im Versorgungsgebiet der »Mainzer Stadtwerke« nachhaltig zu fördern.

Die Stiftung wurde 2007 gegründet und hat ihre Arbeit 2008 aufgenommen. Seit dieser Zeit hat sie in allen relevanten Bereichen eine breite Palette von Untersuchungen und Umsetzungen von

effizienzsteigernden und innovativen Maßnahmen gefördert. Ansätze zur Ressourcenschonung und Effizienzsteigerung können dabei auf dem Gebiet der Energiegewinnung, der Energieumwandlung oder der Energieanwendung liegen.

In allen Bereichen, wie dem Wohnen, dem Gewerbe, der Produktion, dem Transport und dem Verkehr im privaten, öffentlichen und kommerziellen Bereich sind Potenziale vorhanden, die es lohnt, aufzugreifen und die von der Stiftung gefördert werden können.



Der Klenkbrunnen vor der Christuskirche läuft nach finanzieller Unterstützung der »Mainzer Stiftung für Klimaschutz und Energieeffizienz« seit 2015 mit Hocheffizienzpumpen.

Förderbeispiele

- Die Stiftung fördert die Beratung bei Gebäudesanierungen und bei der Optimierung und Erneuerung von Heizungsanlagen. Ebenso fördert sie die Begleitung bei der anschließenden Umsetzung der Gebäudesanierung. Dazu wurde ein Energieberater-Netzwerk aufgebaut.
- Die effizientere Nutzung der Brennstoffe durch Kraft-Wärme-Kopplung wird ebenso wie der Einsatz von Gaswärmepumpen mit einem Förderprogramm unterstützt.
- Seit 2015 läuft das neue Fördervorhaben »Heizungs EKG«. Dabei wird die Effizienz von Heizungen vor Ort analysiert und in verbesserungswürdigen Fällen werden dem Heizungsbetreiber geeignete Maßnahmenvorschläge unterbreitet.
- Im Hinblick auf eine effiziente Wärmeerzeugung und Wärmeverteilung in Mainz wurde die Erstellung eines umsetzungsorientierten Wärmemasterplans gefördert. Das daraus entwickelte Wärmekonzept wurde im Januar 2015 der Öffentlichkeit vorgestellt.
- Bei Anlagenerneuerungen oder Geräteaus-tauschen unterstützt die Stiftung Bestrebungen im öffentlichen und privaten Bereich. 2015 wurde vor diesem Hintergrund der Austausch der Brunnenpumpen im Klenkbrunnen vor der Christuskirche gegen Hocheffizienzpumpen gefördert.
- Um den Einsatz von LED-Leuchtmitteln für die öffentliche Straßenbeleuchtung beurteilen zu können, hat die Stiftung einen Untersuchungsauftrag an die Transferstelle Bingen vergeben. Neben Laboruntersuchungen wurde eine LED-Teststrecke in der Mainzer Oberstadt installiert, um die unterschiedlichen LED-Typen und Modelle in realer Umgebung vergleichen und testen zu können.
- Da die Entwicklung von Brennstoffzellenbussen und die Praxistests bei den großen Buserstellern weit fortgeschritten sind, wird ein Einsatz im ÖPNV in Mainz in einer von der Stiftung geförderten Machbarkeitsstudie zum Einsatz von Brennstoffzellenbussen untersucht.
- Das von der Stadt Mainz geplante und realisierte Umweltbildungszentrum in Weisenau bietet der Öffentlichkeit Möglichkeiten, sich über Themen wie Klimaschutz und Energieeffizienz informieren zu können. Auch dieses Projekt wird von der Stiftung finanziell bezuschusst und gefördert.

DIE KUNSTHALLE



Am 31. Januar 2007 wurde Richtfest gefeiert. Seit dem 1. März 2008 steht die Kunsthalle Liebhabern zeitgenössischer Kunst offen.

KULTURELLER SCHRITTMACHER

Die Vision lautete: Die Kunsthalle wird der kulturelle Schrittmacher für das Hafenviertel. Sie prägt den Wohn- und Kulturhafen. Dabei setzt sie auch ein architektonisches Zeichen. Die Räume der Kunsthalle befinden sich im ehemaligen Kesselhaus auf dem Areal des Mainzer Zollhafens. Das lang gestreckte Backsteingebäude, das früher als Energiezentrale für den Hafenbetrieb diente, wurde als wirksamer Ort für eine Kunsthalle in Rheinland-Pfalz erkannt. Das Gebäude wurde nach den Plänen des Berliner Architekten Professor Günter Zamp Kelp unter der Leitung des Mainzer Architekturbüros »Poganiuch + Dang« und des Bad Kreuznacher Ingenieurbüros »Ufermann« umgebaut und

erhielt mit dem um sieben Grad geneigten 22 Meter hohen Ausstellungsturm einen markanten Neubau.

Start

Mit vereinten Schlägen großer Vorschlagshämmer verhalfen die Stadtwerke-Vorstände Dr. Werner Sticksel und Detlev Höhne zusammen mit Staatsminister Professor Jürgen Zöllner und dem Mainzer Oberbürgermeister Jens Beutel der neuen Kunst am 3. Juli 2006 symbolisch zum Durchbruch im ehemaligen Kesselhaus des Mainzer Zollhafens. An diesem Tag hatte der Stadtwerke-Aufsichtsrat auch die Gründung der Stiftung Kunsthalle Mainz beschlossen, um den geplanten Betrieb zu gewährleisten. Im Stiftungsvorstand sitzen je ein Vertreter der Stadtwerke, des Ministeriums für Wissenschaft,

Weiterbildung und Kultur Rheinland-Pfalz sowie des Kulturdezernats der Stadt Mainz. Ein Kuratorium bestehend aus Mitgliedern des öffentlichen Lebens übernimmt die Aufsichtsfunktion. Am 1. März 2008 öffnete die Kunsthalle Mainz erstmals ihre Türen für das Publikum.

Konzeption

Die Kunsthalle Mainz ist ein Ort für Wechselausstellungen zeitgenössischer Kunst. In Einzel- und Gruppenausstellungen aber auch in themenbezogenen Präsentationen und ortsspezifischen Eingriffen werden Positionen aus dem gegenwärtigen Kunstgeschehen vorgestellt.

Ein umfangreiches Vermittlungsprogramm für Erwachsene und Kinder begleitet jede Ausstellung. Ergänzende Veranstaltungen wie Vorträge oder Künstlergespräche vertiefen die Begegnung von Publikum mit Kunst und Kunstschaffenden und ermöglichen eine intensive Auseinandersetzung. Die Kunsthalle bietet Ferienprogramme im Frühjahr und im Herbst für junge Besucher an. Ein Riesenerfolg ist die umfangreiche Sommer- und Winterakademie, die mittlerweile fester Bestandteil des Vermittlungsprogramms ist. Zahlreiche Kinder und Jugendliche nehmen an den Kursen und Workshops

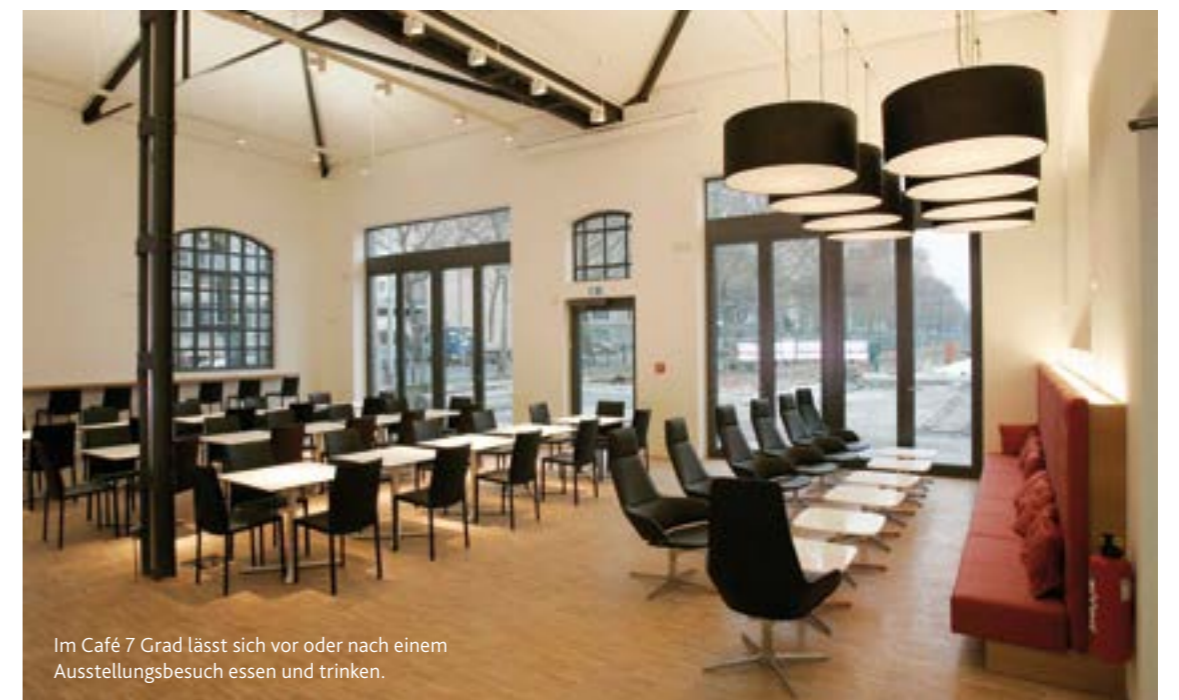
teil, die in der Ausstellung und in dem Werkraum der Kunsthalle ausgerichtet werden.

Räumliche Gegebenheiten

Die Kunsthalle verfügt über 840 Quadratmeter Ausstellungsfläche. Diese ist unterteilt in drei aneinander anschließende Hallen im Altbau und in drei übereinander liegende Räume im Neubau des geneigten Turms. Die Turmebene III mit einem großen Panoramafenster bietet Besuchern eine überraschende Aussicht und erfordert von Künstlern eine besondere Herangehensweise.

Finanzierung

Für das Budget des Ausstellungsbetriebes zeichnen sich in erster Linie die »Mainzer Stadtwerke« als Eigentümerin der Kunsthalle verantwortlich. Im Schulterschluss mit dem Land Rheinland-Pfalz und der Stadt Mainz ergibt sich eine weitere finanzielle Säule. Zusätzliche Unterstützung leisten die »Freunde der Kunsthalle« durch Spenden. Des Weiteren wird die Kunsthalle Mainz von Sponsoren, wie zum Beispiel der »Zollhafen Mainz GmbH & Co. KG«, großzügig unterstützt. Die übrigen Gelder werden über Projektförderungen generiert.



Im Café 7 Grad lässt sich vor oder nach einem Ausstellungsbesuch essen und trinken.



Ist das Kunst oder kann das weg?
Impressionen aus der Bauphase.

Künstlerische Leitung

Am 1. März 2007 übernahm Natalie de Ligt als Erste die künstlerische Leitung der Kunsthalle. Von da an arbeitete sie an der Konzeption der ersten Ausstellung. Natalie de Ligt war bis 2011 für insgesamt 21 Ausstellungen verantwortlich. Ihr folgte Thomas D. Trummer nach. Bevor dieser das Haus 2015 verließ, kuratierte er neun Ausstellungen. Seit 2015 führt Stefanie Böttcher in der Kunsthalle Regie.

Kooperationen

Seit 2009 unterstützt das Ministerium für Wissenschaft, Weiterbildung und Kultur des Landes Rheinland-Pfalz die Jugendkunstschule der Kunsthalle Mainz. Fast alle Angebote im Bereich der Kunstpädagogik profitieren unter dem Titel »Green Tower / Art Power – Jugendkunstschule der Kunsthalle Mainz« von dieser Zuwendung.

Durch eine Förderung der Stiftung »Kunst, Kultur und Soziales der Sparda-Bank Südwest eG« können Schulklassen und junge Besucher aus außerschulischen Einrichtungen im Alter von drei bis 18 Jahren die Angebote der Kunstpädagogik in der Kunsthalle Mainz kostenlos wahrnehmen.

Unter dem Titel »Kunst ganz nah« sind die Feldbergschule Mainz, die zuständige Schulsozialarbeit und die Kunsthalle Mainz seit August 2013 ein lokales Bündnis eingegangen. Die Kooperation wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert. Ziel des Projektes ist es, die Kunsthalle Mainz für die Kinder der Feldbergschule zu einem Ort werden zu lassen, der – in unmittelbarer Nachbarschaft zu ihnen – ein selbstverständliches und für sie offenes Erfahrungsfeld bildet. Durch die Schulsozialarbeit werden vor allem auch sogenannte bildungsbenachteiligte Kinder einbezogen.

Unter Leitung der Deutschlehrerin Susanne Böswald-Franta erarbeiten Schülerinnen und Schüler des Mainzer Otto-Schott-Gymnasiums in der Kunsthalle regelmäßig eigene Texte in Auseinandersetzung mit den dort präsentierten Werken der Gegenwartskunst. Direkt vor den Kunstwerken verfassen sie diese Texte, welche im Unterricht nachbereitet werden. Eine öffentliche Lesung in der Kunsthalle beschließt das jeweilige Projekt.

Seit dem Schuljahr 2015/16 bietet das Frauenlob-Gymnasium unter der Leitung von Gitte Staegemann für die Jahrgangsstufen 8 bis 12 das Wahlangebot »Kunst erleben in der Kunsthalle Mainz« an. Die Schüler besuchen jede Ausstellung mindestens drei Mal und tauschen sich über die Kunstwerke aus. Im Anschluss an die Ausstellungsbesuche setzen die Schüler ihre Eindrücke praktisch um. Die Ergebnisse werden in einer selbst organisierten Abschlusspräsentation in der Schule gezeigt.

„Mainzer Ansichten“ – die Abschiedsausstellung des ehemaligen Kunsthallenleiters Thomas D. Trummer 2015.



Kunstvermittlung wird in der Kunsthalle Mainz groß geschrieben.

IM GESPRÄCH MIT DR. WALTER KONRAD



Dr. Walter Konrad
Jahrelanger stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender
der »Mainzer Stadtwerke«

Dr. Walter Konrad war mit Unterbrechungen 25 Jahre im Aufsichtsrat der Stadtwerke Mainz. Bis 2014. Unter den sozialdemokratischen Oberbürgermeistern Jockel Fuchs, Herman-Hartmut Weyel, Jens Beutel und Michael Ebling fungierte der CDU-Politiker als stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender. Zwischenzeitlich war das Stadtrats-Mitglied Vorsitzender des Stadtwerke-Finanzausschusses. Walter Konrad, früherer Justitiar des »ZDF«, Leiter der Hauptabteilung Programmplanung des Senders und verantwortlich für »3sat« und den ZDF-Anteil an »Arte«, ist Jahrgang 1935.

*„Die Stadtwerke waren,
sind und bleiben ein
florierendes Unternehmen.“*

Herr Konrad, es scheint Unangenehmeres zu geben, als den Posten eines Stadtwerke-Aufsichtsrats?

Ein Aufsichtsratsposten bei den Stadtwerken ist der begehrteste Job im Stadtrat. Es gibt – das ist kein Geheimnis – eine relativ hohe Aufwandsentschädigung. Man entscheidet bei den wirklich wichtigen Dingen mit, den Fragen von Gas, Wasser, Strom und Nahverkehr, die jeden angehen. Und die Stadtwerke waren, sind und bleiben ein florierendes Unternehmen.

Wie kamen Sie zu dem Stadtwerke-Posten?

Ich war ab 1969 in der CDU-Stadtratsfraktion Vorsitzender des Arbeitskreises Grün, Umweltschutz und Stadtwerke. Von daher war klar, dass diese Position auf mich zukommen würde.

Wie bewerten Sie die Arbeit im Aufsichtsrat?

Wir haben meistens an einem Strang gezogen und Entscheidungen zum Wohl des Unternehmens und damit der Stadt gefällt. Dass ich dem von den Stadtwerken geplanten Kohlekraftwerk nach kurzer Zeit ablehnend gegenüberstand und letztlich sogar im Vorstand der Bürgerbewegung gegen das Projekt protestierte, war als Aufsichtsratsmitglied aber auch nicht so einfach. Da wurde man von Arbeitnehmern und den Vorstandsmitgliedern kritisch beäugt. Aber es hat sich ja gezeigt, dass das Aus des Projekts richtig war.

Mit der Zeit änderten sich Ihre Schwerpunkte. Selbst nach Ihrem Ausscheiden aus dem Stadtrat 2014 sind Sie noch kulturpolitischer Sprecher der Mainzer CDU. Die Stadtwerke machen ja auch in Kultur...

Ich bin ein begeisterter Verfechter der Kunsthalle. Detlev Höhne war die treibende Kraft für diese. Was die Verantwortlichen der Kunsthalle machen, ist nicht jedermanns Sache. Manchen sind die Ausstellungen zu elitär. Einheimische Künstler kommen eher selten vor. Und ich bin überzeugt, dass nicht alle Stadtratsmitglieder schon einmal die Kunsthalle besucht haben. Aber man sollte ein engeres Verhältnis zu ihr finden. Gerade im Zuge des entstehenden Zollhafenquartiers kommt ihr große Bedeutung zu: Kultur inmitten von Wohnbebauung und Büroeinheiten. Mir gefällt alleine der Schrägbau der Kunsthalle. Er ist etwas Eigenwilliges – wie der schiefe Turm von Pisa. Und er findet außerhalb von Mainz auch sehr viel Anerkennung. Mehr als in der Stadt.

Wie erleben Sie das „Standing“ der Stadtwerke in Mainz?

Die Stadtwerke werden hoch effizient betrieben. Man hat von Anfang an gekonnt vermieden, eine

Beamtenmentalität in der Rheinallee zu beherbergen. Die Personalstruktur ähnelte schon immer eher der eines großen Industriebetriebs als einer Verwaltung. Das ist durchaus vorbildlich.

Und wie sieht Ihr Blick nach vorne aus?

Die »Mainzer Stadtwerke« müssen unabhängig bleiben. Darüber waren sich alle Aufsichtsratsmitglieder über die Parteigrenzen hinweg immer einig. Sicher sind in der Zukunft Partner nötig. Aber weiter darf es nicht gehen. Dass wieder ein eigener Vertrieb für Strom und Gas da ist, ist wichtig. Es war schmerzhaft, dass dies zwischenzeitlich nicht mehr der Fall war. Wie die Stadtwerke mit den Herausforderungen der Energiewende umgehen, findet bislang meine absolute Zustimmung.

DIGITALISIERUNG





Am 1. März 2017 starteten die »Mainzer Stadtwerke« den WLAN-Service »M-Hotspot« in der Mainzer Innenstadt.

TEIL DER DASEINSVORSORGE

„Digitalisierung und Internetversorgung gehören für uns zur Daseinsvorsorge“, betonte Michael Ebling, Mainzer Oberbürgermeister und Stadtwerke-Aufsichtsratsvorsitzender, als er im Frühjahr 2017 den WLAN-Service »M Hotspot« mit den Stadtwerke-Vorständen Detlev Höhne, Dr. Tobias Brosze und Daniel Gahr auf dem Marktplatz vorstellte. Durch WLAN (Wireless Local Area Network – ein drahtloses lokales Netzwerk) können Menschen mit mobilen Geräten wie Smartphones und Tablets in der Öffentlichkeit im Internet surfen. In einem ersten Schritt realisierten die Stadtwerke rund 45 Hotspots in der Mainzer Innenstadt.

Was Digitalisierung für die Unternehmensgruppe bedeutet, verdeutlichte Dr. Tobias Brosze: „Es ist die Verschmelzung der physischen Welt mit der digitalen Welt, an deren Ende interessante Produkte für die Kunden stehen. Die physische Welt sind unsere Strom-, Wasser- und Wärmenetze genauso wie der öffentliche Personennahverkehr, Grundstücke für Infrastrukturprojekte oder Voraussetzungen für Elektromobilität. Es liegt an uns, neue

Inhalte auf diese Plattformen zu bringen, dafür zu sorgen, dass wir derjenige sind, dem Kundinnen und Kunden vertrauen, der ihre Bedürfnisse erfüllt, dem sie für Dienstleistungen das entsprechende Geld bezahlen.“

Die Digivision für die Mainzer Mobilität

Mit der Digivision der »Mainzer Verkehrsgesellschaft« (MVG) nimmt das Thema Digitalisierung im Geschäftsfeld Mobilität konkrete Züge an. Das Ziel: Unter Zuhilfenahme neuer Technologien und Methoden und unter Berücksichtigung von Megatrends sollen die Zukunftsfähigkeit der MVG nachhaltig gesichert und ein attraktives und wirtschaftliches Mobilitätsangebot für die Menschen in und um Mainz gewährleistet bleiben.

Der Blick der MVG geht voraus ins Jahr 2030. Fragen, mit denen sich die Kolleginnen und Kollegen beschäftigen, lauten: Welche Veränderungen beeinflussen bis dahin unser Tun? Welche Mobilitätsbedürfnisse haben unsere Kunden dann? Welchen Einfluss haben technische Innovationen auf die Mobilität der Menschen und unsere Geschäftsprozesse? Auf dem Weg dahin wurde eine Roadmap entwickelt, die sechs Initiativen mit klaren Projekt-

Kolleginnen und Kollegen der Mainzer Netze sorgen dafür, dass knapp 200.000 Zähler durch intelligente Messsysteme ersetzt werden.



zielen sowie drei Arbeitsgruppen beschreibt, die sich innovativen Themen annehmen. Bei den Projekten geht es um: die Erhebung von Kundenbedarfen, alternative Antriebsformen für den ÖPNV, ein neues Betriebshofmanagement, ein Konzept zu einer mobilen Plattform für Fahrerinnen und Fahrer, ein übergreifendes APP-Konzept das alle Mobilitätsangebote für die Menschen in Mainz umfasst und Fragestellungen im Zusammenhang mit Open Data. Arbeitsgruppen beschäftigen sich mit den Perspektiven, die das autonome Fahren für den ÖPNV schaffen wird, alternativen Mobilitätsangeboten sowie der IT-Architektur. 51 Kolleginnen und Kollegen aus der ganzen Unternehmensgruppe sind an der Digivision im Geschäftsfeld Mobilität beteiligt.

Einsatz intelligenter Messsysteme im Stromnetz

Konkret setzte die Bundesregierung mit dem Gesetz zur Digitalisierung der Energiewende im September 2016 das Startsignal für neue Angebote im Stromnetz, um durch den Einsatz moderner Messeinrichtungen und intelligenter Messsysteme Energieeinsparungen zu verwirklichen, Energieeffizienzpotenziale zu heben, Geschäftsprozesse zu erleichtern und eine effizientere Netzsteuerung zu ermöglichen. Einfach formuliert sollen elektronische Geräte künftig dann in Betrieb sein, wenn Strom verfügbar, und somit am günstigsten ist.

Diese Messsysteme hören auf den Namen »Smart Meter« und sind die Voraussetzung für das »Smart Grid« sowie »Smart-Home-Anwendungen«. Die intelligenten Messsysteme bieten unter anderem eine sichere Kommunikationsplattform zwischen Versorgern und Verbrauchern. Die »Mainzer Netze GmbH« ersetzt rund 198.000 Zähler bei Normalverbrauchern durch moderne Messeinrichtungen und rüstet rund 19.000 Zähler auf intelligente Messsysteme bei all jenen um, die einen Jahresstromverbrauch von mehr als 6.000 Kilowattstunden pro Jahr haben oder Anlagenbetreiber mit einer installierten Leistung von mehr als sieben Kilowatt sind.



Dieses Plakat begleitet die Digivisionsprojekte des Geschäftsfeldes Mobilität.

KUNDENSERVICE





Ausstellungsraum der Erdgasberatung in der Rheinallee

BERATUNG WIRD GROSS GESCHRIEBEN

Kundenberatung und Öffentlichkeitsarbeit haben für die »Mainzer Stadtwerke« von jeher eine große Bedeutung. Ziel ist, den Kundinnen und Kunden die vielfältigen Dienstleistungen transparent darzustellen. Dies geschieht am eigenen Standort – zuletzt wieder verstärkt durch die Eröffnung des Energieladens am 24. Oktober 2016 – oder beispielsweise über eine jahrzehntelange Präsenz auf Messen wie der Rheinland-Pfalz-Ausstellung. Eine beständige und offene Informationspolitik in den lokalen Medien gehört ebenfalls dazu.

Blick zurück

Mit Anzeigen für Strom und Gas aus eigener Produktion wurde nach dem Übergang in das 20. Jahrhundert geworben. Mit Einzug in das neu gebaute Hochhaus Rheinallee 41 im Jahr 1961 startete dann eine deutlich größere Werbeoffensive der »Mainzer Stadtwerke«. Der einfache Grund: Nach dem Umzug aus der engen Feldbergschule gab es nun Ausstellungsräume, in denen sich öffentliches Leben abspielen konnte. Hier wurde vor allem umfassend Überblick über das Angebot an Energiegeräten gewährt. Und in der angeschlossenen Lehrküche tummelten sich meist wissbegierige Frauen.

Die Bilanz des ersten Stadtwerke-AG-Jahres 1971: Es gab 7.200 Kundenberatungen. An Kochkursen in der Lehrküche nahmen 1.100 Menschen teil. Es gab acht Vortragsveranstaltungen für Hausfrauen und Installateure.

1972 startete ein neuer umfangreicher Service im Kundendienst. Der Service agierte unter dem Motto: „Wir für Sie“. Die Marke »Stadtwerke« im Rhein-Main-Gebiet sollte gestärkt werden. Kundendienst bedeutete damals: Kostenlose Beratung in Fragen der Energieanwendung, Anschluss und Installationsangelegenheiten sowie Fragen der Tarifwahl. Kundendienst bedeutete auch den Abschluss von Verträgen, die technische und tarifliche Revision von Abnehmeranlagen, einen kostenpflichtigen Gasgerätedienst und Kundenbefragungen.



▲ Mit dem Slogan „Wir für Sie“ intensivierten die Stadtwerke 1972 den Kundendienst.

◀ Kundenberatung vor Ort bei den Mainzer Stadtwerken.

▼ Damen aus der Werbeabteilung 1965





▲ Mitarbeiter des Gas-Geräte-Dienstes 1973

► Großer Einsatz beim bundesweiten Geflügelkochwettbewerb 1976

▼ So geht Kochen: eine Szene aus der Stadtwerke-Lehrküche 1974.



◀ Am 19. Januar 1981 flog ein Brandsatz in das Kundencenter der »Mainzer Stadtwerke« und zerstörte einen Teil der Einrichtung.

▼ Auch auf der Rheinland-Pfalz-Ausstellung zeigten die Stadtwerke den Menschen, wie sie mit neuen Küchengeräten feine Speisen zubereiten konnten.



Rustikale Energiebar in den 1970er Jahren auf der Rheinland-Pfalz-Ausstellung





Den erfolgreichen Besucherdienst der Unternehmensgruppe gibt es seit 1973. Damals gab es zehn Werksführungen mit 300 Interessenten. Am 30. November 2016 begrüßte „Mr. Besucherdienst“ Klaus-Dieter Müller die 100.000 Besucherin. Ursprünglich waren Interessierten „nur“ die Stadtwerke-Einrichtungen wie Wasserwerk, Hafen, Verkehrsbetriebe und im Auftrag der Stadt Mainz das Klärwerk gezeigt worden. Ab dem Jahr 2000 kamen noch das Gas- und Dampfturbinenkraftwerk, das Müllheizkraftwerk, die Windräder der Unternehmensgruppe, der Energiepark und die Firmenzentrale hinzu.

1979 zogen Lehrküche und Ausstellungsraum in das Erdgeschoss des fertiggestellten Gebäudes der Fernmeldeabteilung in der Emmeransstraße 29 um. 1980 entstand in der Rheinallee 41 ein neues Kundenzentrum. Das ebenerdige Kundencenter wurde 1985 weiter ausgebaut.

Mit der Energiewende wuchs der Bedarf an Beratungen. Am 18. Januar 1999 machte ein Callcenter im Erdgeschoss der Stadtwerke auf. Aus einem Supervisor und vier Agents im Mitarbeiterstab waren innerhalb von zwei Jahren insgesamt 32 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Callcenter geworden. Anschließend wechselte das Kundengeschäft in Gänge zur »Entega«. 2011 kam ein Teil mit dem Wasserendkundengeschäft zurück zu den Stadtwerken. Dann wuchs auch hier der Kundenservice wieder. Die Zahlen verdeutlichen, wie intensiv die Arbeit dieses Bereichs ist: 2016 gab es durchschnittlich 6.000 Anfragen pro Monat per Mail, Telefon, Fax oder Brief. Alleine die Telefone klingelten 2016 durchschnittlich 1.650 Mal pro Monat. Und diese Zahlen berücksichtigen nicht den Vertriebsstart dieses Jahres.

Kundenservice der MVG

Freundlich, zuvorkommend und verkehrsgünstig am Knotenpunkt Bahnhofplatz gelegen – so präsentiert sich das »VerkehrsCenter Mainz« (VCM) der »Mainzer Verkehrsgesellschaft« (MVG) seit 1999 im Gebäude Bahnhofplatz 6A. Drei Jahre zuvor war die MVG dort mit einem Kundencenter in den ersten Stock eingezogen und hatte sich anschließend über das ganze Haus ausgedehnt.

Fahrgäste können im VCM zum Tarif- und Fahrplan beraten werden, Fahrausweise kaufen, Lob und Kritik äußern, erhöhte Beförderungsentgelte begleichen, verlorene Gegenstände im Fundbüro wiederfinden, einen Bus oder eine Bahn mieten oder im MVG-Shop einkaufen. Fast 50 Vorverkaufsstellen und 40 Verkaufsautomaten befinden sich darüber hinaus im Netzgebiet.

In den Jahrzehnten zuvor gab es am Bahnhof nur einen kleinen Verkaufsbereich mit zwei Kassen neben dem dort stationierten Verkehrsmeister. Der Verkehrsmeister nahm sich 22 Stunden am Tag aller Anfragen oder Beschwerden von Kundinnen und Kunden an. Nur zwischen zwei und vier Uhr morgens war der Platz unbesetzt. Das Fundbüro befand sich damals im Verwaltungsgebäude der MVG in der Mozartstraße. Wer wegen Schwarzfahrens nachzahlen musste, der wurde in den Kaiser-Karl-Ring geschickt.

2002 führte die MVG ein professionelles Beschwerdemanagement ein, das 2003 zur RMVMobilitäts-Beratung ausgebaut wurde. 2013 startete die Mainzer Verkehrsgesellschaft mit Social-Media-Aktivitäten durch einen Facebook-Auftritt.



▲ „Mr. Besucherdienst“ Klaus-Dieter Müller im Einsatz auf dem Gelände der »Kraftwerke Mainz-Wiesbaden AG«.

► Der Blickfang auf der Rheinland-Pfalz-Ausstellung 2017: der neue Stand der Stadtwerke, für den Daniela Haase aus der Unternehmenskommunikation verantwortlich zeichnete.



ZEITSCHIENE



EINE BEWEGENDE GESCHICHTE VON 1855 BIS 2017

1855	Fertigstellung des Gaswerks der »Badischen Gesellschaft für Gasbeleuchtung« in der Weisenauer Straße
1863	Inbetriebnahme des ersten privaten Wasserwerks von Dr. Rautert am Kästrich
1880	Zustimmung der Stadt Mainz zu Plänen für zwei neue Hafenanlagen des Stadtbaumeisters Eduard Kreyßig
1882	Ausschreibung der Stadt Mainz für den Bau einer Pferdebahn
1883	BEGINN DER KOMMUNALEN WASSERVERSORGUNG UND DES ÖFFENTLICHEN PERSONENNAHVERKEHRS
1883	Wasserlieferungen aus dem Rautert'schen Wasserwerk in das städtische Rohrnetz
1883	Eröffnung der ersten Pferdebahnlinie, Strecke: Station Gartenfeld – Neutor
1885	BEGINN DER KOMMUNALEN GASVERSORGUNG
1885	Übernahme des Gaswerks durch die Stadt Mainz
1887	Übergabe des neuen Zoll- und Binnenhafens Einweihung des Industriebhafens
1887	Ankauf des privaten Wasserwerks »Dr. Rautert« am Kästrich durch die Stadt und Erneuerung des gesamten Leitungsnetzes
1891	Eröffnung der ersten Dampfbahnlinie nach Hechtsheim

1893	Inbetriebnahme des ersten privaten Mainzer Elektrizitätswerkes (Fa. Schuckert & Co.) in der Hinteren Präsenzgasse
1899	BEGINN DER KOMMUNALEN STROMVERSORGUNG
1899	Geburtsstunde der öffentlichen Elektrizitätsversorgung der Stadt Mainz: Inbetriebnahme des E-Werks auf der Ingelheimer Aue und Betriebsstart des neuen Mainzer Gaswerks auf der Ingelheimer Aue
1904	Eröffnung der elektrischen Straßenbahn Mainz, Strecke: Höfchen – Mombach Ende der Pferdebahn
1908	Erwerb »Hofgut Schönau« im hessischen Ried durch die Stadt Mainz zur Errichtung eines zentralen kommunalen Wasserwerks
1910	Gründung der »Überlandzentrale Mainz, Nördliches Ried« durch die Stadt Mainz (50 Prozent) und die »Rheinische Schuckert-Gesellschaft für elektrische Industrie AG« (RSG) (50 Prozent). Ziel: Versorgung rechtsrheinischer Vororte und des Kreises Groß Gerau
1914	Einstellung der Gasproduktion im alten Gaswerk an der Weisenauer Straße
1929	Inbetriebnahme des Wasserwerks »Hof Schönau« mit rund zwölf Kilometer langer Wasserleitung von Rüsselsheim über die Eisenbahnbrücke nach Mainz
1931	Gründung der »Kraftwerke Mainz-Wiesbaden AG« (KMW) als kommunale Gesellschaft der Städte Mainz und Wiesbaden. Die Kommunen sind mit jeweils 50 Prozent beteiligt
1933	BILDUNG DER »STÄDTISCHEN BETRIEBE« (STADTWERKE)
1933	Zusammenfassung der städtischen Strom-, Gas- und Wasserversorgung sowie der Verkehrsbetriebe
1938	DIE »STÄDTISCHEN BETRIEBE« WERDEN EIN EIGENBETRIEB DER STADT MAINZ
1938	Inkrafttreten der Eigenbetriebsverordnung: Sie macht die »Städtischen Betriebe« zu einem Eigenbetrieb der Stadt Mainz
1949	Erweiterung der »Stadtwerke Mainz« durch die Eingliederung des Zoll- und Binnenhafens

1952	Umschlag im Mainzer Zollhafen übersteigt erstmals die Millionengrenze in Tonnen
1956	Inbetriebnahme des neuen europaweit größten Gasometers
1958	Inbetriebnahme von Kraftwerk I auf der Ingelheimer Aue Die restlichen Kohleblöcke mit jeweils 100 MW gehen 1963 und 1966 ans Netz
1958	Inbetriebnahme der Rheinwasseraufbereitungsanlage auf der Petersaue als zweites großes Wasserwerk
1961	Bezug des neuen Verwaltungshochhauses in der Rheinallee 41 Umwandlung der »Überlandzentrale Mainz« in eine Offene Handelsgesellschaft unter der Firma »Überlandwerk Stadt Mainz und Rheinelektra Groß-Gerau«
1964	Fertigstellung der neuen Fernsteuerwarte in der Raimundstraße 19 – 21
1968	ENDE DER STÄDTISCHEN GASERZEUGUNG
1968	Stilllegung der Kokerei aufgrund fehlender Wirtschaftlichkeit Anschluss von Mainz an das Ferngasnetz. Über das Verbundnetz der »Ruhrgas AG« kommt Gas aus niederländischen Feldern.
1970	Bezug des neuen Verwaltungsgebäudes durch die Verkehrsabteilung in der Mozartstraße 8 Einweihung des neuen Omnibus-Betriebshofes Umrüstung des Mainzer Zollhafens zum Containerhafen
1971	DER EIGENBETRIEB »STADTWERKE MAINZ« WIRD ZU EINER AKTIENGESELLSCHAFT »STADTWERKE MAINZ AG«
1971	Umwandlung der Stadtwerke in die »Stadtwerke Mainz AG«. Alleinige Aktionärin ist die Stadt Mainz. Gleichzeitig überträgt die Stadt ihren 50-prozentigen Anteil an der KMW sowie am »Überlandwerk Groß-Gerau« an das neufirmierte Unternehmen.
1974	Gründung der »Versorgungs- und Verkehrsverbund Mainz-Wiesbaden GmbH« (VMW) durch beide Stadtwerke und KMW
1975	Neubau von Zentrallager und Zentralwerkstätten Rheinallee 41

1976	Freihaltung einer Strecke für den potenziellen Straßenbahnausbau. Sie entspricht weitgehend der Mainzelbahn-Trasse.
1977	Inbetriebnahme des Kraftwerks II: Dampfturbine: 270 MW, Gasturbine 64 MW
1979	Inbetriebnahme des neuen Straßenbahnbetriebshofs und der Hauptwerkstatt im Kaiser-Karl-Ring 39 – 41
1980	Versorgungsgebiet der KMW umfasst jetzt 680 Quadratkilometer in denen rund 700.000 Menschen leben
1981	Inbetriebnahme des Großwasserwerkes Eich bei Worms Inbetriebnahme der Zentralen Verbundwarte für Gas, Elektrizität und Wasser in der Raimundstraße 19 – 21
1986	Dienstantritt der ersten Busfahrerinnen
1993	Beschluss des Mainzer Stadtrats zu weiterem Ausbau des Straßenbahnnetzes
1995	Der »Rhein-Main-Verkehrsverbund« (RMV) löst den bisherigen »Frankfurter Verkehrsverbund« (FVV) ab. Mitglied ist auch der »Verkehrsverbund Mainz-Wiesbaden« (VMW)
1998	Beginn der Deregulierung – Liberalisierung – des deutschen Strommarktes
1999	Gründung des »Rhein-Nahe Nahverkehrsverbunds« (RNN)
2000	Stilllegung des Kraftwerks I. Die drei 100-MW-Kohleblöcke haben ausgedient
2000	Ausgliederung des Strom- und Gasvertriebs in die »Entega Vertrieb GmbH & Co. KG« - eine gemeinsame Vertriebstochter der »Stadtwerke Mainz AG« und der »HEAG Südhessische Energie AG« (HSE)
2001	Inbetriebnahme des neuen Gas- und Dampfturbinenkraftwerks, Kraftwerk III
2001	Ausgründung der Verkehrsbetriebe der »Stadtwerke Mainz AG« in die »Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH« (MVG) als 100-prozentiges Tochterunternehmen

2003	Beschluss des Stadtrats zur Verlagerung des Containerterminals in das Industriegebiet Ingelheimer Aue. Dadurch ist der Weg zur Planung des Stadtquartiers Zollhafen Mainz frei. 2.500 Menschen sollen hier wohnen, 4.000 arbeiten.
2004	Inbetriebnahme des Müllheizkraftwerks (MHKW)
2005	Gründung der »RIO Energie GmbH & Co. KG« – gemeinsame Tochter der »Stadtwerke Mainz AG« und der »juwi GmbH« Gründung der »Gonsbachterrassen GmbH« – gemeinsame Tochter der »Stadtwerke Mainz AG« und der »Wohnbau Mainz GmbH« Gründung der »Mainzer Hafen GmbH« – 100-prozentige Tochter der »Stadtwerke Mainz AG« Gründung der »Rheinhessen-Energie GmbH«
2007	Vollzug der Neuordnung der Unternehmensgruppe ÜWG. Die ÜWG ist nun eine 100-prozentige Tochter der »Stadtwerke Mainz AG«. Umfirmierung der »ÜWG Netz GmbH« zur »EnRM Energienetze Rhein Main GmbH«.
2010	Grundsatzbeschluss des Mainzer Stadtrats für die Planung der neuen Straßenbahnstrecke Mainzelbahn
2010	Verkauf der Anteile an der »Entega Vertrieb GmbH Co. KG« und der »Entega Vertrieb Verwaltungs-GmbH« sowie an der »citiworks AG« durch die »Stadtwerke Mainz AG« an die »HEAG Süd Hessische Energie AG« (HSE)
2011	Übernahme der Aufgaben der »EnRM-Energienetze Rhein-Main GmbH« durch die »Stadtwerke Mainz Netze GmbH«
2013	Grünes Licht des Mainzer Stadtrats für den Bau der Mainzelbahn
2014	Baubeginn des Zollhafenquartiers mit dem Spatenstich für das Gebäude Rheinkai 500
2015	Offizielle Eröffnung des »Energieparks Mainz-Hechtsheim«. Die »Stadtwerke Mainz AG«, »Siemens«, »Linde« und die »Hochschule Rhein-Main« betreiben die größte PEM-Elektrolyse-Anlage zur Herstellung von Wasserstoff. Somit kann Strom aus erneuerbaren Energien gespeichert werden.

2016	UMFIRMIERUNG ZUR »MAINZER STADTWERKE AG«
2016	Inbetriebnahme der Mainzelbahn
2016	Gründung der »Mainz Worms Energiebündnis GmbH« von »Stadtwerken Mainz« und »Wormser EWR AG« (Elektrizitätswerk Rheinhessen Aktiengesellschaft) Verbund zwischen »Stadtwerke Mainz AG« und der »Beschaffungsgesellschaft Hessenwasser« Dachmarkenkampagne: Aus der »Stadtwerke Mainz AG« wird die »Mainzer Stadtwerke AG«. Viele Tochtergesellschaften erhalten den „Vornamen“ Mainzer und ein großes buntes M als Logo. Wiedereinstieg der »Mainzer Stadtwerke« in den Verkauf von Strom und Gas durch die neue »Mainzer Stadtwerke Vertrieb und Service GmbH«
2017	Spatenstich für das Blockheizkraftwerk der KMW – eine 100-MW-Anlage auf der Ingelheimer Aue Aus der »Stadtwerke Mainz Netze GmbH« wird die »Mainzer Netze GmbH«

DANKESCHÖN

Die Chronik der »Mainzer Stadtwerke« hat den Anspruch die Geschichte der Unternehmensgruppe wahrheitsgetreu, verständlich und lesenswert wiederzugeben. Jedes Detail der zurückliegenden Jahrzehnte kann sie nicht beinhalten – so leid es uns tut.

Beim Schreiben der Texte stützten wir uns vor allem auf folgende vergangene Publikationen:

- Reitzel, Adam Michael: Die Stadtwerke Mainz. Eigenverlag, 1970 und Neise, Harald: 111 Jahre Mainzer Öffentlicher Personennahverkehr: 1883 – 1994, 1994.
- Chroniken der Tochtergesellschaften sowie Broschüren der Stadtwerke und ihrer Tochtergesellschaften halfen genauso beim Zusammentragen von Fakten und Geschichten wie zurückliegende Mitarbeiterzeitschriften und das Fachwissen und Erinnerungsvermögen von Kolleginnen und Kollegen.
- Die Chronik der »Mainzer Stadtwerke« zeichnet sich durch ihre Bildervielfalt aus. Die Bilder stammen aus dem »Mainzer Stadtarchiv«, dem Archiv der »Kraftwerke Mainz-Wiesbaden AG«, aus dem Bestand der Öffentlichkeitsarbeit der »Mainzer Stadtwerke« – für den früher in der Hauptsache Hermann Lauzi als Fotograf verantwortlich zeichnete – und aus Sammlungen, die die Betriebsräte zur Verfügung stellten.
- Michael Bermeitinger, Redakteur der Allgemeinen Zeitung Mainz, öffnete darüber hinaus sein umfangreiches Privatarchiv, zusammengetragene Aufnahmen von Harald Neise und Reinhard Halbritter prägen die Seiten des öffentlichen Personennahverkehrs. Fotos aus zurückliegenden Chroniken der Tochtergesellschaften stellte auch »Agentur und Verlag Bonewitz« von Michael Bonewitz bereit. Und wir profitierten auch von dem ein oder anderen privaten Fotoalbum vergangener Stadtwerke-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Vielen Dank dafür.



▲ Jens Grützner, Unternehmenskommunikation
»Mainzer Stadtwerke«

◀ Dr. Matthias Dietz-Lenssen, Historiker

BILDNACHWEIS

- Mainzer Stadtwerke AG:
S. 8, 10, 11, 13–42, 45–61, 64, 70–77, 80, 81 o. und m., 82–87, 92, 93 u.,
94, 99, 104 o., 105, 111–116, 118–139, 151, 155–158, 163 r., 164–177,
179 u., 182–209, 229, 242 o., 244 u., 245 u., 246–266, 275, 276–279,
282–286, 289, 292–347
- Kraftwerke Mainz–Wiesbaden AG:
S. 90, 96, 98, 100–103, 104 m. und u., 106–110, 140–142, 144, 146–148,
150 o., 152–154, 160, 162 o., 163 u.
- KOMA: S. 117
- Sammlung Michael Bermeitinger: S. 44, 68, 78, S. 83 l., 145, 149 o., 150 u.,
162 u., 178, 179 o., 238, 252 o., 268, 272, 276 o., 290, 291 o.
- Sammlung Reinhard Halbritter: S. 241
- Sammlung Harald Neise: S. 230–237, 239, 240, 244 o., 245 o., 251 o.r.
- Stadtarchiv Mainz:
S. 88, 93 o., 95, 143, 149 u., 150 u., 163 l., 180, 241, 242 u., 270–271, 274
- Überlandwerk Groß-Gerau GmbH: S. 62, 63, 210–228
- Zollhafen Mainz GmbH & Co. KG: S. 280, 287, 288

