



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.

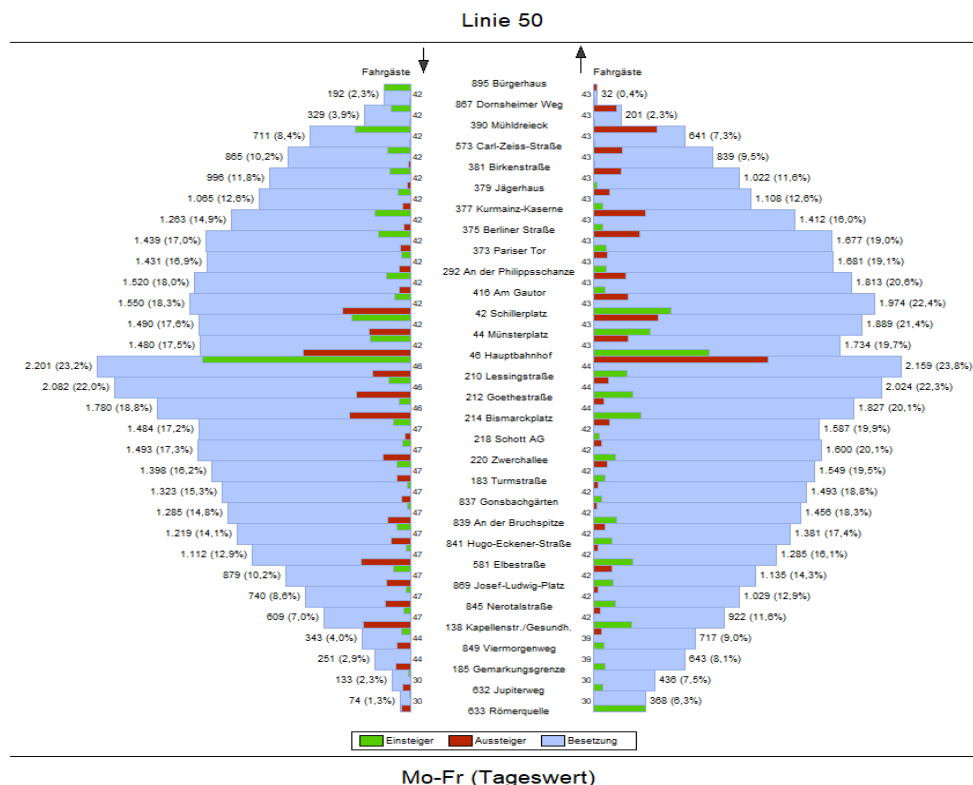


Abbildung 1: Linienverlaufsplan Linie 50, Montag – Freitag Tageswert

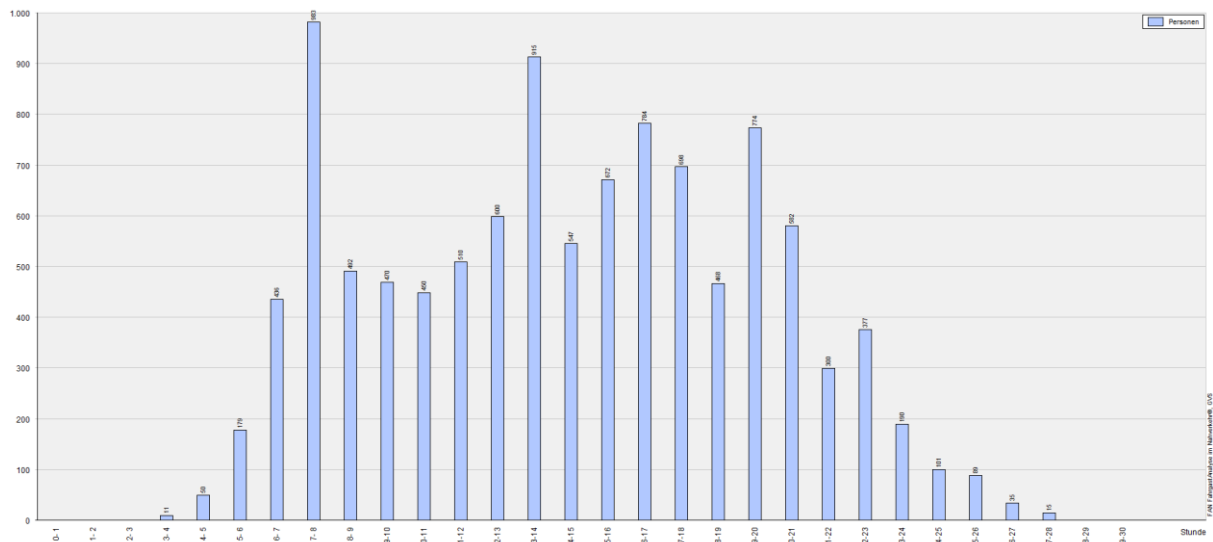


Abbildung 2: Tagesganglinie Linie 50, Montag – Freitag

Fahrzeugtyp	Richtung		Zeit		Tagtyp		Richtung		Anzahl	
	U	F	U	F	U	F	U	F	U	F
1000095	U	F	01:00	01:00	U	F	U	F	3	6
1000096	U	F	02:00	02:00	U	F	U	F	6	12
1000097	U	F	03:00	03:00	U	F	U	F	12	24
1000098	U	F	04:00	04:00	U	F	U	F	24	48
1000099	U	F	05:00	05:00	U	F	U	F	48	96
1000100	U	F	06:00	06:00	U	F	U	F	96	192
1000101	U	F	07:00	07:00	U	F	U	F	192	384
1000102	U	F	08:00	08:00	U	F	U	F	384	768
1000103	U	F	09:00	09:00	U	F	U	F	768	1536
1000104	U	F	10:00	10:00	U	F	U	F	1536	3072
1000105	U	F	11:00	11:00	U	F	U	F	3072	6144
1000106	U	F	12:00	12:00	U	F	U	F	6144	12288
1000107	U	F	13:00	13:00	U	F	U	F	12288	24576
1000108	U	F	14:00	14:00	U	F	U	F	24576	49152
1000109	U	F	15:00	15:00	U	F	U	F	49152	98304
1000110	U	F	16:00	16:00	U	F	U	F	98304	196608
1000111	U	F	17:00	17:00	U	F	U	F	196608	393216
1000112	U	F	18:00	18:00	U	F	U	F	393216	786432
1000113	U	F	19:00	19:00	U	F	U	F	786432	1572864
1000114	U	F	20:00	20:00	U	F	U	F	1572864	3145728
1000115	U	F	21:00	21:00	U	F	U	F	3145728	6291456
1000116	U	F	22:00	22:00	U	F	U	F	6291456	12582912
1000117	U	F	23:00	23:00	U	F	U	F	12582912	25165824
1000118	U	F	24:00	24:00	U	F	U	F	25165824	50331648
1000119	U	F	25:00	25:00	U	F	U	F	50331648	100663296
1000120	U	F	26:00	26:00	U	F	U	F	100663296	201326592
1000121	U	F	27:00	27:00	U	F	U	F	201326592	402653184
1000122	U	F	28:00	28:00	U	F	U	F	402653184	805306368
1000123	U	F	29:00	29:00	U	F	U	F	805306368	1610612736
1000124	U	F	30:00	30:00	U	F	U	F	1610612736	3221225472

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