



Antwort zur Anfrage Nr. 0437/2023 der CDU-Stadtratsfraktion betreffend **Auslastung beim ÖPNV (CDU)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. *Wie stellt sich die Auslastung des ÖPNV in Mainz dar? (aufgeschlüsselt nach Verkehrsmitteln)*

Die Auslastung des ÖPNV ist differenziert zu betrachten. So ist zunächst die Besetzung bezogen auf die Sitzplatzkapazität zu unterscheiden von der Gesamtkapazität, die auch die Stehplätze miteinbezieht. Neben der Ausweisung einer Gesamtauslastung, deren Wert zeitlich und räumlich aggregiert ist, ist es wichtig, die Auslastung auf beiden Ebenen detailliert zu betrachten. In den Spitzenzeiten erreicht die Auslastung deutlich höhere Werte. Maßgebend sind die Spitzenstunden und stark frequentierten Querschnitte.

Um die Bedeutung der räumlichen und zeitlichen Differenzierung darzulegen, haben wir beispielhaft einen Linienverlaufsplan und eine Tagesganglinie der Linie 50 zusammengestellt. Diese zeigen die Ausdünnung zu Randgebieten zu den Endstellen hin (Abbildung 1) und zu den Randzeiten (Abbildung 2). Besonders in der Spitzenstunde 7.00 Uhr bis 8.00 Uhr weichen zudem die Auslastungen in Abhängigkeit der Lastrichtung stark voneinander ab.

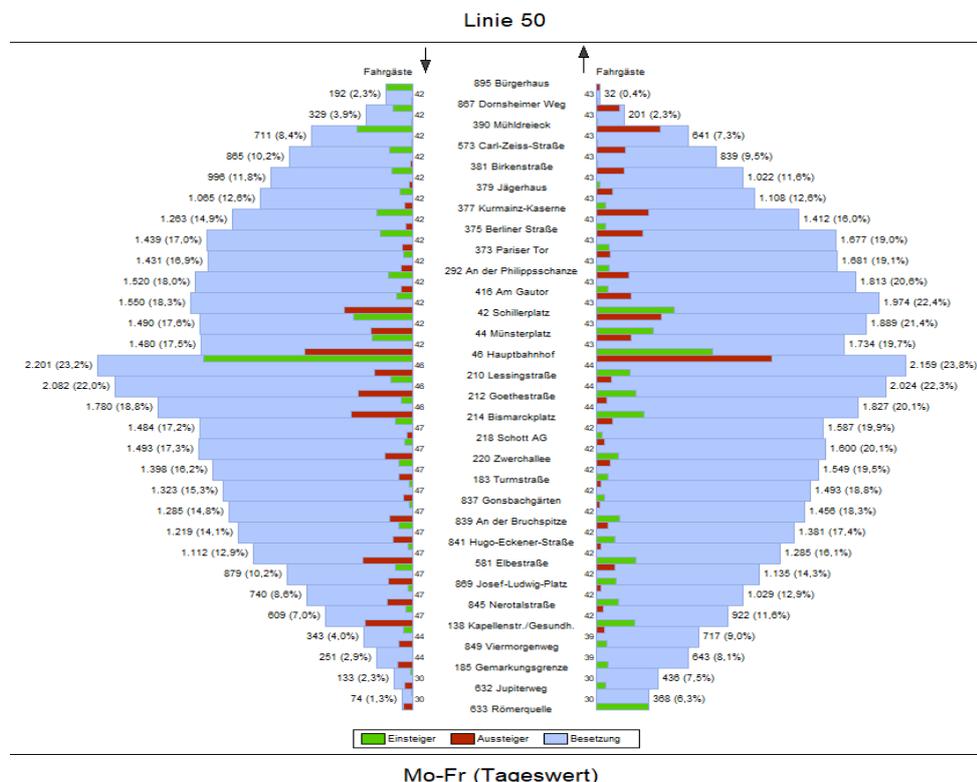


Abbildung 1: Linienverlaufsplan Linie 50, Montag – Freitag Tageswert

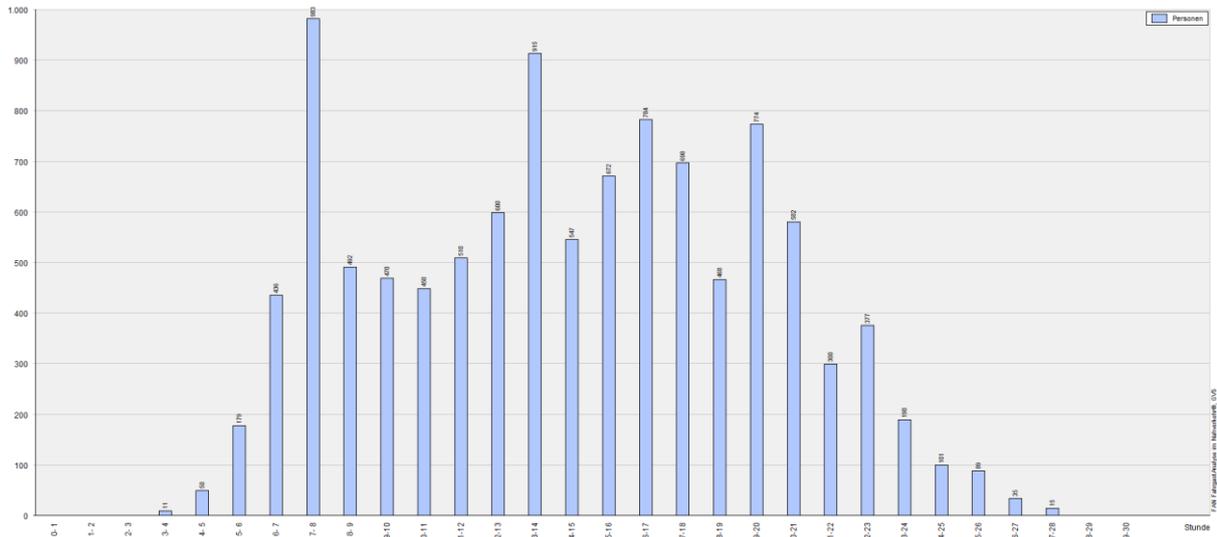


Abbildung 2: Tagesganglinie Linie 50, Montag – Freitag

Fahrzeugtyp	Richtung		Zeit		Tagtyp		Richtung		Zeit		Tagtyp	
	Ri 2	Ri 2	Ri 2	Ri 2	Ri 2	Ri 2	Ri 2	Ri 2	Ri 2	Ri 2	Ri 2	Ri 2
1000095	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000096	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000097	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000098	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000099	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000100	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000101	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000102	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000103	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000104	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000105	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000106	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000107	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000108	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000109	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000110	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000111	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000112	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000113	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000114	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000115	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000116	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000117	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000118	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000119	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000120	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000121	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000122	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000123	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000124	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000125	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000126	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000127	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000128	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000129	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000130	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000131	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000132	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000133	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000134	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000135	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000136	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000137	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000138	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000139	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000140	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000141	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000142	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000143	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000144	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000145	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000146	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000147	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000148	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000149	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x
1000150	3x	6x	6x	2x	1x	1x	1x	3x	6x	6x	2x	1x

Abbildung 3: Belastungsteppich Linie 53, Montag – Freitag

Im obigen Beispiel sieht man den Belastungsteppich der Linie 53 (Abbildung 3) zwischen Bürgerhaus und Hindemithstraße, Montag bis Freitag zur morgendlichen Spitzenstunde. Die Auslastung ist hier bezogen auf die Sitzplatzkapazität. Es zeigt die räumlichen Unterschiede bei der Auslastung in einer anderen Darstellungsform.

Die Abbildungen 1-3 sind zusätzlich in Anlage 1 enthalten, wo sie vergrößert werden können.

Die anfänglich theoretisch beschriebene Gesamtauslastung des ÖPNV bezogen auf die Gesamtkapazität beträgt im Jahr 2022 12,5 % (Straßenbahn 9,5 %, Bus 13,4 %). Exemplarisch für die Straßenbahn ist ein Wert von 12,5 % gleichzusetzen mit einem Wert von 37,5 % bei der Sitzplatzkapazität bezogen auf alle Straßenbahnlinien über den kompletten Verlauf 24/7.

2. Welche Auswirkung hat der Fachkräftemangel auf den ÖPNV in Mainz? (aufgeschlüsselt nach Verkehrsmitteln)

Der Fachkräftemangel ist für die Mainzer Mobilität spürbar. Besonders in den Haupturlaubszeiten und bei hohen Krankheitszahlen fehlen oftmals Reserven zur Nachbesetzung von kurzfristigen Personalausfällen. So kam und kommt es vor, dass einzelne Fahrten ausfallen. Bei den Ausfällen wird – wenn möglich – priorisiert. Es existieren einige Verbindungen, wie beispiels-

weise direkte Schulbusse, auf denen Ausfälle auch kurzfristig (durch z.B.: Umverteilung) vermieden werden. Ebenfalls wird die Durchführung der Straßenbahnfahrten hoch priorisiert, da diese das Rückgrat der Mainzer Mobilität darstellt und besonders viele Kund:innen befördert. Die Mainzer Mobilität ist in jeder Hinsicht bestrebt, die Ausfälle gering zu halten. Sie sieht es als zusätzlich wichtig an, dass der Betrieb möglichst stabil läuft und Ausfälle für die Fahrgäste möglichst planbar stattfinden. Dabei sollen Angebotskürzungen das letzte Mittel sein.

Die Mainzer Mobilität setzt dabei auch auf Subunternehmer und ist dazu übergegangen, im Busbereich paketweise Leistungen für einen begrenzten Zeitraum extern zu vergeben. So steht die Mainzer Mobilität mit etlichen Busunternehmen in Kontakt und erhalten teilweise Unterstützung. Im Straßenbahnbereich ist eine externe Unterstützung zwar nicht möglich, jedoch ist ein Pool von Fahrpersonalen vorhanden, die sowohl Bus-, als auch Straßenbahn fahren können. So kann in gewissem Maß eine Umverteilung stattfinden.

Aktuell stehen nahezu alle Verkehrsunternehmen in der Region vor derselben Herausforderung, was eine externe Vergabe nur begrenzt möglich macht. Die jüngst erfolgte Ausweitung des Mobilitätsangebotes im Landkreis stellte und stellt alle Verkehrsunternehmen der Region im Hinblick auf die ohnehin knappe Fahrpersonalsituation vor zusätzliche Herausforderungen. Da die getroffenen Maßnahmen leider nicht ausreichen, sind Angebotsanpassungen unvermeidbar geworden.

3. Mussten aufgrund von fehlenden Personal Fahrpläne gekürzt werden? Wenn ja, welche Fahrten wurden gestrichen?

Einsparungen werden so vorgenommen, dass möglichst wenig Fahrgäste betroffen sind – bzw. die betroffenen Fahrgäste möglichst geringe Auswirkungen bzw. viele Alternativen haben. Die Kürzungen sind aber bezogen auf das Gesamtangebot und insgesamt sehr gering. Mit dem Fahrplanwechsel zum 1.1.2020 (Umsetzung der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplan der Stadt Mainz) wurde das Angebot im Busbereich um ca. 5 % erweitert, die Kürzungen liegen bei ca. 3 %. Das aktuelle Angebot für die Fahrgäste liegt damit über dem Niveau des Jahres 2019 vor Corona.

Folgende Einsparungen hat die Mainzer Mobilität in letzter Zeit durchgeführt:

Straßenbahn:

- Linie 52 am Nachmittag alle 20, statt alle 15 Minuten
- Linie 59 verkehrt nur bis ca. 12:00 Uhr mittags

Bus:

- Linie 6 verkehrt alle 15, statt alle 10 Minuten auf Wunsch und in Abstimmung mit ESWE
- Linie 9 verkehrt nur bis Hauptbahnhof, nicht bis Fachhochschule
- Linie 28 verkehrt im Samstagsfahrplan, auf Wunsch und in Abstimmung mit ESWE
- Linie 63 verkehrt nur zwischen Hauptbahnhof und Weisenau
- Linie 69 verkehrt nur bis Bodenheim – Hechtheim/Mühdreieck
- Linie 71 endet am Straßenbahnamt
- Linie 74 verkehrt tagsüber zeitweise nur bis Albert-Stohr-Straße

Die Mainzer Mobilität arbeitet mit Hochdruck am Personalrecruiting, um weitere Einsparungen zu vermeiden und die getroffenen Angebotsreduzierungen perspektivisch möglichst schnell zurücknehmen zu können. Ein genauer Zeitpunkt ist hierfür jedoch noch nicht in Aussicht.

4. Was plant die Verwaltung und die Mainzer Mobilität, um das Angebot und die Nutzung des ÖPNV auszuweiten?

Perspektivisch ist geplant, ein Angebot zu schaffen, welches bis zum Jahr 2030 der Nutzung durch ein Drittel mehr Fahrgäste gerecht wird. Dabei soll auf dichte Takte und schnelle Wege auf Hauptachsen sowie die Verknüpfung zu weiteren Mobilitätsangeboten an sogenannten Mobilitätshubs gesetzt werden. Aktuell stehen hier bereits Ziele und Prämissen fest. Wie das genaue Angebot auf den Achsen aussehen soll, arbeiten die Verantwortlichen der Verwaltung und der Mainzer Mobilität in den kommenden Monaten und Jahren genauer heraus. Der wesentliche Baustein der Planungen bildet der Ausbau des Straßenbahnnetzes in der Innenstadt, sowie die Oberstadt und Weisenau / Hechtsheim. Der Schienenverkehr wird zukünftig immer mehr das Rückgrat des ÖPNV bilden und durch höhere Kapazitäten der Fahrzeuge bei gleichen Personalressourcen auch dem zunehmenden Fachkräftemangel entgegenwirken. Das verbesserte Angebot, gezielte Werbung sowie die Vernetzung von Angeboten und Tarifoptionen und die Nutzung der Möglichkeiten der fortschreitenden Digitalisierung sollen Fahrgäste zum Umsteigen bewegen und damit, begleitend zum demografischen Wachstum, die Nutzung des ÖPNV erhöhen.

5. Wie haben sich die Fahrgastzahlen der einzelnen Verkehrsmittel seit 2019 entwickelt?

Die dargestellte Entwicklung im Busbereich war stark geprägt von den Folgen der Corona-Pandemie, die einen massiven Einbruch der Fahrgastzahlen insbesondere in den Jahren 2020 und 2021 mit sich brachte. Auf der anderen Seite gab es Angebotserweiterungen zum Fahrplanwechsel Anfang 2020 sowie im April 2022, die das Bedienungsgebiet im Busnetz vergrößerten, z.B. Richtung Ingelheim, durch die zusätzliche Fahrgäste hinzugewonnen werden konnten.

Jahr	2019	2020	2021	2022
Fahrgastzahlen	34.200.000	21.600.000	24.300.000	34.600.000

Bei der Straßenbahn gab es in diesem Zeitraum keine Erweiterungen des Netzes. Erst in den kommenden Jahren sind weitreichende Änderungen im Netzausbau geplant. Die Fahrgastentwicklung ist hier sehr stark durch den virtuellen Betrieb der Hochschulen in der Corona-Zeit

sowie die zahlreichen Baumaßnahmen (u.a. Grunderneuerung Finthen/Gonsenheim) an den Gleisen mit der damit verbundenen Verlagerung zu Busleistungen geprägt.

Jahr	2019	2020	2021	2022
Fahrgastzahlen	22.300.000	11.300.000	10.800.000	14.700.000

Mainz, 15.05.2023

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete