

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
II/01	S0256/19	24.05.2019
zum/zur		
A0088/19 – Fraktion Bündnis 90/Die Grünen		
Bezeichnung		
Sitzbereitschaft für die MVB		
Verteiler		Tag
Der Oberbürgermeister	02.07.2019	
Verwaltungsausschuss	23.08.2019	
Stadtrat	19.09.2019	

„Der Stadtrat möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt in Kooperation mit der MVB auf Basis von Betriebsdaten der letzten 2 Jahre zu prüfen, ob mit der Einführung einer Sitzbereitschaft die Zuverlässigkeit im Betrieb gesteigert werden kann.

Die Ergebnisse sind neben dem Stadtrat im Detail dem Aufsichtsrat vorzulegen.

Folgende Rahmenbedingungen sind dafür denkbar:

- Bus: je ein Fahrer(m/w/d) in 3 Schichten täglich (dadurch 24/7 eine Reserve)
- Straßenbahn: je 2 Fahrer (m/w/d) in 2 Schichten Montag-Samstag von 5-21 Uhr; Sonn- und Feiertage je ein Fahrer (m/w/d) in 2 Schichten von 6-21 Uhr

Begründung:

Die Magdeburger Verkehrsbetriebe kämpfen in regelmäßigen Abständen mit der Zuverlässigkeit des Bus- und Bahnbetriebs. Häufiger fallen Fahrten aus oder die Fahrzeuge kommen zu spät, so dass Fahrgäste nicht zuverlässig zur Arbeit, zur Ausbildung oder zu anderen Terminen kommen.

Ursache für Ausfälle und Verspätungen sind häufig kurzfristig verhinderte Fahrer*innen zu Fahrtantritt (Krankheit, Unfall, Stau, Bahnausfall) oder Zwischenfälle im Fahrbetrieb. In beiden Fällen kann eine Sitzbereitschaft mit sehr kurzen Reaktionszeiten einspringen und den Ausfall bzw. die Verspätung verhindern.“

Stellungnahme:

Eine möglichst hohe Zuverlässigkeit der Leistungserbringung ist für die Attraktivität des ÖPNV in der Landeshauptstadt Magdeburg grundsätzlich von Bedeutung und deshalb arbeitet die MVB GmbH & Co. KG (MVB) permanent an einer Verbesserung.

Im Folgenden werden von der MVB die Entwicklungen des Zuverlässigkeits- und Pünktlichkeitsgrades des jeweils ersten Quartals über die Jahre 2016 – 2019 aufgezeigt.

	I. Quartal 2016	I. Quartal 2017	I. Quartal 2018	I. Quartal 2019
Zuverlässigkeitsgrad Straßenbahnbereich	99,52 %	99,71 %	99,05 %	99,69 %
Zuverlässigkeitsgrad Busbereich	99,31 %	99,57 %	98,06 %	99,95 %
Pünktlichkeitsgrad Straßenbahnbereich	86,27 %	88,99 %	89,60 %	91,28%
Pünktlichkeitsgrad Busbereich	82,42 %	85,10 %	86,45 %	91,07%

Im Busbereich haben wir im Jahr 2018 eine Gesamteinsatzzeit von 253.981 Stunden, davon sind 0,05 % ausgefallen, das bedeutet eine Ausfallzeit von 127 Stunden auf das gesamte Jahr 2018 verteilt. Dies ergibt pro Tag einen Ausfall von 21 Minuten.

Im Straßenbahnbereich haben wir im Jahr 2018 eine Gesamteinsatzzeit von 359.053 Stunden, davon sind 0,31 % ausgefallen. Dies führt zu einer Ausfallzeit von 1.113 Stunden auf das gesamte Jahr 2018. Dies ergibt pro Tag eine Ausfallzeit von 3 Stunden.

Es kann keine allgemeingültige Aussage getroffen werden, dass diese Ausfälle durch Personalmängel zu begründen sind. In diese Ausfallzeiten fließen u. a. Verkehrsunfälle oder technische Defekte mit ein.

Der Bestand an Fahrern innerhalb des Straßenbahn- sowie Busbereiches konnte stetig erhöht werden.

Beschäftigte in VbE¹	31.12.2016		30.04.2019	
	Plan	Ist	Plan	Ist
Straßenbahnbereich	252,00	252,22	280,00	284,80
Busbereich	85,00	80,90	95,00	92,00

¹ VbE=Vollbeschäftigteneinheit

Im folgenden Verlauf werden von der MVB wie im Stadtratsantrag angeregt, die Ergebnisse detailliert zu den aufgeführten Rahmenbedingungen dargestellt.

Folgende Grundsätze gelten für den Fahrereinsatz im Bus- sowie Straßenbahnbereich:

- tägliche Arbeitszeit eines Fahrers beträgt 07:36 Stunden in Industriestunden ergibt dies 7,6 Stunden
- des Weiteren muss die Vertreterregel (Berücksichtigung von Urlaub, Krankheit etc.) zur täglichen Arbeitszeit pro Fahrer in Höhe von 1,65 (Personalfaktor) einbezogen werden, um von der Bruttoarbeitszeit zur Nettoarbeitszeit zu gelangen

Der Vorschlag aus dem Stadtratsantrag, im Busbereich „je einen Fahrer in drei Schichten täglich“ als Sitzreserve zu beschäftigen, bedeutet für die MVB das Vorhalten von 6 Fahrern inklusive Vertreterregel. Dies ergibt sich aus folgender Berechnung:

- 1) 24 (Stunden) / 7,6 (Industriestunden) = 3,16 VbE
- 2) 3,16 (VbE) * 1,65 (Personalfaktor) = 5,214 VbE ~ 6 Fahrer inklusive Vertreterregel

Der Vorschlag aus dem Stadtratsantrag, im Straßenbahnbereich „je zwei Fahrer in 2 Schichten Montag-Samstag von 5-21 Uhr; Sonn- und Feiertag je einen Fahrer in 2 Schichten von 6-21

Uhr“ als Sitzreserve zu beschäftigen, führt zum Vorhalten von 7 Fahrern inklusive Vertreterregel. Dies ergibt sich aus folgender Berechnung:

1) $32 \text{ (Stunden)} / 7,6 \text{ (Industriestunden)} = 4,21 \text{ VbE}$

2) $4,21 \text{ (VbE)} * 1,65 \text{ (Personalfaktor)} = 6,95 \text{ VbE} \sim 7 \text{ Fahrer inklusive Vertreterregel}$

Für eine VbE entstehen p. a. durchschnittlich Kosten in Höhe von 46 Tsd. EUR. Dies wäre in Summe eine Mehrbelastung in Höhe von 598 Tsd. EUR p. a. für die MVB.

Es ist zudem fraglich, ob aufgrund der Vielzahl anderer möglicher Ursachen hierdurch tatsächlich eine messbare Steigerung der Zuverlässigkeit erreichbar wäre.

Aus Sicht der Verwaltung ist die hier aufgezeigte Kostenerhöhung verglichen mit der damit möglichen weiteren marginalen Erhöhung der Zuverlässigkeit des öffentlichen Nahverkehrs nicht vertretbar.

Zimmermann