



Antwort zur Anfrage Nr. 0235/2017 der CDU-Stadtratsfraktion betreffend **Probleme bei der Mainzelbahn und im ÖPNV (CDU)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Die MVG hatte darauf hingewiesen, dass nach der Inbetriebnahme noch eine ganze Reihe von Restarbeiten erledigt werden muss und es einige Zeit dauert, bevor sich eine derart einschneidende Maßnahme im ÖPNV wie die Inbetriebnahme einer neuen Straßenbahnstrecke mit den erforderlichen Anpassungen der Buslinien eingespielt hat. Die Veränderung betrifft dabei sowohl die MVG selbst in allen Bereichen, vor allem aber auch sehr viele Fahrgäste, die ein neues und attraktives Angebot mit der Mainzelbahn erhalten, und alle Verkehrsteilnehmer und Anwohner entlang der Trasse, die sich an die geänderte Verkehrssituation gewöhnen müssen.

Die Verwaltung bedauert die Unannehmlichkeiten für die ÖPNV-Nutzer und die Anwohner. Die MVG berichtet der Verwaltung regelmäßig über den Fortschritt der Arbeiten und die Gespräche mit den Betroffenen. Die Verwaltung stimmt aber auch mit der MVG überein, dass ein derartiges Großvorhaben, das nach einem Planungszeitraum von gut 5 Jahren innerhalb von 2,5 Jahren baulich umgesetzt wurde, nicht nach wenigen Wochen einen endgültigen und reibungslosen Betrieb aufweisen kann.

1. Warum ist die Mainzelbahn in Bretzenheim aus den Gleisen gesprungen?

Die Entgleisung eines Straßenbahnfahrzeuges in Bretzenheim erfolgte im Bereich eines Gleiswechsels (eine Weichenanlage, um von dem einen Gleis auf das andere übersetzen und die Fahrtrichtung wechseln zu können) und betraf ein ausrückendes Fahrzeug, das nach Nutzung des Gleiswechsels den Fahrgastbetrieb Richtung Innenstadt aufnehmen sollte. Da der Fahrer sehr umsichtig den Gleiswechsel befuhr, ist lediglich die erste Achse der Straßenbahn aus dem Gleis „gesprungen“. Die MVG geht von einem Ereignis mit einmaligem Charakter aus.

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?

Im Sommer 2016 erfolgte eine Abstimmung zwischen dem Autobahnamt Montabaur, der Baufirma Strabag und der MVG hinsichtlich der notwendigen Arbeiten zum Rückbau der Baustelle auf der A60. Die Arbeiten wurden im Herbst beauftragt und Ende Oktober mit dem Ziel einer Fertigstellung zum 23.12.2016 aufgenommen. Die Fahrtrichtung Bingen ist baulich fertiggestellt. In Fahrtrichtung Darmstadt wurde bei den Arbeiten eine Abweichung zwischen Plan und Ist festgestellt, so dass hier eine Veränderung notwendig wurde und eine Fertigstellung im Dezember nicht mehr möglich war.

Auf Grund der Witterung, insbesondere des Dauerfrostes im Januar, waren die Markierungsarbeiten für die Rückverlegung der Fahrtrichtung Bingen und für die Fortsetzung der Baustelle Richtung Darmstadt leider nicht möglich. Die Arbeiten werden jetzt wieder aufgenommen.

3. Wie ist der Sachstand hinsichtlich der Bauarbeiten unter der Marienborner Brücke?

Siehe unter 2.

4. Warum und wie lange werden Weichen noch per Hand verstellt?

Die Weiche am Abzweig der Mainzelbahnstrecke von der Strecke nach Bretzenheim im Bereich der Arbeitsagentur musste auf Grund von Qualitätsmängeln der Weiche selbst und beim Einbau im Herbst kurzfristig ausgetauscht werden. Die automatische Stellanlage für die neue Weiche wurde unmittelbar bestellt, konnte bisher aber nicht geliefert werden. Der Hersteller hat Mitte März 2017 als möglichen Liefertermin genannt, ein konkreter Liefertermin steht aber noch nicht fest. Angesichts der hohen Frequenz der Fahrzeuge hat die MVG ein externes Unternehmen beauftragt, um die Weiche für die Fahrtrichtung Bretzenheim jeweils per Hand stellen zu lassen und ein Aussteigen des Fahrpersonals (mit dem Risiko, dass auch Fahrgäste das Fahrzeug verlassen) an der verkehrsreichen Kreuzung zu vermeiden.

Das Umstellen von Weichen per Hand durch das Fahrpersonal ist im Streckennetz der MVG eine normale Vorgehensweise, wenn Weichen nicht regelmäßig im Linienbetrieb umgestellt werden müssen.

5. Wie ist der weitere Fortgang bezüglich der Quietschgeräusche in der Wendeschleife im Stadtteil Lerchenberg? Warum wurde dort nicht vor Inbetriebnahme der Mainzelbahn eine automatische Schmieranlage eingebaut?

Beim Rad-Schiene-System mit Stahl auf Stahl ist ein Quietschen unter bestimmten Witterungsverhältnissen und Betriebszuständen nie gänzlich zu vermeiden. Besonders sensibel sind die engen Kurvenbereiche wie z.B. in den Endschleifen. Aktuell schmiert die MVG 2 x täglich die Anlagen händisch. Die Schmieranlage konnte nicht vor Inbetriebnahme der Straßenbahn eingebaut werden, da die Anlage nicht verfügbar war. Der Einbau der Schmieranlage ist abhängig vom Liefertermin des Herstellers, aktuell geht die MVG davon aus, dass dies in den nächsten Wochen erfolgen kann.

6. Wo sollen laut Planung Rasen- und Flüstergleise eingebaut werden?

Der Planfeststellungsbeschluss definiert die Gleisabschnitte, in denen Rasengleis oder eine „elastisch gelagerte Gleistragplatte“ eingebaut werden muss.

Das Rasengleis wird an folgenden Stellen eingebaut:

- Saarstraße stadtauswärts bis Koblenzer Str.
- parallel zum Stadionfußweg
- Bretzenheim zw. Friedhof und Haifa-Allee (ohne Ortsdurchfahrt)
- Marienborn zw. Wiesenstraße und Bahnhof
- Lerchenberg ZDF bis Wendeschleife

Die elastisch gelagerte Gleisplatte ist in drei Abschnitten vorgesehen und eingebaut worden, jeweils einem kürzerem Abschnitt im Bereich der Arbeitsagentur am Binger Schlag und auf dem Lerchenberg im Bereich der Kurve Brucknerstraße, sowie in der Ortsdurchfahrt Bretzenheim, wo das Straßenbahngleis in der Fahrbahn mitgeführt wird. Das betrifft den Abschnitt zwischen den Haltestellen Ludwig-Nauth-Straße und Hans-Böckler-Straße im Zuge der Marienborner Straße.

7. Wer übernimmt die Kosten des Aus- bzw. Umbaus der falsch eingebauten Oberleitungen? Wurde hier von Seiten der MVG eine Bauüberwachung durchgeführt?

Mit der Bauüberwachung für den Bau der Oberleitung hat die MVG ein spezialisiertes Ingenieurbüro beauftragt. Ein fehlerhafter Einbau der Oberleitungen selbst ist nicht erfolgt, übliche Korrekturmaßnahmen sind Teil des Auftrages an die Fachfirma. Hinsichtlich der Probleme mit den Fundamenten für die Masten der Oberleitung hat die MVG die fehlerhaften Leistungen als Mangel angezeigt und wird die entstandenen Kosten an die Verursacher weiterleiten.

8. Wer übernimmt die zusätzlichen Kosten für die zusätzlichen Arbeiten an der Autobahnbrücke, die wegen eines Planungsfehlers hinsichtlich der Steigung nachträglich geändert wurde, weil die Straßenbahn aufsetzte?

Es handelt sich weder um einen Planungsfehler noch sind zusätzliche Arbeiten an der Brücke über die BAB A60 notwendig geworden. Konkret wurde während der Bauarbeiten ein Vorschlag der beauftragten Baufirma für eine verbesserte Ausführung der Abdichtung der Brücke gegen den Oberbau aufgegriffen. Daraus resultierte eine veränderte Gleislage mit einer Höhendifferenz von 3 cm (!) auf der Brücke. Daran angepasst wurde vor den Gleisarbeiten und damit ohne zusätzlichen Aufwand die Gradienten der Gleise für eine fahrgastfreundliche Fahrdynamik. Beide Gleisführungen, vorher und jetzt ausgeführt, lassen sich problemlos mit der Straßenbahn fahren.

9. Wie hoch schätzt die Verwaltung bzw. die MVG die Wartungs- und Verschleißkosten der Bahnen und Gleise durch den bewusst gewählten geringen Wenderadius von lediglich 17,5 Metern auf dem Lerchenberg? Wie viele Quadratmeter mehr hätte man für eine größere Wendeschleife benötigt und wie hoch wären die Kosten gewesen?

Der Radius der Wendeschleife auf dem Lerchenberg beträgt nicht 17,5 sondern 20 Meter. Der Wenderadius war intensiv diskutiertes Thema im Rahmen der Bürgerbeteiligung auf dem Lerchenberg. In der Abwägung der planerischen Möglichkeiten, den Forderungen und Wünschen aus der Bürgerbeteiligung, den Investitionskosten und dem zu erwartenden Mehraufwand bei Wartung und Instandhaltung hat sich die MVG für die jetzt realisierte Lösung entschieden, um die Akzeptanz in dem Planungsverfahren zu haben. Im Bestandsnetz der MVG bestehen Wendeschleifen mit einem Radius von ca. 17 m bzw, 17,5 m im Regelbetrieb.

Der Flächenbedarf für die realisierte Wendeschleife mit 20 Meter Radius der Gleisachse und ca. 25 Meter Radius der Gesamtanlage unter Berücksichtigung der Nebenflächen und des begleitenden Fußweges beträgt ca. 1960 m², bei einer Erweiterung auf 25 m Gleisradius und entsprechend 30 Meter Gesamtradius erhöht sich der Flächenbedarf um über 40 % auf 2.825 m².

10. *Wo sind inzwischen elastische Gleis-Tragplatten eingesetzt worden und wie viele fehlen noch?*

Siehe Punkt 6: Die elastisch gelagerten Gleisplatten sind von Anfang an auf der Strecke eingebaut worden.

11. *Warum wurde die Wendeschleife „Am Schinnergraben“ im Stadtteil Hechtsheim stillgelegt und wann findet hier eine Instandsetzung statt?*

Die Instandsetzung der Wendeschleife „Am Schinnergraben“ im Stadtteil Hechtsheim war für das Jahr 2017 vorgesehen. Mit den Einschränkungen im Straßenbahnbetrieb durch den Ausbau der Bahnhofstraße sollten hier die Arbeiten durchgeführt werden. Eine routinemäßige Überprüfung der Gleisanlagen im Herbst 2016 ergab, dass hinsichtlich des Gleiszustandes Handlungsbedarf vor dem geplanten Sanierungstermin bestand. Um den Straßenbahnbetrieb aufrechterhalten zu können, wurde kurzfristig eine provisorische Ausstiegshaltestelle errichtet.

Ein konkreter Zeitpunkt für die Sanierung kann aktuell vor dem Hintergrund der noch laufenden Arbeiten an der Mainzelbahn sowie der Lieferzeiten für Gleis- und Weichenmaterial, die sich durch die Konzentration bei den Herstellern im letzten $\frac{3}{4}$ Jahr gravierend verändert haben, noch nicht genannt werden.

12. *Besteht in Hechtsheim eine Sicherheitseinrichtung am Jägerhaus-Schinnergraben? Wenn ja, seit wann und warum ist diese nicht in Betrieb?*

Eine eingleisige Schienenstrecke, auch eine auf Sicht betriebene Straßenbahnstrecke, kann nicht ohne eine entsprechende Sicherung betrieben werden. Die eingebaute automatische Sicherheitseinrichtung hat nicht die von der MVG geforderte Zuverlässigkeit und wurde deshalb wieder abgeschaltet. Die beauftragte Firma wurde mehrfach aufgefordert, die Anlage zu ertüchtigen. Verschiedene Umbaumaßnahmen haben bisher noch nicht zu einem Erfolg geführt.

13. *Warum ist die Homepage www.mvg-mainzelbahn.de, auf der bisher ausführlich über das Projekt Mainzelbahn informiert wurde, nicht mehr aufrufbar?*

Die Homepage www.mvg-mainzelbahn.de, eine Informationsplattform, die detaillierte Informationen für die Planungs- und Bauphase bereitgestellt hat, wurde planmäßig mit der Übernahme der Strecke in den Regelbetrieb mit den Straßenbahnlinien 51 und 53 zum Jahresende 2016 abgeschaltet. Die Zahl der Aufrufe hatte auch in den letzten Monaten mit dem Baufortschritt kontinuierlich abgenommen.

14. *Welche Maßnahmen hat die Verwaltung konkret ergriffen, um die Probleme bei den Ampelschaltungen auf der Mainzelbahnstrecke zu beseitigen (bitte Auflistung aller Maßnahmen mit Datum und Ort)?*

Auch die Inbetriebnahme der Lichtsignalanlagen ist ein fortlaufender Prozess und braucht Zeit bis zum Einspielen einer optimalen Betriebssituation. Dabei können in bauliche Maßnahmen, die Programmierung der Lichtsignalanlagenprogramme selbst sowie die Kalibrierung für den konkreten Betrieb der ÖPNV-Beschleunigung unterschieden werden. Baulich wurden die Arbeiten in den letzten Wochen kontinuierlich nach Verfügbarkeit der Firmen und nach der Witterung durchgeführt. Aktuell fehlen noch einige Bauteile, die für die ergänzenden Tiefbauarbeiten notwendig sind, so dass diese in den letzten Wochen nicht durchgeführt werden konnten.

Die Lichtsignalanlagenprogramme lagen bis Weihnachten 2016 vor, als letzte Anlage wurde am 20.12.2016 die Sicherung der Querung der Straßenbahn am Marienborner Bergweg in Betrieb genommen. Die Schaltungen der Signalanlagen der Mainzelbahn werden gemeinsam von der MVG und der Abteilung Verkehrswesen des Stadtplanungsamtes angepasst.

Bei 74 Lichtsignalanlagen auf dem Weg zum Lerchenberg und zurück sendet die Straßenbahn fast 300 Funksignale zu den Lichtsignalanlagen, hier müssen jeweils Sendezeitpunkt für An- und Abmeldung der Fahrzeuge in Abhängigkeit von den tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten auf der Trasse immer wieder angepasst werden. Es handelt sich insofern um einen iterativen Optimierungsprozess, der noch nicht abgeschlossen ist. Erschwerend kommt hinzu, dass auf der Straßenbahntrasse an einigen Stellen noch Langsamfahrstrecken angeordnet sind.

Die für die Erkennung der Bahnen notwendigen Rückfallebenen (Detektorplatten bzw. Oberleitungskontakte) wurden bereits an den meisten Signalanlagen eingerichtet. Bedingt durch die Witterung konnten aber noch nicht alle Verbindungen zu den Detektoren hergestellt werden. Dies wird voraussichtlich im Februar fertiggestellt. In Einzelfällen kann es dazu führen, dass die Bahnen keine Freigabe erhalten. Wenn die Straßenbahnfahrer dies erkennen, dürfen die Fahrer mit eingeschaltetem Blinklicht langsam über die Knotenpunkte fahren. Für die Fahrten der Straßenbahn ist aber ausschließlich die MVG zuständig. Auch jede bauliche Maßnahme und Umleitungssituation erfordert im späteren Betrieb jeweils wieder Anpassungen, konkretes Beispiel ist aktuell die Trigon-Baustelle am Binger Schlag mit den Auswirkungen auf Bus- und Straßenbahnverkehr durch die Mitnutzung der ÖPNV-Trasse durch den IV. Während in den ersten Wochen 2 – 3 neue Programmversionen pro Woche in Fahrzeuge und Lichtsignalanlagen eingespielt wurden, ist zwischenzeitlich ein Wochenrhythmus erreicht worden.

Eine direkte Umsetzung der gebotenen Anpassungen ist durch die Firma Siemens gewährleistet, die in Mainz die Lichtsignalanlagen ganz überwiegend liefert und zurzeit jede Woche einen Tag für Arbeiten an der Mainzelbahn in Mainz präsent ist.

Mainz, 07.02.2017

gez. Eder

Katrin Eder
Beigeordnete