



Antwort zur Anfrage Nr. 1409/2026 der **Volt-Stadtratsfraktion** betreffend **Hitzeschäden am Mainzer Straßenbahnnetz – Infrastruktur auf steigende Temperaturen vorbereiten (Volt)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Wie setzen sich die rund 100.000 Euro Kosten für die bisherigen Hitzeschäden am Mainzer Straßenbahnnetz zusammen?

Die Kosten setzen sich im Wesentlichen aus der Behebung von Vergussschäden im Gleisbereich, der Instandsetzung von Gleisverwerfungen sowie der Beseitigung hitzebedingter Asphaltschäden bzw. hochstehenden Asphalts zusammen.

2. Welche Maßnahmen plant die Mainzer Mobilität, um vergleichbare Hitzeschäden künftig möglichst zu verhindern?

Für die Kombispurbereiche werden gezielt Maßnahmen zur Vermeidung hitzebedingter Schäden erarbeitet. Darüber hinaus wird ein Instandhaltungskonzept speziell für Hitzeperioden entwickelt. Dieses umfasst unter anderem regelmäßige und gezielte Sichtprüfungen von Vergussbereichen sowie weiteren hitzeempfindlichen Komponenten während und nach längeren Hitzephasen.

3. Welche hitzebeständigeren Materialien oder Bauweisen werden derzeit geprüft und welche Erfahrungen anderer Verkehrsbetriebe werden dabei berücksichtigt?

Derzeit werden zahlreiche technische und konstruktive Anpassungsmaßnahmen geprüft, wobei auch Erfahrungen anderer Verkehrsunternehmen einfließen. Nähere Details hierzu können zu einem späteren Zeitpunkt vorgestellt werden.

4. Welche Bereiche des bestehenden Straßenbahnnetzes sind bei länger anhaltender Hitze besonders anfällig und besteht dort konkreter Anpassungsbedarf?

Als besonders anfällig gelten die Gleisverwerfung an der Gemarkungsgrenze (stadteinwärts), die Gleisverwerfung in der Hans-Böckler-Straße (stadteinwärts), Asphaltschäden in der Neustadt sowie Vergussschäden auf den Streckenästen Neustadt und Hechtsheim.

5. Wie wird bei Neubau und Sanierung von Straßenbahnstrecken künftig sichergestellt, dass zunehmende Hitzebelastungen berücksichtigt werden?

Bei Gleiserneuerungs- und Neubaumaßnahmen wird grundsätzlich geprüft, ob der Einbau eines Rasengleises – mit entsprechender Änderung der Oberbauform – betrieblich und technisch möglich ist. Durch die Wahl geeigneter Oberbauformen können zudem Vergussbereiche reduziert oder vermieden werden, wodurch entsprechende hitzebedingte Schäden künftig entfallen können. Ergänzend kommen Schwellenanker gegen Gleisverwerfungen sowie in Kombispurbereichen eine halbstarre Decke zur Vermeidung hitzebedingter Asphaltschäden zum

Einsatz. Insgesamt werden die Auswirkungen zunehmender Hitzebelastungen bei künftigen Planungen und Sanierungen verstärkt berücksichtigt.

Mainz, 07. September 2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete