

**Mitteilung des Senats
an die Stadtbürgerschaft
vom 21. November 2023**

BSAG am Limit - Wann wird der Senat Bovenschulte endlich einen verlässlichen ÖPNV in Bremen gewährleisten?

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) mit Bussen und Bahnen ist ein unverzichtbarer Bestandteil des Mobilitätsangebotes in Bremen und spielt eine zentrale Rolle in einer nachhaltigen und effizienten städtischen Mobilität.

Busse und Straßenbahnen tragen nicht nur zur Reduzierung von Luftverschmutzung und Treibhausgasemissionen bei, da sie eine effiziente Möglichkeit bieten, viele Menschen mit einem Fahrzeug zu befördern. Der ÖPNV verbessert ebenso die Mobilität für Menschen ohne eigenen Zugang zu einem Auto. Er fördert somit die soziale Integration und ermöglicht Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.

Insgesamt ist der ÖPNV ein wesentliches Element einer nachhaltigen und zukunftsorientierten städtischen Mobilität, das zur Bewältigung vieler Herausforderungen im Zusammenhang mit Verkehr, Umwelt und Lebensqualität beiträgt.

Das Erreichen dieser übergeordneten Ziele benötigt klare politische Vorgaben und Zielsetzungen. Der Verkehrsentwicklungsplan von 2014 (VEP) samt Fortschreibung erfüllt diesen Anspruch nur bedingt, sind die tatsächlichen Vorhaben aufgrund eines fehlenden Controllings bislang nur kaum oder gar nicht umgesetzt. Der Senat hat bis dato die wichtigsten Fragen, die es zu lösen gilt, damit der ÖPNV in Bremen wieder verlässlich und attraktiv wird, nicht in Angriff genommen.

Der Senat muss aktiv handeln, damit die aktuellen Herausforderungen hinsichtlich der Energiepreise und des Fachkräftemangels nicht zu einer dauerhaften eingeschränkten öffentlichen Mobilität für die Menschen in Bremen werden.

Wir fragen den Senat:

(Bitte bei der Beantwortung keine Frage, einschließlich Unterfragen, miteinander verbinden)

1. Wie viele Fahrgäste wurden seit 2018 von der BSAG jährlich befördert?
2. Wie hat sich das Gesamtbudget (absolut in Euro), das für die Finanzierung der BSAG zur Verfügung steht, seit 2018 jährlich entwickelt und wie (in Euro) setzt sich dieses Budget (Ticketverkäufe, Regionalisierungsmittel etc.) zusammen (bitte zusätzlich das jeweilige Budget (in Euro) pro Fahrgast ausweisen)?
3. Auf welcher rechtlichen Grundlage erhält die BSAG das in Frage 2 genannte Budget?
4. Wie werden die Fahrgastzahlen bei der BSAG erfasst?
5. Wie ist das Reporting, Monitoring und Controlling der Fahrgastzahlen gestaltet und inwiefern wurden diese Vorgaben eingehalten?
6. Wie ist das Reporting, Monitoring und Controlling bei den städtischen Zuschüssen gestaltet und inwiefern wurden diese Vorgaben eingehalten?

7. Seit wann weiß die BSAG, dass sie für dieses Jahr mehr Zuschüsse als geplant von der Stadt zur Aufrechterhaltung des Fahrbetriebs erhalten muss und wann hat der Senat durch wen Kenntnis erhalten?
8. Wie sind die Energieverträge der BSAG gestaltet hinsichtlich Laufzeiten, Kündigungsmöglichkeiten, Vertragspartner usw.?
9. Wann wurden die höheren Energiekosten durch die BSAG erfasst bzw. erkennbar?
10. Wann wurden diese Steigerungen gegenüber dem Senat mitgeteilt und welches Reportingsystem gibt es hier?
11. Was wird für den Rückgewinn von Fahrgästen getan?
12. Was wird für den Zugewinn von Fahrgästen getan?
13. Mit welchen Einnahmeeinbußen, bezogen auf das Deutschlandticket, hat die BSAG zu rechnen und wie viel Einbußen gab es bislang seit Einführung?
14. Welche Erweiterungen des Deutschlandtickets hat der Senat durchgeführt und werden diese fortgeführt?
15. Was haben diese Erweiterungen in der Vergangenheit gekostet, was kosten sie in der Zukunft?
16. Welche weiteren Erweiterungen sind zu wann geplant und welche Kosten entstehen dadurch?
17. Wie wird die Fortführung des Deutschlandtickets finanziell geregelt, wenn es a) keine Einigung mit dem Bund gibt und b) wenn es eine Einigung mit dem Bund gibt? Welcher Anteil wird in beiden Fällen jeweils auf Bremen entfallen und wo wird das Geld im Doppelhaushalt 2024/2025 hinterlegt sein?
18. Wie bewertet der Senat die Umsetzung des VEP (hier ist auch die Fortschreibung inbegriffen) Bezug auf die ÖPNV-Maßnahmen? Für die Antwort bitte folgende Tabelle verwenden

Maßnahme VEP/Teilfortschreibung	Umsetzung erfolgt/nicht erfolgt	Umsetzung geplant (Jahr)	Begründung für die nicht Umsetzung

19. Welche Kosten gehen mit den einzelnen Stufen der Angebotsoffensive einher?
20. Wann wird die BSAG zum Regelbetrieb zurückkehren?
21. Wieviel Personal in VZÄ werden für die einzelnen Stufen der Angebotsoffensive benötigt? Bitte anhand der einzelnen Stufen darstellen.

22. Wie gestaltet sich die Altersstruktur des Fahrpersonals bei der BSAG?
23. Mit wie vielen Abgängen ist bis 2030 jeweils zu rechnen?
24. Wie viele Fahrerinnen und Fahrer müssen bis 2030 jährlich ausgebildet werden, um
- den altersbedingten Abgang auszugleichen?
 - die einzelnen Stufen der Angebotsoffensive umzusetzen?
 - eine strategische Personalreserve aufzubauen?
25. Mit welchen Maßnahmen in den kommenden Jahren wird die BSAG den Personalherausforderungen (Personalreserve, demographischer Wandel) begegnen, mit welchen Kosten wird hierbei jährlich gerechnet?
26. Mit welchen Kosten ist bezüglich einer Umstellung auf CO2-neutrale Antriebe bei der BSAG zu rechnen?
27. Welche Maßnahmen hat der Senat ergriffen und ergreift er zukünftig, um den ÖPNV durch „Sharing-Angebote“ oder weitere Angebote zu unterstützen und zu ergänzen?
28. Mit welchen finanziellen Herausforderungen, bezogen auf die BSAG, rechnet der Senat in den Jahren 2024 und 2025?
29. Wie wird der Senat die BSAG in den Jahren 2024 und 2025 unterstützen?

Der Senat beantwortet die Große Anfrage wie folgt:

1. Wie viele Fahrgäste wurden seit 2018 von der BSAG jährlich befördert?

	2018	2019	2020	2021	2022	Prognose 2023
Fahrgäste BSAG in Mio.	105,690	106,073	70,531	69,918	91,113	101,220

2. Wie hat sich das Gesamtbudget (absolut in Euro), das für die Finanzierung der BSAG zur Verfügung steht, seit 2018 jährlich entwickelt und wie (in Euro) setzt sich dieses Budget (Ticketverkäufe, Regionalisierungsmittel etc.) zusammen (bitte zusätzlich das jeweilige Budget (in Euro) pro Fahrgast ausweisen?)

Ausgleichsleistungen BSAG gesamt (durch FHB)	2019	2020	2021	2022	2023
	Jan. - Dez. <i>IST</i>	Jan. - Dez. <i>IST</i>	Jan. - Dez. <i>IST</i>	Jan. - Dez. <i>IST</i>	Jan.-Sept. <i>Prognose</i>
Verlustrausgleich	57.481.576 €	62.212.384 €	57.388.756 €	70.535.316 €	92.600.900 €
Ausgleich §231 SGB IX (nur Land Bremen)	3.503.131 €	2.740.774 €	2.142.770 €	2.221.419 €	2.316.000 €
Ausgleich §45a PBefG (Land Bremen)	4.564.680 €	3.543.828 €	4.881.035 €	6.175.926 €	4.158.000 €
Ausgleich StadtTicket	3.632.509 €	2.676.539 €	9.324.082 €	10.453.363 €	13.827.000 €
Ausgleich TIM Ticket	0 €	0 €	0 €	1.159.710 €	3.480.000 €
Ausgleich 9€/Deutschland-Ticket	0 €	0 €	0 €	10.514.000 €	12.000.000 €
Erträge FHB Investitionsvertrag (überwiegend Gröpelingen und Linie 1 Huchting)	267.626,82	1.444.518,80	3.715.962 €	9.145.642 €	18.300.600 €
Erträge FHB Straßenben. Vertrag	4.549.182,41	3.687.848,99	2.303.051 €	2.081.086 €	1.749.000 €
Erträge Leistungen FHB (überwiegend Gröpelingen und Linie 1 Huchting)	1.967.501,07	5.623.285,41	6.748.676 €	12.480.055 €	1.145.798 €
Öffentliche Zuschüsse (überwiegend Bremen-Fonds und JobCenter Maßnahmen)	1.495.793,98	423.172,52	4.202.971,22	100.076,45	5.309.000,00
ÖPNV Rettungsschirm (inkl. Anteil Nds.)	0,00	25.720.000,00	26.373.000,00	20.547.000,00	5.670.000,00
ÖPNV Rettungsschirm Vorjahr	0,00	0,00	127.969,92	0,00	1.100.000,00
Ausgleichsleistungen gesamt	77.462.001 €	108.072.351 €	117.208.275 €	145.413.593 €	161.656.298 €
Beförderte Personen	106.073.000	70.531.000	69.918.000	91.113.000	101.220.000

Ausgleichsleistung je Fahrgast:

2019	0,73 €
2020	1,53 €
2021	1,68 €
2022	1,60 €
2023	1,60 €

3. Auf welcher rechtlichen Grundlage erhält die BSAG das in Frage 2 genannte Budget?

Grundlagen sind der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der Bremer Verkehrs- und Beteiligungs-Gesellschaft (BVBG), der Infrastrukturvertrag zwischen dem Betrieb gewerblicher Art "Bau und Vermietung von Nahverkehrsanlagen" der Freien Hansestadt Bremen (FHB), dem Amt für Straßen und Verkehr und der Bremer Straßenbahn AG sowie der Öffentliche Dienstleistungsauftrag Stadtverkehr Bremen (kurz ÖDLA), zwischen ZVBN, Stadtgemeinde Bremen, BVBG und der BSAG.

Hinzu kommen Senatsbeschlüsse und in der Folge Zubestellungen durch den ZVBN.

Weitere Grundlagen sind Gesetze, z. B. das SGB IX sowie das

Personenbeförderungsgesetz, das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und das Regionalisierungsgesetz des Bundes.

4. Wie werden die Fahrgastzahlen bei der BSAG erfasst?

Die Grundlage für die Erfassung der Fahrgastzahlen bilden die Daten aus den automatischen Fahrgastzählgeräten in den Fahrzeugen. Da diese Zahlen nur die so genannten „Linienbeförderungsfälle“ abbilden, werden sie anhand der regelmäßig stattfindenden VBN-Verbunderhebung soweit kalibriert, dass umsteigende Fahrgäste nur einmal gewertet werden.

5. Wie ist das Reporting, Monitoring und Controlling der Fahrgastzahlen gestaltet und inwiefern wurden diese Vorgaben eingehalten?

Die Fahrgastzahlen der BSAG werden von dieser im Rahmen der Wirtschaftsplanung für die Folgejahre prognostiziert. Hier werden Nachfrageveränderungen aus Angebots- oder Tarifanpassungen berücksichtigt.

Die Fahrgastzahlen werden monatlich anhand der oben genannten Methode ermittelt und monatlich an den Vorstand berichtet. Der Aufsichtsrat erhält in den jeweiligen Sitzungen einen Quartalsbericht. Ebenso werden die Fahrgastzahlen im jährlichen Geschäftsbericht erwähnt.

Darüber hinaus erhebt die BSAG seit Beginn der Pandemie wöchentlich die Nachfrage (Linienbeförderungsfälle) für die drei Betriebszweige Straßenbahn, Bus Bremen-Stadt und Bus Bremen-Nord und vergleicht sie mit 2019 und dem jeweiligen Vorjahr. Diese Berichte erhält der Vorstand und sie werden in Regelbesprechungen dem Aufgabenträger ZVBN und der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung zur Kenntnis gegeben.

6. Wie ist das Reporting, Monitoring und Controlling bei den städtischen Zuschüssen gestaltet und inwiefern wurden diese Vorgaben eingehalten?

Von der Stadtgemeinde Bremen zugesagte Zuschüsse werden von der BSAG zeitnah in deren Wirtschaftsplanung aufgenommen und als Umsatzerlös oder als sonstige betriebliche Erträge dargestellt. Wenn solche Zuschüsse nicht absolut erfolgen, sondern an Mengen gekoppelt sind oder gedeckelt sind, werden sie in den vereinbarten Intervallen neu abgerechnet und bewertet, so dass die Summen sich ändern können.

Über die jährliche ÖDLA-Abrechnung werden gegenüber ZVBN und Stadt Bremen alle öffentlichen Zuschüsse gelistet und sichergestellt, dass es keine Überzahlung/Überkompensation gibt.

7. Seit wann weiß die BSAG, dass sie für dieses Jahr mehr Zuschüsse als geplant von der Stadt zur Aufrechterhaltung des Fahrbetriebs erhalten muss und wann hat der Senat durch wen Kenntnis erhalten?

Die BSAG erstellt jeweils im Herbst zur Dezemberratsratssitzung Wirtschaftspläne über 5 Jahre (aktueller Plan 9.12.22). Das erste Jahr wird vom Aufsichtsrat beschlossen, die restlichen 4 Jahre werden zur Kenntnis genommen. Die vom Aufsichtsrat der BSAG beschlossene Wirtschaftsplanung wurde in der Holding BVVG in der Sommer-Aufsichtsratsitzung behandelt (aktuell 21.8.23).

Ein 3-stelliger Defizitbetrag für 2022 ff. wurde erstmals in der BSAG-internen Planungsrunde im Dezember 2021 sichtbar.

Verlustausgleich BSAG [EUR]		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
1	Planungsrunde 2017	56.079.989	57.556.417	57.282.596	58.373.882	59.169.193		
2	Planungsrunde 2018		64.018.277	64.154.579	63.812.055	64.583.953	66.896.876	
3	Planungsrunde 2019			63.139.374	62.427.319	63.302.080	63.883.754	61.884.144
4	Planungsrunde 2020				78.899.806	80.188.524	81.886.449	78.890.625
5	Planungsrunde 2021					105.411.054	105.441.108	107.295.131
6	Planungsrunde 2022						131.412.528	126.697.350

Die Unterlagen für die Sitzung des Aufsichtsrats der BSAG werden jeweils vor der Sitzung an deren Mitglieder, zu denen auch Senatsvertreter gehören, versandt.

8. Wie sind die Energieverträge der BSAG gestaltet hinsichtlich Laufzeiten, Kündigungsmöglichkeiten, Vertragspartner usw.?

Nach entsprechend europaweiten Ausschreibungen schloss die BSAG Lieferverträge für Diesel und Heizöl sowie Elektrizität und Gas. Nach Beginn der Ukraine-Krise und der damit einhergehenden Energiekrise galt als Handlungsschwerpunkt die Sicherstellung der Energieversorgung.

Energieträger Diesel / Heizöl

Die BSAG hat zu den Energieträgern Diesel und Heizöl mehrere Rahmenvertragspartner (die Namen können zur Vermeidung von potentiellen Preisabsprachen und Aufrechterhaltung des Wettbewerbs sowie Geheimhaltungsgründen hier nicht genannt werden), welche bei Diesel in einem im Zwei-Wochen-Rhythmus und bei Heizöl bei Bedarf, zu den jeweiligen Konditionen angefragt und abgerufen werden. Das wirtschaftlichste Angebot erhält den Zuschlag. Die BSAG ist weder verpflichtet, abzurufen noch einen Zuschlag auf ein unwirtschaftliches Angebot zu erteilen.

Die Diesel-/Heizölverträge wurden 2021 nach einer europaweiten Ausschreibung geschlossen. Diese erste Vertragslaufzeit lief vom 02.08.2021 bis zum 31.07.2023. Beide Verträge haben eine Verlängerungsoption, welche eine sechsmalige Verlängerung um bis zu jeweils 12 Monate ermöglicht. Diese Option wurde in diesem Jahr wahrgenommen, womit beide Verträge eine aktuelle Laufzeit bis zum 31.07.2024 - mit einer 3-monatigen Kündigungsmöglichkeit - haben. Grundsätzlich hat die BSAG keine Pflicht, Diesel und Heizöl aus den Verträgen abzurufen, daher ist die Kündigungsfrist rein formal.

Der Einkaufspreis der BSAG für Diesel liegt im Durchschnitt etwa 15% unter den Tankstellenpreisen in Bremen bzw. 6% unter den Großverbraucherpreisen. Der Dieselpreis liegt im Jahr 2023 deutschlandweit gegenüber dem Jahr 2018 um +37% höher.

Energieträger Strom

Der Energieträger Elektrizität / Strom wurde zuletzt im Jahr 2020 und aktuell in diesem Jahr 2023 von der BSAG europaweit ausgeschrieben. In beiden Fällen hat sich die swb Vertrieb Bremen GmbH im Wettbewerb durchgesetzt und ist damit der Vertragspartner der BSAG. Der Vertrag, der dieses Jahr mit der swb GmbH abgeschlossen wurde, läuft vom 01.01.2024 bis zum 31.12.2025 und beinhaltet mehrmalige Verlängerungsoptionen bis 2031. Die swb GmbH gibt hierbei (rein für die wählbaren Optionen) ein Jahr im Voraus ein Angebot vor dem Verbrauchsjahr.

Die durch den Ukraine-Konflikt ausgelöste Energiekrise machte sich auch unmittelbar in den Strompreisen des Großhandels bemerkbar: So stieg der Großhandelspreis für Strombeschaffungen für das Jahr 2023 vom 03.01.22 von 121,63 € / MWh auf 985,00 € / MWh am 26.08.22 (Jahresmaximum). Betrag der monatliche Durchschnittspreis für sog „Großhandels-Base-Produkte 2023“ im Januar 2022 noch 126,80 € / MWh so stieg dieser bis zum Juni 2022 auf 245,80 € / MWh und lag schließlich im Dezember 2022 bei 324,10 € / MWh.

Entsprechend wirkte sich dies auch in den Beschaffungspreisen bei der BSAG für das Jahr 2023 aus.

Energieträger Gas

Nach einer vorangegangenen Insolvenz des Gasanbieters, aufgrund des damaligen Wertes unterhalb der Ausschreibungsschwelle und der Gaskrise setzte die BSAG bei dem Medium Gas vor und während des Ukraine-Russland-Konfliktes auf die Versorgungssicherheit durch den örtlichen Gasanbieter in Bremen. Gemäß dem Rundschreiben vom 13.04.22 der Senatorin für Arbeit, Wirtschaft und Europa hat die

BSAG eine formlose Beschaffung für Erdgas durchgeführt. Daher wurde frühzeitig ein Vertrag zur Sicherstellung der Gasversorgung in 2023 und 2024 geschlossen, der mit Mehrkosten gegenüber den Jahren vor der Krise verbunden war.

Nunmehr wurde die Lieferung von Gas in einem Paket mit Elektrizität europaweit ausgeschrieben mit einem Lieferbeginn ab 2025. Die BSAG konnte eine Mengentoleranz von +/- 20 Prozent der prognostizierten Gesamtmenge erreichen. Damit ist die Versorgung in dieser schwierigen Zeit zu wirtschaftlichen Preisen gesichert.

9. Wann wurden die höheren Energiekosten durch die BSAG erfasst bzw. erkennbar?

Aufwandsstruktur Energie am Beispiel 2022:

Energie (Jan – Dez 2022)	Mio. €	Anteil
Anteil Bahn-/Fahrstrom	5,80 €	33%
<i>davon Netznutzungsentgelte</i>	1,30 €	7%
<i>davon Energie</i>	4,50 €	26%
Anteil Strom Brennstunden/Betriebshöfe/Niederspannung	1,20 €	7%
Anteil Erdgas	0,20 €	1%
Anteil Fernwärme	0,10 €	0%
Anteil Diesel	10,10 €	58%
	17,40 €	

Der Einkaufspreis des Diesels schwankte in den Vorkrisenjahren, je Hektoliter zwischen 75 EUR und 110 EUR mit steigender Tendenz. Der Preis lag damit im Korridor des mittelfristig zu erwarteten Preistrends. Bereits 2021 war ein Jahr mit hoher Volatilität. Anfang 2021 lag der Preis unterhalb 90 EUR, stieg in der Mitte 2021 auf 100 EUR und Ende 2021 konnte nach einem Zenit im Oktober mit 115 EUR noch ein Preis von 110 EUR realisiert werden. Im Laufe des Jahres 2022 und mit dem Ausbruch des Russland Ukraine Konflikts im letzten Jahr sind erhebliche Versorgungsrisiken entstanden. Diese Risiken hatten extreme Preiserhöhungen und vor allem Lieferengpässe nach sich gezogen. Dieses war schlagartig sicht- und spürbar.

Der Dieselpreis hat sich je Hektoliter von 111 EUR am 20.12.2021 auf 128 EUR am 14.02.2022 und auf 176 EUR am 14.03.2022 erhöht. Im Oktober 2023 liegt der Dieselpreis bei 135 EUR und damit signifikant über dem Niveau von 2020/2021 mit 95 bis 100 EUR.

Ähnlich gestaltete sich die Preisentwicklung bei der Elektrizität. Auch für diese Produkte war der Markt Ende 2021 bereits von steigenden und volatilen Tendenzen geprägt. Natürlich war nicht absehbar, dass sich durch die Ukraine-Krise derartige

Verwerfungen in den Preisen am Markt abbilden würden. Dies wurde erst im Laufe des Jahres 2022 erkennbar.

10. Wann wurden diese Steigerungen gegenüber dem Senat mitgeteilt und welches Reportingsystem gibt es hier?

Die Energiepreis-Istkosten sowie deren Prognosen zum jeweiligen Jahresende sind im quartalsweisen Reporting in GuV-Struktur ersichtlich. Es ist nicht vorgesehen, diese separat regelmäßig an den Senat zu reporten.

Im Zuge der Abfragen zu den Globalmitteln der FHB gibt es seit Februar 2023 einen Austausch mit dem zuständigen Ressort. Im Rahmen dieser Fördermöglichkeit durch die FHB hat die BSAG im Frühjahr 2023 einen Antrag in Höhe von ca. 180 TEUR für eine bivalente Heizung gestellt, welcher am 11.4.2023 abgelehnt wurde.

Ein zweiter Antrag in Höhe von ca. 5,1 Mio. EUR (kriegs-/weltmarktbedingte Mehrkosten 2 Mio. EUR Diesel + 3,1 Mio. EUR Fahrstrom) wurde im Herbst 2023 gestellt und per Senatsbeschluss am 17.10.2023 positiv entschieden.

11. Was wird für den Rückgewinn von Fahrgästen getan?

1.) Rückblickend:

- Im Jahr 2021 wurde die Cityringlinie 11 zur Stärkung der Nachfrage im Innenstadtbereich in Abstimmung mit der City-Initiative und dem Senatsbereich temporär eingeführt und vermarktet.
- Auch wurde 2021 die überaus erfolgreiche die BOB-APP eingeführt und vermarktet.
- Mit FAIRTIQ gibt es im VBN seit 2022 einen weiteren digitalen Vertriebskanal mit Check-In/Out-System.
- 2022 wurde für 3 Monate das 9€-Ticket eingeführt und vermarktet.
- Im Jahr 2022 wurde das TIM-Ticket für Jugendliche eingeführt und vermarktet, welches nach wie vor ein voller Erfolg ist und weiterhin vermarktet wird.
- Ebenso wurden 2022 die Bedingungen für das VBN-JobTicket deutlich vereinfacht, der Rabatt vereinheitlicht und damit für viele Nutzende preislich attraktiver. Die Änderungen wurden an Unternehmen und die entsprechende Zielgruppe kommuniziert. Eine Anpassung der Ticketpreise in der Preisstufe I erfolgte nicht.

2.) In den Jahren 2021, 2022 und 2023 wurden die Ticketpreise für die Preisstufe I in Bremen nicht erhöht.

3.) Im Jahr 2023 steht die vertriebliche Umsetzung, die Vermarktung und der Verkauf des Deutschland-Tickets im Focus. Die Evaluation des VDV zeigt, dass das

Deutschland-Ticket eine hohe Weiterempfehlungsrate und Kundenbindung besitzt: Durchschnittlich 79 % der Deutschland-Ticket-Besitzer würden auf Basis ihrer Erfahrungen anderen Personen empfehlen, das Deutschland-Ticket zu nutzen. 86 % der aktuellen Besitzer haben das Deutschland-Ticket durchgehend seit der Einführung im Mai im Besitz. 36 % der aktuellen Deutschland-Ticket-Besitzer waren vorher Gelegenheitsnutzer im Bartarif. Die Fahrgastzahlen der BSAG nähern sich seitdem dem Niveau von 2019 an.

4.) Im April 2023 wurde die neue APP "ABOs im VBN", die von der BSAG entwickelt und betrieben wird, eingeführt. Hier haben alle Stammkunden (MIA, JOB, TIM und D-Ticket-Kunden) die Möglichkeit, ihre Abos zu verwalten. Für Neukunden ist der Online-Abschluss eines Abonnements damit ermöglicht worden.

5.) Kooperationen mit dem WK-Bike und Cambio wurden auch auf das Deutschland-Ticket ausgeweitet.

7.) Ergänzend werden alle tariflichen Angebote umfassend kommunikativ begleitet

8.) Gewinn-Aktionen zur Europäischen Woche der Mobilität wurden durchgeführt.

12. Was wird für den Zugewinn von Fahrgästen getan?

Mit dem Deutschland-Ticket konnten bereits Kunden gewonnen werden, die bisher den ÖPNV nicht genutzt haben.

Die Linie 63 wird seit 2020 mit der Expressbuslinie 63S verstärkt, die einen direkten Fahrtweg zwischen Hauptbahnhof und GVZ nimmt und damit nicht nur die Anzahl Fahrten zu Schichtwechselzeiten signifikant erhöht, sondern auch die Reisezeit verkürzt. Dies ermöglichte seit diesem Jahr die Führung eines Teils der Fahrten der Linie 63 über das Tabakquartier. Die Nachfrage liegt auf den Linien 63 und 63S zusammen höher als 2019.

Weitere Angebotsverbesserungen sind in Vorbereitung.

Kampagnenansätze für eine Leistungs- und Imagekampagne sind in Vorbereitung.

Die Vermarktung aller Ticketangebote wie BOB, MIA, Deutschland-Ticket wird stetig fortgeführt.

Der Ausbau der Elektromobilität wird vorangetrieben.

Der Ausbau der Linie 1 und 8 erfolgt ebenso wie das Projekt "Linie 2 verbindet" weiter vorangetrieben wird.

13. Mit welchen Einnahmeeinbußen, bezogen auf das Deutschlandticket, hat die BSAG zu rechnen und wie viel Einbußen gab es bislang seit Einführung?

Da das Deutschland-Ticket für 2023 inkl. Nachschusspflicht durch Bund und Länder hälftig finanziert ist, kommt es in 2023 zu keinen Einnahmeeinbußen für die BSAG.

Mindereinnahmen werden von Bund und Ländern bis zu einem Deckel auf das Niveau von 2019 ausgeglichen.

Für 2024 ff. ist die Finanzierung (Stand 15.11.2023) nicht geklärt. Voraussichtlich wird die Systematik des Ausgleichs auf das Niveau von 2019 auch in 2024 und womöglich auch in 2025 fortgeführt. Dieses hängt nach einer einstimmigen Länderentscheidung ausschließlich an der Bereitstellung von zusätzlichen Bundesmitteln.

Für das Jahr 2023 wird derzeit bei der BSAG insgesamt mit Einnahmeeinbußen durch das Deutschlandticket in Höhe von rund 6,5 Mio. € gerechnet, die vom Bund und dem Land Bremen ausgeglichen werden.

14. Welche Erweiterungen des Deutschlandtickets hat der Senat durchgeführt und werden diese fortgeführt?

Bisher wurden keine Erweiterungen des Deutschlandtickets durch den Senat durchgeführt.

15. Was haben diese Erweiterungen in der Vergangenheit gekostet, was kosten sie in der Zukunft?

Da bisher keine Erweiterungen des Deutschlandtickets gibt, sind bisher keine Kosten entstanden.

16. Welche weiteren Erweiterungen sind zu wann geplant und welche Kosten entstehen dadurch?

Einführung eines „StadtTicket plus“ für Erwachsene zum Preis von 29 Euro/Monat im Abonnement sowie Einführung eines „ StadtTicket plus“ für Kinder und Jugendliche zum Preis von 9 Euro/Monat im Abonnement.

Eine Senatsvorlage ist in Vorbereitung, die Mehrkosten werden aktuell auf rd. 2 Mio. EUR p.a. geschätzt.

Darüber hinaus möchte Bremen gerne perspektivisch auch das JugendTicket TIM als rabattiertes Deutschland-Ticket umsetzen und will Beschlüsse möglichst noch in 2023 fassen. Hier ist die Abstimmung mit Niedersachsen erforderlich. Die notwendigen Ausgleichsleistungen sind noch nicht berechnet. In Niedersachsen ist davon auszugehen (Stand 31.08.2023), dass in 2024 keine Finanzmittel zur Verfügung stehen. Dieses Thema wird voraussichtlich in den VBN-Gremiensitzungen im November/Dezember des Jahres auf die Tagesordnung kommen.

17. Wie wird die Fortführung des Deutschlandtickets finanziell geregelt, wenn es a) keine Einigung mit dem Bund gibt und b) wenn es eine Einigung mit dem Bund gibt? Welcher Anteil wird in beiden Fällen jeweils auf Bremen entfallen und wo wird das Geld im Doppelhaushalt 2024/2025 hinterlegt sein?

Aktuell gibt (Stand 15.11.2023) gibt es noch keine abschließende finanzielle Einigung zwischen Bund und Länder für die Jahre 2024/2025.

Zu a) Wenn es keine Einigung mit dem Bund gibt, müssten die Länder den kompletten Nachschuss selbst finanzieren oder der Preis des Deutschlandtickets müsste so angehoben werden, dass die derzeit beschlossene Finanzierung auskömmlich ist. Als letzte – definitiv zu vermeidende - Alternative könnte das Deutschlandticket bei Nichteinigung zwischen Bund und Ländern zum 31.12.2023 eingestellt werden.

Zu b) Bei einer Einigung mit dem Bund zur Nachschusspflicht wird diese Nachschusspflicht hälftig geteilt.

Wie hoch der Bremer Anteil sein wird, lässt sich im Augenblick noch nicht zu beziffern. Derzeit hat Bremen vom Bund Mittel in Höhe von 20,3 Mio. € in 2023 erhalten. Bremen hat den gleichen Betrag in 2023 im Haushalt vorgesehen. Aufgrund der aktuellen Abrechnungen wird für 2023 mit keiner Nachschusspflicht gerechnet (s. Antwort auf Frage 13)

18. Wie bewertet der Senat die Umsetzung des VEP (hier ist auch die Fortschreibung inbegriffen) Bezug auf die ÖPNV-Maßnahmen? Für die Antwort bitte folgende Tabelle verwenden

Nr.	Maßnahme VEP/Teilfortschreibung	Umsetzung erfolgt/nicht erfolgt	Umsetzung geplant (Jahr)	Begründung für die Nichtumsetzung
BS.18	Querverbindung Ost „Linie 2 verbindet“	im Bau	geplante Inbetriebnahme 2027	
BS.19	Verlängerung Straßenbahnlinie 1 Mittelshuchting	im Bau	geplante Inbetriebnahme 2025	
BS.20	Verlängerung Straßenbahnlinie 8 bis Landesgrenze	Baubeginn 2024	geplante Inbetriebnahme 2026	
BS.21	Maßnahmen im Busnetz	Weiterverfolgung innerhalb Angebotsoffensive sowie Einzelmaßnahmen	Laufend zu Maßnahmen im Straßenbahnnetz	

Nr.	Maßnahme VEP/Teilfortschreibung	Umsetzung erfolgt/nicht erfolgt	Umsetzung geplant (Jahr)	Begründung für die Nichtumsetzung
BS.2 3	Haltepunkt Föhrenstraße/ Verknüpfung mit straßengebundenem ÖPNV	nein	abhängig vom Baufortschritt DB	
BS.2 4	Verbesserte Tarifangebote	ja		teilweise umgesetzt
E.1	Oslebshausen	nicht begonnen		Personalkapazitäten müssen geschaffen werden SBMS/ASV
E.11	Verbessertes Busnetz	ja	Überplanung in Angebotsoffensive , bis 2030	
E.2	Querverbindung Horn	nicht begonnen		Personalkapazitäten müssen geschaffen werden SBMS/ASV
E.23	Bessere Fahrplanabstimmung	ja	Daueraufgabe	
E.3 / E.4	Malerstraße / Osterholz	nicht begonnen	Aufnahme der Planungen 2023, Machbarkeitsunter- suchung ab 2024	Personalkapazitäten müssen geschaffen werden SBMS/ASV
E.5	Neue Straßenbahn zur Universität	nicht begonnen		Personalkapazitäten müssen geschaffen werden SBMS/ASV
E.6	Bevorrechtigung der Straßenbahn an Ampeln	ja	Daueraufgabe	
E.7	Keine Behinderung durch Falschparker	ja	Daueraufgabe	
E.8	Bevorrechtigung der Busse an Ampeln	ja	Daueraufgabe	
E.8a	Fähre Waterfront – Woltmershausen – Überseestadt	nein	Gutachten in Arbeit	
E.8b	Barrierefreier Ein und Ausstieg	ja	Daueraufgabe	
E.9	Anpassung Regiobusnetz	ja	Stadtregionales Verkehrskonzept in Arbeit	
IVK Ö4	Überseestadt / Hafenkante	Machbarkeitsunt- ersuchung abgeschlossen	Inbetriebnahme geplant für 2029- 31	Komplexer Sachverhalt, Klärung offener Fragen erforderlich
M4 1.1	Angebots offensive Stufe 1: Angebotsausbau Nebenverkehrszeit, Sonntag, Expressbuss GVZ	ja	2024	
M4 1.10	Angebots offensive Stufe 10: Weiterer Angebotsausbau Prioritätsnetz Nord-Süd	nein		Stufen 1, 2,6 und 8 nachgeordnet
M4 1.11	Angebots offensive Stufe 11 :Mobil ohne Fahrplan/ 5-min Takt auf den meisten Strecken im Prioritätsnetz	nein		Stufen 1, 2,6 und 8 nachgeordnet
M4 1.12	Angebots offensive Stufe x: Automatisierte Fahrzeuge für den Quartiersshuttle	nein		Stufen 1, 2,6 und 8 nachgeordnet

Nr.	Maßnahme VEP/Teilfortschreibung	Umsetzung erfolgt/nicht erfolgt	Umsetzung geplant (Jahr)	Begründung für die Nichtumsetzung
M4 1.2	Angebotsoffensive Stufe 2: Einführung leistungsfähiges Prioritätsnetz mit Metrobuslinien	nein	2026	Fehlender Finanzierungsbeschluss
M4 1.3	Angebotsoffensive Stufe 3: Kreuz und Quer zum Job: Quer- und Gewerbelinien	nein		Stufen 1, 2,6 und 8 nachgeordnet
M4 1.4	Angebotsoffensive Stufe 4: Schnell durch und in die Stadt mit Expressbuslinien	nein		Stufen 1, 2,6 und 8 nachgeordnet
M4 1.5	Angebotsoffensive Stufe 5: Überall hin und weg: Starke Quartiersanbindungen	nein		Stufen 1, 2,6 und 8 nachgeordnet
M4 1.6	Angebotsoffensive Stufe 6: Jederzeit flexibel unterwegs: Abend- und Nachtverkehr	nein		Fehlender Finanzierungsbeschluss
M4 1.7	Angebotsoffensive Stufe 7: Erweiterung und Optimierung der Quer- und Expresslinien	nein		Stufen 1, 2,6 und 8 nachgeordnet
M4 1.8	Angebotsoffensive Stufe 8: Für Kultur, Shopping, Events: Mehr Angebot am Samstag	nein		Fehlender Finanzierungsbeschluss
M4 1.9	Angebotsoffensive Stufe 9: Weiterer Angebotsausbau Prioritätsnetz Ost-West	nein		Stufen 1, 2,6 und 8 nachgeordnet
M4 2.1	Barrierefreier Umbau von Haltestellen, Modul A: Straßenbahnhaltestellen	ja	Daueraufgabe	
M4 2.2	Barrierefreier Umbau von Haltestellen, Modul B: Bushaltestellen	ja	Daueraufgabe	
M4 3.1	Umstellung der BSAG- Busflotte auf alternative Antriebe / Variante 1 - Ausschließliche Beschaffung emissionsfreier Fahrzeuge ab 2022	nein		Umsetzung von Variante 2
M4 3.2	Umstellung der BSAG- Busflotte auf alternative Antriebe / Variante 2 - Schrittweiser Umstieg auf emissionsfreier Fahrzeuge ab 2022	ja	Daueraufgabe	
M4 3.3	Umstellung der BSAG- Busflotte auf alternative Antriebe / Variante 3 - Beschaffung emissionsfreier Fahrzeuge nach CVD- Windestquote ab 2022	nein		Umsetzung von Variante 2
M4 4.1	Jugendticket (für Schüler, Azubis, Freiwilligendienstleistende)	ja	umgesetzt	

Nr.	Maßnahme VEP/Teilfortschreibung	Umsetzung erfolgt/nicht erfolgt	Umsetzung geplant (Jahr)	Begründung für die Nichtumsetzung
M4 4.10	Seniorentickets	nein		keine Empfehlung im Rahmen der VEP-Fortschreibung
M4 4.11	365€- Stadtticket (für jeden)	nein		Gutachten in Arbeit
M4 4.12	Rabatt mit Zuschlag durch die Gemeinde auf Jedermann- Zeitkarten	nein		keine Empfehlung im Rahmen der VEP-Fortschreibung
M4 4.13	Zeitlich differenzierte Tickets für jeden	nein		keine Empfehlung im Rahmen der VEP-Fortschreibung
M4 4.2	Abschaffung der Tarifzone 101	nein		keine orginäre SBMS-Aufgabe Behandlung im Rahmen Tarifumstrukturierung VBN
M4 4.3	Flexible Tarife (u.a. zweiteiliger Tarif "BahnCard- Modell")	nein		keine orginäre SBMS-Aufgabe Behandlung im Rahmen Tarifumstrukturierung VBN
M4 4.4	ÖPNV statt Führerschein	nein		Fehlender Konzept- und Finanzierungsbeschluss
M4 4.5	Jobticket attraktivieren / flexibilisieren	ja	teilweise umgesetzt	
M4 4.6	Vergünstigtes Tagesticket für Einzelpersonen, Familien und Gruppen	nein		
M4 4.7	Nulltarif	nein		Gutachten in Arbeit
M4 4.8	Sozialtarif	ja	umgesetzt	
M4 4.9	Preis Semesterticket stabilisieren	nein	keine	Preis Semestertickt konnte nicht stabilisiert werden
M4 5.1	ÖPNV-Taxe	nein		Gutachten in Arbeit
M4 5.10	Anhebung des Gewerbsteuerhebesatzes	nein		keine Empfehlung im Rahmen der VEP-Fortschreibung, Gutachten in Arbeit
M4 5.11	Gewerbebetriebsabgabe	nein		keine Empfehlung im Rahmen der VEP-Fortschreibung, Gutachten in Arbeit
M4 5.12	Grundstückseigentümerabga be	nein		keine Empfehlung im Rahmen der VEP-Fortschreibung, Gutachten in Arbeit
M4 5.13	City-Maut	nein		keine Empfehlung im Rahmen der VEP-Fortschreibung, Gutachten in Arbeit
M4 5.2	Parkraumbewirtschaftung	nein		Gutachten in Arbeit
M4 5.3	Einpendlerabgabe	nein		Gutachten in Arbeit
M4 5.4	verpflichtendes Jobticket	nein		Gutachten in Arbeit
M4 5.5	Anhebung des Grundsteuerhebesatzes	nein		Gutachten in Arbeit

Nr.	Maßnahme VEP/Teilfortschreibung	Umsetzung erfolgt/nicht erfolgt	Umsetzung geplant (Jahr)	Begründung für die Nichtumsetzung
M4 5.6	Bremisches Gesetz über Zuwendungen des Landes Bremen zu Erhalt und Anpassung der Verkehrsinfrastruktur, Förderung nachhaltiger Mobilität und von innovationen im Bereich Verkehr (BremMobiFG)	nein		
M4 5.7	Allgemeiner ÖPNV-Beitrag-SV kostenfreie ÖPNV-Nutzung	nein		Gutachten in Arbeit
M4 5.8	Allgemeiner ÖPNV-Beitrag-SV Kontingentmodell	nein		keine Empfehlung im Rahmen der VEP-Fortschreibung
M4 5.9	Anhebung der bestehenden City-Tax	nein		Gutachten in Arbeit
M6 1	Konzept Regionalbus-ZOB	nein		Großprojekt aufgrund der Rahmenbedingungen, erste Planungsansätze
M6 10	Digitalisierung B+R	nein		Keine Kapazitäten
M6 11	Erarbeitung eines integrierten kooperativen Verkehrskonzepts für die Region Bremen	ja	2024	
M6 2	Konzept Beschleunigung Regionalbusverkehr	nein	Daueraufgabe	vorher technische Anforderungen definieren
M6 3	Angebot Regionalbusverkehr	ja	Daueraufgabe	Federführung ZVBN
M6 4	Netz Regionalbusverkehr	ja	Daueraufgabe	Federführung ZVBN
M6 5	Führung der Regionalbusse in der Innenstadt	nein		Abhängig von Innenstadtentwicklung
M6 6	Regionale Schnellbusangebote	nein	ab 2025	innerhalb Stadtregionalem Verkehrskonzept
M6 7	Vernetzung Regionalbusse und BSAG-Angebot	nein	ab 2025	innerhalb Stadtregionalem Verkehrskonzept
M6 8	Integriertes P+R / B+R Konzept	nein	ab 2025	innerhalb Stadtregionalem Verkehrskonzept
M6 9	Letzte Meile in der Region	nein	ab 2025	innerhalb Stadtregionalem Verkehrskonzept

19. Welche Kosten gehen mit den einzelnen Stufen der Angebotsoffensive einher?

Betriebskosten nach Preisstand 2022

Angebotsoffensive Stufe 1: 1,54 Mio. EUR / p.a.

Stufe 2: 14,6 Mio. EUR / p.a.

Stufe 6: 5 Mio. EUR / p.a.

Stufe 8: 2 Mio. EUR / p.a.

Weitere Stufen sind noch nicht kostentechnisch kalkuliert worden.

Kostenschätzungen sind in der Teilfortschreibung des VEP enthalten.

20. Wann wird die BSAG zum Regelbetrieb zurückkehren?

Aufgrund der weiter angespannten Personalsituation konnte bisher keine Rückkehr zum regulären Jahresfahrplan erreicht werden. Die BSAG fährt aktuell das Angebot sukzessive wieder hoch – entsprechend einer zuverlässigen Kapazitätsprognose. Ab dem 21.08.2023 konnten bereits erste Verbesserungen erzielt werden: Die Linien 6 und 26/27 verkehren in den Hauptverkehrszeiten seitdem alle 7,5 Minuten. Zum 10.12. sind weitere Verbesserungen geplant. Ein konkreter Termin zur vollständigen Rückkehr in den Jahresfahrplan kann derzeit noch nicht abschließend genannt werden. Über das stufenweise Hochfahren soll der Regelfahrplan gewährleistet sein.

21. Wieviel Personal in VZÄ werden für die einzelnen Stufen der Angebotsoffensive benötigt? Bitte anhand der einzelnen Stufen darstellen.

Stufe 1: 30

Stufen 2, 6, 8: ca. 175

Weitere Stufen sind noch nicht im Detail ausgearbeitet worden. Die Leistung erhöht sich gegenüber 2019 um 50%, in etwa ebenso stark müsste die Anzahl Fahrende gesamt steigen.

22. Wie gestaltet sich die Altersstruktur des Fahrpersonals bei der BSAG?

Altersgruppe	Anzahl	%
Bis 20 Jahre	0	0
21 – 30 Jahre	119	9,3
31 – 40 Jahre	241	18,9
41 - 50 Jahre	282	22,1
51 - 60 Jahre	529	41,5
Über 60 Jahre	103	8,1
Gesamt	1274	100
Altersdurchschnitt	47,4	

23. Mit wie vielen Abgängen ist bis 2030 jeweils zu rechnen?

In den kommenden Jahren bis 2030 wird mit einer geplanten, altersbedingten Fluktuation in folgender Höhe gerechnet:

2024/2025 – ca. 40 Personen

Ab 2026 – ca. 60 Personen

2030 – ca. 80 Personen

Hinzu kommt ein geschätzter Wert für die ungeplante Fluktuation von etwa 140 Personen pro Jahr.

24. Wie viele Fahrerinnen und Fahrer müssen bis 2030 jährlich ausgebildet werden, um

a) den altersbedingten Abgang auszugleichen?

Etwa 300 Personen - (s. Antwort zur Frage 23) - in Abhängigkeit der Entscheidung zu den Angebotsstufen

b) die einzelnen Stufen der Angebotsoffensive umzusetzen?

(s. Antwort zur Frage 21)

c) eine strategische Personalreserve aufzubauen?

Eine strategische Personalreserve wird aktuell durch die Beschäftigung von Studenten und Rentnern auf Basis eines geringfügigen Beschäftigungsverhältnisses erreicht. Der weitere Aufbau einer strategischen Personalreserve ist nur möglich bei einer Rekrutierung von neuen Mitarbeitenden über den Personalbedarf hinaus. Dadurch würde ein Mehraufwand (einmalig sowie laufend) entstehen.

25. Mit welchen Maßnahmen in den kommenden Jahren wird die BSAG den Personalherausforderungen (Personalreserve, demographischer Wandel) begegnen, mit welchen Kosten wird hierbei jährlich gerechnet?

- Erhöhung der kurzfristigen Rekrutierung, u.a. durch Recruitingdays
- Verdoppelung der Ausbildungsplätze zur Fachkraft im Fahrbetrieb (FIF)
- Erhöhung der Fahrschulkapazitäten, Kooperationen mit externen Fahrschulen

Den bestehenden Herausforderungen auf dem Arbeitsmarkt begegnet die BSAG mit einem bereits jetzt mit einer Fokussierung auf die Rekrutierung neuer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dazu erfolgte im Jahr 2023 der Aufbau eines Recruiting-Teams, welches in den folgenden Jahren weiter verstärkt werden soll. Es erfolgt eine konsequente Rekrutierung von Quereinsteigern, die als Bus- oder Straßenbahnfahrer ausgebildet werden. Dazu wurden in der Vergangenheit bereits die internen Ausbildungskapazitäten der Fahrschule erhöht.

Neben diesen Maßnahmen liegt ein Schwerpunkt auf der Umsetzung von verschiedenen Personalmarketingmaßnahmen, durch die potenzielle Bewerber:innen auf die BSAG aufmerksam werden sollen. Dazu zählen neben der Schaltung von Stellenanzeigen auf diversen, zur Zielgruppe passenden Seiten auch die Erhöhung der Reichweite durch Performance Marketing. Es finden regelmäßig sogenannte Recruiting-Tage statt, an möglichst viele Bewerber:innen die Möglichkeit haben, sich vorzustellen. Eine Schätzung der jährlich anfallenden Kosten gestaltet sich schwierig,

da die Herausforderungen in den kommenden Jahren weiter zunehmen werden und daher weitere Maßnahmen erforderlich werden könnten. Für die beschriebenen Projekte und die Vermarktung der offenen Stellenanzeigen wird aktuell mit Kosten in Höhe von 140.000 Euro gerechnet.

26. Mit welchen Kosten ist bezüglich einer Umstellung auf CO2-neutrale Antriebe bei der BSAG zu rechnen?

Kosten Busse

Aktuell besitzt die BSAG 20 Solobusse, weitere 50 weitere Gelenkbusse wurden bereits bestellt. Alle weiteren Busse sind noch auf E-Antrieb umzustellen. Die Kosten dafür betragen voraussichtlich 143 Mio. € (Preisstand 2022). Bisher liegt eine Förderzusage für die 50 Gelenkbusse durch den BMDV über 16,4 Mio. € vor. Ob und wie weitere Förderungen in der Zukunft möglich sind, ist derzeit nicht absehbar. Künftige Preissteigerungen sind hier nicht eingerechnet. Ferner ist auch eine Ausweitung des Angebotes ab Stufe 3 hier nicht berücksichtigt.

Kosten Umbau Betriebshof Blumenthal

Die Kosten für den Umbau Betriebshof Blumenthal betragen nach aktuellem Plan 41,5 Mio. €. Davon werden 5,8 Mio. € über den BMDV gefördert.

Umbau Betriebshöfe Neustadt und Vahr

Die Kosten für den Umbau der Betriebshöfe Neustadt und Vahr sind derzeit nicht abschätzbar. Dazu sind umfangreiche Untersuchungen, mindestens im Rahmen einer Machbarkeitsstudie nötig. Es ist geplant diese Machbarkeitsstudien ab 2024 auszuschreiben.

27. Welche Maßnahmen hat der Senat ergriffen und ergreift er zukünftig, um den ÖPNV durch „Sharing-Angebote“ oder weitere Angebote zu unterstützen und zu ergänzen?

Der Senat baut das Car-Sharing-Angebot in Bremen („mobil.punkte“) kontinuierlich aus. Hier erfolgen für Standorte, die rein marktwirtschaftlich nicht zu betreiben sind, Anschubfinanzierungen.

Zusätzlich gibt es auf privatem Gelände weitere Car-Sharing-Stationen desselben in Bremen marktführenden Anbieters Cambio, die ebenfalls permanent erweitert werden.

Ein Bike-Sharing-System für Bremen steht aktuell kurz vor der Ausschreibung. Auch hier ist eine Anschubfinanzierung vorgesehen.

Weiterhin ist auch ein Lastenrad-Sharing-Programm in Planung, das ebenfalls in Kürze ausgeschrieben werden soll.

Schließlich erfolgte unter Federführung des Ordnungsamts zuletzt die erfolgreiche Neu-Ausschreibung eines E-Scootersystems.

Alle diese Maßnahmen bieten schon jetzt ein flächendeckendes Sharing-Angebot zur Ergänzung des ÖPNV, dieses wird kontinuierlich erweitert.

28. Mit welchen finanziellen Herausforderungen, bezogen auf die BSAG, rechnet der Senat in den Jahren 2024 und 2025?

Der aktuelle Wirtschaftsplan für 2024 ist derzeit in Vorbereitung.

Zielwert und Umfang des erforderlichen Stabilisierungsprogramms werden gerade mit dem Aufsichtsrat, dem Auftraggeber sowie den Sozial-/Kontraktpartnern diskutiert.

Zum Plan 2024 aus der Mittelfristplanung vom Dezember s. Frage 7.

29. Wie wird der Senat die BSAG in den Jahren 2024 und 2025 unterstützen?

Der Senat wird die Handlungsfähigkeit der BSAG auch weiterhin sicherstellen. Im Rahmen der aktuellen Aufstellung des Doppelhaushalts 2024/25 und in diversen Einzelfinanzierungsvorlagen, die noch in diesem Jahr in den zuständigen Gremien behandelt werden, werden die Einzelheiten hierzu dargelegt. Diesen Vorlagen kann im Rahmen der Beantwortung dieser Großen Anfrage nicht vorgegriffen werden.

Beschlussempfehlung:

Kenntnisnahme.