

**Antwort des Senats
auf die Kleine Anfrage der Fraktion Die Linke
vom 29.03.2023**

Situation und Perspektive des ÖPNV im Land Bremen

Die Fraktion DIE LINKE hat folgende Kleine Anfrage an den Senat gerichtet:

In der politischen Diskussion über die Ticketpreisstruktur und den Ausbau des Nahverkehrs muss die Finanzierungssituation der Verkehrsbetriebe geklärt werden. In den vergangenen Jahren mussten die Nutzerinnen/Nutzer immer wieder die Preissteigerungen tragen, ohne dass die öffentlichen Zuschüsse entsprechend gestiegen wären. Ohne höhere Zuschüsse werden Ticketpreissenkungen nicht möglich sein.

Wir fragen den Senat:

1. Wie hoch waren die Zuschüsse der Stadtgemeinden und des Landes für den ÖPNV, SPNV und Bahnverkehr gegliedert nach allen im Land Bremen tätigen Unternehmen (BSAG, BremerhavenBus, DB Regio, NordWestBahn, und so weiter) und Zweck (Ausbau Infrastruktur, Fahrzeugbeschaffung, Verlustausgleich, Zuschüsse StadtTicket, Zuschüsse Schwerbehinderte, gegebenenfalls andere Zwecke) in den letzten fünf Jahren?
2. Welche Netto-Einnahmen (nach Abzug der MWST) hatten die im Land Bremen tätigen Verkehrsbetriebe für Leistungen im Land Bremen durch den Fahrkartenverkauf (gegliedert nach Ticketarten/Zeitkartenarten) in den letzten fünf Jahren?
3. Wie hoch war der Kostendeckungsgrad der genannten Unternehmen in den letzten fünf Jahren?
4. Wie viele Personenkilometer fuhren die genannten Unternehmen im Jahr im Land Bremen in den letzten fünf Jahren?
5. Welche Einnahmen hatten die Unternehmen pro Personenkilometer (wenn möglich bei der BSAG auch getrennt Straßenbahn/Bus in den letzten fünf Jahren)?
6. Welchen Anteil aus den Einnahmen des Niedersachsentickets haben Unternehmen für Fahrten beziehungsweise Fahrtanteile, die in der Stadt Bremen oder Bremerhaven stattfinden jeweils in vergangenen fünf Jahren erhalten?
7. Welche Mittel erhielt das Land Bremen für welche ÖPNV-Zwecke von Bund oder von der EU in den letzten fünf Jahren (bitte aufschlüsseln nach Zuschuss-art/Förderprogramm und gegebenenfalls unter Nennung Zweckbindung)?“

Fragen zu Corona

8. Wie haben sich die Fahrgastzahlen im ÖPNV im Vergleich zu vor der Corona-Krise in den vergangenen Jahren entwickelt?
9. Welche Kostenausfälle konnten durch die verschiedenen ÖPNV-Rettungsschirme (nicht) gedeckt werden?

10. In welcher Höhe hat das Land Bremen während Coronakrise selbst den ÖPNV durch erhöhte Ausgaben gestützt.

Fragen zum 9€ Ticket und zum Deutschlandticket

11. Welche Daten gibt es zum Einfluss des 9€-Tickets auf die Fahrgastzahlen und die Finanzierung des ÖPNV für diesen Zeitraum im Land Bremen?

12. Gab es Linien auf denen die Fahrgastzahlen besonders gestiegen sind? Lässt sich sagen, welchen Einfluss die Baustelle am Brill auf die Fahrgastzahlen hatte?

13. Gibt es sonstige relevante Erkenntnisse aus der Zeit des 9€-Tickets?

14. Werden die Ausgleichszahlungen des Bundes für das 49€-Ticket ausreichend sein, um die Einnahmeausfälle zu decken? Wenn nein, in welchen Umfang werden das Land Bremen, die Kommunen Bremen und Bremerhaven sich daran beteiligen?

15. Wird es Aufpreislösungen für das Monats-, Jahreskarten, das Stadtticket und das Semesterticket geben?

Fragen zur Personal

16. Wie viele Mitarbeitende gehen bei der BSAG und anderen im Lande Bremen tätigen Nahverkehrsunternehmen in den kommenden 10 Jahren voraussichtlich in den Ruhestand (aufgeschlüsselt nach Verkehrsunternehmen, wenn möglich)?

17. Wie viel Personal muss die BSAG/ die anderen Verkehrsunternehmen im kommenden Jahrzehnt pro Jahr neu einstellen?

18. Wie viel zusätzliches Personal muss rekrutiert werden, wenn die geplanten Netz- und Angebotserweiterungen umgesetzt werden? Wie viel davon ist jeweils Fahrpersonal?

19. Welche Maßnahmen hat der Senat ergriffen oder plant der Senat, um die Verkehrsunternehmen bei der Rekrutierung zusätzlicher Mitarbeitenden zu unterstützen?

20. Welche Maßnahmen hat der Senat ergriffen oder plant der Senat, um die Ausbildung für Stadt- und Verkehrsplanung attraktiver zu machen?

21. Was tun Senat, BSAG und andere Verkehrsunternehmen, um Frauen und Diversität in Führungspositionen zu fördern?

Fahrzeuge und Betrieb

22. Wie ist der Stand der Auslieferung der neuen Straßenbahnen (Nordlicht)?

23. Wie bewährt es sich im Betrieb? Gibt es Probleme? Stimmt es, dass die Rampen (für den Rohlstuhlzugang) des öfteren defekt sind? Wenn ja, was wird getan, um diese Ausfälle zu minimieren? Lassen sich die Bremer Fahrzeuge ähnlich wie die in München ausgelieferten Fahrzeuge des gleichen Typs auch mit Akkus ausrüsten, um ggf. auf Abschnitten ohne Oberleitung fahren zu können?

24. Welche Rolle spielt die Digitalisierung des Netzes bei der BSAG, um das Netz verlässlicher zu machen und ggf. die Kapazitäten im Netz zu erhöhen? Gibt es da Pläne?

25. Wie hat sich der Krankenstand bei der BSAG (ggf. auch anderen Nahverkehrsunternehmen im Land) im Vergleich zu vor der Pandemie in den vergangenen Jahren entwickelt (Bitte Fahrpersonal getrennt ausweisen)?

26. Wie viele Überstunden hat das Fahrpersonal der BSAG (ggf. auch anderer Nahverkehrsunternehmen im Land) in den vergangenen Jahren (ab 2019) geleistet?

Planungen

27. Gibt es genügend Planstellen und sind diese besetzt, um den Ausbau der Straßenbahn, wie im VEP vorgesehen ist, zügig voranzutreiben? Wenn nein, was wird getan, um diese schnell zu besetzen bzw. wie groß ist der zusätzliche Personalbedarf?

28. Welche Hindernisse stehen einer zügigen Entscheidung um Bau / Linienführung der neuen Straßenbahn in der Überseestadt im Weg?

29. Wie ist der Planungsstand bezüglich der Verlängerung der Straßenbahn nach Osterholz?

Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

Zu 1. Wie hoch waren die Zuschüsse der Stadtgemeinden und des Landes für den ÖPNV, SPNV und Bahnverkehr gegliedert nach allen im Land Bremen tätigen Unternehmen (BSAG, BremerhavenBus, DB Regio, NordWestBahn, und so weiter) und Zweck (Ausbau Infrastruktur, Fahrzeugbeschaffung, Verlustausgleich, Zuschüsse StadtTicket, Zuschüsse Schwerbehinderte, gegebenenfalls andere Zwecke) in den letzten fünf Jahren?

alle Angaben in Mio. €		2018	2019	2020	2021	2022
Verkehrsleistungen						
Zuschüsse	SPNV	24,4	20,7	24,2	25,9	39,2
	ÖSPV	46,7	55,2	50,7	53,4	51,3
Investitionen						
Anlagen	SPNV	0,0	1,7	4,5	0,2	1,1
	ÖSPV	4,0	8,6	7,8	12,8	0,0
Allg. invest. Zuschuss einschl. Fahrzeugbeschaffung	SPNV	1,4	0,2	1,6	1,0	20,0
	ÖSPV	12,9	12,4	13,6	13,3	14,0
Gesetzliche Ausgleichszahlungen						
§ 45a PBefG	ÖSPV	5,9	5,2	5,0	3,0	6,0
§ 231 SGB IX	ÖSPV	4,6	4,6	4,9	2,1	2,7
Gesetzl. Ausgleichszahlungen Privatbahnen	-	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Sonstige Ausgleichszahlungen						
ÖPNV-Rettungsschirm (Corona, Brem. Eigenmittel)	SPNV	0	0	9,2	8,9	6,7
	ÖSPV	0	0	28,1	37,1	24,8
Bremen-Fonds	ÖSPV				3,4	
Regionalisierungsmittel Stadtgemeinde Bremen/Straßenbahnbeschaffung	ÖSPV	11,0	5,5	5,5	5,5	6,0

Auszahlung Regionalisierungsmittel Bremerhaven	ÖSPV	3,7	4,7	3,1	2,7	2,8
9-Euro-Ticket	SPNV	0	0	0	0	3,2
	ÖSPV	0	0	0	0	18,9
StadtTicket (Stadtgemeinde Bremen)		4,5	4,5	4,2	5,5	11,2 ¹⁾
Jugend-Ticket						2,5

Quelle: SKUMS

SPNV: Schienenpersonennahverkehr

ÖSPV: Öffentlicher StraÙengebundener Personennahverkehr

¹⁾ in 2022 zusätzlich kosteifreies Stadtticket für Kinder und Jugendliche

SPNV:

Eine Aufgliederung des Zuschusses für Verkehrsleistungen im SPNV nach allen im Land Bremen tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen ist nicht möglich. Diese Angaben unterliegen dem Geschäfts- und Betriebsgeheimnis.

Zu 2. Welche Netto-Einnahmen (nach Abzug der MWST) hatten die im Land Bremen tätigen Verkehrsbetriebe für Leistungen im Land Bremen durch den Fahrkartenverkauf (gegliedert nach Ticketarten/Zeitkartenarten) in den letzten fünf Jahren?

SPNV:

Die Nettoeinnahmen im SPNV unterliegen dem Geschäfts- und Betriebsgeheimnis.

ÖSPV

a) BSAG:

Unter Berücksichtigung der BSAG-Verkaufszahlen für das Tarifgebiet 1 (Bremen) sowie für die Preisstufe S wurden folgende Netto-Umsätze erzielt:

Verkäufe der BSAG für PS I HB und PS S					
Umsätze in € brutto	2018	2019	2020	2021	2022
EinzelTickets	27.678.334	28.542.996	15.648.662	15.935.868	13.227.338
TagesTickets	3.332.679	3.480.813	1.609.033	1.792.107	1.711.834
7-Tages-Tickets	1.522.199	1.545.095	849.129	864.582	823.239
MonatsTickets	15.070.706	15.501.446	11.842.175	10.615.774	8.609.417
StadtTickets	9.320.530	8.995.981	6.241.684	4.300.072	3.797.150
Abonnements	28.242.128	30.626.532	28.695.006	25.544.403	18.718.816
JobTickets	7.524.148	7.864.345	7.609.908	6.562.023	4.436.124
SemesterTickets	11.507.241	11.208.988	12.188.713	12.043.497	9.580.136
9-Euro Tickets					4.860.036
JugendTickets					1.577.370
Gesamtsumme brutto	104.197.965	107.766.197	84.684.310	77.658.326	67.341.459
Gesamtsumme netto	97.381.276	100.716.072	79.144.215	72.577.875	62.935.943

Quelle: BSAG

Die über den VBN zugewiesenen Einnahmen wurden in der Übersicht nicht berücksichtigt.

b) Bremerhaven:

Einnahmen aus Ticketverkäufen:

Verkäufe der BSAG für PS I HB und PS S					
Umsätze in €	2018	2019	2020	2021	2022
Gesamtsumme brutto	13.755.244	13.749.646	10.538.326	10.046.531	9.179.442
Gesamtsumme netto	12.855.368	12.850.136	9.848.903	9.389.281	8.578.918

Quelle: Verkehrsgesellschaft Bremerhaven (Aufschlüsselung nach Ticketarten liegt nicht vor)

Zu 3. Wie hoch war der Kostendeckungsgrad der genannten Unternehmen in den letzten fünf Jahren?**SPNV:**

Der Kostendeckungsgrad jedes Eisenbahnverkehrsunternehmens unterliegt dem Geschäfts- und Betriebsgeheimnis.

ÖSPV:

	BSAG	Bremerhaven
2018	69,1 %	76 %
2019	69,7 %	72 %
2020	68,3 %	54 %
2021	71,7 %	71 %
2022	69,1 %	52 %

Quelle Bremen: BSAG

Quelle Bremerhaven: Verkehrsgesellschaft Bremerhaven

Zu 4. Wie viele Personenkilometer fahren die genannten Unternehmen im Jahr im Land Bremen in den letzten fünf Jahren?**SPNV:**

Eine Aufschlüsselung der Daten für das Land Bremen liegt nicht vor.

ÖSPV:

	BSAG	Bremerhaven
2018	528.450	60.887
2019	530.365	60.354
2020	352.655	48.688
2021	349.590	45.182
2022	455.565	60.505

Quelle Bremen: BSAG

Quelle Bremerhaven: Verkehrsgesellschaft Bremerhaven

Zu 5. Welche Einnahmen hatten die Unternehmen pro Personenkilometer (wenn möglich bei der BSAG auch getrennt Straßenbahn/Bus in den letzten fünf Jahren)?

SPNV:

Diese Daten unterliegen dem Geschäfts- und Betriebsgeheimnis bzw. liegen nicht vor (siehe zuvor).

ÖSPV:

	BSAG	Bremerhaven
2018	0,21 €	0,21 €
2019	0,21 €	0,21 €
2020	0,24 €	0,20 €
2021	0,25 €	0,21 €
2022	0,19 €	0,14 €

Quelle Bremen: BSAG; Beförderungserträge ohne Mittel aus dem Rettungsschirm
Aufschlüsselung Bus/Bahn nicht möglich

Quelle Bremerhaven: Verkehrsgesellschaft Bremerhaven

Zu 6. Welchen Anteil aus den Einnahmen des Niedersachsentickets haben Unternehmen für Fahrten beziehungsweise Fahrtanteile, die in der Stadt Bremen oder Bremerhaven stattfinden jeweils in vergangenen fünf Jahren erhalten?

SPNV: Diese Daten unterliegen dem Geschäfts- und Betriebsgeheimnis bzw. liegen nicht vor (siehe zuvor).

ÖSPV:

Die BSAG hat aus den Einnahmen der NiedersachsenTickets folgende Anteile in den letzten fünf Jahren erhalten:

	BSAG	Bremerhaven
2018	749.725,08 €	k.A.
2019	828.027,01 €	74.809,35 €
2020	467.617,59 €	43.686,16 €
2021	402.805,74 €	37.366,92 €
2022	372.605,99 €	35.213,08 €

Quelle Bremen: BSAG

Quelle Bremerhaven: Verkehrsgesellschaft Bremerhaven

Zu 7. Welche Mittel erhielt das Land Bremen für welche ÖPNV-Zwecke von Bund oder von der EU in den letzten fünf Jahren (bitte aufschlüsseln nach Zuschuss-art/Förderprogramm und gegebenenfalls unter Nennung Zweckbindung)?“

	2018	2019	2020	2021	2022
Mittel gemäß § 5 RegG	48,6 Mio. €	50,5 Mio. €	53,3 Mio. €	56,2 Mio. €	67,4 Mio. €
9€-Ticket	-	-	-	-	33,8 Mio. €
Rettungsschirm	-	-	18,2 Mio. €	7,5 Mio. €	32,2 Mio. €
Landes-GVFG	11,1 Mio. €	11,1 Mio. €	-	-	-

Quelle: SKUMS

Zu 8. Wie haben sich die Fahrgastzahlen im ÖPNV im Vergleich zu vor der Corona-Krise in den vergangenen Jahren entwickelt?

	BSAG	Bremerhaven
2018	107,0 Mio.	13,7 Mio.
2019	105,2 Mio.	13,6 Mio.
2020	70,5 Mio.	11,0 Mio.
2021	69,9 Mio.	10,2 Mio.
2022	91,1 Mio.	13,6 Mio.

Quelle Bremen: BSAG

Quelle Bremerhaven: Verkehrsgesellschaft Bremerhaven

Zu 9. Welche Kostenausfälle konnten durch die verschiedenen ÖPNV-Rettungsschirme (nicht) gedeckt werden?

SPNV: Im SPNV Bereich sind die Einnahmeausfälle gedeckt.

ÖSPV:

- a) **BSAG:** Mehrkosten und Einnahmeausfälle sind – soweit berechnet – gedeckt worden.
- b) **Bremerhaven:** Mehrkosten und Einnahmeausfälle sind – soweit berechnet – gedeckt worden.

Zu 10. In welcher Höhe hat das Land Bremen während Coronakrise selbst den ÖPNV durch erhöhte Ausgaben gestützt.

BSAG und Bremerhaven: Es erfolgte keine finanzielle Unterstützung durch das Land Bremen (außer durch den ÖPNV-Rettungsschirm/Bremen-Fonds, siehe Frage 1).

Zu 11. Welche Daten gibt es zum Einfluss des 9€-Tickets auf die Fahrgastzahlen und die Finanzierung des ÖPNV für diesen Zeitraum im Land Bremen?

SPNV: Auf das Land Bremen heruntergebrochene Daten liegen für den SPNV nicht vor.

ÖSPV

a) BSAG:

Im Zeitraum der Gültigkeit des 9-Euro-Tickets lagen die Fahrgastzahlen leicht über dem Niveau von 2019 (3,5%). Im restlichen Jahr konnte das Vor-Pandemie-Niveau zu rund 81% erreicht werden.

Als finanzielle Auswirkungen des 9-Euro-Tickets wurde ein Wert von ca. 10,6 Mio. Euro für die BSAG ermittelt. Dieser wird entsprechend der Musterrichtlinie durch Bund und Land Bremen bzw. Land Niedersachsen zu gleichen Teilen erstattet.

b) Bremerhaven:

Als finanzielle Auswirkungen des 9-Euro-Tickets wurde in Bremerhaven ein Wert von ca. 1,7 Mio. Euro ermittelt. (Siehe auch Antwort zu Frage 1).

Zu 12. Gab es Linien auf denen die Fahrgastzahlen besonders gestiegen sind? Lässt sich sagen, welchen Einfluss die Baustelle am Brill auf die Fahrgastzahlen hatte?

BSAG:

Verglichen mit der Zeit vor der Corona-Pandemie ist die Nachfrage nur auf den Linien 63 und 63S heute insgesamt höher.

Ein Einfluss der Baumaßnahme Am Brill auf die Nachfrage lässt sich nicht feststellen, da Verkehrsführungen / Umleitungen währenddessen mehrfach geändert wurden sowie durch das 9-Euro-Ticket als auch die Sommerferien ein signifikant anderes Nutzungsverhalten im Vergleich zu den Monaten davor als auch danach vorlag.

Bremerhaven: Wir haben keine Erkenntnisse über Linien mit besonders gestiegenen Fahrgastzahlen.

Zu 13. Gibt es sonstige relevante Erkenntnisse aus der Zeit des 9€-Tickets?

BSAG:

Die Einfachheit des Tarifes und die einfache Zugänglichkeit des Tickets waren wesentliche Erfolgsfaktoren. Durch die Pandemie verlorene Fahrgäste konnten im Aktionszeitraum reaktiviert werden. Die Verstetigung der ÖPNV-Nutzung nach Ende des 9-Euro-Tickets fand teilweise statt. Ausschlaggebend für die Fortsetzung der Nutzung ist das vorhandene ÖPNV-Angebot, das individuell sehr unterschiedlichen Anforderungen erfüllen muss.

Bremerhaven: Wir haben in Bremerhaven keine gesicherten Erkenntnisse aus der Zeit des 9 Euro-Tickets.

Als touristische Destination schien lediglich die Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Havenwelten besonders an Wochenenden stärker als früher frequentiert zu sein.

Zu 14. Werden die Ausgleichszahlungen des Bundes für das 49€-Ticket ausreichend sein, um die Einnahmeausfälle zu decken? Wenn nein, in welchem Umfang werden das Land Bremen, die Kommunen Bremen und Bremerhaven sich daran beteiligen?

Die Ausgleichszahlungen erfolgen durch den Bund und die Länder je hälftig (jeweils 20,3 Mio. €), um die Einnahmeausfälle der Verkehrsunternehmen zu decken. Der Bund zahlt jährlich bis 2025 insgesamt 1,5 Milliarden €. Die gleiche Summe wird von den Ländern aufgebracht. Ob diese Summe reicht, kann aktuell noch nicht gesichert gesagt werden. Derzeit ist die Finanzierung einschließlich evtl. auftretender Mehraufwendungen nur für das Jahr 2023 gesichert. Für die Folgejahre ist die Finanzierung von ggf. auftretenden Mehraufwendungen noch nicht gesichert. Die Finanzierung erfolgt allein durch Bund und Länder. Eine Beteiligung durch die Kommunen ist bislang nicht vorgesehen.

Zu 15. Wird es Aufpreislösungen für das Monats-, Jahreskarten, das Stadtticket und das Semesterticket geben?

Für das Semesterticket gibt es bereits jetzt für Studierende die Möglichkeit, digital das Deutschlandticket als Upgrade zu buchen. Das Upgrade gilt für einen Kalendermonat und verlängert sich automatisch, wenn nicht bis zum 10. des laufenden Monats gekündigt wird. Es gelten alle Bedingungen des Deutschlandtickets. Weitere Sonderlösungen bedürfen eines Finanzierungsbeschlusses für das zusätzliche und allein durch Land bzw. Kommune zu tragenden Defizit. Aufgrund nicht verfügbarer Haushaltsmittel sind zurzeit keine weiteren Aufpreislösungen vorgesehen.

Zu 16. Wie viele Mitarbeitende gehen bei der BSAG und anderen im Lande Bremen tätigen Nahverkehrsunternehmen in den kommenden 10 Jahren voraussichtlich in den Ruhestand (aufgeschlüsselt nach Verkehrsunternehmen, wenn möglich)?

SPNV [RSBN]:

Für den SPNV werden die Fragen zum Personal am Beispiel des für Bremen bedeutenden Verkehrsvertrag „Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen“ (RSBN) beantwortet: Nach Angaben des leistenden Eisenbahnverkehrsunternehmens NordWestBahn (NWB) werden voraussichtlich 27 Mitarbeiter in den kommenden zehn Jahren voraussichtlich in den Ruhestand gehen.

BSAG:

In den kommenden 10 Jahren werden über 500 Mitarbeitende in den Ruhestand gehen. Dabei handelt es sich um eine prognostizierte Zahl aufgrund des voraussichtlichen Renteneintrittsdatums. Die tatsächliche Anzahl könnte daher höher/niedriger liegen.

Bremerhaven: Planmäßig gehen etwa 15 Beschäftigte pro Jahr in den Ruhestand.

Zu 17. Wie viel Personal muss die BSAG/ die anderen Verkehrsunternehmen im kommenden Jahrzehnt pro Jahr neu einstellen?

SPNV [RSBN]:

Die NWB geht von neun Nachbesetzungen pro Jahr aus.

BSAG:

Unter den aktuell geltenden Rahmenbedingungen und vor dem Hintergrund der geplanten mehrstufigen Angebotserweiterungen sowie einer prognostizierten Fluktuation in den kommenden Jahren müssen bis zum Jahr 2030 insgesamt etwa 1.500 neue Mitarbeitende eingestellt werden.

Bremerhaven: Wir erwarten etwa 20 Beschäftigte pro Jahr einstellen zu müssen.

Zu 18. Wie viel zusätzliches Personal muss rekrutiert werden, wenn die geplanten Netz- und Angebotserweiterungen umgesetzt werden? Wie viel davon ist jeweils Fahrpersonal?

BSAG:

Für die Umsetzung aller 11 Angebotsstufen müsste die BSAG aus heutiger Sicht rund 700 Mitarbeitende zusätzlich aufbauen, davon sind rund 80 % Fahrdienstmitarbeitende. Diese Zahlen sind grob prognostiziert und hängen dann von mehreren Faktoren – wie auch technischem Vorschritt ab.

Bremerhaven: Für Bremerhaven existieren noch keine konkreten Vorgaben. Rückgerechnet aus in Aussicht stehenden Finanzmitteln würde ca. 10 Fahrerinnen und Fahrer pro Jahr benötigt.

Zu 19. Welche Maßnahmen hat der Senat ergriffen oder plant der Senat, um die Verkehrsunternehmen bei der Rekrutierung zusätzlicher Mitarbeitenden zu unterstützen?

BSAG:

Über das ÖDLA-Vertragsmanagement werden die deutlich steigenden Kosten für das Recruiting von neuen Beschäftigten im Rahmen des Defizitausgleichs übernommen.

Maßnahmen BSAG:

- Professionalisierung und Ausbau des HR Managements u.a. Schaffung von neuen Recruiterstellen
- Nutzung digitaler Medien, wie z.B Instagram
- Bewerbung offener Stellen an eigenen Medien (Infotainment, Haltestellen, Fahrzeuginnen- und -außenwerbung)
- eigene Karriereseite auf der Homepage, Aushänge KundenCenter
- BSAG Radiospots
- Beteiligung an Karrieremessen
- Anzeigenschaltung (Weserreport, Fachzeitschriften, Bild)
- Zusammenarbeit mit Vermittlungsplattformen (z.B. HeyJobs, XING, LinkedIn etc.)
- Recruitingtage /Tag der offenen Tür
- Zusammenarbeit mit Personaldienstleistern
- Langfristige Kooperationen mit Verkehrsunternehmen

Zu 20. Welche Maßnahmen hat der Senat ergriffen oder plant der Senat, um die Ausbildung für Stadt- und Verkehrsplanung attraktiver zu machen?

Das AFZ bildet bereits in Kooperation mit dem ASV und der Hochschule in Buxtehude regelmäßig Bauingenieur*innen aus. Der Senat beabsichtigt, mit der zukünftigen Ausbildungsplanung die Ausbildung des Nachwuchspersonals zu intensivieren. Dazu ist geplant, eine Kooperation mit der Hochschule Bremen einzugehen, in deren Rahmen Nachwuchskräfte in einem neuen dualen Studiengang für Bauingenieur:innen ausgebildet werden.

Zu 21. Was tun Senat, BSAG und andere Verkehrsunternehmen, um Frauen und Diversität in Führungspositionen zu fördern?

SPNV [RSBN]:

In den vergangenen Jahren hat der Anteil der Frauen in Führungspositionen bei der NWB stetig zugenommen – beispielhaft seien hier die Leitung des Netzes und die Leitung der Personalabteilung genannt. Die NWB ermutigt Frauen sich stetig und kontinuierlich weiterzubilden. Die Vereinbarkeit von Familie und Beruf wird bei der Arbeitsplatz- und Arbeitszeitgestaltung mitberücksichtigt (mobiles Arbeiten).

BSAG:

Bei der BSAG besteht seit einigen Jahren ein Frauenförderplan, der zuletzt von 2017 bis 2022 lief. Derzeit werden neue Maßnahmen und Ziele für die kommenden Jahre erarbeitet, die Teil eines neuen Frauenförderplanes werden sollen. Aktuell beträgt die Frauenquote im Gesamtunternehmen rund 30 %. Um die Gleichstellung der Geschlechter bei der BSAG zu verbessern und mehr Frauen für eine Tätigkeit bei der BSAG, insbesondere auch für Führungspositionen, zu begeistern, wurden in den vergangenen Jahren die Karriereseite sowie die Stellenausschreibungen neugestaltet. Dabei wurde viel Wert auf eine geschlechterneutrale Sprache sowie eine möglichst divers gestaltete Auswahl an Fotos gelegt. Zudem werden

gemäß „Tarifvertrag Frauenförderung“ Bewerbungen von Frauen bei gleicher Qualifikation und Eignung bevorzugt berücksichtigt, sofern im Betriebsbereich noch kein ausgewogenes Verhältnis von männlichen und weiblichen Mitarbeitenden besteht.

Bremerhaven:

Durch das Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst besteht über das Drittelbeteiligungsgesetz für das Unternehmen die Verpflichtung, für die auf den der Geschäftsführung nachfolgenden zwei Führungsebenen die Verpflichtung festzulegen, welche Zielgrößen für den Frauenanteil vorgegeben werden und zu welchem Zeitpunkt diese zu erfüllen sind. Für die erste Führungsebene unter der Geschäftsführung, die Bereichsleiterenebene, besteht eine Zielgröße von 15%. Die Zielgröße wahrt den aktuellen Stand. Für die zweite Führungsebene unterhalb der Geschäftsführung, die Teamleiterenebene, besteht eine Zielgröße von 20 %. Die Zielgröße wahrt ebenfalls den aktuellen Stand.

Zu 22. Wie ist der Stand der Auslieferung der neuen Straßenbahnen (Nordlicht)?

Aktuell sind 66 neue Straßenbahnen in Betrieb, bis zum Jahresende werden voraussichtlich noch elf weitere angeliefert und in Betrieb genommen.

Zu 23. Wie bewährt es sich im Betrieb? Gibt es Probleme? Stimmt es, dass die Rampen (für den Rohlstuhlzugang) des öfteren defekt sind? Wenn ja, was wird getan, um diese Ausfälle zu minimieren? Lassen sich die Bremer Fahrzeuge ähnlich wie die in München ausgelieferten Fahrzeuge des gleichen Typs auch mit Akkus ausrüsten, um ggf. auf Abschnitten ohne Oberleitung fahren zu können?

Die Fahrzeuge laufen mit einer hohen Verfügbarkeit im Netz. Es gibt noch wenige Schwachstellen zu bearbeiten, u.a. ist die Räderlaufleistung (Verschleiß) noch zu erhöhen. Es gab Anwohnerbeschwerden zur Lautstärke der Fahrzeuge. Dies wurde durch Einsatz eines anderen Radprofils gelöst. Zu diesen Themen gibt es eine Arbeitsgruppe mit dem Hersteller Fa. Siemens, der BSAG und weiteren Experten. Für den Lift ist der Hersteller mit einer Rollkur (Nacharbeit aller Lifte) dran, die Probleme abzarbeiten, die Störungen sind mittlerweile deutlich gesunken. Ein Akku ist nicht nachrüstbar. Bei einem Akku ist auch immer das zusätzliche Gewicht vs. Stromverbrauch zu betrachten, denn der Akku ist immer mit zu transportieren.

Zu 24. Welche Rolle spielt die Digitalisierung des Netzes bei der BSAG, um das Netz verlässlicher zu machen und ggf. die Kapazitäten im Netz zu erhöhen? Gibt es da Pläne?

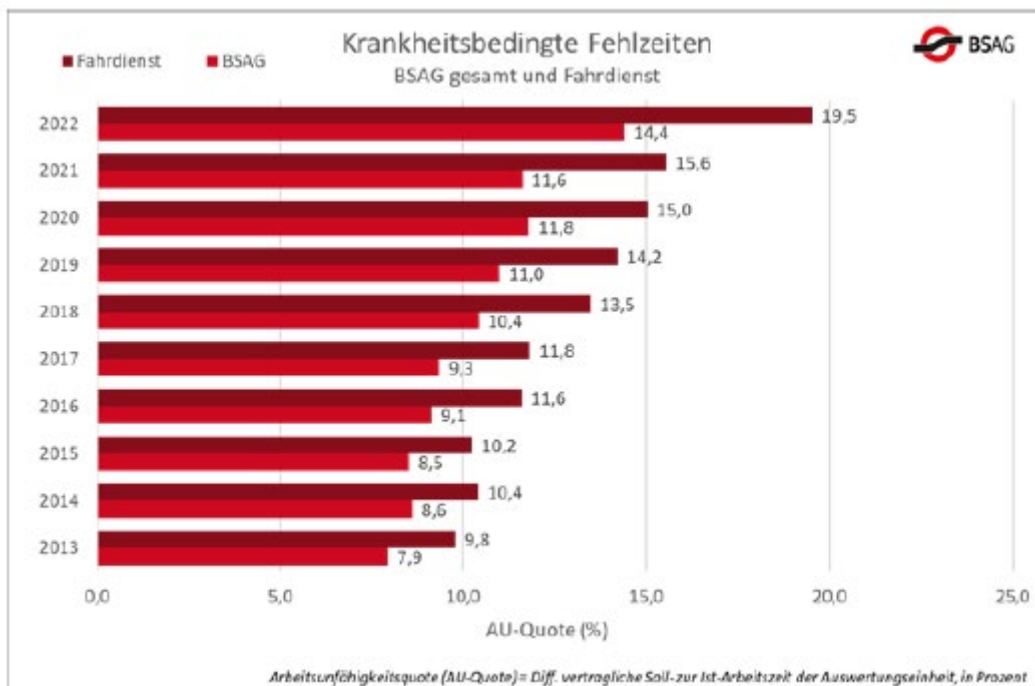
Die BSAG prüft fortlaufend Möglichkeiten zur Verbesserung des Verkehrsablaufs und der Bevorrechtigung. So wurde in den letzten Jahren das Protokoll der Meldungen unserer Fahrzeuge an Lichtsignalanlagen („Ampeln“) auf den neusten Standard gebracht. Im Rahmen der Angebotsoffensive ist die Einrichtung von Quartiers-Shuttle in Randlagen zur besseren Erschließung als auch kürzeren Wartezeit geplant (Stufe 5, siehe Teilfortschreibung Nahverkehrsplan). Hierbei bestellen die Fahrgäste ein Fahrzeug zu einer nah gelegenen virtuellen Haltestelle. Ein Algorithmus bündelt Kundenwünsche so, dass sich Fahrgäste einen Kleinbus auf Teilstrecken teilen („Mobility on Demand“).

Zu 25. Wie hat sich der Krankenstand bei der BSAG (ggf. auch anderen Nahverkehrsunternehmen im Land) im Vergleich zu vor der Pandemie in den vergangenen Jahren entwickelt (Bitte Fahrpersonal getrennt ausweisen)?

SPNV [RSBN]:

durchschnittliche Gesundheitsquote in %	2018–2019	2021–2022
Triebfahrzeugführer	92,4	92,5
Kundenbetreuer	88,0	91,7

BSAG:



Quelle: BSAG

Zu 26. Wie viele Überstunden hat das Fahrpersonal der BSAG (ggf. auch anderer Nahverkehrsunternehmen im Land) in den vergangenen Jahren (ab 2019) geleistet?

Überstunden gesamt:

	Überstunden gesamt
2019	44.758,40
2020	40.572,92
2021	39.101,66
2022	42.971,56

Zu 27. Gibt es genügend Planstellen und sind diese besetzt, um den Ausbau der Straßenbahn, wie im VEP vorgesehen ist, zügig voranzutreiben? Wenn nein, was wird getan, um diese schnell zu besetzen bzw. wie groß ist der zusätzliche Personalbedarf?

In der Sitzung des Senats vom 28.03.2023 ist in der Vorlage „Sicherstellung des Ausbaus des ÖPNV im Land Bremen und in der Stadtgemeinde Bremen“ die Personalsituation zum ÖPNV-Straßenbahnnetzausbau (Stadt) beschrieben. Hierüber ist vorgesehen, je eine weitere Stelle im Bereich ÖPNV-Straßenbahnnetzausbau bei SKUMS und im ASV zu schaffen.

Zu 28. Welche Hindernisse stehen einer zügigen Entscheidung um Bau / Linienführung der neuen Straßenbahn in der Überseestadt im Weg?

Die Machbarkeitsuntersuchung für eine Straßenbahnverlängerung in der Überseestadt ist abgeschlossen. Es liegen zwei technisch machbare Hauptvarianten vor. Das Haupt-Unterscheidungsmerkmal der beiden Varianten liegt im östlichen Anschluss an das Bestandsnetz: eine Variante führt über die Überseeinsel die andere Variante über die Konsul-Smidt-Straße. Das Gutachten weist aus, dass die Varianten bei Betrachtung von allen 28 untersuchten Querschnittsthemen gleichauf liegen.

Vor einer weiteren Bearbeitung ist die Frage der Vorhabenträgerschaft zu klären.

Zu 29. Wie ist der Planungsstand bezüglich der Verlängerung der Straßenbahn nach Osterholz?

Bearbeitung steht als VEP-Maßnahme E.4 in Kombination mit E.3 „Malerstraße“ grundsätzlich zeitlich als nächstes an.

Bestandteile der Bearbeitung zu Beginn sind eine frühe Beteiligung der Bürger:innen, die technische Machbarkeitsuntersuchung sowie die Prüfung auf Wirtschaftlichkeit und Förderfähigkeit. In einer breit aufgestellten Projektgruppe in der Federführung von SKUMS sollen mit den Ortsämtern Osterholz und Hemelingen, dem ASV, der Stadtplanung und der BSAG u.a. die Themen gemeinsam bearbeitet werden. SKUMS sortiert sich derzeit, um auch die Frage nach dem Maßnahmenbeginn abschließend und sicher beantworten zu können.

Beschlussempfehlung:

Die Bürgerschaft Landtag nimmt Kenntnis.