



Antwort zur Anfrage Nr. 0295/2017 der FW-G-Stadtratsfraktion betreffend
Instandhaltungskosten des neuen ÖPNV Netzes (FW-G)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Die MVG teilt folgendes mit:

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine personalintensive Dienstleistung. Der Betrieb einer Straßenbahn ist eine der Möglichkeiten durch größere Kapazitäten der Fahrzeuge die Leistungsfähigkeit des Systems mit geringeren oder zumindest konstanten Personalkosten im Bereich des Fahrdienstes, und damit im landläufigen Sinne die "Produktivität", zu steigern. Insofern kann eine wirtschaftliche Betrachtung des Straßenbahnausbaus zum Lerchenberg bzw. des Gesamtsystems Straßenbahn in Mainz nicht nur über die Investitionskosten und die Kosten für die technische Instandhaltung beurteilt werden. Dazu kommen erhebliche externe Effekte der Straßenbahn, die große volkswirtschaftliche Vorteile mit sich bringen, betriebswirtschaftlich jedoch keine unmittelbaren Auswirkungen bei der MVG als Betreiber des Straßenbahnnetzes und der Infrastruktur haben. Diese Aspekte sind im ÖPNV einer der Gründe für die Förderung von Investitionsmaßnahmen durch den Bund bzw. das Land Rheinland-Pfalz.

Zu 1.) Wie hoch sind die voraussichtlichen Mehrkosten zur Instandhaltung der neuen Mainzelbahnstrecke?

Die MVG trägt die Kosten für die Instandhaltung ihrer Infrastruktur aus ihren betrieblichen Erlösen sowie dem Verlustausgleich aus dem steuerlichen Querverbund innerhalb des Stadtwerkkonzerns. Dieser jährliche Betrag wird durch den Ausbau der Straßenbahn nicht erhöht. Der Haushalt der Stadt Mainz wird durch den Ausbau der Straßenbahn auch in der Zukunft nicht belastet.

Die MVG kalkuliert für die Jahre bis 2022 mit folgenden Instandhaltungskosten für ihre Infrastruktur (ohne Fahrzeuge):

| Kennzahl | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Gleislänge | 39 | 39 | 58 | 58 | 58 | 58 | 58 | 58 |
| Masten | 914 | 914 | 1.212 | 1.212 | 1.212 | 1.212 | 1.212 | 1.212 |
| GuW | 11 | 11 | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 |
| Instandhaltungsvolumen in TEUR | 5.640 | 5.161 | 4.963 | 5.564 | 6.693 | 7.106 | 5.919 | 7.682 |

Durch das nun insgesamt größere Straßenbahnnetz ergeben sich im Instandhaltungsbereich Synergieeffekte, die sich positiv auf die Wirtschaftlichkeit auswirken. Die Zahlen für die Jahre 2015 und 2016 sowie ab 2017 zeigen einerseits deutliche relative Schwankungen machen

aber auch klar, das mit der Inbetriebnahme der Straßenbahn zum Lerchenberg der Instandhaltungsbedarf im Durchschnitt der Jahre 2017 – 2022 um nicht einmal 20 % steigt, während die zu betreuende Infrastruktur (gemessen an der Gleislänge) um fast 50 % gestiegen ist.

Zu 2.) Wie hoch sind die voraussichtlichen Mehrkosten zur Instandhaltung der zusätzlich gekauften Straßenbahnen?

Die MVG trägt die Kosten für die Instandhaltung ihrer Infrastruktur aus ihren betrieblichen Erlösen sowie dem Verlustausgleich aus dem steuerlichen Querverbund innerhalb des Stadtwerkekonzerns.

Die Instandhaltungsaufwände werden je Kilometer Fahrleistung kalkuliert. Für die zehn zusätzlich gekauften Straßenbahnen kalkuliert die MVG im ersten Jahr einen Instandhaltungsaufwand von ca. 0,25 €/km. Ausgehend von einer Erhöhung der Fahrleistung im Straßenbahnnetz von 1.000.000 km pro Jahr entstehen durch die neuen Straßenbahnen Mehrkosten von ca. 250.000 € im ersten Jahr.

Zu 3.) Wie hoch sind die Kosten zur Instandhaltung des gesamten Bahn-Streckennetzes?

Siehe Antwort zur Frage 1

Zu 4.) Wie hoch sind die Kosten zur Instandhaltung der Gesamtflotte an Straßenbahnen?

Die MVG setzt im Straßenbahnnetz Straßenbahnen unterschiedlicher Typen und verschiedenen Alters ein. Die Instandhaltungskosten der Straßenbahnen orientieren sich am jeweiligen Alter der einzelnen Straßenbahntypen und implizieren eine jährliche Kostensteigerung aufgrund unterschiedlicher Verschleißrestriktionen.

Die Gesamtflotte besitzt aktuell einen gemittelten jährlichen Instandhaltungssatz von ca. 0,88 €/km bei einer Laufleistung von ca. 2.550.000 km pro Jahr. Unberücksichtigt sind dabei Unfallschäden, Vandalismus, Reinigung sowie temporäre Instandhaltungsprojekte (wie z.B. Fußbodensanierungen, Obsoleszenzmaßnahmen, usw.), die in einzelnen Jahren nach einer Laufzeit von ca. 8 und 16 Jahren gesondert notwendig werden.

Zum Verschleißverhalten der neuen Fahrzeuggeneration „Variobahn„ liegen angesichts der avisierten Lebensdauer von über 30 Jahren noch nicht alle Erfahrungswerte vor.

Zu 5.) Mit welchen Kostenersparnissen ist durch den Wegfall der Buslinien Bretzenheim und Lerchenberg zu rechnen?

Eine Kostenbetrachtung in Bezug auf die Instandhaltung ist nur auf ein Fahrzeug bezogen möglich, nicht jedoch für eine einzelne Buslinie. Mit dem Fahrplanwechsel 2016 wurde das Busnetz an vielen Stellen neu strukturiert, nicht ausschließlich auf Grund der Inbetriebnahme der Straßenbahnstrecke zum Lerchenberg. Auch nach der Inbetriebnahme der Mainzelbahn sind zudem die Stadtteile Bretzenheim, Marienborn und Lerchenberg weiter mit einer Reihe von Buslinien erschlossen. Generell ist mit der Inbetriebnahme der neuen Straßenbahntrasse eine erhebliche Umschichtung vom Betriebszweig Bus auf den Betriebszweig Straßenbahn erfolgt. Gleichzeitig ist jedoch in den vergangenen Jahren die Fahrgastzahl der MVG erheblich gestiegen.

Deshalb wird die Veränderung im Netz hin zur Straßenbahn überlagert durch kontinuierlich erforderliche Verbesserungen im Angebot der MVG um den steigenden Fahrgastzahlen wie in den letzten Jahren gerecht werden zu können. Eine konkrete Aussage zu Kostenersparnissen bezogen auf einzelne Buslinien in den Stadtteilen Bretzenheim, Lerchenberg und Marienborn ist deshalb nicht möglich. Das übergeordnete Ziel für die MVG bleibt die Einhaltung des Defizitdeckels von 15 Mio. €. Auch mit dem Straßenbahnausbau zum Lerchenberg und bei Bewältigung der steigenden Kosten für Personal und Energie und sowie gleichzeitig steigenden Fahrgastzahlen kann das erreicht werden.

Mainz, 29.03.2017

gez. Eder

Katrin Eder
Beigeordnete