



Antwort zur Anfrage Nr. 1945/2018 der CDU-Stadtratsfraktion betreffend „Kölner Ei„ –
Entlastung durch Schienendämpfer (CDU)

Die Verwaltung hat die Anfrage zur Beantwortung an die MVG weitergeleitet. Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1. *Gibt es von Seiten der Verwaltung Überlegungen, das „Kölner Ei“ auch in Mainz, insbesondere in Bretzenheim, einzusetzen? Wenn nein, warum nicht?*

Zu Frage 2. *In welchen Teilbereichen macht der Einsatz aus Sicht der Verwaltung Sinn?*

Zu Frage 3. *Wie könnte ein Zeitrahmen zur Umsetzung aussehen?*

Im Bestandsnetz der Straßenbahn in Mainz macht der Einsatz des „Kölner-Ei“ aus Sicht der Verwaltung keinen Sinn. Die in Mainz eingesetzten alternativen Systeme erfüllen alle rechtlichen Anforderungen.

Das „Kölner-Ei“ ist eine von verschiedenen technischen Möglichkeiten eines Herstellers zur Emissionsreduzierung. Das „Kölner-Ei“ kommt im offenen Oberbau (offenes Schwellengleis oder Montage auf offener Betontragplatte, z.B. im U-Bahn-Bau wie in der Anfrage genannt im Bereich der Strecke unter dem Kölner Dom) zum Einsatz. Für die Mainzer Neubaustrecke wurden für die konkret vorliegenden Situationen andere, von der Wirkung aber vergleichbare technische Maßnahmen umgesetzt, um den rechtlich erforderlichen Emissionsschutz sicher zu stellen. Im straßenbündigen Bereich der Straßenbahntrasse in der Marienborner Straße wurde ein sogenanntes „leichtes Masse-Feder-System“ mit einer Gleistragplatte umgebenden Dämmmatten realisiert. Die Schiene selbst wurde dabei zudem auf der Betontragplatte mit einem elastischen Kunststoff-System untergossen. Eine vergleichbare Konstruktion gibt es in Mainz im Bereich des zweigleisigen Ausbaus der Gaustraße.

Zu Frage 4. *Teilt die Verwaltung die Auffassung, dass es unabhängig von Kosten zwingend erforderlich ist, die Menschen in den sehr stark belasteten Teilabschnitten zu entlasten? Wenn nein, warum nicht?*

Ein zwingendes Kriterium ist die Einhaltung der erforderlichen Grenz- und Schwellenwerte sowie der rechtlichen Vorgaben aus dem Planfeststellungsverfahren. Vor dem Hintergrund ist bei allen Maßnahmen, die die MVG im Schienennetz unternimmt, zu berücksichtigen, dass alle Grenz- und Schwellenwerte entlang der neuen Straßenbahnstrecke zum Lerchenberg eingehalten werden.

Zu Frage 5. *Ist die Verwaltung bereit, Experten aus anderen Städten, hier zum Beispiel aus Köln, nach ihren Erfahrungen zu fragen, um damit die Umsetzung in Mainz zu forcieren? Wenn nein, warum nicht?*

Die Verwaltung und die Mainzer Verkehrsgesellschaft haben kontinuierlich Kontakte zu anderen Städten und Verkehrsunternehmen. Gerade im Bereich der Straßenbahnbetriebe besteht

ein enger Austausch zwischen den Unternehmen sowohl was die Streckeninfrastruktur als auch die Straßenbahnfahrzeuge betreffen. Hierbei werden Erfahrungen ausgetauscht und auch gemeinsame Lösungen für Probleme entwickelt. Entsprechende Erfahrungen sind auch bei den Ausbaumaßnahmen der Straßenbahn in Mainz, zweigleisiger Ausbau Gaustraße und Finthen sowie neue Trasse zum Lerchenberg berücksichtigt worden.

Zu Frage 6. *Welche anderen Alternativen zur dauerhaften Entlastung der Anwohnerinnen und Anwohner hat die Verwaltung und wann werden diese Maßnahmen umgesetzt?*

Die Verwaltung und die MVG haben eine ganze Reihe von Maßnahmen zur Verbesserung der Situation umgesetzt. Damit werden die Grenz- und Schwellenwerte sowie die rechtlichen Vorgaben aus dem Planfeststellungsverfahren eingehalten. Im Bereich der diskutierten Erschütterungen liegen die Werte zwischen 30 und 80% unter dem Schwellenwert. Lediglich in einem konkreten Einzelfall liegen die Messergebnisse auch nach den bisherigen Maßnahmen nur geringfügig unter dem Schwellenwert. Die MVG ist hier im Austausch mit dem Eigentümer mit dem Ziel einer weiteren Verbesserung der Situation.

Zu Frage 7. *Welche möglichen Konstruktionsmängel, auch an den neuen Straßenbahnen, könnten Auslöser für die massive Belastung sein und welche Ansprüche gegen den Hersteller lassen sich daraus ableiten, wenn - wie andere Städte belegen - dies keine Einzelfall ist?*

Der Verwaltung sind weder Konstruktionsmängel an der Infrastruktur noch an den Fahrzeugen bekannt. Sowohl die Strecke als auch die Fahrzeuge verfügen über eine Zulassung der zuständigen technischen Aufsichtsbehörden. Die MVG hat mit erheblichem Aufwand die Wartungsintervalle verdichtet um auch die Schwankungen im alltäglichen Betrieb zu reduzieren und so die Situation weiter zu verbessern. Alle konkreten Nachbesserungsarbeiten, z.B. an den Weichen der Neubaustrecke, wurden von den Herstellern übernommen.

Zu Frage 8. *Teilt die Verwaltung die Auffassung, dass es nach knapp zwei Jahren nicht mehr zu vermitteln ist, warum sich gerade im Teilbereich Bretzenheim keine oder nur unzureichende Verbesserungen zeigen? Wenn nein, warum nicht?*

Die Verwaltung teilt nicht die Auffassung, dass es im Streckenabschnitt in Bretzenheim zu keinen deutlichen Verbesserungen gekommen ist. Die Maßnahmen der MVG und ergänzende Maßnahmen der Verwaltung (die dauerhafte Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h im Bereich des straßenbündigen Gleiskörpers im Zuge der Marienborner Straße), haben deutliche Verbesserungen zu Folge gehabt. Nach Kenntnis der Verwaltung werden alle rechtlichen Vorgaben entlang der Trasse eingehalten.

Mainz, 20.11.2018
In Vertretung

gez. Beck

Günter Beck
Bürgermeister