

# Beschlussvorlage



Landeshauptstadt  
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0813/2023
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 31.05.2023	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 06.06.2023

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Verkehrsausschuss	Vorberatung	21.06.2023	Ö
Stadtrat	Entscheidung	12.07.2023	Ö

## Betreff:

Öffentlicher Dienstleistungsauftrag (öDA) Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH (MVG);  
hier: öDA Berichtswesen

Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen

Mainz, 31.5.2023

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger  
Beigeordnete

Mainz, 07.06.2023

gez. Haase

Nino Haase  
Oberbürgermeister

## Beschlussvorschlag:

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt, der **Stadtrat** beschließt die Anpassung der öDA-Verkehrsleistung in 2023, die Aktualisierung der Anlage 4 zum öDA, die Ergebnisse der Anreizkriterien Kundenbarometer, Marktausschöpfung und Fahrtenausfallquote im Berichtsjahr 2022 sowie die Beibehaltung der bestehenden Anreizkriterien.

## Sachverhalt

### 1. Sachverhalt

Der Mainzer Stadtrat hat am 28.04.2021 die MVG mittels eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA) mit der Erbringung von Verkehrsleistungen im Gebiet der Stadt Mainz betraut (siehe Stadtratsbeschluss BV 0542/2021). Seit dem 07.07.2021 ist der öDA mit der Umsetzung der Weisungskette (Beschlussfassung Gesellschafter MVG mbH) formaljuristisch wirksam. Die öDA-Verkehrsleistung wird seit dem 01.01.2022 von der MVG mit einer Laufzeit von 22,5 Jahren erbracht.

Gemäß §4 (1) öDA zur Direktvergabe der ÖPNV-Leistungen in der Stadt Mainz an die MVG ist eine Entscheidung der Stadt bei Änderungen bzgl. der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung einzuholen. Diese betrifft in dieser Beschlussvorlage für das Berichtsjahr 2023 folgende Punkte:

- Änderungen im lokalen ÖPNV-Netz: MainzRIDER
- Änderungen im lokalen ÖPNV-Netz: Bus und Straßenbahn

Gemäß §2 (8) öDA ist nach den Vorgaben der Nr. 7 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 ein Anreiz zur wirtschaftlichen Geschäftsführung und zur Erbringung von Personenverkehrsdiensten in ausreichend hoher Qualität zu setzen. Hierzu hat die Verwaltung für das Jahr 2022 verschiedene Parameter festgelegt, anhand derer diese Vorgabe bewertet und bemessen werden kann. Des Weiteren wurde das Anreizsystem erstmals im Geschäftsjahr 2022 umgesetzt. Es wurde vonseiten der Verkehrsverwaltung, gemäß der europäischen Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und im Rahmen der öDA-Abrechnung, erstellt.

Die Zielerreichung folgender, bereits im öDA festgelegter und beschlossener Anreizkriterien (siehe „Anhang\_1\_Anlage\_2\_Ausgleichsverfahren\_und\_Anreizkriterien.pdf“ Stadtratsbeschluss BV 0542/2021) wurde – soweit möglich – seitens der Verkehrsverwaltung für das Berichtsjahr 2022 geprüft, um gegenüber dem Mutterkonzern Mainzer Stadtwerke (MSW) eine Empfehlung bzgl. finanzieller Zuwendungen an die MVG auszusprechen:

- Marktausschöpfung (Wirtschaftlichkeitsziel)
- Kundenbarometer (Qualitätsziel)
- Fahrtausführungsquote (Qualitätsziel)

Es sei darauf hingewiesen, dass das weitere Kriterium „Kostendeckungsgrad“ nicht von der Verkehrsverwaltung, sondern seitens der Finanzverwaltung zu prüfen ist. Da für das Berichtsjahr 2022 jedoch noch keine Vergleichswerte vorliegen, kann hier – ebenso wie für das Kriterium „Marktausschöpfung“ – noch keine Bewertung erfolgen.

### 2. Lösung

#### § 4 (1) öDA-Berichtswesen 2023

- Die Ausweitung des MainzRIDER-Bediengebiets auf alle Ortsteile (Alt- und Neustadt lediglich Teilgebiete) sowie die Ausweitung der Bedienzeit im Gesamtgebiet auf 18 bis 6 Uhr erfolgte ab 22.11.2022. Das Tarif-Modell ist seit Ende 2021 unverändert (siehe Stadtratsbeschluss BV 1454/2021). Ergänzend dazu ist zu erwähnen, dass das Deutschland-Ticket als ÖPNV-Zeitkarte gewertet wird und der MainzRIDER somit vergünstigt genutzt werden kann.

- Die Änderungen des Verkehrsangebotes der wesentlichen Reduzierungen >10 % sind im Folgenden linienscharf aufgeführt. Die Gründe der entsprechenden Reduzierung sind ebenfalls der Tabelle zu entnehmen.

<b>Wiesbaden</b>	
6, 28 und 33	Reduziertes Angebot aufgrund des Beschlusses in Wiesbaden, auf den Samstagsfahrplan umzustellen.
<b>Mainz Stadtgebiet</b>	
9	Aktuell kein Betrieb zwischen HBF Hochschule, da Hochschule und Uni-Campus grundsätzlich auch über die Haltestellen der Straßenbahn erschlossen sind und vermutlich bedingt durch die Implementierung digitaler und hybrider Lehrformate die Nachfrage nicht den Stand der Vor-Pandemie-Jahre erreicht hat.
52	Aktuell Betrieb an Schultagen nur im 20- anstatt im 15-Minuten-Takt. 15-Minuten-Takt war in erster Linie angebotsorientiert motiviert (attraktives Angebot schaffen) während die Kapazitäten der Fahrzeuge entlang dieser recht kurzen Linie auch bei einem 20-Minuten-Takt die Nachfrage gut abdecken können.
59	Aktuell nur einzelne Fahrten, da weitgehend Parallelverkehr zur Linie 51
63	Aktuell (mit ausgenommen der morgendliche Berufsverkehr) kein Betrieb zwischen Mombach und HBF, da hier mit den Linien 60, 80 und 81 noch ein dichter Takt verbleibt.
74	Kein Betrieb vormittags zwischen Bretzenheim/Albert-Stohr-Straße und Hechtsheim/Mühdreieck, wird zum 30.05.2023 wieder angepasst
<b>LK Mainz-Bingen Achse VG Bodenheim</b>	
69	Aktuell nur Betrieb zwischen Bodenheim und Hechtsheim/Mühdreieck, da ab Mühdreieck weitgehend Parallelverkehr zur Straßenbahn

Die öDA-Gesamtverkehrsleistung im Jahr 2023 (ca., 10,6 Mio. km) hat sich gegenüber dem Vorjahr (ca. 11,1 Mio. km) im Ergebnis um rund – 5,27 % reduziert. Gründe sind zum einen der Fachkräftemangel im Fahrpersonalbereich sowie die noch immer bestehende, geringere Fahrgastnachfrage gegenüber der Vor-Corona-Zeit. Die Änderungen der öDA-Gesamtleistung sind Anlage 1 zu entnehmen.

Um eine Vergleichbarkeit der Leistungen zu erreichen, wurde das Fahrplanjahr 2022 so behandelt, als ob von Beginn an das für den öDA relevante Liniennetz gefahren wurde. Für beide Fahrplanjahre wurden die Grundfahrpläne sowie die Ferienfahrpläne herangezogen. Sonderleistungen wie z.B. Veranstaltungsverkehre wurden nicht in die Berechnung einbezogen.

In der vierten Anlage zum öDA (Anhang\_1\_Anlage\_4\_Liniensteck-briefe\_LNP.pdf) sind zudem die Aktualisierungen der Linienverläufe, zum MainzRIDER (S.38) sowie der Liniennetzpläne (S. 39+40) zu entnehmen.

## Verordnung (EG) Nr. 1370/2007: Zielerreichung Anreizkriterien Berichtsjahr 2022

Die Prüfung der Zielerreichung der Wirtschaftlichkeits- und Qualitätskriterien hat folgende Ergebnisse:

- Im Berichtsjahr 2022 wurde eine Marktausschöpfung (Verhältnis Anzahl der getätigten Fahrten 2022 und Einwohnerzahl im Bedienungsgebiet) von 168,84 erreicht. Für das Anreizkriterium „Marktausschöpfung“ kann für das Jahr 2022 noch keine Anrechnung erfolgen, da das Jahr 2022 als Basisjahr / Kenngröße definiert ist und kein Vorjahreswert vorliegt. Gleiches gilt für das Kriterium „Kostendeckungsgrad“.
- Die MVG hat in 2022 am ÖPNV-Kundenbarometer teilgenommen und kann ein positives Ergebnis bei der Globalzufriedenheit von + 0,07 (Differenz zum Branchenmittel) vorweisen. Für das Anreizkriterium „Kundenzufriedenheit“ erhält die MVG einen Bonus von 17.500 €.
- Die Differenz aus geplanten Umlaufstunden und ausgefallenen Umlaufstunden im Verhältnis zu den geplanten Umlaufstunden ergibt die Fahrtausführungsquote. Der Zielwert von 99% bei dem Anreizkriterium „Fahrtausführungsquote“ konnte nicht erreicht werden. Dieser liegt bei 97,5%, wobei anzumerken ist, dass dies in erheblichem Maße durch nicht von der MVG beeinflussbare Faktoren verursacht wurde (u.a. überdurchschnittlich hoher Krankenstand u.a. infolge Corona, Streiktage etc.). Daher muss gegenüber der MVG in diesem Kriterium ein Malus von – 25.000 € festgelegt werden.

Die Soll-Vorgaben, Ergebnisse sowie der sich ergebene Quantifizierungsbetrag der o.g. Anreizkriterien sind in Anlage 2 dieser Beschlussvorlage übersichtlich aufbereitet und zu entnehmen. Der MVG entsteht damit im Berichtsjahr 2022 ein Malus von insgesamt 7.500 €.

Da sich die Kriterien für das Anreizsystem als grundsätzlich gut geeignet erwiesen haben, beabsichtigt die Verwaltung, diese auch für 2023 festzulegen.

### **3. Alternativen**

Keine. Es handelt sich um verpflichtende Vorgaben aus der einschlägigen EU-Verordnung.

### **4. Kosten/Finanzierung**

Es entstehen keine Kosten, die den städtischen Haushalt belasten. Die Abrechnung zum öDA erfolgt über den Mutterkonzern Mainzer Stadtwerke (MSW).

### **5. Auswirkungen auf den Klimaschutz**

Das Vorhaben wirkt sich auf eine umweltverträgliche Mobilität fördernd aus. Eine rechtssichere Betrauung der MVG mbH durch die Stadt Mainz bzw. Erbringung der Verkehrsleistung durch die MVG mbH wird damit sichergestellt und somit auch ein attraktives ÖPNV-Angebot.

## **Finanzierung**

### **Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen**

Keine