



Antwort zur Anfrage Nr. 1408/2016 der CDU-Stadtratsfraktion betreffend **Probleme beim Bau der Mainzelbahn und im Straßenbahnverkehr (CDU)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Die Verwaltung weist darauf hin, dass Bauherr der Mainzelbahn nicht die Stadt bzw. die Stadtverwaltung, sondern die MVG ist. Die MVG wurde daher um Stellungnahme zu den einzelnen Punkten der Anfrage gebeten, die im Folgenden aufgelistet ist:

**1. Wie erklärt die Verwaltung generell die vielen Probleme und die vermeidbaren Fehler beim Bau der Mainzelbahn?**

Zu 1:

Bei einer komplexen Großbaumaßnahme wie dem Straßenbahnausbau vom Hauptbahnhof bis zum Lerchenberg über eine Gesamtlänge von mehr als 9 km durch weitgehend innerstädtisch bebauten Gebiet und über ein Bauzeit von ca. 3 Jahren sind Probleme, Überraschungen im Bauablauf, Plananpassungen und letztlich auch Fehler, die sich im Nachhinein als vermeidbar herausstellen, nicht vollständig vermeidbar. Nach Auffassung der MVG läuft das Gesamtvorhaben vor dem Hintergrund der schwierigen Randbedingungen aber zügig und weitgehend reibungslos. Berücksichtigt werden muss auch, dass nach zwanzig europaweiten Ausschreibungen über 60 Bauunternehmen und Spezialfirmen, Planungs- und Gutachterbüros vor Ort tätig sind.

**2. Wie ist der Sachstand bezüglich der Mainzelbahnbrücke über die A 60 bei Marienborn? Wann ist endgültig mit der Fertigstellung der Restarbeiten zu rechnen und wann wird die Verengung der Fahrstreifen aufgelöst und das Tempolimit aufgehoben?**

Zu 2:

Die Brücke für die Mainzelbahn über die A60 bei Marienborn ist im Dezember an die MVG übergeben worden. Zwischenzeitlich wurden die Gleise durch die Baufirmen für den Tiefbauabschnitt über die Brücke gelegt und aktuell laufen die Arbeiten an der Oberleitung. Der Rückbau der Baustelle auf der A60 selbst ist für Oktober/November dieses Jahres vorgesehen, im Anschluss wird die Verschwenkung und Verengung der Fahrstreifen wieder beseitigt und das derzeit bestehende Tempolimit von 60 km/h aufgehoben.

**3. Wie erklärt die Verwaltung, dass in den letzten Wochen und Monaten hier überhaupt kein Fortschritt zu beobachten war?**

Zu 3:

Der Rückbau der A60 ist von der Planung, der Bauausführung und der Verkehrsführung während der Bauzeit ein komplexes Vorhaben. So muss z. B. für die in der Fahrbahnmitte liegende Entwässerung der Fahrtrichtung Darmstadt eine Lösung mit den neuen Schutzplanken

zur Absicherung des Mittelpfeilers der Straßenbahnbrücke gefunden werden. Durch die erforderlichen Übergangskonstruktionen von den alten, den heutigen Richtlinien nicht mehr entsprechenden Schutzplanken, zu einem richtlinienkonformen System im Bereich der Brücke werden umfangreiche Arbeiten außerhalb des derzeitigen Baustellenbereiches erforderlich. Angesichts der hohen Verkehrsbelastung der A60, verstärkt noch durch die bestehenden Verkehrseinschränkungen auf der A643 müssen die Arbeiten auch hinsichtlich der verkehrlichen Behinderungen während der Bauzeit optimiert werden. Die MVG hat hier bis Anfang des Jahres eine erste Runde von Abstimmungsgesprächen geführt, die nicht zu einem befriedigendem Ergebnis geführt haben.

**4. Wie kann es passieren, dass über 300 Oberleitungsmasten für die Mainzelbahn nicht fachgerecht befestigt wurden?**

**5. Wer trägt hierfür die Verantwortung?**

Zu 4 und 5:

Die zwischenzeitlich aufgetretenen Probleme bei den Masten für die Oberleitung betrafen die Gründungsarbeiten und Fundamente für die Masten, die von einer anderen Firma als vorauslaufendes Gewerk erstellt wurden. Betroffen hiervon waren etwa 60 Masten, die wieder abgebaut werden mussten. In anderen Fällen konnten Nacharbeiten an den Fundamenten vorgenommen werden ohne dass die Masten schon gestellt waren.

**6. Wie erklärt die Verwaltung, dass die Schienen beim Arbeitsamt in falsche Richtungen verlegt wurden und deshalb wieder gedreht werden mussten? Werden solche Arbeiten von den Experten der MVG begleitet? Wenn ja, warum ist diesen der Fehler nicht zum Beispiel bei den regelmäßigen Baustellenabnahmen aufgefallen? Wenn nein, warum nicht?**

**7. Wer übernimmt für diesen Fehler die Kosten und wie hoch sind diese?**

**9. Wie erklärt die Verwaltung, dass auf der Mainzelbahnstrecke eine Weiche falsch eingebaut wurde?**

Zu 6, 7 und 9:

Teile der Weiche, die in der Binger Straße auf der Höhe der Arbeitsagentur eingebaut wurde sind mit Mängeln aus der Produktion behaftet. Diese Mängel wurden bei einer MVG internen Prüfung im Vorfeld der geplanten Abnahme festgestellt und angezeigt. Der Hersteller hat im Rahmen der Gewährleistung die Mängel zu beseitigen und die Lieferung einer neuen Weiche vorgeschlagen. Da die Kosten vom Hersteller und der bauausführenden Firma als Verursacher zu tragen sind, liegen sie der MVG nicht explizit vor. Über einen fehlerhaften Einbau von Gleisen beim Arbeitsamt mit der Notwendigkeit einer Korrektur ist der MVG nichts bekannt.

**8. Wie kann es passieren, dass sich nach der Erneuerung der Gleise vom Fichteplatz zum Gautor die Gleise verschoben haben und deshalb auf der Strecke ein Tempolimit von 10 km/h eingerichtet werden musste?**

Zu 8:

Die Erneuerung der Gleise vom Fichteplatz Richtung Gautor betrifft einen Bereich mit sehr engen Gleisradien. Bei hohen Temperaturschwankungen kann es deshalb zu Verformungen nach dem Einbau der Gleislagen kommen. Deshalb wurde vorübergehend eine Geschwindigkeitsbegrenzung für die Straßenbahn auf 10 km/h eingerichtet. Parallel dazu erfolgen übliche Maßnahmen zur endgültigen Lagestabilisierung der Gleise.

Die Fahrgeometrie auf Grund der engen Bögen erfordert in diesem Bereich eine eingeschränkte Höchstgeschwindigkeit der Straßenbahn auch im Regelbetrieb, so dass die Begrenzung auf 10 km/h keine für den Fahrplan maßgeblichen Reisezeitverluste beinhaltet. Angesichts der aktuellen Belastung aller Mitarbeiter im Bereich der Infrastruktur der MVG durch den Straßenbahnausbau und andere unabwendbare Maßnahmen (Bahnhofsvorplatz, Schillerstraße) wurde die endgültige Lagestabilisierung der Gleise im Rahmen der Gleissanierung zeitlich zurückgestellt.

Mainz, 30.09.2016

gez. Eder

Katrin Eder  
Beigeordnete