

**Kleine Anfrage
der Fraktion der CDU vom 17.03.2026
und Mitteilung des Senats vom 21.04.2026**

**Hat der Senat Bovenschulte noch TÜV: Zuverlässigkeit der BSAG-Fahrzeugflotte,
technische Mängel und zukünftige Investitionen im ÖPNV**

Vorbemerkung der Fragestellerin:

Der öffentliche Personennahverkehr steht vor erheblichen Herausforderungen. Insbesondere erfordern die Umstellung auf alternative Antriebsformen, steigende Energie- und Beschaffungskosten sowie zunehmende Anforderungen an Infrastruktur und Betrieb erhebliche Investitionen. Gleichzeitig müssen Sicherheit, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit des Betriebs gewährleistet bleiben.

Vergangene Woche wurde zudem über technische Probleme bei den neu beschafften Straßenbahnen der BSAG berichtet. So müssen bei allen 84 neuen Straßenbahnen des Typs „Avenio“ nachträglich Fensterrahmen beziehungsweise Seitenscheiben ausgetauscht werden, nachdem ein Konstruktionsproblem dazu führen kann, dass Regenwasser nicht ausreichend abläuft und dadurch Korrosion entstehen kann. Darüber hinaus wurde über eine vorzeitige Abnutzung von Radreifen berichtet. Die notwendigen Arbeiten erfolgen schrittweise in der Werkstatt der BSAG und werden nach Angaben des Unternehmens vom Hersteller getragen.

Vor diesem Hintergrund kommt der technischen Leistungsfähigkeit der eingesetzten Fahrzeuge, den damit verbundenen Wartungs- und Betriebskosten sowie der langfristigen Investitionsplanung eine besondere Bedeutung zu. Dies gilt sowohl für die aktuell eingesetzten Straßenbahn- und Busmodelle als auch für zukünftige Beschaffungen und infrastrukturelle Anpassungen, etwa im Zusammenhang mit Elektromobilität oder dem Ausbau von Betriebshöfen.

Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie sind die Erfahrungswerte der BSAG mit den aktuell eingesetzten Straßenbahnmodellen, insbesondere hinsichtlich Sicherheit, Wartungsintervallen, Rostbildung, Abnutzung der Radreifen sowie Laufleistungen?
2. Welche Probleme und Herausforderungen sind bei den einzelnen Straßenbahnmodellen in den vergangenen drei Jahren aufgetreten?

Die Fragen 1 und 2 werden zusammengefasst beantwortet.

Die Straßenbahnflotte der BSAG entspricht dem Stand der Technik und erfüllt sämtliche technischen Regelwerke sowie Sicherheitsanforderungen. Beim Fahrzeugtyp GT8N-2 treten jedoch verstärkt Verschleißerscheinungen an den Radsätzen auf. Zudem ist aufgrund eines konstruktionsbedingten Mangels ein Austausch der Fensterrahmen erforderlich, um Korrosionsschäden vorzubeugen.

3. **Welche Kosten sind hierdurch entstanden und wer hat diese aus welchen Gründen getragen?**

Beim Fahrzeugtyp GT8N-2 dauert die technische und rechtliche Bewertung derzeit noch an; eine abschließende Aussage zur Kostenübernahme ist daher erst nach Abschluss des Verfahrens möglich. Grundsätzlich trägt der Lieferant alle

Aufwendungen, die im Zusammenhang mit berechtigten Gewährleistungsansprüchen stehen.

4. Welche Maßnahmen hat die BSAG wann ergriffen beziehungsweise wird sie wann ergreifen, um diese Probleme und Herausforderungen künftig zu vermeiden?

Beim Fahrzeugtyp GT8N-2 wurde zur technischen Bewertung und Lösung der Probleme ein gemeinsames Projekt von BSAG und Siemens Mobility aufgesetzt. Zur frühzeitigen Erkennung von Radsatzverschleiß werden aktuell Messüberfahranlagen an den Betriebswerkstätten errichtet. Der Tausch der Fensterrahmen erfolgt fortlaufend im Rahmen der Gewährleistung durch Siemens Mobility.

5. Wie sind die Erfahrungswerte der BSAG mit den aktuell eingesetzten Busmodellen, insbesondere hinsichtlich Antriebsart, Sicherheit, Wartungsintervallen, Rostbildung, Abnutzung der Radreifen sowie Laufleistungen?

Die Busflotte der BSAG entspricht dem Stand der Technik und erfüllt sämtliche technischen Regelwerke sowie Sicherheitsanforderungen. Außerplanmäßige Probleme hinsichtlich Wartung, Korrosion oder Verschleiß liegen nicht vor.

6. Welche Probleme und Herausforderungen sind bei den einzelnen Busmodellen in den vergangenen drei Jahren aufgetreten?

Im Zuge des großflächigen Einsatzes der Elektromobilität zeigten sich technologiebedingt vereinzelte Anpassungsbedarfe, wie etwa reduzierte Reichweiten in den Wintermonaten. Um dies auszugleichen, werden derzeit technische und betriebliche Optimierungen umgesetzt, um die Zuverlässigkeit und Effizienz der Fahrzeuge weiter zu steigern.

7. Welche Kosten sind hierdurch entstanden und wer hat diese aus welchen Gründen getragen?

Es sind keine außerplanmäßigen Kosten entstanden.

8. Welche Maßnahmen hat die BSAG wann ergriffen beziehungsweise wird sie wann ergreifen, um diese Probleme und Herausforderungen künftig zu vermeiden?

S. Antwort zu Frage 7. Auch in Zukunft wird der Einsatz der E-Busse bewertet und ggf. technische und betriebliche Anpassungen vorgenommen, um die Zuverlässigkeit und Effizienz der Fahrzeuge weiter zu steigern.

9. Wie viele Busse und Straßenbahnen plant die BSAG in den kommenden zehn Jahren zu beschaffen?

In den kommenden zehn Jahren ist die Beschaffung von Straßenbahnen nicht geplant. Die Beschaffung der Nachfolgefahrzeuge des Typs GT8N-1 sind bis Ende der 2030er Jahre vorgesehen. Bis 2033 sollen noch etwa 100 Busse beschafft werden.

10. Wie hoch ist das geplante Investitionsvolumen der BSAG für die Beschaffung von Bussen und Straßenbahnen in den kommenden zehn Jahren?

11. Inwiefern weicht dieses Investitionsvolumen in Umfang und Höhe von dem der vergangenen zehn Jahre ab und worauf ist diese Entwicklung zurückzuführen?

Die Fragen 10 und 11 werden zusammengefasst beantwortet.

In Hinsicht auf die Beschaffung von Straßenbahnen wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

Bis 2033 beträgt das Investitionsvolumen für neue Linienbusse rund 100 Mio. € (ohne Ladeinfrastruktur). Da Busse eine Nutzungsdauer von rund 12 Jahren haben, wurde im genannten Zeitraum fast der gesamte Fuhrpark ersetzt. Die Kostenentwicklung ist maßgeblich auf das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz zurückzuführen. Die vorgeschriebene Beschaffung emissionsfreier Antriebe führt dazu, dass die Kosten für batterieelektrische Fahrzeuge aktuell noch deutlich über denen konventioneller Dieselfahrzeuge liegen.

12. Welche begleitenden Investitionen sind in den kommenden zehn Jahren für den Straßenbahn- und Busbetrieb erforderlich (z. B. Um- oder Neubau von Betriebshöfen) und in welcher Höhe werden diese veranschlagt?

In Hinsicht auf die Beschaffung von Straßenbahnen wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

Um die Elektrifizierung der Busse betrieblich und technisch zu realisieren ist der Um- bzw. Neubau von Betriebshöfen notwendig. Zum Preisstand 2025 sind bis 2033 neben der Elektrobushbeschaffung rund 200 Mio. € zusätzliche Investitionen zum Neubau des Betriebshofes Industriehafen sowie Umbau der Betriebshöfe Neustadt und Neue Vahr erforderlich.

13. Wie plant die BSAG, diese Investitionen zu finanzieren?

Die vollständige Finanzierung ist derzeit noch nicht abschließend geklärt. Alle verfügbaren Finanzierungsmodelle wurden geprüft und kommen grundsätzlich in Betracht. Zur weiteren Umstellung der Busflotte auf alternative Antriebe und zur Schaffung entsprechender Infrastruktur wird, wie bisher, der Einsatz von Bundes- und EU-Mitteln geprüft.

14. Welche weiteren Investitionen plant die BSAG in den kommenden zehn Jahren und wie sollen diese finanziert werden?

Sämtliche Ersatzinvestitionen in das Anlagevermögen der BSAG werden kreditfinanziert. Diese Finanzierungen werden teilweise durch Zuwendungen der Freien Hansestadt Bremen oder Förderprogramme des Bundes bezuschusst. Die größte Investitionsposition bilden dabei Gleisersatzbaumaßnahmen entlang der Linien 1, 2, 3 und 6.

15. Wie bewertet die BSAG eine standardisierte Beschaffung von Bussen und Straßenbahnen im Verbund mit anderen Verkehrsbetrieben?

Durch die speziellen infrastrukturellen Gegebenheiten und fahrzeugtechnischen Anforderungen bei Straßenbahnen ist eine gemeinsame Beschaffung in der Regel nicht zielführend. Im Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen ist die BSAG zudem das einzige Unternehmen mit Straßenbahnen.

Während Straßenbahnen meist Individualfertigungen sind, beschafft die BSAG Busse entsprechend der Marktstandards. Eine gemeinsame Beschaffung mit anderen Verkehrsunternehmen wird jedoch durch spezifische Anforderungen im öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) erschwert – insbesondere durch den deutschlandweit einzigartigen Hublift. In der Vergangenheit waren nur wenige Hersteller bereit und in der Lage, Busse mit Hubliften anzubieten (inkl. konstruktiven Anpassungen der Fahrerkabine). Aufgrund dieser Sonderbedarfe und der bereits hohen Beschaffungsvolumina der BSAG sind durch Verbund-Ausschreibungen derzeit keine wirtschaftlichen Vorteile zu erwarten.

16. Welche konkreten Pläne verfolgt die BSAG hinsichtlich einer solchen standardisierten Beschaffung?

In Bezug auf Straßenbahnen verfolgt die BSAG keine konkreten Pläne, siehe Antwort zu Frage 15. Bei Bussen arbeitet die BSAG in enger Abstimmung mit den relevanten Interessengruppen mit den Herstellern an guten technischen fahrzeuggebundenen Einrichtungen für eine barrierefreie Mobilität.

Beschlussempfehlung:

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