

**Kleine Anfrage
der Fraktion der CDU vom 17. Juni 2025
und Mitteilung des Senats vom 5. August 2025**

Häufen sich Unfälle mit Fahrzeugen der BSAG?

Vorbemerkung der fragestellenden Fraktion:

In den vergangenen Jahren kam es immer wieder zu Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Fahrzeugen der Bremer Straßenbahn AG (BSAG). Betroffen waren dabei sowohl Busse als auch Straßenbahnen im Linienbetrieb. Solche Vorfälle werfen grundlegende Fragen auf: Welche Ursachen liegen diesen Unfällen zugrunde? Welche Rolle spielen dabei äußere Umstände, technische Faktoren oder das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer? Nicht zuletzt sind auch die daraus resultierenden finanziellen Folgen von Interesse – etwa mit Blick auf Reparaturkosten, Versicherungsleistungen, Ausfallzeiten oder mögliche Belastungen für die BSAG.

Der Senat beantwortet die Fragen wie folgt:

1. Wie viele Verkehrsunfälle mit Beteiligung von BSAG-Fahrzeugen (Busse und Straßenbahnen, bitte getrennt ausweisen) wurden in den Jahren 2020 bis 2025 (Stichtag 30. Juni 2025) jährlich registriert?

	2020	2021	2022	2023	2024	Bis 05/2025
Bus	244	261	258	281	334	131
Straßenbahn	166	210	277	295	294	125
Gesamt	410	471	535	576	628	256

Tab

Zum Zeitpunkt der Abfrage lagen die Zahlen für 2025 nur bis einschließlich Mai vor. Daher kann dem vorgegebenen Stichtag nicht entsprochen werden.

a) In wie vielen Fällen kam es jeweils zu Personenschäden und wie viele Menschen wurden dabei verletzt bzw. getötet (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

	2020	2021	2022	2023	2024	Bis 05/2025
Unfälle mit Personenschäden	115	138	174	202	184	87
tödliche Personenschäden	0	2	1	2	2	0

Tabelle 2: polizeiliche Unfallstatistik

b) Gibt es bestimmte Unfallhäufungspunkte im Stadtgebiet (bitte mit Ortsangabe und Zahl der dort registrierten Vorfälle)?

Unfallschwerpunkte werden auf Basis von Analysen [siehe auch Punkt 1 h)] erkannt und in der Verkehrsunfallkommission von der BSAG vorgetragen. Grundsätzliches Ziel ist es, die Gefährdung durch Maßnahmen zu reduzieren. Unfallschwerpunkte - also Standorte im Netz der BSAG, an denen wiederholt Unfälle passiert sind - waren in den Jahren seit 2019:

Straßenbahn:

- Am Deich / Langemarckstraße - Linie 1
- Alter Winterweg / Waller Heerstraße - Linien 2 und 10
- Am Stern - Linien 6 und 8
- Gröpelinger Heerstr. / In den Barken - Linien 2 und 10
- Polizei Präsidium (In der Vahr / Sonneberger Straße) - Linie 1
- Enrique-Schmidt-Straße - Linie 6
- Berliner Freiheit - Linie 1
- Gröpelinger Heerstraße / Heeslinger Straße - Linien 2 und 10
- Gröpelinger Heerstraße / Morgenlandstraße - Linien 2 und 10
- Schwachhauser Heerstraße Höhe Sankt-Joseph-Stift – Linien 1 und 4
- Eduard-Schopf-Alle unter der B75 - Linien 3 und 5
- Waller Heerstraße Höhe Walle Center - Linien 2 und 10
- Leher Heerstraße / Herzogenkamp - Linie 4

Bus:

- Am Deich / Langemarckstraße – Linien 26/27 und 63
- Bürgermeister-Smidt-Straße / Am Wandrahm – Linien 26/27 und 63

c) Welche Hauptursachen wurden bei den Unfällen festgestellt (z. B. menschliches Versagen, technische Defekte, Witterungseinflüsse, unübersichtliche Verkehrssituationen)?

Einen Großteil der Unfälle machen Bagatellschäden aus (leichte Berührungen, Spiegel abgefahren, leichte Blechschäden, etc.). Hier liegt die Ursache nach Aussage der BSAG in der Regel in Fehleinschätzungen durch oder Missverständnisse unter den Verkehrsteilnehmenden.

Bei anderen Unfällen mit schweren Sachschäden oder verletzten/ getöteten Personen hat die BSAG als Hauptgründe das Fehlverhalten Dritter (Ablenkung durch Handy, Kopfhörer, o.ä.) oder Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung (z.B. irreguläre Vorkopfwender im Straßenbahnbereich) festgestellt.

d) In wie vielen Fällen wurde die Schuld den Fahrern der BSAG zugewiesen, in wie vielen Fällen lag sie bei anderen Verkehrsteilnehmern?

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Schuldfrage vor Gericht geklärt wird. Statistiken hierzu liegen dem Senat nicht vor.

e) Inwiefern kommt es wiederholt zu Unfällen mit denselben Fahrerinnen oder Fahrern? Falls ja, wie wird damit dienstrechtlich umgegangen?

Bezüglich Fahrpersonal, das mehrfach negativ auffällig wird, entscheidet der Betriebsleiter über die weitere Eignung des Personals für die Linienbeförderung und entzieht in gravierenden Fällen und bei Sicherheitsbedenken die BSAG-interne Fahrerlaubnis temporär oder dauerhaft. Ein dauerhafter Entzug der BSAG-internen Fahrerlaubnis ist in diesem Zusammenhang sehr selten.

f) Wie viele Unfälle werden dabei von Fahrern der BSAG verursacht und wie viele von externen Fahrern (bitte prozentual aufschlüsseln für die Jahre)?

Diesbezügliche Zahlen liegen der BSAG nicht vor.

g) Welche Kosten entstehen jährlich durch ebendiese Unfälle (unterteilt nach Reparaturen, Ersatzverkehr, Ausfallzeiten, Rechtsberatung, etc.)?

Grundsätzlich ist bei den Unfällen zu unterscheiden, wer der Verursachende ist. Bei einem Fremdverschulden werden die Kosten in der Regel vom Versicherungsunternehmen des Unfallverursachers erstattet. Es findet keine separate Auswertung von Ausfallzeiten, Ersatzverkehr und Rechtsberatungen statt. Die Höhe der jährlichen Reparaturkosten (s. Tabelle 3) ist von mehreren externen Faktoren abhängig, daher besteht eine verminderte Vergleichbarkeit der Jahreswerte. Extern beeinflussen einzelne Schadensfälle (z.B. große Unfälle) sowie preis- und tarifabhängige Material- & Personalkosten die Summe der Reparaturkosten. In den Vorjahren sind folgende Reparaturkosten aufgelaufen:

	2020	2021	2022	2023	2024
Reparaturkosten in T€	578	1.165	1.505	2.626	1.709

Tabelle 3: Reparaturkosten durch Unfälle mit Fahrzeugen der BSAG 2020 bis 2024, Quelle: BSAG

h) Welche präventiven Maßnahmen werden derzeit ergriffen, um Unfälle zu vermeiden?

Jeder Unfall wird durch Betriebsbedienstete der BSAG (Verkehrsmeister*innen) erfasst. Nachfolgend werden alle gesicherten und dokumentierten Informationen in der Stabsstelle des Betriebsleiters zusammengeführt und in jedem Einzelfall durch speziell ausgebildete Experten bewertet. Grundsätzlich ist dabei zu unterscheiden, wer der Verursacher des Unfalls ist:

1) Individuelles Fehlverhalten Dritter (z.B. Unfall durch Pkw-Vor-Kopf-Wender, Radfahrer mit Handy in der Hand, etc.)

Maßnahmen bei wiederholten Vorfällen (Unfallschwerpunkte) sind z.B.:

- Einbringen in die Verkehrsunfallkommission und ggf. Ableitung von übergeordneten Maßnahmen (z.B. Anpassung von Markierungen/ Verkehrsregelungen, Aufstellung von Gittern, Anpassung/ Errichtung von Lichtsignalanlagen, etc.) und Erfolgskontrollen
- Sensibilisierung des Fahrdienstes in Unterweisungen und in der Ausbildung (Streckeneinweisung - besondere Vorsicht an bestimmten Stellen im Liniennetz)

2) Individuelles Fehlverhalten Fahrdienst (z.B. Unfall durch Fahrt gegen Halt (Rotlichtfahrt), falsche Einschätzung des Seitenabstands, etc.)

Maßnahmen sind z.B.:

- Personalgespräch
- Nachschulungen/ Anweisungen
- Arbeitsrechtliche Maßnahmen
- Sonderbegutachtungen im Liniendienst (Erfolgskontrolle)

Es werden auf Basis aller erfassten Daten bei der BSAG übergeordnete Unfall-Statistiken geführt, so dass Schwerpunktbereiche schnell erkennbar werden und bei Bedarf geeignete Maßnahmen abgeleitet werden können. Monatlich finden hierzu Berichtsrunden bei der BSAG auf Basis der aktuellsten Vorkommnisse unter Beteiligung des Betriebsleiters statt. Außerdem werden alle Unfälle, die eine besondere Aufmerksamkeit erzeugen oder bei denen Personen schwer verletzt oder getötet werden, unverzüglich unter Angabe der wesentlichen Fakten an die jeweils zuständige Aufsichtsbehörde gemeldet.

2. Welche technischen Sicherheitssysteme sind in den Fahrzeugen der BSAG verbaut und wie ist der Standard bei der BSAG im Vergleich zu anderen Verkehrsbetrieben?

Die Fahrzeuge sind gemäß Stand der Technik mit den gesetzlich verpflichtenden Sicherheitssystemen ausgestattet. Darüber hinaus werden folgende Assistenzsysteme eingesetzt:

- Straßenbahn
Die Straßenbahnfahrzeuge sind mit einem Assistenzsystem zur Kollisionsvermeidung ausgerüstet und warnen den Fahrbediensteten optisch und akustisch vor Gefahren.
- Bus
Neben den gesetzlich vorgeschriebenen Systemen wurden im Rahmen der Kraftomnibus (KOM)-Beschaffungen seit 2019 Fahrzeuge mit Abbiegeassistenzsystemen beschafft. In der Beschaffung von 2024/2025 wurden zudem Fahrzeuge mit Spiegel-Kamera-Monitor System, Bremsassistent, Verkehrszeichenassistent, Aufmerksamkeitsassistent sowie Frontguard Assist (Fahrerassistenzsystem, das vor allem beim langsamen Vorwärtsfahren vor seitlich oder frontal kreuzendem Verkehr warnt – insbesondere bei schlechter Sicht nach vorne) beschafft.

3. In welchen Intervallen finden Wartung und Sicherheitsprüfungen der Fahrzeuge statt?

Die Instandhaltung und Sicherheitsprüfungen der Fahrzeuge richtet sich nach den gesetzlichen Vorschriften und berücksichtigt die Empfehlungen der Hersteller.

4. Wie bewertet der Senat die Unfallentwicklung bei der BSAG im Kontext der Verkehrssicherheitsstrategie des Landes Bremen?

Das Verkehrsunfallgeschehen in einer Großstadt wie Bremen spiegelt die Qualität und Funktionalität sowohl der Infrastrukturen, sowie der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung aller Verkehrsteilnehmenden wider. Alle Verkehrsteilnehmende sind gemäß §1(1) der Straßenverkehrsordnung zu „ständiger Vorsicht und gegenseitiger Rücksichtnahme“ verpflichtet.

Durch die Aufnahme der Zielsetzung „Null Verkehrstote/Vision Zero“ in die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung sind letztlich auch der Bremer Senat und die BSAG an dieses Ziel gebunden.

Die BSAG setzt sich als Unternehmen fortlaufend für die Verbesserung der Verkehrssicherheit ein. Alle wesentlichen Unfallorte im Stadtgebiet, an denen gehäuft und/oder schwere Unfälle auftreten, werden im Rahmen der Verkehrsunfallkommission (VUK) mit dem Ziel vorgestellt und diskutiert, organisatorische oder infrastrukturelle Lösungen zu finden.

5. Welche strukturellen Defizite in Organisation, Technik oder Schulung erkennt der Senat im Unfallgeschehen bei der BSAG?

Für die BSAG als Unternehmen sind Unfälle in der Regel auch mit Störungen im eigenen Betriebsablauf verbunden, weshalb sie selbst ein sehr großes Interesse an niedrigen Unfallzahlen und stetigen Verbesserungen hat, wie sie in den Antworten ausführlich darlegt.

Das Unfallgeschehen der BSAG muss im Zusammenhang mit der täglichen Linien-Fahrleistung und den spezifischen Gefahrenlagen von Straßenbahn- und Busbetrieb im alltäglichen Stadtverkehr gesehen werden. Auch wenn die Fahrer*innen der BSAG nur für einen Teil der Unfälle Verursacher sind, ist das bestehende Risiko auch im Bus- und Straßenbahnverkehr ernst zu nehmen.

Unfallrisiken durch die BSAG werden im Unternehmen erkennbar und effektiv thematisiert. Folge sind vor allem verbesserte technische Ausstattung der neuen Fahrzeuge und stärker sensibilisierte Fahrer*innen. Das allgemeine Verkehrsrisko der städtischen Verkehrsorganisation lässt sich jedoch nur bedingt beeinflussen.

Entscheidenden Einfluss auf die Verletzungsschwere von Unfällen mit Personenschaden hat die gefahrene Geschwindigkeit. Der öffentliche Personennahverkehr muss einerseits sinnvolle Reisezeiten anbieten können, was das Ausnutzen der jeweils zulässigen maximalen Höchstgeschwindigkeit nahelegt, darf diese aber nicht mit erhöhtem Risiko erkaufen.

6. Wie häufig werden BSAG-Fahrer und externe Fahrer in Diensten der BSAG in Bezug auf Verkehrssicherheit geschult (bitte nach BSAG-Stammpersonal und externen aufschlüsseln)? Gibt es Pflichtfortbildungen?

Alle Patentinhabende (Inhaber einer Fahrerlaubnis für Straßenbahnen) der BSAG nehmen an der jährlichen Pflichtweiterbildung gem. dem Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz (BKrFQG) bzw. den Betriebsleitervorgaben teil. Hier werden gemäß den Kenntnisbereichen auch sicherheitsrelevante Themen vermittelt. Weiterhin erfolgen im Gespräch mit den Führungskräften regelmäßige Sensibilisierungen. Bei Auffälligkeiten können Nachschulungen angeordnet werden. Grundsätzlich gilt dies auch für die beauftragten Fremdfirmen. Die konkrete Umsetzung liegt in der Verantwortung des jeweiligen Unternehmers.

7. Welche Rolle spielen Personalmangel, Schichtbelastung und Überstunden bei der Entstehung von Unfällen nach Einschätzung des Senats?

Der Personalbedarf der BSAG ist stabil gedeckt. Derzeit werden Maßnahmen umgesetzt, um den Personalbestand zur Erfüllung der beauftragten Angebotsstufe 1 zu erweitern. Die Anzahl der Überstunden im Fahrdienst ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich zurückgegangen (siehe Tabelle 4). Der Senat sieht in dieser Entwicklung einen positiven Beitrag zur Verkehrssicherheit und begrüßt diesen ausdrücklich. Dies spiegeln auch die gegenläufigen Unfall- und Überstundenzahlen wieder.

	2022	2023	2024	bis 31.05.2025
Anzahl der Mitarbeitenden im Fahrdienst (Jahresdurchschnitt)	1.234	1.283	1.330	1.341
Durchschnittliche Überstunden je Mitarbeitende:r im Fahrdienst	44,28	36,41	22,48	9,53

Tabelle 4: Durchschnittliche Überstunden im Fahrdienst der BSAG 2022 bis 05-2025, Quelle: BSAG

Ein sachlicher Zusammenhang zwischen Personaldeckung, Überstunden, Schichtbelastung und Unfallgeschehen ist aus Sicht des Senats nicht vollständig auszuschließen, eine statistische Signifikanz ist jedoch aus den vorliegenden Daten nicht abzuleiten.

8. Inwiefern werden Unfallauswertungen systematisch in Schulungen integriert?

Es gibt einen regelmäßigen Austausch zwischen dem Betriebsleiter-Büro und der Fahrschule in dem u.a. auch Unfallschwerpunkte thematisiert und in die Aus- und Weiterbildung der Fahrenden integriert werden.

9. Inwiefern gibt es Hinweise darauf, dass z.B. Arbeitszeiten, Schichtsysteme, Personalmangel oder andere Punkte zu einer erhöhten Unfallwahrscheinlichkeit beitragen?

Siehe Frage 7.

10. In welchem Umfang kam es zu Entschädigungsleistungen oder Beschwerden von Fahrgästen in Folge von Unfällen?

Die BSAG erhebt nicht explizit, welche Beschwerden aufgrund von Verkehrsunfällen eingehen. Es ist daher nicht möglich eine genaue Aussage zur Anzahl der entsprechenden Beschwerden abzugeben. Tabelle 5 zeigt die Erträge in Zusammenhang mit Unfallschäden der letzten Jahre an (weitere Informationen s. Frage 12).

	2020	2021	2022	2023	2024	Bis 31.05.2025
Erträge aus Schadenersatzforderungen	886.507 €	2.093.474 €	2.005.425 €	2.920.983 €	3.633.872 €	1.069.741 €

Tabelle 5: Erträge aus Schadenersatzforderungen BSAG pro Jahr 2020 bis 05-2025, Quelle: BSAG

11. Wie sind die Mitarbeiter und Fahrzeuge der BSAG durch die BSAG versichert?

Die Mitarbeitenden der BSAG sind über die Berufsgenossenschaft versichert, die Fahrzeuge der BSAG sind über den Haftpflichtausgleich der kommunalen Verkehrsunternehmen (HDN) versichert.

12. In welchem Umfang werden Kosten durch Versicherungen getragen, und wie hoch ist der Eigenanteil der BSAG?

Über die Jahre 2020-2024 sind durchschnittlich pro Jahr angefallen:

- Versicherungsleistungen 840 TEUR
- Eigenanteile 340 TEUR
- Erträge aus Schadenersatzforderungen 2.308 TEUR
- Versicherungsbeiträge Haftpflicht & Kasko 1.820 TEUR

Die Eigenanteile pro Schadensfall bei Sachschäden sind im genannten Zeitraum unverändert und betragen:

- Linienbusse Haftpflicht 500 EUR, Kasko 1.000 EUR
- sonstige gummiereifte Fahrzeuge Haftpflicht & Kasko 250 EUR
- Straßenbahnen Haftpflicht 1.000 EUR, Kasko 100 TEUR

Bei Personenschäden fällt kein Eigenanteil an.

13. Inwiefern haben die Unfallzahlen Auswirkungen auf die Versicherungsprämien oder Selbstbeteiligungen der letzten 5 Jahre gehabt?

Da es sich bei der Haftpflichtgemeinschaft um ein umlagebasiertes System handelt, wirkt sich die Entwicklung der Schadensersatzleistung naturgemäß mit zeitlicher Verzögerung auf die Höhe der Umlagebeiträge aus. Die Umlageermittlung aller beteiligten Unternehmen bildet einen 5-Jahreszeitraum ab. Eine Steigerung von Schadensfällen mit Schadensersatzpflicht oder

ohne dritten Verursacher (Kasko) hat Auswirkungen auf die Höhe der Selbstbeteiligung als auch Gesamtbelastung.

Beschlussempfehlung:

Die Stadtbürgerschaft nimmt Kenntnis von der Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage.