



Antwort zur Anfrage Nr. 1095/2018 der CDU-Stadtratsfraktion betreffend **Mainzelbahn (CDU)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

**1. Wie beurteilt die Verwaltung die aktuelle Situation entlang der Mainzelbahn-Strecke?**

Die Verwaltung beurteilt die aktuelle Situation entlang der Mainzelbahnstrecke insgesamt positiv. Die Nacharbeiten und Verbesserungen in den letzten Monaten haben die erwarteten deutlichen Fortschritte gebracht. Die Straßenbahn wird von den Fahrgästen heute schon besser angenommen als für den Prognosehorizont 2025 vom Gutachter erwartet.

**2. Wie erklärt die Verwaltung, dass sich Anwohnerinnen und Anwohner zuletzt wieder massiv über eine stärkere Lärmbelästigung, ein stärkeres Rumpeln sowie über Vibrationen, gerade auch in der Nacht, beklagen?**

Erneute massive Beschwerden wie in der Anfrage dargestellt sind weder bei der Verwaltung noch bei der MVG bekannt. Es gibt immer wieder einzelne Situationen, in denen tatsächlich Abweichungen vom erreichten Stand eintreten. Dazu kommt das subjektive Empfinden, das zu unterschiedlichen Bewertungen der tatsächlichen Situation führt.

**3. Was unternimmt die Verwaltung konkret gegen die Probleme bzw. was wurde unternommen, um die Erschütterungen und den überdurchschnittlichen Lärm zu beheben?**

Die MVG als Vorhabenträger hat in den letzten 15 Monaten zahlreiche Maßnahmen an der Infrastruktur und den Fahrzeugen vorgenommen, die zu einer deutlichen Verbesserung geführt haben.

Die Messergebnisse hinsichtlich Erschütterung liegen alle deutlich unter den zur Beurteilung heranzuziehenden Schwellenwerten. Lediglich für ein Haus liegen die Messergebnisse sehr knapp unter den Schwellenwerten und deutlich über den vom Gutachter erwartenden Werten. Die MVG ist hier im engen Kontakt mit dem Hauseigentümer um eine Verbesserung zu erreichen.

**4. Wie erklärt die Verwaltung, dass in anderen Städten vorbeifahrende Straßenbahnen in direkt neben den Schienen liegenden Häusern gar nicht bzw. nur sehr schwach zu hören sind?**

**5. Hat sich die Verwaltung mit anderen Städten, in denen es ebenfalls ein Straßenbahnnetz gibt, über Probleme und eine Behebung dieser bzw. eine Verbesserung der Situation ausgetauscht? Wenn ja, mit welchen Städten und mit welchen Ergebnissen? Wenn nein, warum nicht?**

Zu 4. und 5.

Im Vergleich zu anderen Städten und in den jeweiligen Städten spielen so viele Faktoren (Infrastruktur, Fahrzeug, Fahrer, Gebäude, Bodenverhältnisse u.a.) eine Rolle, dass hier keine einfache Vergleichbarkeit gegeben ist.

Die MVG ist Mitglied des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und hier in zahlreiche Gremien und Facharbeitskreise eingebunden.

Über den VDV besteht intensiver Kontakt zu zahlreichen anderen Verkehrsunternehmen mit Straßenbahnbetrieben. Dabei erfolgt ein intensiver Austausch sowohl über die Infrastruktur als auch über die Fahrzeuge. Informationen und Erfahrungen aus diesem Austausch sind schon beim Bau der Mainzelbahnstrecke und auch anschließend bei den Nacharbeiten eingeflossen.

**6. Aus welchen Gründen wurden an manchen betroffenen Häusern entlang der Strecke in einem Radius von mindestens 500 Metern keine Vibrationsmessungen durchgeführt? Waren dies finanzielle, gesetzliche oder taktische Gründe?**

Die MVG hat mehrfach dargelegt, dass es keine rechtliche Verpflichtung zu Erschütterungsmessungen gibt. Die MVG hat aber als kommunales Unternehmen nach den Beschwerden in Bretzenheim in Abstimmung mit den betroffenen Anwohnern Messungen in beispielhaft ausgewählten Häusern durchgeführt. Mit einer Ausnahme lagen alle Messwerte deutlich unter den zur Beurteilung heranzuziehenden Schwellenwerten.

Die Messergebnisse liegen bei Abständen der Häuser zur Straßenbahntrasse von 9 m bis 28 m tagsüber 39 % bis 88 % und nachts 62 % bis 92 % unter den Schwellenwerten. Messungen in Abständen bis 500 m sind deshalb weder sinnvoll noch notwendig.

Der MVG liegt zwischenzeitlich das Gutachten eines unabhängigen, vom Gericht bestellten Sachverständigen vor, das auf Initiative eines Anliegers erstellt wurde. Die Messergebnisse liegen in diesem konkreten Fall noch unterhalb der im Rahmen der Planfeststellung berechneten Werte und bestätigen damit die Messergebnisse des Gutachters der MVG. Die MVG hat aber unabhängig von den Ergebnissen umfangreiche Maßnahmen ergriffen, die nach den Messungen zu weiteren Verbesserungen geführt haben.

**7. Sind die Probleme bezüglich der Ampelschaltungen mittlerweile behoben? Wenn ja, was wurde unternommen bzw. was war der Grund für die Probleme? Wenn nein, warum nicht?**

Die Anfangsprobleme der Signalschaltungen entlang der „Mainzelbahn“ ergaben sich vor allem durch die nicht exakte Justierung der Funkmeldungen (Abstand der Meldepunkte) der Straßenbahnen mit den Signalanlagen. Hinzu kamen Fehler der neu eingesetzten Detektoren zur Erkennung der Bahnen, die als Rückfallebene eingesetzt werden, wenn die Funkmeldungen nicht funktionieren. Dadurch kam es wiederholt zu Fehlschaltungen der Signalanlagen, die aber nicht sicherheitsrelevant waren.

Die Funkmeldungen der Straßenbahnen wurden inzwischen mehrfach angepasst und funktionieren inzwischen gut. Auch bei den Detektoren konnte durch Änderungen in den Einstellungen die Betriebsbereitschaft wesentlich verbessert werden. Technisch bedingte Fehlmeldungen lassen sich aber nicht ausschließen, so dass es in Ausnahmefällen vorkommen kann, dass eine Signalanlage schaltet, ohne dass eine Straßenbahn fährt, bzw. eine Bahn länger Freigabe erhält als notwendig. Diese Fälle werden von der Mainzer Mobilität und dem Stadtplanungsamt, das die Signalanlagen unterhält, überprüft und weiter optimiert.

**8. Wurden bei der Zählung der Ein- und Ausstiege diejenigen Ein- und Aussteigevorgänge, insbesondere in Bretzenheim, herausgerechnet, die dadurch verursacht werden, dass nunmehr Fahrgäste umsteigen müssen, die vorher mit einer Direkt-Verbindung ans Ziel kamen?**

Nein. Die Ein- und Aussteigerzählungen vor dem Bau der Straßenbahn und nach dem Bau umfassen jeweils auch alle Umsteigevorgänge.

**9. Hat sich die Einnahmesituation der Mainzer Mobilität unter Abzug der Preiserhöhungen seit 2016 verbessert? Wenn ja, um welchen Betrag?**

Trotz eines Fahrgastanstiegs von 1,1 % konnte die Tarifierpassung von 1,9 % im Jahr 2017 nicht realisiert werden. Die Einnahmen aus Fahrgelderlösen haben sich um 1,5 % (700 Tsd. €) erhöht. Hintergrund ist, dass im Bereich der Fahrkarten im Gelegenheitsverkehr (Einzel-, Sammel-, Tageskarten), die höhere Erlöse bringen, ein Rückgang verzeichnet werden muss, während die Zahl der Kunden mit Zeitkarten (Monats-, Jahreskarten, Job-Ticket u.ä.) angestiegen ist.

**10. Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die eklatant hohe Anzahl von Unfällen auf dem Mainzelbahngebiet und im gesamten Straßenbahnnetz zu reduzieren?**

Verwaltung, Polizei und MVG betrachten die Unfallsituation im Mainzer Straßenbahnnetz vor dem Hintergrund der jährlichen Laufleistung von 2,4 Mio. km trotz der Ereignisse der letzten Monate in der langfristigen Betrachtung als unauffällig. Zudem wird die ganz überwiegende Zahl der Unfälle durch in der Regel deutliches Fehlverhalten (Rotlichtverstoß, Missachtung der Vorfahrt) anderer Verkehrsteilnehmer verursacht. Die Verwaltung führt regelmäßig Gespräche mit der Polizei und der MVG durch, macht Begehungen und Ortsbesichtigungen und setzt ggf. erforderliche Maßnahmen mit der MVG um.

**11. Uns liegen konkrete Beschwerden von Bürgerinnen und Bürgern von Anfang 2018 vor: sind diese auch der Mainzer Mobilität bekannt und wie hat man auf diese reagiert?**

Eine Beantwortung ist nicht möglich, da die konkreten Beschwerden nicht genannt sind. Verwaltung und MVG gehen allen Beschwerden, die sie erreichen, nach.

Mainz, 12.06.2018

gez. Eder

Katrin Eder  
Beigeordnete