

**Mitteilung des Senats
an die Stadtbürgerschaft
vom 5. Juni 2018**

**"Ist die BSAG ein moderner und effizienter Dienstleister im ÖPNV?"
(Große Anfrage der Fraktion der FDP vom 15. Februar 2018)**

Die Fraktion der FDP hat folgende Große Anfrage an den Senat gerichtet:

„Und jährlich grüßt das Murmeltier. Die diesjährige Fahrpreiserhöhung des Stadttickets dürfte wieder viele Bremer verärgert haben. Ein normales Einzelticket ohne Vergünstigungen im Bremer Stadtgebiet kostet nunmehr 2,80 Euro. Der Ticketpreis stieg damit im Vergleich zum Vorjahr um fünf Cent. Auch andere Ticketarten wie Kurztickets und Monatsabos werden spürbar teurer. Insgesamt steigen die Preise um mehr als zwei Prozent im Vergleich zum Vorjahr. 2016 und 2017 wurden die Preise bereits um 1,8 bzw. 2,7 Prozent erhöht.

Wichtigster Anbieter des ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) im Bremer Stadtgebiet ist die Bremer Straßenbahn AG (BSAG). Diese benötigt von der Stadt jährlich einen zweistelligen Millionenzuschuss in Form eines Verlustausgleichs. Damit subventioniert schon jetzt jeder Bremer das Stadtticket durch seine Steuerzahlungen. Dieser Verlustausgleich dürfte in Zukunft deutlich höher ausfallen. Aufgrund verspäteter Investitionen mussten 67 neue Straßenbahnen beschafft werden. Durch die neuen Bahnen, die ab dem Busmenden Jahr eingesetzt werden, steigt der Mehraufwand für die BSAG deutlich. Schätzungen zufolge werden jährlich weitere 18 Mio. Euro für eine Dauer von 22,5 Jahren benötigt. Ein Drittel dieser zusätzlichen Belastung soll die BSAG aus eigenen Mitteln aufbringen. Die erforderlichen Mehreinnahmen dafür sollen durch eine Verbesserung der Effizienz und eine Erhöhung der Beförderungserträge erreicht werden (vgl. Drs. 19/333 S). Laut Aussagen der BSAG ist dieses nur über Preis- und Mengeneffekte zu erreichen. Es ist zu erwarten, dass die BSAG beziehungsweise der VBN weiter an der Preisspirale dreht.

Die Stadtgemeinde Bremen muss dem Anspruch der Bremer auf einen hochwertigen, preisgünstigen, verlässlichen und sicheren ÖPNV zu jeder Zeit gerecht werden. Ein qualitativ hochwertiges Nahverkehrsnetz zeichnet sich durch eine hohe Taktfrequenz, lange Betriebszeiten und kurze Fußwege zu den Haltestellen aus. Je mehr Abfahrten ein ÖPNV bietet, desto beliebter ist das Angebot und je stärker wird es nachgefragt. Qualitativ hochwertiger Nahverkehr muss die Bürger sicher an ihr Ziel bringen, sauber, komfortabel und pünktlich sein. Die Ticket-preise müssen für alle Bevölkerungsgruppen erschwinglich und mit der Autofahrt konkurrenzfähig bleiben. Gleichwohl darf der ÖPNV kein Millionengrab sein. Das gilt zukünftig umso mehr. Die BSAG sollte ein effizienter und moderner Dienstleister sein. Dazu tragen schlanke Hierarchien, eine straffe Material- und Infrastrukturplanung und Prozessoptimierung, ebenso wie eine Erhöhung des Fahrgastaufkommens bei.

Zur Förderung des ÖPNV stellt die Bundesregierung mehrere Milliarden Euro zur Verfügung. Zusätzlich werden weitere Mittel für die digitale Vernetzung im ÖPNV bereitgestellt. Das BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) fördert derzeit die Freie und Hansestadt Hamburg bei ihren Bemühungen den ÖPNV auf emissionsfreie Antriebe umzustellen.

Zu klären ist, welche Mittel Bremen zur Förderung des ÖPNV vom BMVI erhält und welche Projekte sich noch in Planung zur Verbesserung des ÖPNV befinden.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

1. Wer trifft wann die Entscheidung über eine Erhöhung der Ticketpreise im Bremer Stadtgebiet und wie hoch war der Fahrpreis für ein einfaches Einzelticket im Bremer Stadtgebiet in den Jahren 2010-2017 jeweils? Bitte die jeweilige Steigerung in Prozent angeben.
2. Wie werden sich nach Ansicht des Senats die Ticketpreise im Bremer Stadtgebiet mittel- bis langfristig entwickeln?
3. Wie hoch war der Fahrpreis für ein einfaches Einzelticket im Bremer Stadtgebiet in den Jahren 2010-2017 in vergleichbaren Deutschen Städten jeweils? (Vergleichbar bspw. hinsichtlich Größe und Fläche wie etwa Dresden, Leipzig und Hannover)
4. Wie hoch war die Kostendeckungsquote der BSAG in den Jahren 2010-2017 jeweils und welche Möglichkeiten sieht der Senat die Kostenstruktur der BSAG weiter zu verbessern?
5. Wie hoch war die Kostendeckungsquote in Verkehrsbetrieben in vergleichbaren Deutschen Städten in den Jahren 2010-2017 jeweils? (Vergleichbar bspw. hinsichtlich Größe und Fläche wie etwa Dresden, Leipzig und Hannover)
6. Wie viele Fahrgäste hat die BSAG in den Jahren 2010-2017 jeweils befördert? Bitte nach Bus und Straßenbahn getrennt angeben.
7. Gibt es Erhebungen über die Altersstruktur der Fahrgäste? Wenn ja, wie sieht diese aus und wie verteilen sich die in Nr. 6 genannten Beförderungszahlen auf die Jahrgänge? Wenn nein, warum nicht?
8. Wie viele Teilzeitbeschäftigte waren 2010-2017 für die BSAG tätig? Wie hat sich die Relation von Teilzeit zu Gesamtbeschäftigten 2010-2017 jeweils entwickelt?
9. Wie hoch war die Frauenquote zwischen 2010 und 2017 bei der BSAG insgesamt und wie hoch war die Frauenquote zwischen 2010 und 2017 bei der BSAG in Führungspositionen?
10. Wie viele Haltestellen im Bremer Stadtgebiet bedient die BSAG?
11. Wie viele Haltestellen je Quadratkilometer gab es im Bremer Stadtgebiet in den Jahren 2010-2017 durchschnittlich? Bitte nach Bus und Bahn unterscheiden.
12. An wie vielen Haltestellen steigen durchschnittlich täglich mehr als 100 Fahrgäste und an wie vielen Haltestellen steigen weniger als 100 Fahrgäste ein? Bitte für die Jahre 2010-2017 angeben.
13. Wie lang ist der durchschnittliche Fußweg zu den Haltestellen der BSAG?
14. Wie viele Abfahrten gibt es zu den Stoßzeiten (6-9 Uhr und 16-18 Uhr) werktags je Linie?
15. Welche Taktung wird bei Nacht und welche Taktung wird am Wochenende angestrebt und warum?
16. Über wie viele Bahnen und über wie viele Busse verfügte die BSAG in den Jahren 2010-2017 jeweils? Wie alt ist die Fahrzeugflotte der BSAG durchschnittlich mit Stichtag 31.12.2017? Bitte zwischen den unterschiedlichen Fahrzeugtypen differenziert angeben.
17. Wie alt sind die Fahrzeuge, die im Zuge der Neubeschaffung aussortiert werden sollen mit Stichtag 31.12.2017 jeweils?

18. Wie hat sich der Modernisierungsgrad des Sachanlagevermögens der BSAG 2010-2017 entwickelt?
19. Wie lang ist die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer der in Nr. 15 genannten Fahrzeuge?
20. Zu welchen Terminen werden die neuen Fahrzeuge zum Fuhrpark der BSAG jeweils hinzukommen?
21. Welche Kriterien werden bei der Neubeschaffung von Bussen und Bahnen der BSAG zu Grunde gelegt (Preis, Umweltverträglichkeit, Qualität)?
22. Welche Projekte wurden mit welchem Ziel in den Jahren 2010-2017 jeweils angestoßen, welche Projekte sind aktuell in Arbeit oder werden in naher Zukunft angestoßen?
23. Welchen Stellenwert hat autonomes Fahren im ÖPNV für den Senat und stellt autonomes Fahren zukünftig eine Option für Bremen dar? Welche Chancen und Risiken sieht der Senat dabei?
24. Wie bewertet der Senat die Erfahrungen, die mit den Elektrobussen in der Testphase gemacht wurden?
25. Welche Fördermittel vom BMVI erhielt die Stadt Bremen in den Jahren 2010-2017 zur Förderung des ÖPNV für welche Projekte und welche Förderungen erhält die Stadt Bremen 2018/2019 für welche Projekte?
26. Auf welche Antriebsarten (bspw. Elektro, Gas, Diesel) soll bei den Bussen der BSAG in Zukunft gesetzt werden?
27. Welchen Stellenwert hat die flächendeckende Ausstattung der BSAG Fahrzeuge mit kostenfreiem WLAN für die Fahrgäste zur Förderung der digitalen Infrastruktur im Bremer Stadtgebiet?
28. Wie hoch waren die Verlustausgleiche, die die BSAG in den Jahren 2010-2017 benötigte?
29. Mit Beginn des Kontraktes am 01.01.2019 (vgl. Drs. 19/333S) wird sich der Verlustaus-gleich aller Voraussicht nach um 18 Mio. EUR p.a. erhöhen, wie wird dem im aktuellen Haushalt Rechnung getragen?
30. Wie soll nach Ansicht des Senats eine Verbesserung der Effizienz der Leistungserbringung erreicht werden, wo stecken diese Potentiale, die in der Vergangenheit nicht ausgeschöpft wurden?
31. Wie soll die Optimierung des Angebotes und der Qualitätskriterien erreicht werden? Wo stecken diese Potentiale und wie sollen die Beförderungserträge gesteigert werden?
32. Woraus setzen sich die Erträge der BSAG zusammen und wie haben sie sich entwickelt? Wie hoch waren die Werbeeinnahmen der BSAG 2010-2017 jeweils?
33. Welche Potentiale und Risiken zur Erhöhung der Fahrgastzahlen sieht der Senat durch gezielte Marketingkampagnen?
34. Welche Potentiale und Risiken zur Erhöhung der Erträge sieht der Senat durch eine Ausweitung der Werbemaßnahmen
 - a. innerhalb der Bahnen und Busse der BSAG?
 - b. außerhalb der Bahnen und Busse der BSAG?
 - c. durch weitere Maßnahmen und welche Maßnahmen sind das jeweils?
 - d. mit welchen Mehreinnahmen wird dadurch jeweils gerechnet?
35. Welche Investitionen ins Sachanlagevermögen wurden in den Jahren 2007-2017 vor-genommen?
36. Welches Ergebnis hat die BSAG in den Jahren 2010-2017 aus Beteiligungen erzielt?
37. Wie hoch waren die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in den Jahren 2010-2017 jeweils, welcher Art sind sie, welche Laufzeit und Höhe haben sie und wie hoch sind die Zinsen jeweils?
38. Wie viele Züge/Busse waren 2010-2017 jeweils verspätet (1-10 Minuten; über 10 Minuten) und wie viele Züge sind 2010-2017 jeweils ausgefallen? Bitte nach Bus und Bahn unterscheiden.

39. Wie werden die Fahrgäste auf Verspätungen und Ausfällen hingewiesen (Durchsagen/Anzeigen), wie wird dabei auf Fahrgäste mit körperlicher Beeinträchtigung Rücksicht genommen?
40. Wie viele Unfälle passierten 2010-2017, an welchem Ort, welche Schäden (Material- oder Personenschäden) entstanden dabei aus welchem Grunde und welche Kosten entstanden dadurch bspw. für Reparaturen oder Entschädigungsleistungen? Bitte nach Bus und Bahn unterscheiden.
41. Welche Maßnahmen werden für die Fahrgäste in den Bahnen und Bussen der BSAG getroffen, nicht Opfer von Straftaten zu werden?
42. Gab es in den Jahren 2010-2017 Fälle bei denen Fahrgäste in den Bahnen und Bussen Opfer von Straftaten geworden sind? Wenn ja, welche waren das und wie häufig kamen diese vor?
43. Wie viele Beschwerden gab es in den Jahren 2010-2017 hinsichtlich der Verschmutzung in Bahnen und Bussen und an Haltestellen der BSAG jeweils? Bitte nach Art der Beschwerde unterscheiden.
44. Wie viele Jobtickets und MIA-Abos wurden in den Jahren 2010-2017 jeweils ausgegeben und wie viele der MIA-Ticket-Nutzer haben sich in den Jahren 2010-2017 jeweils für das MIA-Plus Ticket entschieden? Bitte jeweils für die Altersstufen 15-30 Jahre; 31-45 Jahre; 46-60 Jahre; 61-75 Jahre und >75 Jahre angeben.
45. Wie viele Bremer nutzten in den Jahren 2010-2017 jeweils das BOB-Ticket?
46. Wie viele Fahrgäste nutzen 2010-2017 welche ermäßigen Zeitkarten?
47. Wie viele Personen nutzten das P+R Angebot in den Jahren 2010-2017? Bitte nach P+R-Parkplätzen aufschlüsseln.
48. Wie hoch ist der prozentuale Anteil an ermäßigten Tickets an den verkauften Einzeltickets in den Jahren 2010-2017 jeweils gewesen?
49. Wie viele Personen wurden bei Ticketkontrollen in den Jahren 2010 bis 2017 jeweils ohne gültigen Fahrausweis angetroffen?
50. Wie viele Anzeigen wurden von der BSAG in den Jahren 2010 bis 2017 jeweils wegen der Erschleichung von Beförderungsleistungen (§ 265a Abs. 1 StGB) erstattet?
51. Welchen Betrag erhält die BSAG dafür, dass die Eintrittskarten zu Bundesligaheimspielen des SV Werder Bremen auch als Fahrausweise für den ÖPNV gelten, jährlich?
52. Von wie vielen Zuschauern wurde das Angebot zum Weserstadion mit Bussen und Bahnen der BSAG zu einem Bundesligaheimspiel des SV Werder Bremen in den Saisons seit der Saison 2010/2011 jeweils genutzt?
53. Wie viele Sonderbusse und -bahnen setzt die BSAG an Bundesligaspieldagen des SV Werder Bremen für die An- und Abfahrt der Zuschauer ein? Was kostet dies pro Bundesligaspiel?
54. Welche Schlüsse zieht der Senat aus dem von der Huchtinger Initiative vorgelegten Gutachten für die geplante Verlängerung der Linie 1?"

Der Senat beantwortet die Große Anfrage wie folgt:

Die nachfolgenden Übersichten enthalten vereinzelt die Werte bis einschließlich des Jahres 2016, da die Ergebnisse des Geschäftsjahres 2017 der BSAG noch nicht testiert vorliegen.

1. **Wer trifft wann die Entscheidung über eine Erhöhung der Ticketpreise im Bremer Stadtgebiet und wie hoch war der Fahrpreis für ein einfaches Einzelticket im Bremer Stadtgebiet in den Jahren 2010-2017 jeweils? Bitte die jeweilige Steigerung in Prozent angeben.**

Die Erhöhung der Ticketpreise wird in den Gremien des VBN und ZVBN vorbereitet. Dazu werden Vorschläge durch den VBN-Arbeitskreis Tarif erarbeitet und dem gemeinsamen VBN/ZVBN-Arbeitskreis Tarif und Abrechnung zur Beschlussempfehlung für die Verbundgremien vorgelegt. Dieser Vorschlag soll die Interessen aller Verkehrsunternehmen, der Aufgabenträger und der Gebietskörperschaften abdecken. Der Beschluss erfolgt durch die Gesellschafterversammlung des VBN und durch die Verbandsversammlung des ZVBN. Die Beratungen beginnen im April, die Beschlussfassung erfolgt i.d.R. im September eines Jahres.

Entwicklung der Preise für EinzelTickets in den Preisstufen (PS) I und II absolut sowie in Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Jahr	EinzelTicket Erwachsene Bremen			
	PS I €	PS II €	PS I in %	PS II in %
2010	2,25	2,85		
2011	2,30	2,90	2,22	1,75
2012	2,35	2,95	2,17	1,72
2013	2,40	3,00	2,13	1,69
2014	2,50	3,10	4,17	3,33
2015	2,60	2,60	4,00	-16,13
2016	2,70		3,85	
2017	2,75		1,85	
2018	2,80		1,81	

Die Preisstufe II galt in Bremen und Bremen-Nord (Tarifzonen 100 und 101) für die Zugdurchfahrt beider Zonen.

Die Preisstufe I galt entweder in Bremen Stadt (100) oder in Bremen-Nord (101) für die Zugfahrt. Die Tarifgrenze war Bremen-Oslebshausen.

Bei der BSAG galt die Preisstufe I schon immer für beide Tarifzonen zusammen, sofern keine niedersächsische Randzone befahren wurde.

Seit 1.1.2015 entfällt die Preisstufe II so dass nun auch für Zugfahrten durch beide Tarifzonen die Preisstufe I zur Anwendung kommt.

Dadurch erfolgte eine Preisreduzierung für Fahrten mit der Regio-S-Bahn.

2. **Wie werden sich nach Ansicht des Senats die Ticketpreise im Bremer Stadtgebiet mittel- bis langfristig entwickeln?**

Im Rahmen des zwischen BSAG, FHB und ZVBN geschlossenen ÖDLA sind Vereinbarungen über die Entwicklung der Erträge getroffen worden. Demnach sollen sich die Ticketpreise für das Stadtgebiet Bremen für die Jahre 2019 bis 2024 jährlich im Schnitt über alle Ticketarten um rd. 1,7 % erhöhen. Über diesen 5-Jahreszeitraum hinaus können keine seriösen Abschätzungen vorgenommen werden.

3. Wie hoch war der Fahrpreis für ein einfaches Einzelticket im Bremer Stadtgebiet in den Jahren 2010-2017 in vergleichbaren Deutschen Städten jeweils? (Vergleichbar bspw. hinsichtlich Größe und Fläche wie etwa Dresden, Leipzig und Hannover)

Hierzu werden Daten aus dem Verein für Zwischenbetrieblichen Vergleich (ZBV) zur Verfügung gestellt. Daten für 2017 liegen noch nicht vor.

ZBV-Sondervergleich Ertragsmanagement - Einzelfahrausweis

Stadt	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Bielefeld	2,10 €	2,10 €		2,30 €	2,30 €	2,40 €	2,50 €
Bremen	2,25 €	2,30 €	2,35 €	2,40 €	2,50 €	2,60 €	2,70 €
Chemnitz	1,70 €	1,80 €	1,90 €	1,90 €	2,00 €	2,00 €	2,20 €
Dresden	1,90 €	2,00 €	2,00 €	2,00 €	2,20 €	2,20 €	2,30 €
Essen	2,30 €	2,30 €	2,40 €	2,50 €	2,50 €	2,60 €	2,60 €
Freiburg	2,10 €	2,10 €	2,20 €	2,20 €	2,20 €	2,20 €	2,30 €
Halle			1,80 €		2,00 €	2,00 €	2,20 €
Jena	1,70 €	1,80 €	1,80 €	1,90 €	1,90 €	1,90 €	2,00 €
Karlsruhe (VBK)	2,10 €	2,20 €	2,20 €				
Kassel	3,20 €	3,20 €	3,30 €	2,70 €	2,80 €	2,90 €	2,90 €
Köln ¹⁾	2,40 €		2,60 €	2,70 €	2,80 €	2,80 €	2,80 €
Oberhausen	2,20 €	2,30 €	2,40 €	2,50 €	2,50 €	2,60 €	2,60 €
Paderborn	2,30 €	2,35 €	2,40 €	2,50 €	2,50 €	2,50 €	2,60 €
RNV						2,40 €	2,50 €
Rostock					1,90 €	2,00 €	2,00 €
Trier					2,70 €	2,80 €	
Hannover [Zone 1]	2,20 €	2,30 €	2,30 €	2,40 €	2,50 €	2,60 €	2,60 €
Nürnberg ²⁾	2,00 €	2,10 €	2,40 €	2,50 €	2,50 €	2,60 €	3,00 €
Frankfurt							
Augsburg ³⁾	2,40 €	2,40 €	2,40 €	2,50 €	2,60 €	2,60 €	2,70 €
Stuttgart [Zone 1]	2,00 €	2,00 €	2,10 €	2,20 €	2,20 €	2,30 €	2,40 €

1234

Die Vergleichbarkeit ist eingeschränkt aufgrund der verschiedenen Rahmenbedingungen durch unterschiedliche Verkehrsangebote, unterschiedliche Tarifsysteme durch Zonen, Ringen, Strecken und unterschiedliche Tarifinhalte bezüglich der zeitlichen Gültigkeit und unterschiedlicher Handhabung bzgl. Hin- und Rückfahrten.

4. Wie hoch war die Kostendeckungsquote der BSAG in den Jahren 2010-2017 jeweils und welche Möglichkeiten sieht der Senat die Kostenstruktur der BSAG weiter zu verbessern?

¹ Nur der klassische, vergleichbare Einzelfahrausweis

² Sie müssen bezüglich der Aufstellung wissen, dass es in der Regel alle Jahre eine Erhöhung um die 3 % (aus den sogenannten Atzelsberger Beschlüssen) gibt. In 2012 stand eine Tarifreform in unserem Verbund an. Hierbei wurden sogenannte Stadttarife eingeführt. Aus unserer damaligen Tarif- und Preisstufe 2 wurde die Stadt tarifzone A. Die Preisermittlung bezog sich nicht mehr nur auf die Streckenlänge, die der Fahrgäst zurücklegt, sondern es wurden weitere Aspekte, wie z.B. die Taktung, betrachtet. Dabei kam es in gewissen Städten, wie Nürnberg, zu einer überproportionalen Preisentwicklung, die sich in 2016 wiederholte.

³ Tarifwechsel unterjährig zum 01.07.2014

⁴ Die grün hinterlegten Daten stammen nicht aus dem Sondervergleich Ertragsmanagement (SVGL-EM) sondern sind direkt von den Unternehmen abgefordert worden.

Kostendeckungsgrad 2010 bis 2016:

2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
66,3%	68,1%	67,0%	69,4%	69,4%	69,8%	70,2%	68,3%

Kostendeckungsgrad 2019 bis 2026:

Businessplan inklusive UNOSE (Beschaffung neue Straßenbahnen)

2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
------	------	------	------	------	------	------	------

70,1%	70,7%	70,0%	69,6%	69,2%	69,7%	70,0%	70,0%
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Für den Zeitraum 2019 bis 2026, der den ersten Revisionszeitraum des neuen ÖDLA umfasst, wurden Verbesserungen der Kostenstrukturen der BSAG bereits vereinbart. Trotz der zusätzlichen Kostenbelastungen aus der Neubeschaffung von 77 Straßenbahnen kann der Kostendeckungsgrad deshalb im Planungszeitraum auf dem Niveau des Jahres 2016 gehalten werden.

5. Wie hoch war die Kostendeckungsquote in Verkehrsbetrieben in vergleichbaren Deutschen Städten in den Jahren 2010-2017 jeweils? (Vergleichbar bspw. hinsichtlich Größe und Fläche wie etwa Dresden, Leipzig und Hannover)

Die Vergleichbarkeit bzw. Aussagefähigkeit von Kostendeckungsgraden aus öffentlich zugänglichen Quellen wie den Geschäftsberichten kommunaler Verkehrunternehmen ist im Allgemeinen nicht gegeben. Daher können hierzu keine Angaben gemacht werden.

Die Problematik der Vergleichbarkeit ist vor allem darin begründet, dass die Unternehmen untereinander signifikante Unterschiede in ihrer Struktur und ihrer Finanzierung aufweisen. Wesentliche Unterschiede bestehen durch

- Neubau von Betriebsanlagen und Instandhaltung der Infrastruktur durch Kommune oder Verkehrsbetrieb oder Stadtwerkeholding,
- Konzernverbund mit Versorgungsunternehmen z. B. mit Erträgen aus Wertpapieren (z.B. bei Konzernen durch Energiesparte),
- Beteiligungsergebnisse bzw. Gewinnabführungsverträge durch Töchter bzw. Beteiligungen mit relevantem Ergebniseinfluss,
- Ausgleichszahlungen aus Verkehrsverträgen,
- Investitionszuschüsse z.B. auch bei Busbeschaffungen,
- Zuwendung für verbundbedingte Belastungen,
- Umfangreicher Gebäude-/Grundstücksbestand (z. B. Wohnraum, Seminarzentren) mit entsprechend hohen Mieteinnahmen.

Zudem reduzieren Einmaleffekte wie z.B. die Auflösung von Rückstellungen, von Cross-Border-Lease (in den Umsatzerlösen enthalten) oder periodenfremde Ergebnisse die Vergleichbarkeit.

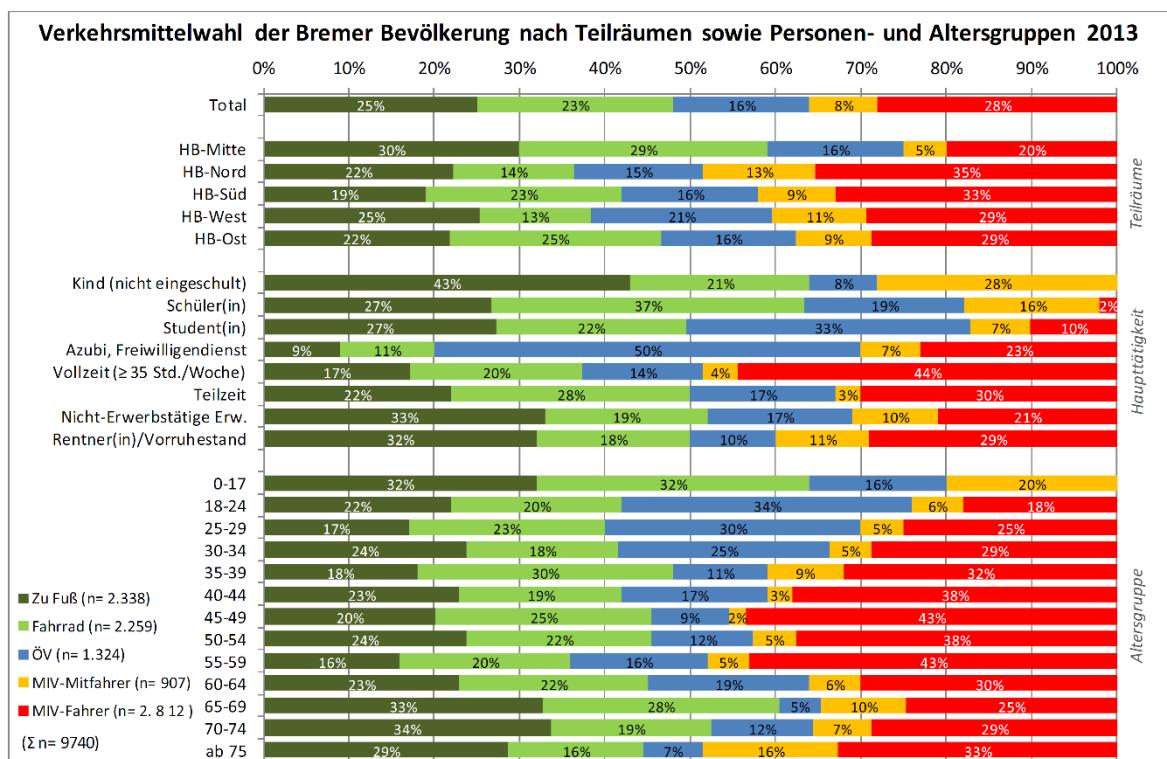
6. Wie viele Fahrgäste hat die BSAG in den Jahren 2010-2017 jeweils befördert? Bitte nach Bus und Straßenbahn getrennt angeben.

Eine Differenzierung der Entwicklung der Fahrgastzahlen nach Bus und Straßenbahn erfolgt nicht, da die Fahrgäste beide Verkehrsmittel nutzen können und dann eine Doppelzählung von Umsteigern erfolgen würde. Die Fahrgastzahlen beinhalten auch die niedersächsischen Linienabschnitte der BSAG.

Jahr	Fahrgäste in Tausend
2010	102.632
2011	102.662
2012	103.100
2013	105.139
2014	104.051
2015	103.359
2016	104.142
2017	105.609

7. Gibt es Erhebungen über die Altersstruktur der Fahrgäste? Wenn ja, wie sieht diese aus und wie verteilen sich die in Nr. 6 genannten Beförderungszahlen auf die Jahrgänge? Wenn nein, warum nicht?

Zur ÖPNV-Nutzung nach Altersgruppen liegen Ergebnisse aus dem Jahr 2013 vor. Dargestellt ist jeweils das Verkehrsmittel, mit dem der längste Weg zurückgelegt wurde.



Die Altersstruktur der Abo-Kunden mit JahresTicket und JobTicket und deren Entwicklung ist erfasst und wird nachfolgend dargestellt:

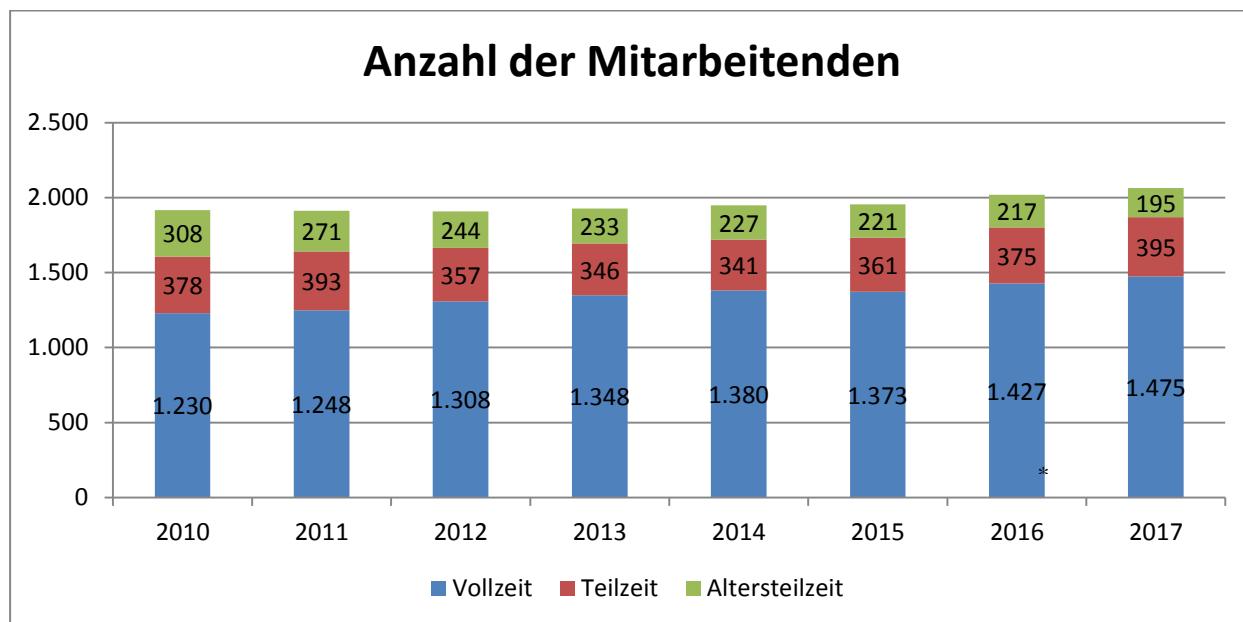
	bis 01.05.2013 JahresTicket -> MIA- Ticket															
	2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016		2017	
	MIA	MIAplus	MIA	MIAplus	MIA	MIAplus	MIA	MIAplus	MIA	MIAplus	MIA	MIAplus	MIA	MIAplus	MIA	MIAplus
Firmen	464	402	466	430	472	421	468	414	522	420	557	464	589	509	568	558
15-30 Jahre	2.388	5.701	2.152	5.188	2.078	5.111	2.106	5.069	2.262	5.231	2.363	5.098	2.404	4.935	2.351	4.832
31-45 Jahre	5.020	9.316	4.622	8.654	4.229	8.178	4.138	7.956	4.213	7.853	4.274	7.680	4.214	7.607	4.188	7.507
46-60 Jahre	6.371	10.631	6.034	10.557	5.713	10.336	5.702	10.159	5.837	10.292	5.907	10.085	5.864	9.875	5.826	9.730
61-75 Jahre	3.390	6.101	3.154	6.187	2.974	6.117	2.963	6.038	2.966	5.969	3.014	5.966	2.997	5.913	3.026	5.875
> 75 Jahre	2.836	2.444	2.727	2.610	2.604	2.785	2.525	2.941	2.532	3.199	2.586	3.401	2.598	3.580	2.592	3.745
Gesamt	20.469	34.595	19.155	33.626	18.070	32.948	17.902	32.577	18.332	32.964	18.701	32.694	18.666	32.419	18.551	32.247
Gesamt	55.064		52.781		51.018		50.479		51.296		51.395		51.085		50.798	

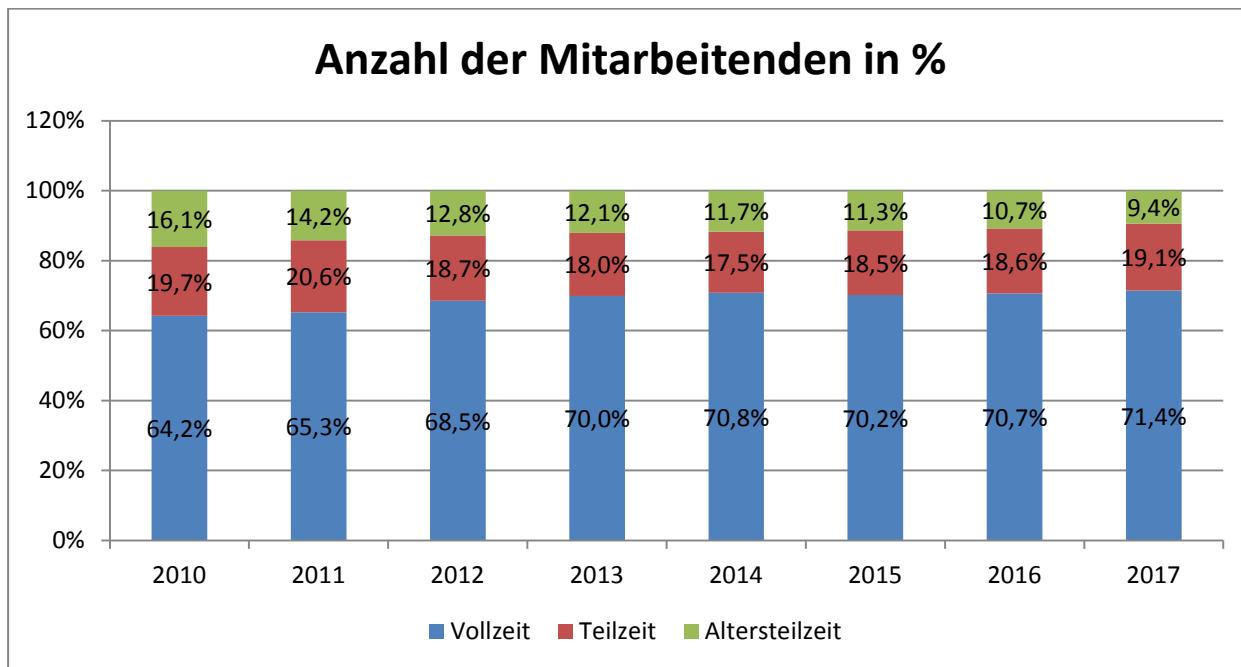
Hinweis: Gesamtanzahl aller bei der BSAG geführten Verträge (alle Preisstufen, Vertragskunden aus Bremen und Teilen des VBN-Gebietes)

	JobTicket															
	2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016		2017	
	Azubi	Erw.	Azubi	Erw.	Azubi	Erw.	Azubi	Erw.	Azubi	Erw.	Azubi	Erw.	Azubi	Erw.	Azubi	Erw.
Anzahl	1.066	13.495	1.258	14.500	1.443	15.689	1.460	16.344	1.507	16.296	1.463	16.184	1.498	16.238	1.422	16.328
Gesamt	14.561		15.758		17.132		17.804		17.803		17.647		17.736		17.750	

Hinweis: Gesamtzahl aller bei der BSAG geführten Verträge (alle Preisstufen, Vertragskunden aus Bremen und Teilen des VBN-Gebietes). Bei den JobTicket-Inhabern liegen i. d. R. keine Geburtsdaten vor.

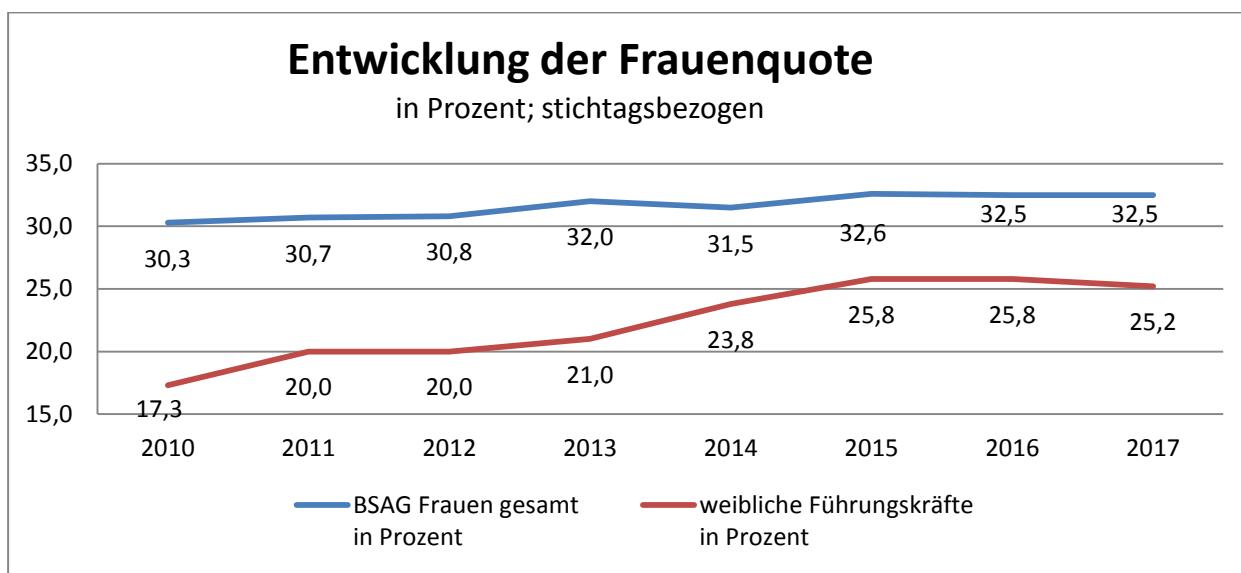
8. Wie viele Teilzeitbeschäftigte waren 2010-2017 für die BSAG tätig? Wie hat sich die Relation von Teilzeit zu Gesamtbeschäftigten 2010-2017 jeweils entwickelt?





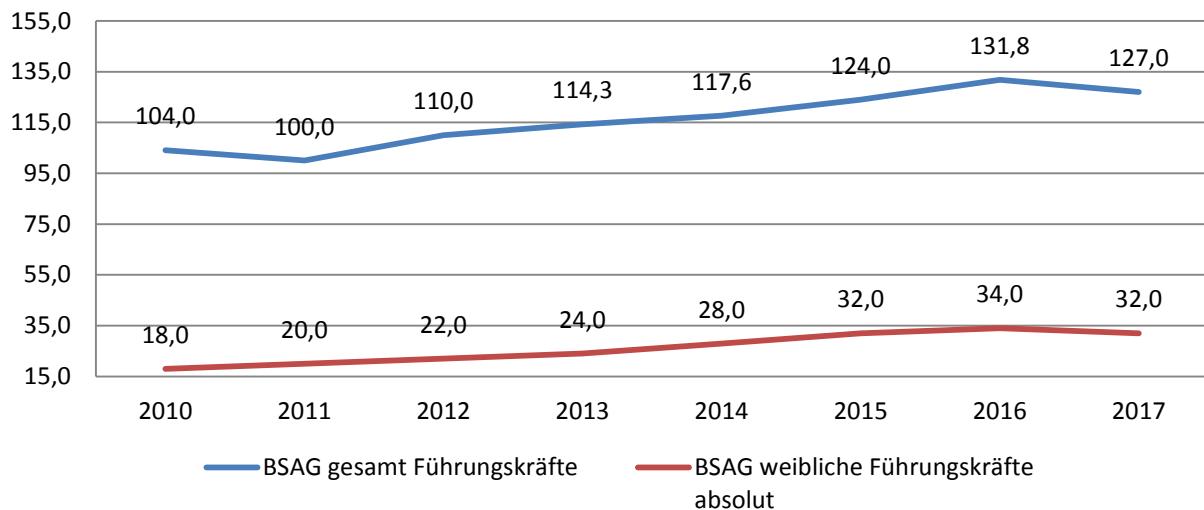
9. Wie hoch war die Frauenquote zwischen 2010 und 2017 bei der BSAG insgesamt und wie hoch war die Frauenquote zwischen 2010 und 2017 bei der BSAG in Führungspositionen?

Definition Führungskraft: Alle Mitarbeitende mit Personalverantwortung

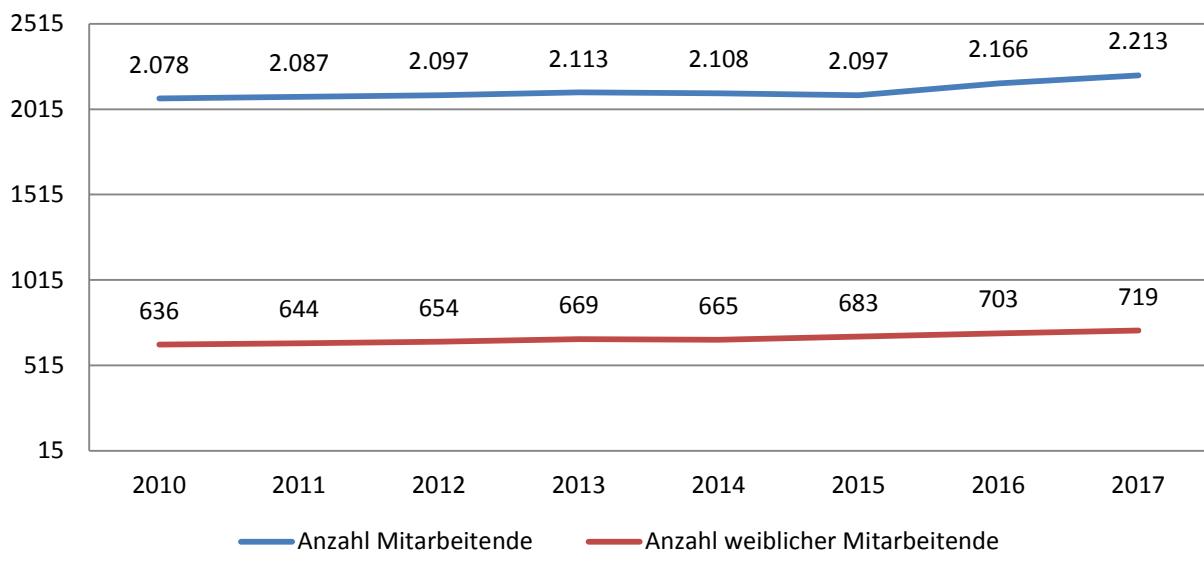


Entwicklung der Frauenquote

Anzahl; stichtagsbezogen



Anzahl der weiblichen Mitarbeitenden



10. Wie viele Haltestellen im Bremer Stadtgebiet bedient die BSAG?

Die BSAG bedient im Bremer Stadtgebiet aktuell 587 Haltestellen (80 Straßenbahnhaltestellen, 434 Bushaltestellen sowie 73 Kombi-Haltestellen, an denen sowohl Busse als auch Bahnen halten).

Daraus ergeben sich 153 Straßenbahnhaltestellen (80 reine Straßenbahnhaltestellen plus 73 Kombi-Haltestellen) sowie 507 Bushaltestellen (434 Bushaltestellen plus 73 Kombi-Haltestellen).

11. Wie viele Haltestellen je Quadratkilometer gab es im Bremer Stadtgebiet in den Jahren 2010-2017 durchschnittlich? Bitte nach Bus und Bahn unterscheiden.

	2013**	2014	2015	2016	2017
Straßenbahn-Haltestellen.	153	153	153	153	153
Bus-Haltestellen.	508	513	508	509	507
Fläche Bremen qkm*	325,55	325,55	325,57	326,18	326,18
Straßenbahn-Haltestellen je qkm im Bremer Stadtgebiet	0,47	0,47	0,47	0,47	0,47
Bus-Haltestellen je qkm im Bremer Stadtgebiet	1,56	1,58	1,56	1,56	1,55
Siedlungs- u. Verkehrsfläche qkm*	191,55	191,70	191,71	191,89	-
Straßenbahn-Haltestellen je qkm Siedlungs- u. Verkehrsfläche	0,80	0,80	0,80	0,80	-
Bus-Haltestellen je qkm Siedlungs- u. Verkehrsfläche	2,65	2,68	2,65	2,65	-

Vor 2013 liegt seitens BSAG keine Statistik über die Anzahl der Haltestellen vor. Für das Jahr 2017 gibt es noch keine Daten vom Statistischen Landesamt.

12. An wie vielen Haltestellen steigen durchschnittlich täglich mehr als 100 Fahrgäste und an wie vielen Haltestellen steigen weniger als 100 Fahrgäste ein? Bitte für die Jahre 2010-2017 angeben.

Haltestelleneinsteiger	2014	2015	2016	2017
100+	392	398	403	397
0-99	242	231	226	233
Summe Haltestellen	634	629	629	630

Die Werte können von der veröffentlichten Statistik abweichen, da auch Betriebs- und Ersatzhaltestellen beinhaltet sein können. Haltestellen in Niedersachsen, die von der BSAG bedient werden, sind ebenfalls enthalten. Vor 2014 liegt seitens BSAG keine Statistik über die Anzahl der Einsteiger ja Haltestelle vor.

13. Wie lang ist der durchschnittliche Fußweg zu den Haltestellen der BSAG?

Der Nahverkehrsplan des ZVBN enthält einen Vorgabewert von maximal 600 m als maximale Entfernung von der Haustür zur nächsten Haltestelle Straßenbahn oder Bus. Der überwiegende Teil des bebauten Stadtgebiets ist im 300-m-Radius durch Haltestellen des ÖPNV erschlossen.

14. Wie viele Abfahrten gibt es zu den Stoßzeiten (6-9 Uhr und 16-18 Uhr) werktags je Linie?

Auf den Hauptlinien 1, 2, 3, 4, 6, 10, 24, 25, 26/27 erfolgt eine Abfahrt je Haltestelle alle 5 bis 10 Minuten. Auf anderen Linien alle 15 bis 30 Minuten. Ausnahmen: Die Linien 61, 62, 77/87 verkehren seltener, die Linien 65, 66, 80 und 96 nur außerhalb der Hauptverkehrszeiten. Weitere Angaben sind der beigefügten Tabelle (Anlage 1 zu Frage 14) zu entnehmen.

15. Welche Taktung wird bei Nacht und welche Taktung wird am Wochenende angestrebt und warum?

Die Hauptlinien verkehren samstags 9:30 bis 18:30 Uhr alle 10 Minuten, sonn- und feiertags 7:00 bis 10:00 Uhr alle 30 Minuten und sonst alle 20 Minuten. Die weiteren Linien fahren daran angepasst teilweise seltener oder nicht. In Bremen-Nord wird angepasst an die Regio-S-Bahn ein 7,5- bis 30-Minuten-Takt auf den Strecken angeboten.

Nachts werden in den Nächten auf Montag bis Freitag mit den Nachtlinien Fahrten um 0:00, 0:30 und 4:30 Uhr ab Hauptbahnhof angeboten, in den Nächten auf Samstag, Sonn- und Feiertage 0:00-1:30 Uhr halbstündlich, danach stündlich bis 4:30 Uhr (Samstag) bzw. 6:30 Uhr (Sonn- und Feiertag). Dieses Angebot entspricht dem Nahverkehrsplan und wurde vom Aufgabenträger in den Regelungen des Öffentlicher Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) vorgegeben.

16. Über wie viele Bahnen und über wie viele Busse verfügte die BSAG in den Jahren 2010-2017 jeweils? Wie alt ist die Fahrzeugflotte der BSAG durchschnittlich mit Stichtag 31.12.2017? Bitte zwischen den unterschiedlichen Fahrzeugtypen differenziert angeben.

jeweils zum 31.12. jeden Jahres									Durch-schnitts-alter
Straßenbahn	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017
GT4	5	3	2						17,94
GT8N	77	77	77	76	76	76	76	76	22,66
GT8N1	34	35	43	43	43	43	43	43	9,48
Busse	225	213	212	210	211	214	215	228	
Gelenkbus	175	163	162	161	162	165	165	178	6,29
Standard-Bus	50	50	50	49	49	49	50	50	8,75

17. Wie alt sind die Fahrzeuge, die im Zuge der Neubeschaffung aussortiert werden sollen mit Stichtag 31.12.2017 jeweils?

Fz. Typ		Indienststellung	31.12.2017	
GT8N	3008	02.02.1994	23,93	1.
GT8N	3073	07.01.1997	20,99	2.

1. ältestes Fahrzeug aus der Serie GT8N
2. jüngstes Fahrzeug aus der Serie GT8N

18. Wie hat sich der Modernisierungsgrad des Sachanlagevermögens der BSAG 2010-2017 entwickelt?

Der Modernisierungsgrad kommt üblicherweise im Zusammenhang mit der Bestimmung der Restnutzungsdauer bei modernisierten Gebäuden zur Anwendung. Er dient im Kern dazu, dass zur Ermittlung der Restnutzungsdauer neben dem Alter des Gebäudes auch der Grad der im Haus durchgeführten Modernisierungen einschließlich durchgreifender Instandsetzungen Berücksichtigung findet.

Aufgrund anderer Geschäftsgrundlage findet diese Kennzahl bei der BSAG keine Anwendung. In der nachstehende Tabelle ist daher die Entwicklung der Zugänge bezogen auf die historischen Anschaffungskosten des Sachanlagevermögens der BSAG von 2010 bis 2017 dargestellt:

Jahr	% Invest-Ges./AK*
2010	7,23
2011	4,46
2012	6,54
2013	6,18
2014	2,87
2015	2,49
2016	4,19
2017	13,30

*um Zuschüsse reduzierte historische Anschaffungskosten im Verhältnis zu den Zugängen incl. Umbuchungen aus Analgen im Bau (AIB)

19. Wie lang ist die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer der in Nr. 16 genannten Fahrzeuge?

Die technische (betriebsgewöhnliche) Nutzungsdauer bei Bussen entspricht im Wesentlichen der in der Anlagenbuchhaltung hinterlegten wirtschaftlichen Nutzungsdauer von 12 Jahren. Gleichwohl sind die Fahrzeuge auch über die technische Nutzungsdauer von 12 Jahren hinaus verkehrs- und betriebssicher einsetzbar; sie entsprechen lediglich nicht mehr den im öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) definierten Qualitätsanforderungen.

Bei den Straßenbahnen vom Typ GT8N (beschafft in den Jahren 1994 bis 1997) wird es entsprechend dem Beschaffungsplan der Ersatzfahrzeuge (GT8N2) zu technischen Nutzungsdauern von 24 bis 28 Jahren kommen. Für die sie ersetzen GT8N2 ist ab 2019 eine Nutzungsdauer von 28 Jahren vorgesehen. Für die seit 2006 im Einsatz befindlichen GT8N1 wird von der buchhalterisch

angesetzten Nutzungsdauer von 25 Jahren ausgegangen. Längere Nutzungsdauern sind technisch möglich.

20. Zu welchen Terminen werden die neuen Fahrzeuge zum Fuhrpark der BSAG jeweils hinzukommen?

BUS:

Geplant ist in dem jeweiligen Beschaffungsjahr die Busse zum Winterfahrplan in Dienst zu stellen, aktuell wird der nächste Zulauf in 2019 und 2020 sein.

Straßenbahn:

Der Zulauf der neuen 77 Straßenbahnen vom Typ GT8N-2 ist wie folgt geplant und mit dem Hersteller vereinbart: in den Jahren 2019 = 17 Straßenbahnen, 2020 = 25 Straßenbahnen, 2021 = 31 Straßenbahnen, 2022 = 4 Straßenbahnen

21. Welche Kriterien werden bei der Neubeschaffung von Bussen und Bahnen der BSAG zu Grunde gelegt (Preis, Umweltverträglichkeit, Qualität)?

Ziele und Anforderungen des Aufgabenträgers an die Qualität in der Leistungserbringung aber auch an die Fahrzeuge der BSAG sind und werden in den Vertragswerken, die den Dienstleistungsumfang der BSAG regeln, eingebettet.

Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit, die soziale Verpflichtung und Verantwortung für die Umwelt sind heute und auch weiterhin Basis der Dienstleistungserbringung und spiegeln sich so auch in den Verträgen mit dem Aufgabenträger wieder.

Neubeschaffung von Fahrzeugen:

Im Zusammenhang mit der Beschaffung von Fahrzeugen fließen neben dem Preis und den Lebenszykluskosten (LCC) weitere Kriterien in die Bewertung ein. Im Ergebnis erfolgt eine Vergabe auf das wirtschaftlichste Angebot, was dann u.a. auch technische Kriterien berücksichtigt. Sofern mess- und vergleichbar und damit bewertbar, werden auch Kriterien hinsichtlich Umweltverträglichkeit wie bspw. Energieverbräuche oder Emissionen berücksichtigt. So werden bei Busbeschaffungen Emissionen im Rahmen der Angebotsabgabe abgefordert, monetär bewertet und in die Gesamtbewertung des Angebotes mit aufgenommen. Hinsichtlich Qualität wird grundsätzlich der aktuelle Stand der Technik ausgeschrieben sowie Nachweise bzw. Zertifizierungen hinsichtlich des Qualitätsmanagementprozesses des Bieters eingeholt.

In der Regel werden folgende CSI⁵-Kriterien bei der Beschaffung bewertet:

- Energieverbrauch, Energieeffizienz, Einsatz erneuerbarer Energien
- Emissionen (z.B. CO₂, Stickoxide, Partikel)
- Ökologie in der Lieferkette
- Kundengewinnung, Kundenbindung und Kundeninformation
- Bewältigung des demografischen Wandels im Hinblick auf Veränderung der Kundenstruktur

22. Welche Projekte wurden mit welchem Ziel in den Jahren 2010-2017 jeweils angestoßen, welche Projekte sind aktuell in Arbeit oder werden in naher Zukunft angestoßen?

- Mobilitätsplattform „Fahrplaner“
- Stationsbezogenes CarSharing in Zusammenarbeit mit MoveAbout & Gewoba seit 2013
- Stationsbezogenes BikeSharing in Zusammenarbeit mit MoveAbout & Gewoba seit 2014
- E-Mobilität seit 2013 Konzepterstellung, seit 2015 Testphase
- Digital-Check für BSAG
- Einführung Digitales Funksystem
- Konzeptstudie Autonomes Fahren (BSAG/SUBV)
- Potenzialanalyse Bike- und Car-Sharing in Verbindung mit dem ÖPNV
- Europäisches Projekt „ELIPTIC“ (electrification of public transport in cities)
 - Erfahrungsaustausch mit 32 europäischen Städten
- Einführung der MIA-Karte in 2013 (Umstellung des Abos auf eine Chipkarte). Ziel: Einnahmesicherung, Kundengewinnung, Optimierung der Prozesse
- Ersatzbeschaffung Kontrollinfrastruktur und Vertriebssystem inkl. der Einführung eines Einstiegkontrollsystens und der Beschaffung von 23 Automaten (2016 – 2018). Ziel: Einnahmesicherung, Optimierung der Prozesse, Digitalisierung, Verbesserung der Servicequalität
- Internet Relaunch (2014). Ziel: Kundenorientierung, Barrierefreiheit, Verbesserung der Servicequalität
- Rückholung und Anpassung der Arbeitsabläufe der Fahrausweisprüfung bei der BSAG (2016). Ziel: Personalgewinnung, Fahrgastbegleitung, Mischarbeit, Qualität der Leistungen der BSAG sichern, Servicequalität und Kundendienst erhöhen.
- Tarifstrukturreform 2015 (u.a. Entfall der Preisstufe II in Bremen)
- Einführung FahrgastTV (ab 2019).
- Ersatzbeschaffung von 77 Straßenbahnen
- Instandhaltungs- und Werkstattkonzept mit dem Ziel der Optimierung der Prozesse und Strukturen in der Instandhaltung für Busse und Straßenbahnen.
- Infrastrukturprojekte im Zuge der Neubeschaffung von Fahrzeugen (Betriebsanlagen, Gebäude, Gleisanlagen z. B. in Gröpelingen)
- Netzausbau/Zielnetz/VEP u.a. Verlängerung Li. 1 und 4 sowie Linie 8
- Umlaufoptimierung und zentrale Disposition im Fahrdienst
- Zertifizierungen z.B. Audit Beruf und Familie, DIN 13816
- Präventionsprojekte u.a. mit der Berufsgenossenschaft VBG

⁵ Der **Kundenzufriedenheitsindex** bzw. **Customer-Satisfaction-Index** ist ein aufwändiges und aussagekräftiges Analyseinstrument zur Charakterisierung der Entwicklung der Kundenzufriedenheit. Zur Ermittlung des Kundenzufriedenheitsindex wird die Zufriedenheit der Kunden mit einzelnen Kriterien (als Differenz der Leistungsanforderungen und wahrgenommenen Leistung) sowie die Bedeutung dieser Zufriedenheitsbereiche erfragt. Als Zielvariable für die Gewichtung dient die Loyalität. Die so ermittelten Kerngrößen Ist-Zufriedenheit und Wichtigkeit fließen dann in die Berechnung des Kundenzufriedenheitsindex (CSI) ein.

- Integration von Langzeitarbeitslosen durch Projekte mit Job-Center (Bürgerarbeit, 50+ etc., in Planung: PASS)

23. Welchen Stellenwert hat autonomes Fahren im ÖPNV für den Senat und stellt autonomes Fahren zukünftig eine Option für Bremen dar? Welche Chancen und Risiken sieht der Senat dabei?

Ob und wann autonomes Fahren im ÖPNV sicher und zuverlässig eingesetzt werden kann, ist derzeit nicht absehbar. Für schwach besiedelte Gebiete und nachfrageschwache Zeiten bieten kleine, autonome Fahrzeuge die Möglichkeit, im Zusammenhang mit On-Demand-Angeboten den ÖPNV wirtschaftlicher, attraktiver oder erstmals überhaupt anzubieten. Es könnten somit Kunden gewonnen werden und der Aufwand parallel optimiert werden. Hingegen für Relationen mit hoher Nachfrage sind autonome Fahrzeuge bislang nicht als Alternative zu Straßenbahn und Bus erkennbar.

Durch den Senat wurde im Jahr 2016 eine Konzeptstudie⁶ zum Thema Autonomes Fahren und die daraus resultierenden möglichen Auswirkungen auf Stadtentwicklung und Verkehr erstellt. Aktuell wird im Masterplan Green City⁷ die Thematik des autonomen ÖPNV vertieft betrachtet.

Je nach Ausgestaltung des autonomen Fahrens im Individualverkehr und ÖPNV sind Chancen durch Angebotsoptimierungen und Angebotserweiterungen, gleichermaßen aber auch Risiken wie Fahrgastrückgang bei der BSAG durch mögliche Wechsel von ÖPNV-Kunden auf autonome und kollektiv nutzbare Angebote außerhalb des ÖPNV denkbar.

24. Wie bewertet der Senat die Erfahrungen, die mit den Elektrobussen in der Testphase gemacht wurden?

Die Elektrobusse, die bei der BSAG eingesetzt werden, stellen die ersten Serienprodukte dar, die noch nicht allen Anforderungen des ÖPNV genügen. Dennoch sind die bisherigen Erfahrungen weitgehend positiv, auch wenn noch keine langfristigen Erfahrungen gewonnen werden konnten. Die BSAG bereitet die sukzessive Umstellung der Busflotte auf E-Busse vor.

Auf Basis der bisherigen Erfahrungen in der Beschaffung, der Zulassung und im Testbetrieb ist die BSAG in der Lage, die Ladeinfrastruktur (Ladestationen und intelligente Software), Werkstätten und Mitarbeitende für den Einsatz der E-Busse vorzubereiten und durch gezielte Ausschreibung Serien-E-Busse für den Linieneinsatz zu beschaffen. Ein Beschaffungsszenario sieht vor, dass ab 2020 mit der Beschaffung weiterer E-Busse, sofern wirtschaftlich möglich, begonnen wird.

Über diese Erfahrung hinaus ist die BSAG in der Beschaffungsinitiative „E-Busse“ mit 28 weiteren Verkehrsunternehmen vertreten, um die Entwicklung und Einführung zu beschleunigen und die Wirtschaftlichkeit zu verbessern.

⁶ (https://www.bauumwelt.bremen.de/verkehr/verkehrskonzepte/autonomes_fahren-53910)

⁷ Im Zusammenhang mit dem Nationalen Forum Diesel hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ein Förderprogramm zur Erstellung von Masterplänen für NO2-Minderungsstrategien im Verkehrsbereich aufgelegt. Die Green-City Masterpläne dienen als Entscheidungsgrundlage für die Zuteilung von Fördermitteln an die betroffenen Kommunen aus dem zugesagten Programmen den Bundes über eine Milliarde Euro..

In diesem Zusammenhang hat die BSAG Förderanträge zur Unterstützung der Beschaffung der Elektrobusse und zur Förderung der Infrastruktur bei BMVI und BMU gestellt.

25. Welche Fördermittel vom BMVI erhielt die Stadt Bremen in den Jahren 2010-2017 zur Förderung des ÖPNV für welche Projekte und welche Förderungen erhält die Stadt Bremen 2018/2019 für welche Projekte?

Für die "Erprobung von zwei Gelenkbussen mit Diesel-Elektrischem Antrieb und Elektrospeicher (Mercedes-Benz) und Vergleich mit konventionell angetriebenen Bussen im Linieneinsatz" hat die BSAG im Förderzeitraum 01.04.2010 bis 30.09.2011 vom BMVBS (das spätere BMVI) 601.619,20 € Förderung erhalten. Ansonsten hat die BSAG in den angefragten Jahren und bisher keine Förderung vom BMVI erhalten.

Die Stadt Bremen hat im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms für schienengebundene ÖPNV-Großvorhaben folgende Beträge in den Jahren 2010-2017 erhalten. Die Darstellung der Jahre 2018-2019 entsprechen der Anmeldung der Stadt Bremen für das GVFG-Bundesprogramm.

Projekt	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Linie 4 von Bismarckstr. bis Borgfeld	1.900.000	0	0	0	0	0	0	0	530.000	0
Linie 1 nach Mahndorf	3.830.000	3.438.000	9.050.000	4.350.000	774.545	500.000	130.000	100.000	850.000	690.000
Linie 1 nach Mittelshuchting	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.570.000
Linie 8 nach Leeste	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.000.000
Querverbindung Ost	0	0	0	0	0	0	0	0	0	640.000
Gesamt	5.730.000	3.438.000	9.050.000	4.350.000	774.545	500.000	130.000	100.000	1.380.000	4.900.000

26. Auf welche Antriebsarten (bspw. Elektro, Gas, Diesel) soll bei den Bussen der BSAG in Zukunft gesetzt werden?

Die BSAG setzt künftig auf Elektroantrieb.

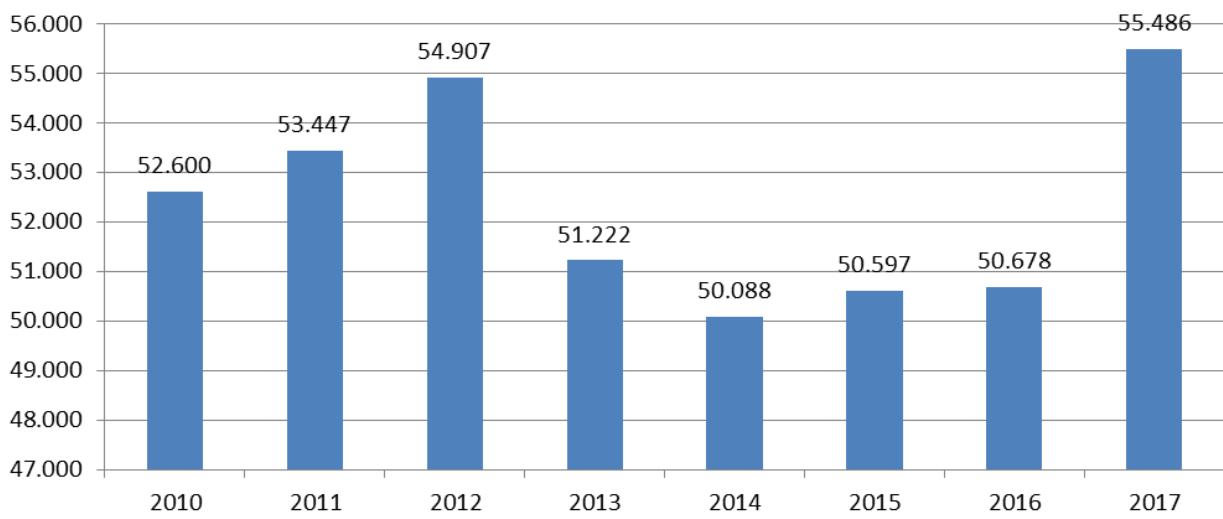
27. Welchen Stellenwert hat die flächendeckende Ausstattung der BSAG Fahrzeuge mit kostenfreiem WLAN für die Fahrgäste zur Förderung der digitalen Infrastruktur im Bremer Stadtgebiet?

Die BSAG hat bis heute 20 Busse und 10 Straßenbahnen mit kostenlosem WLAN ausgestattet. Obwohl die BSAG die Verfügbarkeit von Open-WLAN-Hotspots in der öffentlichen Infrastruktur für sehr sinnvoll und zeitgemäß hält, erfolgt vorerst kein weiterer Ausbau in den Fahrzeugen, da die Kosten dieser Maßnahme kurz- und langfristig weder durch Fahrgeldeinnahmen noch auf anderem Weg kompensiert werden können. Hier sind, neben den einmaligen Investitionen i. H. v. rd. 1 Mio. Euro, vor allem die laufenden Kosten des WLAN Betriebs aufzuführen, die jährlich zwischen 0,5 und 0,8 Mio. Euro für 230 Busse und 120 Straßenbahnen betragen würden.

28. Wie hoch waren die Verlustausgleiche, die die BSAG in den Jahren 2010-2017 benötigte?

Der Verlustausgleich für das Jahr 2017 beträgt 55,486 Mio. €.

Erträge aus Verlustübernahme in TEUR



- 29. Mit Beginn des Kontraktes am 01.01.2019 (vgl. Drs. 19/333S) wird sich der Verlustausgleich aller Voraussicht nach um 18 Mio. EUR p.a. erhöhen, wie wird dem im aktuellen Haushalt Rechnung getragen?**

Der Verlustausgleich der BSAG ab 1.1.2019 wird gemäß Senatsvorlage zur Direktvergabe des ÖDLA vom 3.4.2018 auf rd. 57,6 Mio. € veranschlagt. Gegenüber dem Vorjahr 2018 liegt der Wert somit nur um 1,5 Mio. € höher. Zutreffend ist, dass die Anschaffung von 77 neuen Straßenbahnen ursprünglich jahresdurchschnittlich über die Gesamtlaufzeit mit 18 Mio. € Mehrbelastung p.a. berechnet wurde. Diese Zahl wurde inzwischen aufgrund des tatsächlichen Ausschreibungsergebnisses auf rd. 15 Mio. € pro Jahr korrigiert (vgl. HAFA-Vorlage vom 20.12.2018).

Mit der BSAG wurde im Rahmen eines Kontraktes vereinbart, dass diese zusätzlichen Kosten in Höhe von einem Drittel, d.h. mit durchschnittlich 5 Mio. € p.a. von der BSAG selbst finanziert wird. Ein weiteres Drittel finanziert die FHB über Fördermittel. Lediglich ein Drittel wird über den Verlustausgleich von der Stadtgemeinde Bremen getragen (vgl. Zeile 4 der o.g. zitierten Tabelle). Die erforderlichen Mittel im Haushalt 2018/19 sind entsprechend eingeplant.

- 30. Wie soll nach Ansicht des Senats eine Verbesserung der Effizienz der Leistungserbringung erreicht werden, wo stecken diese Potentiale, die in der Vergangenheit nicht ausgeschöpft wurden?**

Im Kontrakt zwischen der FHB, der BSAG, dem Betriebsrat der BSAG und der Gewerkschaft ver.di vom 05.07.2016 wird unter Punkt 4 (Produktivität und Beschäftigungssicherung) die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit festgehalten.

In einem Marktvergleich mit anderen Kommunalen Verkehrsunternehmen wurde bei der BSAG ein Verbesserungspotenzial festgestellt, das zum Teil bereits gehoben wurde und zu weiteren Teilen im Rahmen des Eigenbeitrags für die

Fahrzeugbeschaffung ausgeschöpft werden soll. Dieser Teil wurde im Rahmen der Businessplanung des neuen ÖDLA gesondert berücksichtigt.

Die Festlegung, Initiierung und Verfolgung der einzelnen Maßnahmen erfolgt im Rahmen der vorzunehmenden Wirtschaftsplanungen und mit deren Genehmigung durch den Aufsichtsrat der BSAG. Darüber hinaus sind im neuen ÖDLA im Rahmen der Revisionszeitpunkte Marktvergleiche vorgesehen, um die Leistungsfähigkeit der BSAG auch für die Zukunft sicherzustellen.

31. Wie soll die Optimierung des Angebotes und der Qualitätskriterien erreicht werden? Wo stecken diese Potentiale und wie sollen die Beförderungserträge gesteigert werden?

Im Kontrakt zwischen der FHB, der BSAG, dem Betriebsrat der BSAG und der Gewerkschaft ver.di vom 05.07.2016 haben die Vertragspartner in den Punkten 5 und 6 die Grundlagen für die Entwicklung des Leistungsangebotes und der Tarifentwicklung beschrieben.

Dabei wurde vereinbart, dass „die BSAG ihre Dienstleistung für den ÖPNV in der Stadtgemeinde Bremen qualitativ und quantitativ hochwertig auf der Grundlage des im ÖDLA vereinbarten Fahrplanangebots inklusive der im ÖDLA vereinbarten Qualitätsstandards“ sicherstellt. Im Rahmen eines Qualitätsmanagements berichtet die BSAG über die Einhaltung der vereinbarten qualitativen und quantitativen Ziele. Der neue ÖDLA sieht zusätzlich Konsequenzen im Falle der Nichteinhaltung der vereinbarten Ziele vor.

In Ziffer 11 des Kontrakts wird zur Nachfrageentwicklung ausgeführt:

„Die BSAG verfolgt mit der Zuführung der neuen Fahrzeuge das Ziel, die Fahrgästezahlen bei Einhaltung der Qualitätskriterien zu steigern und somit einen wesentlichen Beitrag für umweltfreundliche Mobilität zu leisten. Den Kontraktepartnern ist bewusst, dass unter Beachtung der demografischen Entwicklung und den Entwicklungen auf dem Verkehrsmarkt zusätzlich verkehrspolitische Maßnahmen erforderlich sind, um bei der vereinbarten hohen Qualität eine weitere Steigerung der Fahrgästezahlen zu erreichen.“

Ein Rahmen für das quantitative und qualitative Leistungsangebot wurde im ÖDLA festgelegt. Die Optimierung des Angebots erfolgt unter Berücksichtigung des wirtschaftlichen Erfolgs (Einnahmen und Kosten) der Maßnahme. Sie kann eine Ausdehnung des Taktes, Änderung des Linienweges oder zeitweise, streckenweise oder vollständige Einstellung einer Linie umfassen. Erste Maßnahmen wurden umgesetzt. Weitere Maßnahmen werden derzeit erarbeitet.

32. Woraus setzen sich die Erträge der BSAG zusammen und wie haben sie sich entwickelt? Wie hoch waren die Werbeeinnahmen der BSAG 2010-2017 jeweils?

Ertragsposition in Mio. EUR *	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Erträge aus Personenbeförderung	83,8	87,3	92,1	96,8	100,4	104,6	107,2
Werbeerträge	1,6						
sonst. betriebsnahe Umsatzerlöse	2,4	2,1	1,7	1,5	1,6	2,0	2,4
Umsätze mit der FHB	17,3	11,1	10,1	4,4	4,7	2,1	3,0
Umsätze m. verbundenen u. beteiligten Unternehmen	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,6	0,3
Andere Umsatzerlöse	3,7	3,8	3,8	3,6	1,6	1,6	0,9
Erhöhung d. Bestandes unfert. Erzeugnisse/Leistungen	-0,4	0,7	0,3	-0,2	0,2	-0,1	-1,0
Andere aktivierte Eigenleistungen	1,2	1,1	1,0	1,1	1,3	1,3	1,6
sonst. betriebliche Erträge	3,9	3,4	5,2	4,5	5,0	5,6	3,6
Betriebliche Erträge	114,0	111,6	116,4	113,8	116,9	119,4	119,6
Finanzerträge	0,7	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,1
Gesamterträge BSAG	114,7	111,7	116,6	114,0	117,2	119,7	119,8

*) Zahlen gerundet

Die BSAG-Werbeerträge setzen sich vor allem durch die Vermarktung der Verkehrsmittelwerbung und von Plakatflächen zusammen.

Die höheren Umsätze mit der FHB in den Jahren 2011-2013 resultieren insbesondere aus dem Bau des Streckenabschnitts der Linie 1 nach Mahndorf und dessen Inbetriebnahme 2013.

33. Welche Potentiale und Risiken zur Erhöhung der Fahrgastzahlen sieht der Senat durch gezielte Marketingkampagnen?

Die Marketingmaßnahmen der BSAG zielen immer auf Kundengewinnung und Kundenbindung sowie generell auf die starke Nutzung des ÖPNV in Bremen (Potential). Im Vorfeld zu kalkulierende Risiken sind vor allem in Verbindung mit der Einführung weiterer rabattierter Ticketsortimente vorhanden, da dies zu Einnahmerückgängen führen kann (siehe Antwort auf Frage Nr. 34).

34. Welche Potentiale und Risiken zur Erhöhung der Erträge sieht der Senat durch eine Ausweitung der Werbemaßnahmen?

Die Ausweitung von Werbemaßnahmen wird nicht zu einer wahrnehmbaren Steigerung des Fahrgastvolumens und damit der Erlöse führen. Das Nahverkehrsangebot der BSAG ist in Bremen öffentlich sehr gut erkennbar. Die gezielte Ansprache potentieller Kunden erfolgt über periodische Einzelmaßnahmen (MIA-Abo, BOB, Job-Ticket, Jugend-Freizeit-Ticket, etc.), teilweise in Verbindung mit dem Verbund VBN. Allerdings kann die Wirksamkeit von Werbemaßnahmen bisher durch keine empirische Analyse exakt nachgewiesen werden. Die BSAG setzt werbliche Maßnahmen mit Augenmaß und sehr gezielt ein, um Aufwand und Nutzen in einer vertretbaren Relation zu halten.

a. innerhalb der Bahnen und Busse der BSAG?

Ein Potential besteht darin, durch Produktwerbung Gelegenheitskunden anzusprechen, um diese zu Stammkunden zu machen.

b. außerhalb der Bahnen und Busse der BSAG?

Potential besteht darin durch gezielte Maßnahmen Kunden zu gewinnen und zu binden.

c. durch weitere Maßnahmen und welche Maßnahmen sind das jeweils?

Siehe Antwort b.

d. mit welchen Mehreinnahmen wird dadurch jeweils gerechnet?

Kann derzeit nicht beantwortet werden.

35. Welche Investitionen ins Sachanlagevermögen wurden in den Jahren 2007-2017 vorgenommen?

Die Investitionen in das Sachanlagevermögen der BSAG beziehen sich zum überwiegenden Anteil auf Investitionen in die Infrastruktur und Fahrzeuge (Busse und Bahnen) der BSAG.

Bezeichnung	Anteil in %										
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Grundstücke, grundstücksgleiche Recht u.Bauten einschl. Bauten a.fr.Grundstücken	6,74%	1,13%	2,48%	0,16%	0,08%	3,00%	1,31%	5,61%	2,36%	0,06%	0,00%
Gleisanlagen, Streckenausrüstungen und Sicherungsanlagen	41,32%	6,83%	12,19%	29,30%	34,02%	18,63%	36,42%	63,16%	58,10%	53,83%	13,35%
Fahrzeuge für Personenverkehr	28,03%	88,74%	63,38%	49,18%	34,83%	113,38%	52,19%	7,66%	4,60%	6,63%	11,96%
Technische Anlagen und Maschinen	1,37%	4,44%	0,98%	2,45%	1,84%	2,70%	2,99%	4,17%	6,89%	2,49%	0,17%
Betriebs- und Geschäftsausstattung	7,69%	6,71%	4,67%	5,10%	11,77%	5,77%	7,11%	16,53%	38,63%	31,19%	4,68%
Geleiste Anzahlungen und Anlagen im Bau	14,85%	-7,85%	16,30%	13,81%	17,46%	-43,48%	-0,02%	2,87%	-10,58%	5,80%	69,84%
Summe Sachanlagen	100,00%										

Bezeichnung	Anteil in EUR										
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Grundstücke, grundstücksgleiche Recht u.Bauten einschl. Bauten a.fr.Grundstücken	687.078,62	437.411,14	644.499,73	40.554,31	13.468,64	707.786,90	305.153,65	639.293,51	236.875,27	10.654,53	291,12
Gleisanlagen, Streckenausrüstungen und Sicherungsanlagen	4.210.872,52	2.648.040,40	3.162.661,05	7.309.068,05	5.417.777,19	4.393.117,50	8.493.960,95	7.201.181,75	5.822.901,57	9.297.435,72	7.593.766,22
Fahrzeuge für Personenverkehr	2.857.074,32	34.412.540,11	16.447.447,90	12.270.534,80	5.545.290,24	26.732.572,87	12.172.451,24	873.791,25	460.856,91	1.144.877,14	6.802.462,30
Technische Anlagen und Maschinen	139.604,96	1.723.223,85	253.084,51	610.788,98	293.640,69	636.952,53	697.112,18	475.795,81	690.382,82	430.756,67	94.005,56
Betriebs- und Geschäftsausstattung	784.063,47	2.600.508,55	1.211.698,85	1.272.200,87	1.873.504,96	1.359.439,17	1.659.265,89	1.885.009,29	3.871.958,50	5.387.785,17	2.662.222,25
Geleiste Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.513.136,32	-3.042.049,12	4.231.597,12	3.446.579,45	2.779.496,98	-10.251.798,90	-4.966,87	326.272,70	-1.061.068,07	999.967,46	39.720.729,45
Summe Sachanlagen	10.191.830,21	38.779.674,93	25.950.989,16	24.949.726,46	15.923.178,70	23.578.070,07	23.322.977,04	11.401.344,31	10.021.907,00	17.271.476,69	56.873.476,90

36. Welches Ergebnis hat die BSAG in den Jahren 2010-2017 aus Beteiligungen erzielt?

Die Ergebnisse aller Beteiligungen der BSAG pro Geschäftsjahr dargestellt in der folgenden Tabelle.

Jahr	Ergebnis aller Beteiligungen in EUR
2010	268.557,08
2011	507.269,48
2012	-155.091,32
2013	43.191,07
2014	29.391,56
2015	48.690,75
2016	29.885,63
2017	87.688,41

37. Wie hoch waren die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in den Jahren 2010-2017 jeweils, welcher Art sind sie, welche Laufzeit und Höhe haben sie und wie hoch sind die Zinsen jeweils?

Bei den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten handelt es sich ausschließlich um Schuldscheindarlehen. Die entsprechenden Werte sind in folgender Tabelle zusammengefasst dargestellt:

Fristigkeit	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
bis 1 Jahr	28.270.173 €	16.451.982 €	16.981.999 €	16.462.367 €	15.044.727 €	14.485.789 €	14.599.481 €	22.652.736,74 €
1 bis 5 Jahre	50.678.000 €	45.223.000 €	48.498.000 €	53.393.666 €	54.094.000 €	50.033.000 €	47.491.000 €	59.035.380 €
mehr als 5 Jahre	42.503.000 €	33.261.000 €	40.119.000 €	37.037.667 €	28.547.000 €	28.173.000 €	30.980.000 €	64.700.620,00 €
Gesamtbetrag	121.451.173 €	94.935.982 €	105.598.999 €	106.893.700 €	97.685.727 €	92.691.789 €	93.070.481 €	146.388.736,74 €
Zinsen	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Darlehenszinsen	4.848.544,64 €	4.120.618,84 €	3.740.078,39 €	3.510.094,13 €	3.290.532,57 €	2.826.231,10 €	2.450.770,28 €	2.449.852,56 €
Avalprovision	454.393,98 €	394.242,38 €	383.196,36 €	392.707,72 €	406.754,81 €	422.371,39 €	402.101,05 €	602.717,29 €
Gesamt Zinsaufwand	5.302.938,62 €	4.514.861,22 €	4.123.274,75 €	3.902.801,85 €	3.697.287,38 €	3.248.602,49 €	2.852.871,33 €	3.052.569,85 €

38. Wie viele Züge/Busse waren 2010-2017 jeweils verspätet (1-10 Minuten; über 10 Minuten) und wie viele Züge sind 2010-2017 jeweils ausgefallen? Bitte nach Bus und Bahn unterscheiden.

Ein zentrales Qualitätsziel der BSAG ist die pünktliche Beförderung ihrer Fahrgäste. Die BSAG bietet ihre Dienstleistung im Oberflächenverkehr an. D.h., dass sie sich überwiegend den Straßenraum mit dem Individualverkehr teilt und entsprechende Verkehrslagen und Störungen im Netz zu Verzögerungen führen. Vor diesem Hintergrund ist eine minutengenaue Pünktlichkeit nicht immer sicherzustellen. Deshalb ist der Korridor von 1 Minute Verfrühung bis 3 Minuten Verspätung als pünktlich definiert. Mit dem Aufgabenträger ist eine Pünktlichkeitsgarantie vereinbart, die bei Verfrühungen und ab 15 Minuten Verspätungen greift. Sie ist im ÖDLA hinterlegt.

Verfrühungen	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Ø 2012-2017
Bus							
3-10 Minuten	4,1%	2,7%	1,7%	1,7%	1,2%	1,5%	2,2%
Straßenbahn							
3-10 Minuten	2,1%	1,3%	0,7%	0,8%	0,5%	0,6%	1,0%
Gesamt	3,3%	2,2%	1,3%	1,4%	0,9%	1,1%	1,7%

In der nachfolgenden Tabelle werden die prozentualen Verspätungen pro Haltestellenabfahrt für die Jahre 2012 bis 2017 dargestellt. Im Durchschnitt finden pro Jahr 38,7 Millionen Haltestellenabfahrten statt. Davon fahren entsprechend der definierten Qualität bis 3 Minuten Verspätung im Durchschnitt 86,55% der Busse und 87,94% der Straßenbahnen pünktlich ab. 12,56 % der Busse und 11,18% der Straßenbahnen haben eine Verspätung von 3 – 10 Minuten. Lediglich 0,89% der Busfahrten und 0,88% der Straßenbahnenfahrten sind mehr als 10 min verspätet.

Verspätungen ab 3 Minuten in Prozent	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Ø 2012-2017
Bus							
3-10 Minuten	11,03%	11,41%	12,98%	11,98%	13,42%	14,51%	12,56%
Mehr als 10 Minuten	0,69%	0,77%	0,72%	0,77%	0,96%	1,42%	0,89%
Straßenbahn							
3-10 Minuten	8,70%	11,27%	12,60%	11,64%	11,35%	11,51%	11,18%
Mehr als 10 Minuten	0,65%	0,82%	0,81%	1,04%	0,94%	0,99%	0,88%

39. Wie werden die Fahrgäste auf Verspätungen und Ausfällen hingewiesen (Durchsagen/Anzeigen), wie wird dabei auf Fahrgäste mit körperlicher Beeinträchtigung Rücksicht genommen?

Die Fahrgäste der BSAG erhalten auf verschiedenen Wegen Informationen zu Fahrtenausfällen, Störungen und Verspätungen. Über die Dynamische Fahrplanauskunft (DFI) an den Haltestellen, die Fahrplanauskunft via Handy oder Website gibt es Echtzeitinformationen, d.h. es werden Verspätungen und Fahrtausfälle angezeigt. Außerdem gibt es Hinweise auf Störungen bzw. Umleitungen.

Über den QR-Code in den Aushangfahrplänen an den Haltestellen können die Fahrgäste Informationen zu Störungen und Verspätungen direkt auf dem Smartphone abrufen.

Bei Störungen bzw. Umleitungen werden Durchsagen in alle Fahrzeuge gesprochen, Informationen, die auch alle blinden und sehbehinderten Fahrgäste direkt erreichen.

40. Wie viele Unfälle passierten 2010-2017, an welchem Ort, welche Schäden (Material- oder Personenschäden) entstanden dabei aus welchem Grunde und welche Kosten entstanden dadurch bspw. für Reparaturen oder Entschädigungsleistungen? Bitte nach Bus und Bahn unterscheiden.

Die Auswertungen der Unfälle und der Straftaten werden für die Jahre 2014 – 2017 vorgelegt. Daten aus den Jahren davor sind, auf Grund einer Umstellung des Vorgangsbearbeitungsprogrammes (von ISA Web auf Artus), nur bedingt verfügbar und nicht miteinander vergleichbar. Dies gilt sowohl für statistische Daten in Bezug auf Verkehrsunfälle als auch für die Daten der Strafanzeigen. Diese werden daher nicht ausgewertet.

Insgesamt gab es in den ausgewerteten Jahren 2014 bis 2017 978 Verkehrsunfälle mit der Beteiligung eines Linienbusses und 740 Unfälle mit der Beteiligung einer Straßenbahn (Anlagen Straßenbahnunfälle, Busunfälle).

Bei den Linienbusunfällen (siehe Anlage 1) wurden insgesamt 415 Personen verletzt, inkl. Businsassen.

Durch die Unfälle mit einer Straßenbahn (siehe Anlage 2) wurden 4 Personen getötet und insgesamt 344 Personen, wiederum inkl. Fahrzeuginsassen, verletzt.

Die Schadens- und Kostensummen sind der jeweiligen Aufstellung zu entnehmen.

Die Unfallkosten/ Schadenssummen wurden nur statistisch erhoben, d.h. es wurden die Schlüsselwerte des Gesamtverbands der Versicherer und der Bundesanstalt für Straßenwesen pro Unfall (je nach Unfallfolge) angesetzt. Über die wirklichen einzelnen Schadenssummen können nur die Schadensregulierer der BSAG bzw. der Versicherer Auskunft geben.

41. Welche Maßnahmen werden für die Fahrgäste in den Bahnen und Bussen der BSAG getroffen, nicht Opfer von Straftaten zu werden?

Die BSAG setzt auf personelle Präsenz in Dienstkleidung, präventive Maßnahmen und eine enge Kooperation mit der Polizei, um die Fahrgäste in den Straßenbahnen und Bussen vor möglichen Straftaten durch andere Fahrgäste zu schützen.

Das Fahrpersonal wird unterstützt durch die Präsenz der Ticketprüfenden und Fahrgastbegleitenden in den Fahrzeugen der BSAG. Diese Mitarbeitendengruppen erhalten intensive Qualifizierungen zu den Themen deeskalierendes Verhalten und Umgang mit speziellen Kundengruppen. Die Ticketprüfenden verfügen des Weiteren über die Qualifizierung nach §34a Bewachungsgewerbe GewO. Am Wochenende begleitet zudem auf ausgewählten Strecken ein privater Sicherheitsdienst die Nachtlinien der BSAG. Ergänzt wird die Präsenz um Durchsagen wie „Achten Sie auf Ihr Gepäck“, Plakate zur „Zivilcourage“, die Durchführung von präventiven Aktionen zum Thema Taschendiebstahl in Kooperation mit der Polizei und eine Begleitung durch die Nachwanderer in den Fahrzeugen der BSAG. Darüber hinaus sind die Fahrzeuge der BSAG mit Videokameras ausgestattet, die eher der Beweisführung dienen denn als Prävention geeignet sind.

Die BSAG als Mobilitätsdienstleister möchte die sichtbare Präsenz von BSAG-Mitarbeitenden an ausgewählten Haltestellenanlagen und Fahrzeugen erhöhen. Für das Projekt „Mobile Servicemitarbeitende“ wurde am 26.04.2018 ein Förderantrag beim Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen im Rahmen des Programms Perspektive Arbeit sauber Stadt (PASS) eingereicht. Der Antrag ist derzeit bei WAH in

Prüfung.

Es handelt sich um eine 100 %-Förderung der Grundlohnkosten ab dem 01.07.2018.

42. Gab es in den Jahren 2010-2017 Fälle bei denen Fahrgäste in den Bahnen und Bussen Opfer von Straftaten geworden sind? Wenn ja, welche waren das und wie häufig kamen diese vor?

In der nachfolgenden Tabelle sind sowohl die Daten ausgewählter Straftatbestände aufgeführt, die durch Fahrgäste begangen wurden, als auch die Daten der Taten, bei denen Fahrgäste Opfer einer Straftat wurden.

Der Straftatbestand des § 265a StGB (Erschleichen von Leistungen) durch Fahrgäste ist die am häufigsten vorkommende Straftat.

Anzumerken ist außerdem, dass bei der Auswertung der Daten nur Taten erfasst wurden, bei denen bei der Anzeigenerfassung der entsprechende Marker „ÖPNV“ gesetzt wurde, sowie die Analyse und Auswertung von Ereignissen, die durch die Datensicherung von Videoaufzeichnungen in Bussen und Bahnen resultierte. Die Vorfälle von § 265a StGB Erschleichen von Leistungen sind gesondert aufgeführt. Aufgrund der durch die BSAG erfassten Schwarzfahrerquote gab es im Bereich des Prüfpersonals Mehreinstellungen. Einhergehend mit der erhöhten Kontrolldichte ist auch der erwartete Anstieg bei den Fallzahlen in den Jahren

2016 und 2017 eingetreten. Der Anstieg bei den übrigen Straftaten lässt sich ebenfalls auf die erhöhte Präsenz des Prüfpersonals in den Fahrzeugen zurückführen. Das Kontrollpersonal ist wahrnehmbar und steht den Fahrgästen als Ansprechpartner zur Verfügung. Die farbige Hinterlegung des Jahres 2017 dient der Veranschaulichung der aktuellsten Daten.

Deliktsgruppen	2014	2015	2016	2017
§ 113 Widerstand gegen Vollstreckungsbeamte	4	0	3	3
§ 123 Hausfriedensbruch	8	7	-	5
§ 125 Landfriedensbruch	0	1	1	0
§ 130 Volksverhetzung	0	0	0	1
§ 142 Verkehrsunfallflucht	0	0	0	1
§ 145 Missbrauch von Notrufen und Beeintr.ff.	2	3	1	0
§ 147 Inverkehrbringen von Falschgeld	0	1	0	2
§ 164 Falsche Verdächtigung	0	1	0	0
§ 177 Sexueller Übergriff/ Vergewaltigung	0	0	1	8
§ 183 Exhibitionistische Handlungen	20	19	14	5
§ 183a Erregung öffentlichen Ärgernisses	2	1	1	12
§ 185 StGB Beleidigung	7	18	17	8
§ 186 Üble Nachrede	0	1	0	0
§ 212 Totschlag	0	0	1	2
§ 223 Körperverletzung	100	60	118	81
§ 224 Gef. Körperverletzung	0	35	29	26
§ 240 Nötigung- Freiheitsdelikte	1	3	4	1
§ 241 Bedrohung	4	4	7	15
§ 242 Einfacher Diebstahl	60	135	118	97
.....davon Taschendiebstahl	./.	./.	./.	64
§ 243 Bes.schw.Fall des Diebstahls	0	10	5	5
§ 244 WED/ Einbruch	9	3	12	7
§ 263 Betrug	2	3	3	0
§ 226 Schwere Körperverletzung	0	0	1	0
§ 246 Unterschlagung	12	13	9	5
§ 249 Raubdelikte	36	29	28	26
§ 250 Schwerer Raub	0	4	13	6
§ 251 Räub. Erpressung	0	4	2	5
§ 253 Erpressung	0	0	0	1
§ 267 Urkundenfälschung	0	1	3	0
§ 283 Nachstellung	0	0	0	3
§ 303 Sachbeschädigung	15	8	12	15
§ 304 Gemeinschädl. Sachbeschädigung	2	1	1	1
§ 306 ff Brandstiftung	0	0	1	0
§ 308 Herbeiführen einer Sprengstoffexplosion	1	0	0	0
Verstoß AufenthG	0	1	1	0
Verkehrsdelikte	-	20	20	27
Gef. Eingriff in den Schienenverkehr	0	0	1	4
Gef. Eingriff in den Straßenverkehr	0	0	1	2
Verstoß WaffG	0	1	0	1
Betäubungsmittelgesetz	2	2	6	2
Geldwäschegegesetz	0	0	0	1
Verstoß TierSchG	0	0	1	0
Nicht zugewiesene Deliktsgruppen	0	27	29	6
Aufklärung Sonderlage	5	0	1	7
Gesamtergebnis	292	416	465	455
§ 265a StGB Erschleichen von Leistungen	2.122	2.223	2.605	3531

- 43. Wie viele Beschwerden gab es in den Jahren 2010-2017 hinsichtlich der Verschmutzung in Bahnen und Bussen und an Haltestellen der BSAG jeweils? Bitte nach Art der Beschwerde unterscheiden.**

Beschwerden/Jahr	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fahrzeuge	18	36	51	57	77	68	68
Haltestellen/Stationen	11	26	21	11	14	34	28

Für das Jahr 2010 liegen bei der BSAG keine Daten mehr vor.

Die Anzahl der Beschwerden zwischen 29 (2011) und 102 (2016) entspricht einem durchschnittlichen Monatswert von 2,5, bis 8,5. Eine Zusammenfassung in Gruppen verschiedener Beschwerdearten erfolgt nicht; auf die Darstellung der einzelnen Beschwerden wird hier verzichtet.

- 44. Wie viele Jobtickets und MIA-Abos wurden in den Jahren 2010-2017 jeweils ausgegeben und wie viele der MIA-Ticket-Nutzer haben sich in den Jahren 2010-2017 jeweils für das MIA-Plus Ticket entschieden? Bitte jeweils für die Altersstufen 15-30 Jahre; 31-45 Jahre; 46-60 Jahre; 61-75 Jahre und >75 Jahre angeben.**

bis 01.05.2013 JahresTicket -> MIA- Ticket																
	2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016		2017	
	MIA	MI Aplus														
Firmen	464	402	466	430	472	421	468	414	522	420	557	464	589	509	568	558
15-30 Jahre	2.388	5.701	2.152	5.188	2.078	5.111	2.106	5.069	2.262	5.231	2.363	5.098	2.404	4.935	2.351	4.832
31-45 Jahre	5.020	9.316	4.622	8.654	4.229	8.178	4.138	7.956	4.213	7.853	4.274	7.680	4.214	7.607	4.188	7.507
46-60 Jahre	6.371	10.631	6.034	10.557	5.713	10.336	5.702	10.159	5.837	10.292	5.907	10.085	5.864	9.875	5.826	9.730
61-75 Jahre	3.390	6.101	3.154	6.187	2.974	6.117	2.963	6.038	2.966	5.969	3.014	5.966	2.997	5.913	3.026	5.875
> 75 Jahre	2.836	2.444	2.727	2.610	2.604	2.785	2.525	2.941	2.532	3.199	2.586	3.401	2.598	3.580	2.592	3.745
Gesamt	20.469	34.595	19.155	33.626	18.070	32.948	17.902	32.577	18.332	32.964	18.701	32.694	18.666	32.419	18.551	32.247
Gesamt	55.064		52.781		51.018		50.479		51.296		51.395		51.085		50.798	

Hinweis: Gesamtanzahl aller bei der BSAG geführten Verträge (alle Preisstufen, Vertragskunden aus Bremen und Teilen des VBN-Gebietes)

JobTicket																
	2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016		2017	
	Azubi	Erw.														
Anzahl	1.066	13.495	1.258	14.500	1.443	15.689	1.460	16.344	1.507	16.296	1.463	16.184	1.498	16.238	1.422	16.328
Gesamt	14.561		15.758		17.132		17.804		17.803		17.647		17.736		17.750	

Hinweis: Gesamtzahl aller bei der BSAG geführten Verträge (alle Preisstufen, Vertragskunden aus Bremen und Teilen des VBN-Gebietes). Bei den JobTicket-Inhabern liegen i. d. R. keine Geburtsdaten vor.

- 45. Wie viele Bremer nutzten in den Jahren 2010-2017 jeweils das BOB-Ticket? BSAG**

BOB-Ticket	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Karteninhaber (gesamt Kunden BSAG, auch Nutzer außerhalb)	55.760	63.375	71.041	77.097	81.363	78.479	86.671	94.186
Fahrten (Nutzer innerhalb Bremen)	4.453.127	4.224.476	4.269.299	3.624.361	4.528.275	3.896.401	4.110.548	4.280.984

Hinweis: Gesamtzahl aller bei der BSAG geführten Verträge (alle Preisstufen, Vertragskunden aus Bremen und Teilen des VBN-Gebietes). Bei Ausgabe neuer Karten erfolgte eine Bereinigung um Nichtnutzer.

46. Wie viele Fahrgäste nutzen 2010-2017 welche ermäßigten Zeitkarten?

Dargestellt werden Fahrten je Ticketart. Die Fahrten errechnen sich aus den vom VBN nach der Einnahmeaufteilung zugewiesenen Tickets multipliziert mit einer Fahrtenhäufigkeit je Ticket.

Ticketart	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
MIA	9.770.279	9.116.007	8.513.064	8.179.294	8.238.699	8.141.013	8.200.515	8.132.304
MIPlus	16.504.045	16.946.209	16.323.975	15.745.072	15.583.430	16.011.913	15.944.633	15.889.629
JobTicket Azubi Stufe 1	8.836	15.433	24.696	23.584	33.936	43.777	44.187	48.189
JobTicket Azubi Stufe 2	88.126	199.683	431.430	407.240	320.598	543.782	613.261	679.960
JobTicket Azubi Stufe 3	185.356	208.635	257.631	254.915	219.739	259.773	269.714	282.654
Job Ticket Erwachsene Stufe 1	153.744	296.090	389.229	420.087	390.912	507.653	572.608	543.865
Job Ticket Erwachsene Stufe 2	909.265	991.176	1.241.816	1.453.814	1.524.069	1.607.921	1.668.088	1.637.381
Job Ticket Erwachsene Stufe 3	4.051.540	4.083.705	4.155.433	4.271.043	4.318.494	4.258.602	4.154.836	4.236.790
Schüler-7-TageTicket	428.020	427.670	341.927	365.630	357.930	321.696	307.699	315.209
Schüler-MonatsTicket	7.546.739	6.970.305	6.862.270	6.184.424	6.153.622	6.437.166	6.571.621	6.174.572
SemesterTicket	9.539.960	10.180.149	9.976.854	10.892.042	10.609.169	10.724.978	9.842.836	11.052.304
StadtTicket Erwachsene	2.917.800	4.646.850	5.989.400	8.034.125	8.102.930	8.102.066	9.752.929	10.474.987
StadtTicket Kinder	980.040	1.788.960	2.597.760	3.399.760	3.303.950	3.197.684	3.503.269	3.546.916
Summe	53.083.750	55.870.872	57.105.485	59.631.030	59.157.478	60.158.024	61.446.196	63.014.760
ZeitTicket gesamt	63.921.762	66.594.198	67.232.170	69.367.019	68.325.352	69.294.794	70.571.497	72.072.992
Anteil ermäßigte ZeitTickets	83,04%	83,90%	84,94%	85,96%	86,58%	86,81%	87,07%	87,43%

47. Wie viele Personen nutzten das P+R Angebot in den Jahren 2010-2017? Bitte nach P+R-Parkplätzen aufschlüsseln.

Eine hohe Nachfrage besteht insbesondere am Bahnhof Bremen-Burg, am Sielhof, an der Norderländer Straße, am Rolandcenter, in Borgfeld und am Bahnhof Mahndorf, wobei an den genannten Bahnhöfen, die P+R-Kunden ganz überwiegend die Eisenbahn nutzen. Eine genaue kontinuierliche Zahlenreihung für die P+R-Plätze steht nicht zur Verfügung.

48. Wie hoch ist der prozentuale Anteil an ermäßigten Tickets an den verkauften Einzeltickets in den Jahren 2010-2017 jeweils gewesen?

Anteil ermäßigte Tickets für Einzelfahrten zum jeweiligen EinzelTicket des regulären Tarifs								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ewachsene								
EinzelTicket	3.622.642	3.574.817	3.667.328	3.799.246	3.931.209	3.811.182	3.763.702	3.766.986
4er-Ticket	5.375.551	4.834.503	5.121.814	4.986.978	4.304.395	4.643.872	4.550.436	4.509.372
Gesamt	8.998.193	8.409.320	8.789.142	8.786.224	8.235.604	8.455.054	8.314.138	8.276.358
%-Anteil	59,74	57,49	58,27	56,76	52,27	54,92	54,73	54,48
Kurzstrecke	1.144.594	989.090	982.586	959.093	859.515	831.083	837.805	841.139
4er-Kurzstrecke	1.388.010	1.213.965	1.212.337	1.158.093	1.076.304	1.011.439	992.930	995.231
Gesamt	2.532.604	2.203.055	2.194.923	2.117.186	1.935.819	1.842.522	1.830.735	1.836.370
%-Anteil	54,81	55,10	55,23	54,70	55,60	54,89	54,24	54,20
Kinder								
EinzelTicket	1.007.376	1.189.161	1.034.243	1.197.704	995.542	996.518	994.997	1.074.585
Schüler-10er	917.907	661.360	759.751	615.381	705.615	715.094	663.011	625.772
Gesamt	1.925.283	1.850.521	1.793.994	1.813.085	1.701.157	1.711.612	1.658.008	1.700.357
%-Anteil	47,68	35,74	42,35	33,94	41,48	41,78	39,99	36,80
Basis: Sämtliche Stückzahlen resultieren aus der Preisstufe I bzw. II für das Tarifgebiet 1 Bremen								

49. Wie viele Personen wurden bei Ticketkontrollen in den Jahren 2010 bis 2017 jeweils ohne gültigen Fahrausweis angetroffen?

Jahr	Anzahl
2010	43.828
2011	46.868
2012	45.763
2013	45.668
2014	39.726
2015	35.746
2016	41.219
2017	47.346

50. Wie viele Anzeigen wurden von der BSAG in den Jahren 2010 bis 2017 jeweils wegen der Erschleichung von Beförderungsleistungen (§ 265a Abs. 1 StGB) erstattet?

Jahr	Anzahl
2010	3.461
2011	3.883
2012	3.768
2013	3.155
2014	2.613
2015	2.761
2016	2.600
2017	3.475

51. Welchen Betrag erhält die BSAG dafür, dass die Eintrittskarten zu Bundesligaheimspielen des SV Werder Bremen auch als Fahrausweise für den ÖPNV gelten, jährlich?

Werder Bremen und der VBN haben ein KombiTicket für den gesamten Verbund abgeschlossen. Die BSAG erhält aus dem Ticketverkauf über den VBN einen Anteil Kombiticket erstattet. Im Höchstfall kann dieser Betrag pro Spieltag bei voller Stadionauslastung bei rd. 33.000 € liegen.

52. Von wie vielen Zuschauern wurde das Angebot zum Weserstadion mit Bussen und Bahnen der BSAG zu einem Bundesligaheimspiel des SV Werder Bremen in den Saisons seit der Saison 2010/2011 jeweils genutzt?

Hierüber liegen bei der BSAG keine Erkenntnisse vor.

53. Wie viele Sonderbusse und –bahnen setzt die BSAG an Bundesligaspieldagen des SV Werder Bremen für die An- und Abfahrt der Zuschauer ein? Was kostet dies pro Bundesligaspiel?

Für den Verstärkerverkehr setzt die BSAG grundsätzlich 22 Busse und 19 Straßenbahnen ein, wobei bei Spielen in der Woche nur teilweise (abhängig vom regulären Fahrplan – Unterscheidung wochentags und Wochenende, etc.) ein Hin- und Rückverkehr stattfindet.

Zusätzlich werden für den P+R Verkehr vom Hemelinger Hafen zum Weserstadion durchschnittlich 30 Busse von Fremdunternehmen angemietet.

- Verstärkerfahrten	rd. 12.500 €
- Abfertiger	rd. 4.200 € (Weserstadion und Hemelinger Hafen)
- Fremdleistung	rd. 10.000 € (P+R Hemelinger Hafen)
Gesamtkosten	rd. 26.700 €

54. Welche Schlüsse zieht der Senat aus dem von der Huchtinger Initiative vorgelegten Gutachten für die geplante Verlängerung der Linie 1?

Im Auftrag der Huchtinger-Initiative hat Prof. Dr. Jürgen Deiters, Osnabrück, Stand November 2017 eine Untersuchung mit dem Titel „Rechtfertigt der Nutzen die Kosten des Vorhabens? zur Standardisierten Bewertung der geplanten Verlängerung der Bremer Straßenbahlinie 1 in Huchting“ erstellt.

Diese Untersuchung wurde dem OVG Bremen im Rahmen des dort anhängigen Verfahrens seitens der verbliebenen Klägerin vorgelegt. Die Unterlage ist damit zum Gegenstand des laufenden Verfahrens geworden, insofern können hier keine Aussagen zur Sache getroffen werden.

In der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung heißt es:

Mit der „Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs“ verfolgt das Bundesministerium für Verkehr gemeinsam mit den Verkehrsministerien der Länder das Ziel, die Entscheidungsgrundlagen für den Einsatz öffentlicher Investitionsmittel nach dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsförderungsgesetz, GVFG) zu vereinheitlichen, um die Beurteilung von örtlich, technisch und verkehrlich unterschiedlichen Vorhaben nach gleichen Maßstäben zu ermöglichen.

Wichtige Voraussetzung für die Vergleichbarkeit der Ergebnisse von Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) ist die Anwendung eines einheitlichen Bewertungsverfahrens. Um diese Vergleichbarkeit zu erreichen, erfolgt eine weitgehende Standardisierung, die bereits bei der Ermittlung der Beurteilungsgrundlagen ansetzt.

Das Standardisierte Bewertungsverfahren ist gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetztes (GVFG) auf alle Vorhaben anzuwenden, deren Investitionen 25 Mio. € überschreiten.

Übersicht Fahrtenanzahlen pro Stunde und Richtung von 6 - 9 Uhr sowie 16 - 18 Uhr

Dargestellt ist die maximale Fahrtenanzahl pro Stunde und Richtung inkl. aller auf Teilabschnitten verkehrenden E-Wagen.

Zusammenstellung für Anfrage der FDP-Fraktion

E22 Degen, 08.03.2018

Linie	HVZ 1	HVZ 2	Hinweis
1	8	8	inkl. 2 E-Wagen Tenever-Zentrum - HBF in der HVZ 1
1S	3	kein Angebot	
2	6	6	
3	6	6	
4	8	8	
4S	4	4	
6	12	12	inkl. 2 E-Wagen Uni - Innenstadt (und zurück)
8	6	3	
10	9	6	inkl. 3 E-Wagen HBF - Gröpelingen in der HVZ 1
20	5	4	inkl. 3 E-Wagen HBF- Überseetor/Hafenkante/Hohweg in der HVZ 1
21	5	4	Inkl. E-Wagen Polizeipräsidium - Uni in der HVZ 1
22	5	4	Inkl. E-Wagen Habenhausen - Uni in der HVZ 1
24	10	8	inkl. 2 E-Wagen Stromer Straße - HBF in der HVZ 1
25	8	8	
26	4	4	
27	5	4	inkl. E-Wagen Pappelstraße - Habenhausen in der HVZ 1
28	3	3	
29	2	2	
31	2	2	
33	4	3	inkl. E-Wagen Horn - Oberneuland in HVZ 1
34	4	3	inkl. E-Wagen Oberneuland - Horn in HVZ 1
37	4	4	
38	2	2	
39	kein Angebot		
40	2	2	

41	4	2	inkl. 2 E-Wagen Mahndorf - Bf Sebaldsbrück in HVZ 1
41S	2	2	
42	2	2	
44	2	2	
51	5	4	inkl. E-Wagen Kattenturm - Huckelriede in HVZ 1
52	2	2	
53	4	4	
55	4	2	inkl. E-Wagen Tannenstraße - Roland-Center in HVZ 1
57	6	6	
58	6	6	
61	1	1	
62	2	1	HVZ 1: Zwei Fahrten als 24E.
63	4	4	
65	kein Angebot		
66	kein Angebot		
80	kein Angebot		
81	2	2	
82	2	2	
90	6	4	inkl. E-Wagen Heidstraße - Dobbheide sowie E-Wagen Bf Vegesack - Dobbheide in der HVZ 1
91	3	2	inkl. E-Wagen Heidstraße - Neuenkirchener Weg in der HVZ 1
92	2	2	
93	4	4	
94	4	7	inkl. 3 E-Wagen Bf Vegesack - Landrat-Berthold-Weg in HVZ 2
95	4	4	
96	kein Angebot		
98	4	4	

Statistik

Erstellt am: 26. April 2018, 10:34 Uhr

Zeitraum: Keine Einschränkung

Filterbedingung: (Beteiligter – Verkehrsbeteiligung ist einer aus "33 – Linienbusse" und Unfalldatum ist zwischen 01.01.2014 und 31.12.2017)

Gebiete: Keine Einschränkung

Gesamtanzahl Unfälle: 978

Gesamtkosten Unfälle: 13563 T€

Zusammenfassung**Unfälle**

	Summe	Kat.1	Kat.2	Kat.3	Kat.4	Kat.5	Kat.6
Anzahl Unfälle	978	0	35	274	11	657	1
Unfallkosten (T€)	13563	0	5429	4018	159	3943	14
Sachschaden (T€)	2269	0	75	613	107	1474	0
Getötete	0	0	0	0	0	0	0
Schwerverletzte	36	0	36	0	0	0	0
Leichtverletzte	379	0	18	361	0	0	0
Alkohol / and. ber. Mittel	9	0	1	6	1	0	1

Beteiligte

	Summe	Kat.1	Kat.2	Kat.3	Kat.4	Kat.5	Kat.6
Getötete	0	0	0	0	0	0	0
Schwerverletzte	22	0	22	0	0	0	0
Leichtverletzte	160	0	7	153	0	0	0
Unverletzte	1690	0	34	365	24	1265	2
Summe	1872	0	63	518	24	1265	2

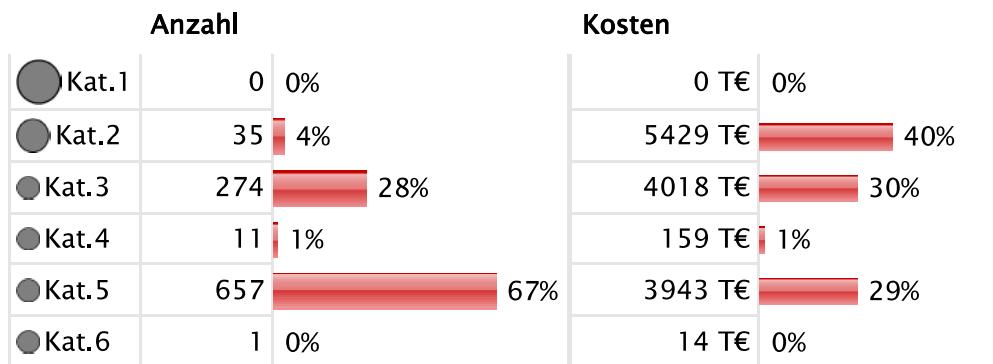
Verletzte Mitfahrer

	Summe	Kat.1	Kat.2	Kat.3	Kat.4	Kat.5	Kat.6
Getötete	0	0	0	0	0	0	0
Schwerverletzte	14	0	14	0	0	0	0
Leichtverletzte	219	0	11	208	0	0	0
Summe	233	0	25	208	0	0	0

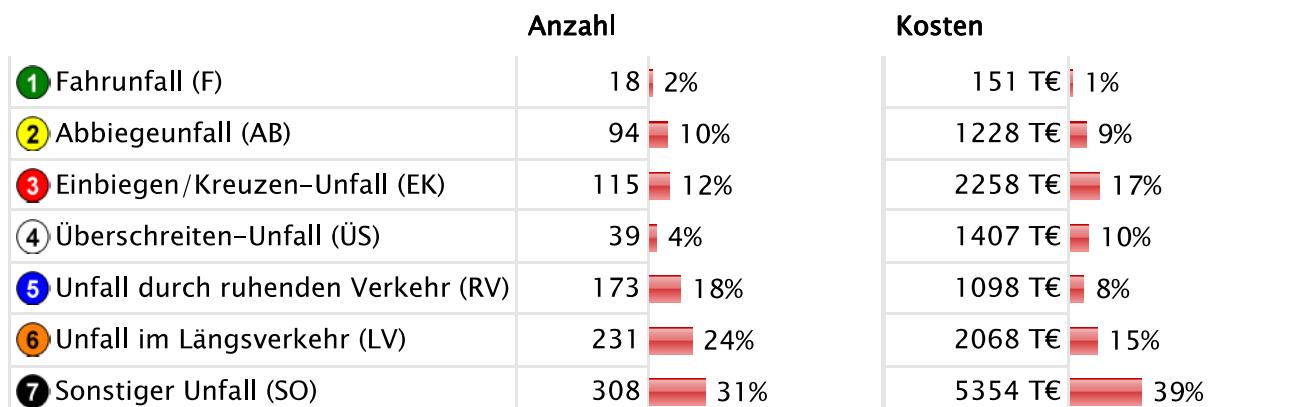
Legende

- Kat.1: Unfall mit Getöteten
- Kat.2: Unfall mit Schwerverletzten
- Kat.3: Unfall mit Leichtverletzten
- Kat.4: Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden (im engeren Sinn)
- Kat.5: Sonstiger Sachschadensunfall ohne Alkoholeinwirkung / and. ber. Mittel
- Kat.6: Sonstiger Sachschadensunfall unter Alkoholeinwirkung / and. ber. Mittel

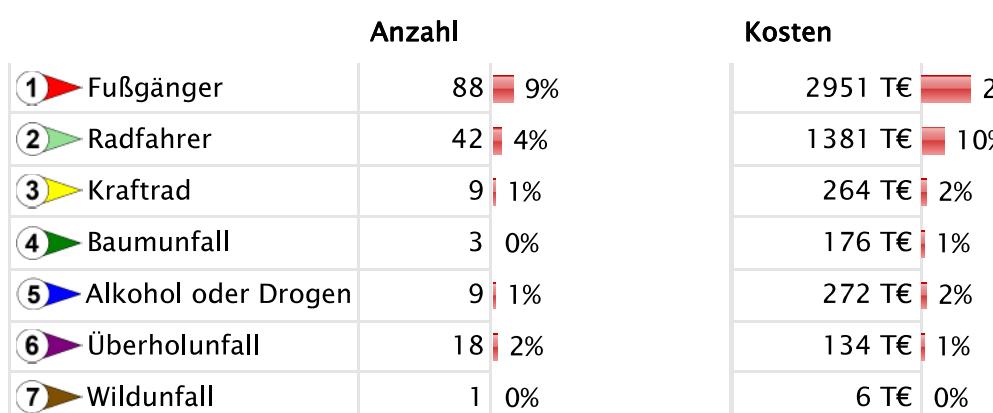
Unfallkategorie



Unfalltyp



Unfallfähnchen



Umweltfaktoren

	Anzahl	Kosten
 Nässe/Feuchtigkeit	213  22%	2693 T€  20%
 Glätte	28  3%	335 T€  2%
 Schlüpfrigkeit (Öl, Dung, Laub usw.)	10  1%	103 T€  1%
 Dunkelheit	213  22%	2586 T€  19%

Tageszeit

Anzahl			Kosten		
0:00	3	0%	18 T€	0%	
1:00	4	0%	33 T€	0%	
2:00	0	0%	0 T€	0%	
3:00	5	1%	39 T€	0%	
4:00	0	0%	0 T€	0%	
5:00	14	1%	119 T€	1%	
6:00	15	2%	99 T€	1%	
7:00	45	5%	365 T€	3%	
8:00	69	7%	843 T€	6%	
9:00	40	4%	510 T€	4%	
10:00	58	6%	620 T€	5%	
11:00	55	6%	792 T€	6%	
12:00	65	7%	1037 T€	8%	
13:00	84	9%	1170 T€	9%	
14:00	78	8%	1246 T€	9%	
15:00	96	10%	1458 T€	11%	
16:00	94	10%	2307 T€	17%	
17:00	81	8%	1026 T€	8%	
18:00	72	7%	870 T€	6%	
19:00	34	3%	448 T€	3%	
20:00	30	3%	275 T€	2%	
21:00	16	2%	131 T€	1%	
22:00	13	1%	91 T€	1%	
23:00	7	1%	68 T€	1%	

Wochentag

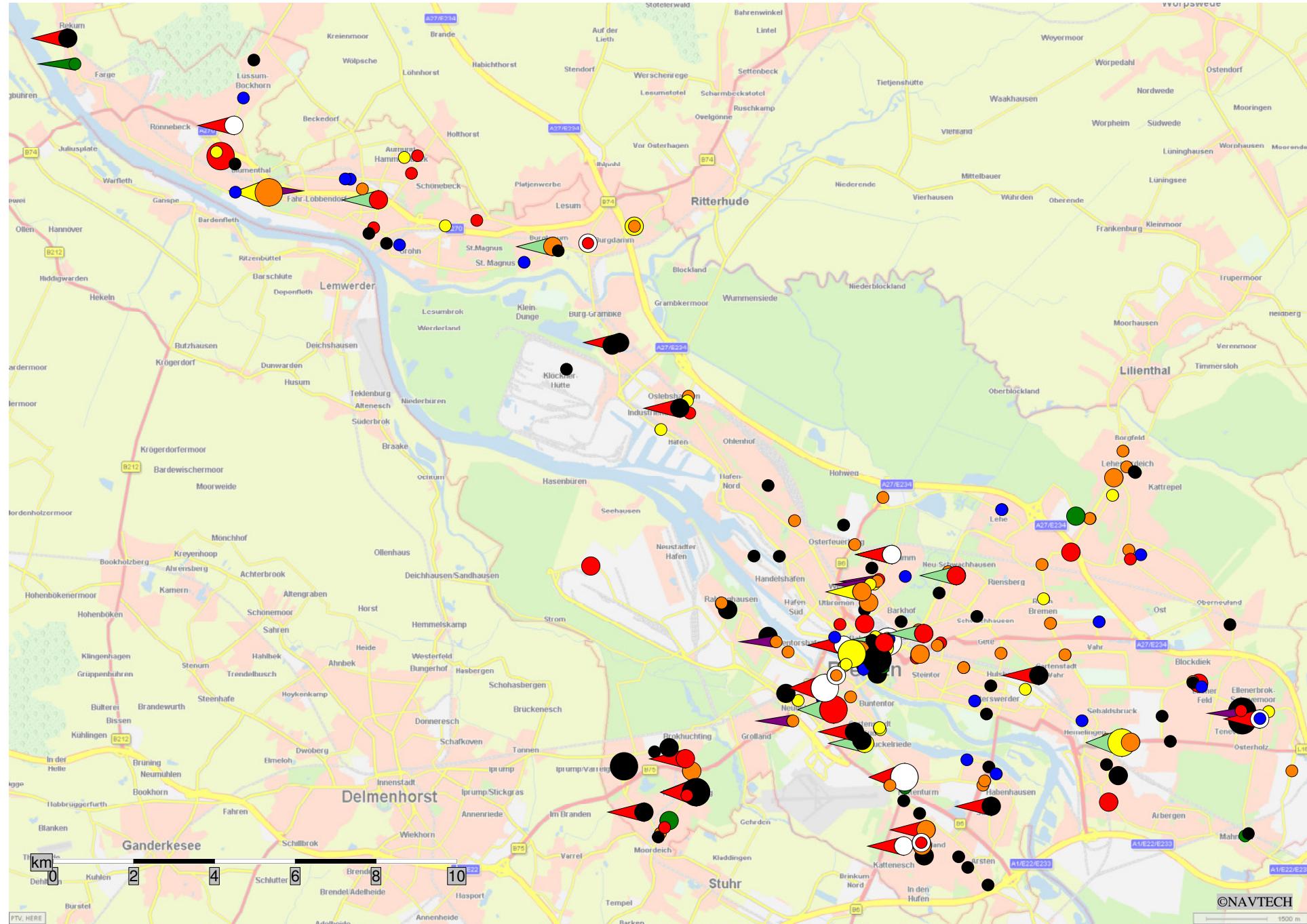
	Anzahl	Kosten
Montag	167	2276 T€ 17%
Dienstag	183	2443 T€ 19%
Mittwoch	165	1745 T€ 13%
Donnerstag	153	2220 T€ 16%
Freitag	145	2279 T€ 15%
Samstag	68	880 T€ 7%
Sonntag	79	1384 T€ 8%

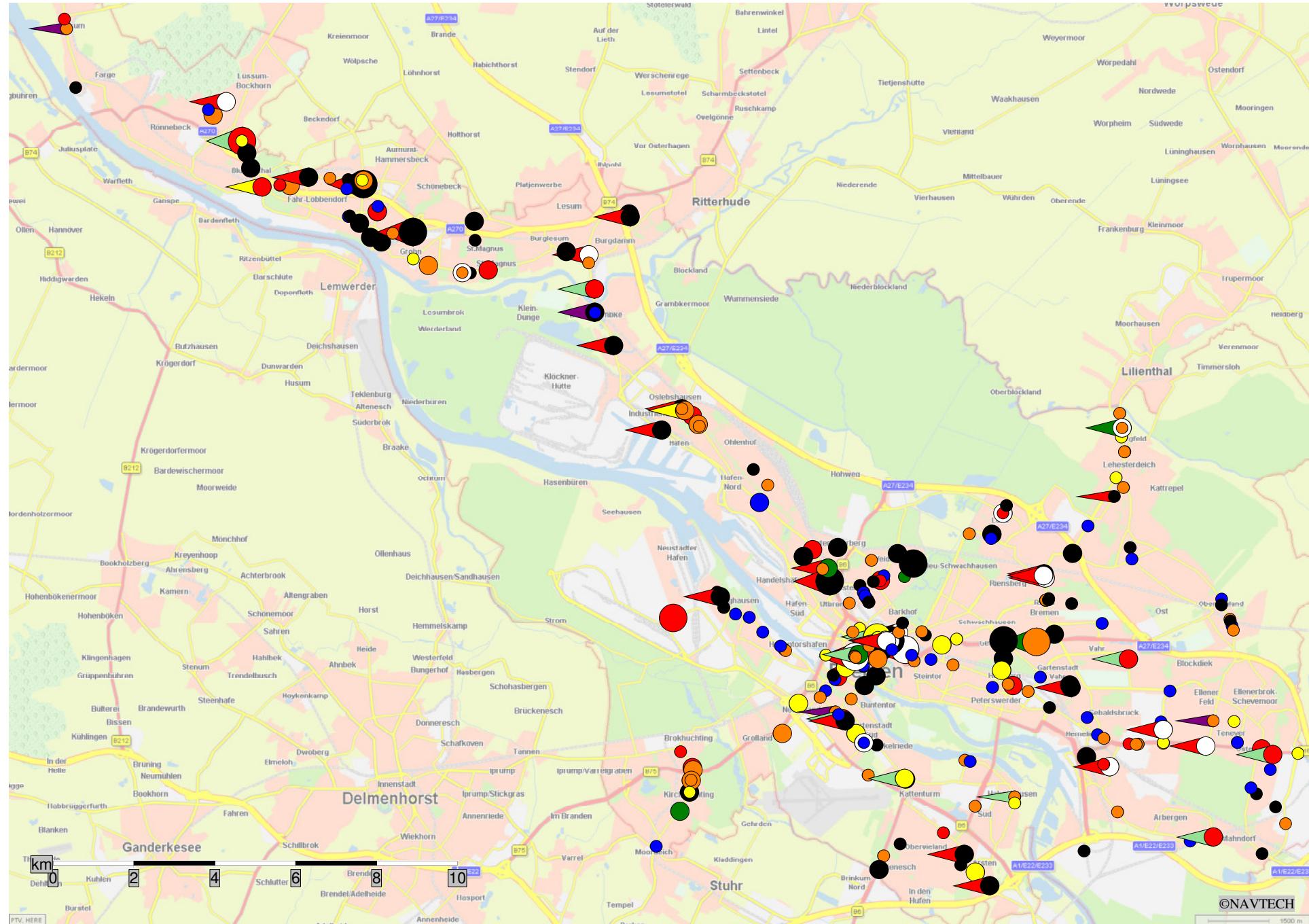
Monat

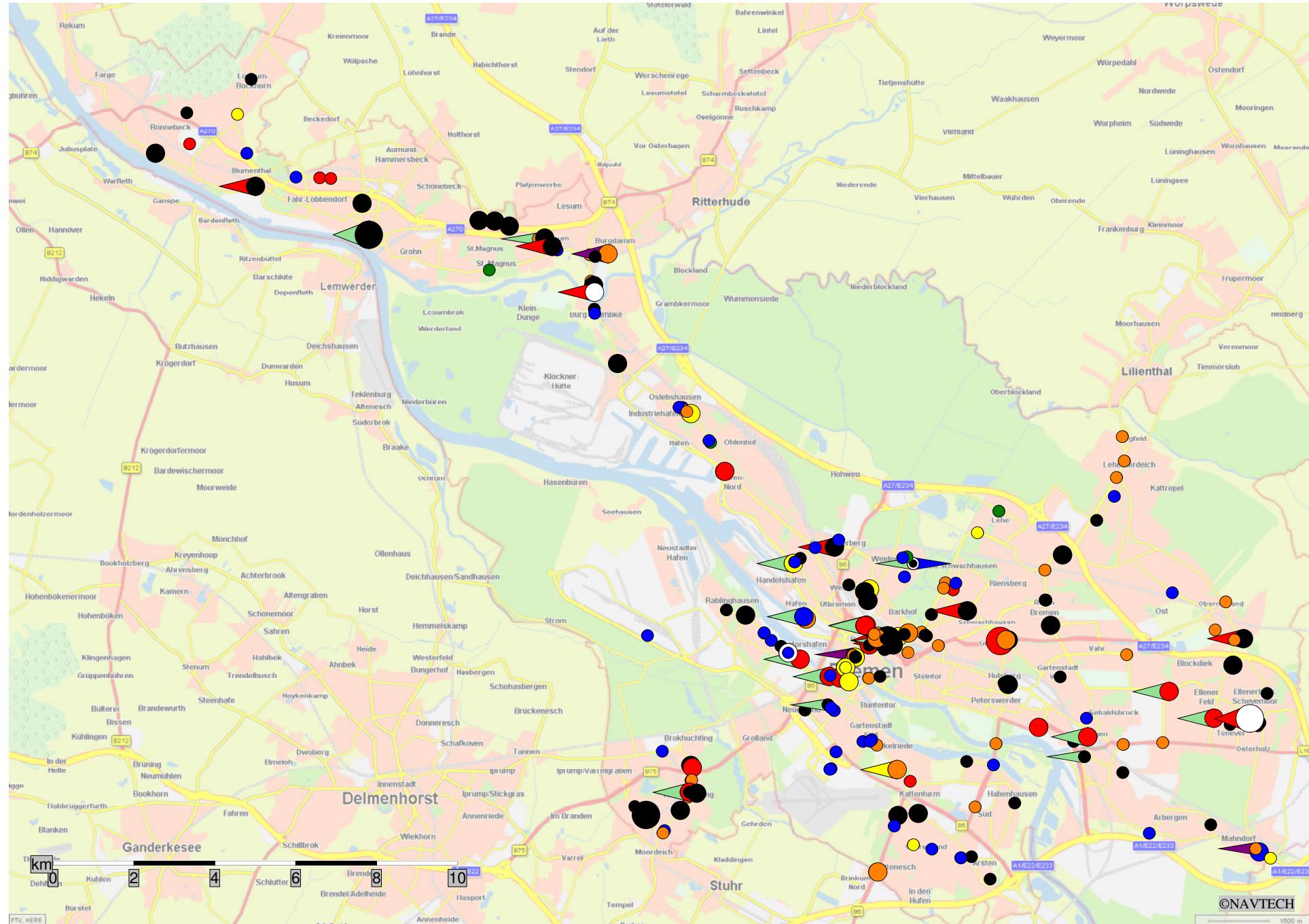
	Anzahl	Kosten
Januar	77	1031 T€ 8%
Februar	59	931 T€ 6%
März	71	1645 T€ 7%
April	66	887 T€ 7%
Mai	76	873 T€ 8%
Juni	92	1216 T€ 9%
Juli	99	1055 T€ 10%
August	99	1400 T€ 10%
September	84	1005 T€ 9%
Oktober	80	1318 T€ 8%
November	92	1217 T€ 9%
Dezember	83	986 T€ 8%

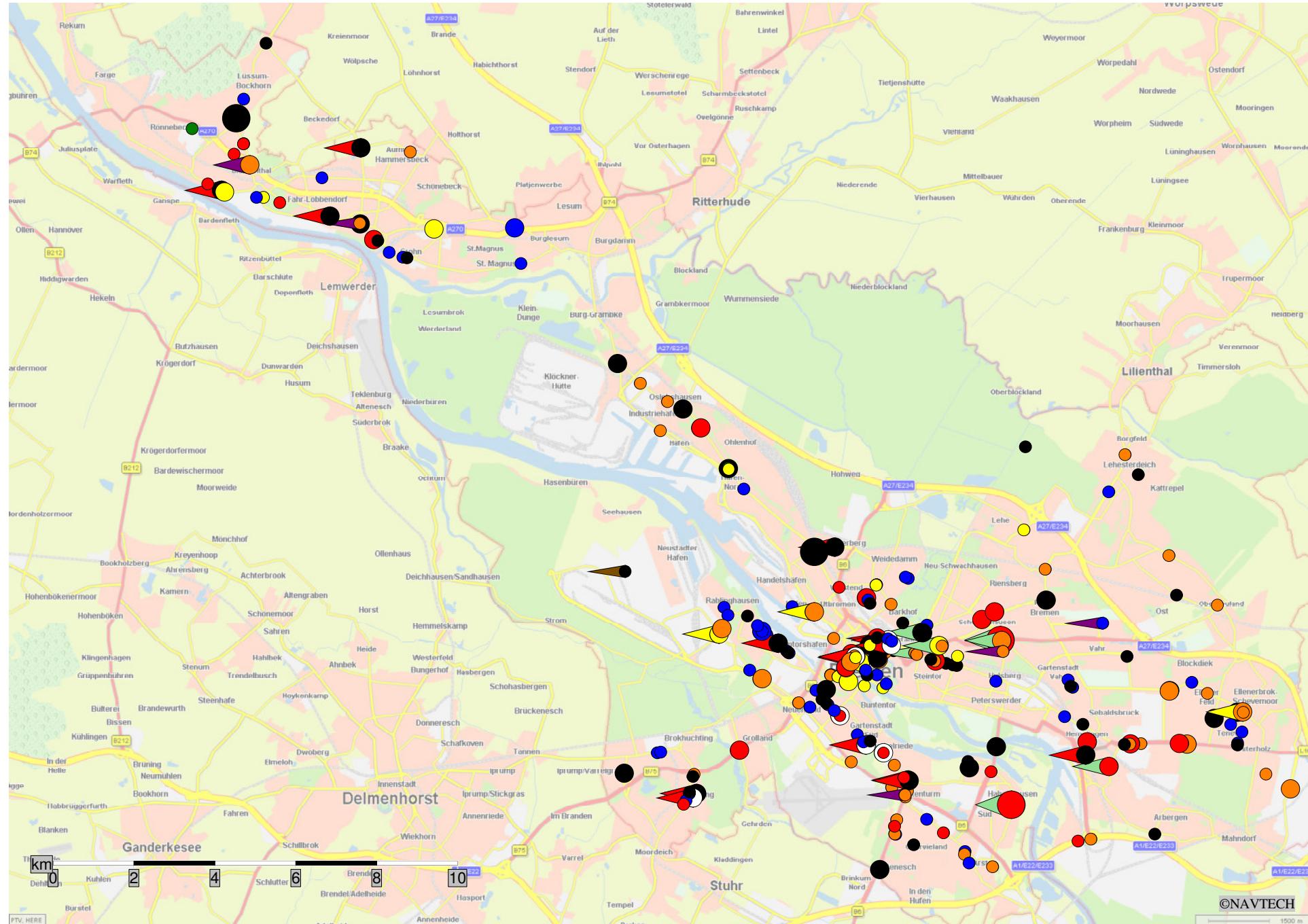
Jahr

	Anzahl	Kosten
2014	214	3837 T€ 22%
2015	285	4331 T€ 29%
2016	222	2640 T€ 23%
2017	257	2755 T€ 26%









Statistik

Erstellt am: 26. April 2018, 10:31 Uhr

Zeitraum: Keine Einschränkung

Filterbedingung: (Beteiligter – Verkehrsbeteiligung ist einer aus "61 – Straßenbahnen (nur Schienenfahrzeuge)" und Unfalldatum ist zwischen 01.01.2014 und 31.12.2017)

Gebiete: Keine Einschränkung

Gesamtanzahl Unfälle: 740

Gesamtkosten Unfälle: 15307 T€

Zusammenfassung**Unfälle**

	Summe	Kat.1	Kat.2	Kat.3	Kat.4	Kat.5	Kat.6
Anzahl Unfälle	740	4	52	250	32	401	1
Unfallkosten (T€)	15307	639	8123	3666	462	2402	14
Sachschaden (T€)	3778	3	123	1443	263	1941	5
Getötete	4	4	0	0	0	0	0
Schwerverletzte	53	0	53	0	0	0	0
Leichtverletzte	330	0	21	309	0	0	0
Alkohol / and. ber. Mittel	13	0	5	6	1	0	1

Beteiligte

	Summe	Kat.1	Kat.2	Kat.3	Kat.4	Kat.5	Kat.6
Getötete	4	4	0	0	0	0	0
Schwerverletzte	39	0	39	0	0	0	0
Leichtverletzte	204	0	9	195	0	0	0
Unverletzte	1245	4	52	298	65	824	2
Summe	1492	8	100	493	65	824	2

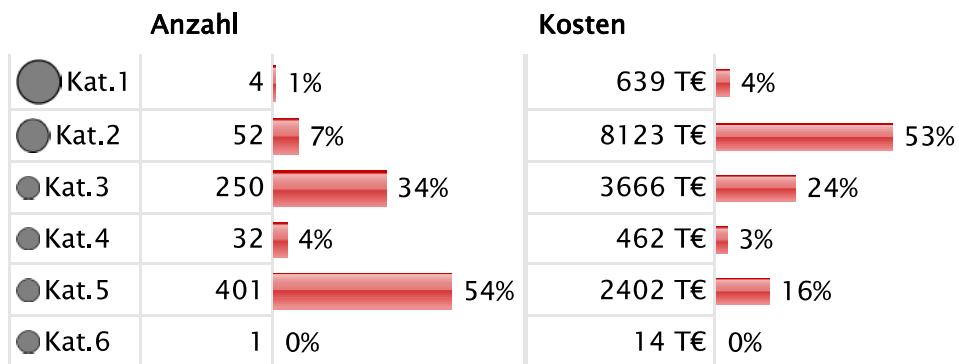
Verletzte Mitfahrer

	Summe	Kat.1	Kat.2	Kat.3	Kat.4	Kat.5	Kat.6
Getötete	0	0	0	0	0	0	0
Schwerverletzte	14	0	14	0	0	0	0
Leichtverletzte	126	0	12	114	0	0	0
Summe	140	0	26	114	0	0	0

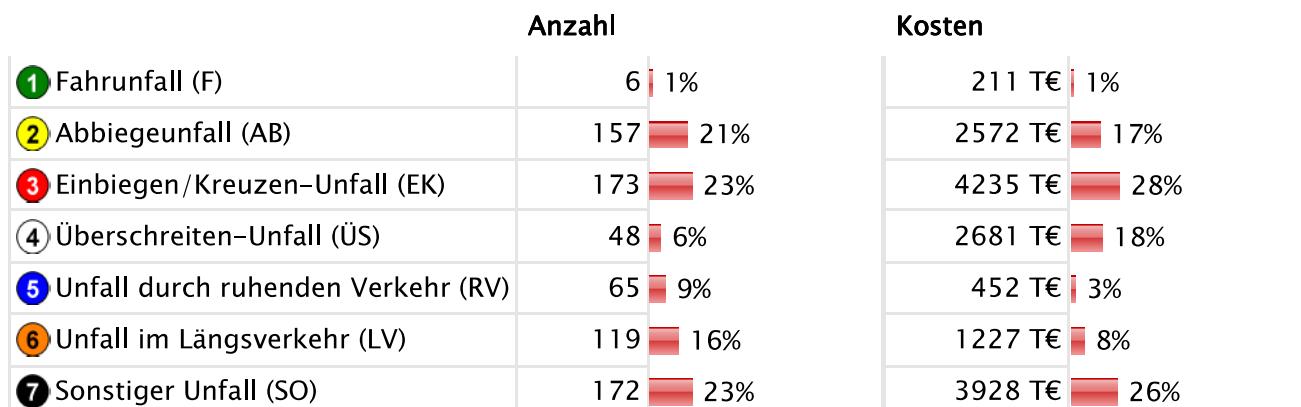
Legende

- Kat.1: Unfall mit Getöteten
- Kat.2: Unfall mit Schwerverletzten
- Kat.3: Unfall mit Leichtverletzten
- Kat.4: Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden (im engeren Sinn)
- Kat.5: Sonstiger Sachschadensunfall ohne Alkoholeinwirkung / and. ber. Mittel
- Kat.6: Sonstiger Sachschadensunfall unter Alkoholeinwirkung / and. ber. Mittel

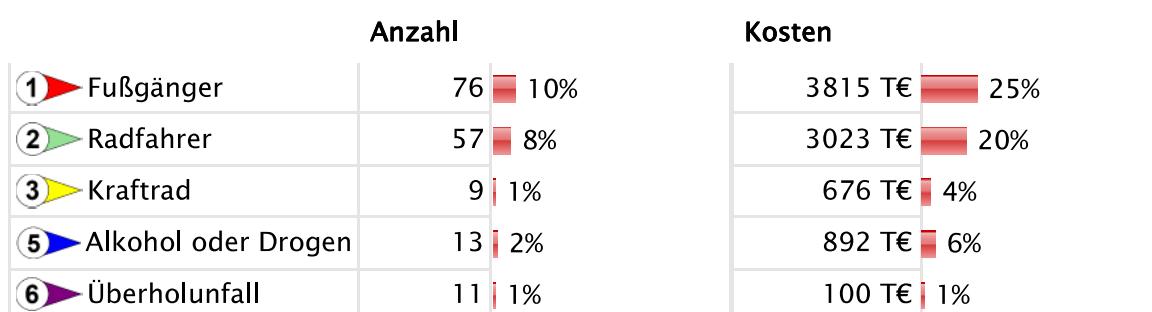
Unfallkategorie



Unfalltyp



Unfallfähnchen



Umweltfaktoren



 Glätte	19	 3%	166 T€  1%
 Schlüpfrigkeit (Öl, Dung, Laub usw.)	13	 2%	287 T€  2%
 Dunkelheit	188	 25%	2968 T€  19%

Tageszeit

	Anzahl	Kosten
0:00	5 1%	39 T€ 0%
1:00	1 0%	14 T€ 0%
2:00	1 0%	6 T€ 0%
3:00	3 0%	35 T€ 0%
4:00	1 0%	6 T€ 0%
5:00	6 1%	45 T€ 0%
6:00	14 2%	268 T€ 2%
7:00	26 4%	670 T€ 4%
8:00	46 6%	712 T€ 5%
9:00	40 5%	958 T€ 6%
10:00	59 8%	1510 T€ 10%
11:00	45 6%	724 T€ 5%
12:00	53 7%	966 T€ 6%
13:00	61 8%	1522 T€ 10%
14:00	47 6%	921 T€ 6%
15:00	64 9%	1737 T€ 11%
16:00	56 8%	798 T€ 5%
17:00	59 8%	1255 T€ 8%
18:00	57 8%	1093 T€ 7%
19:00	32 4%	1156 T€ 8%
20:00	25 3%	202 T€ 1%
21:00	16 2%	455 T€ 3%
22:00	15 2%	150 T€ 1%
23:00	8 1%	65 T€ 0%

Wochentag

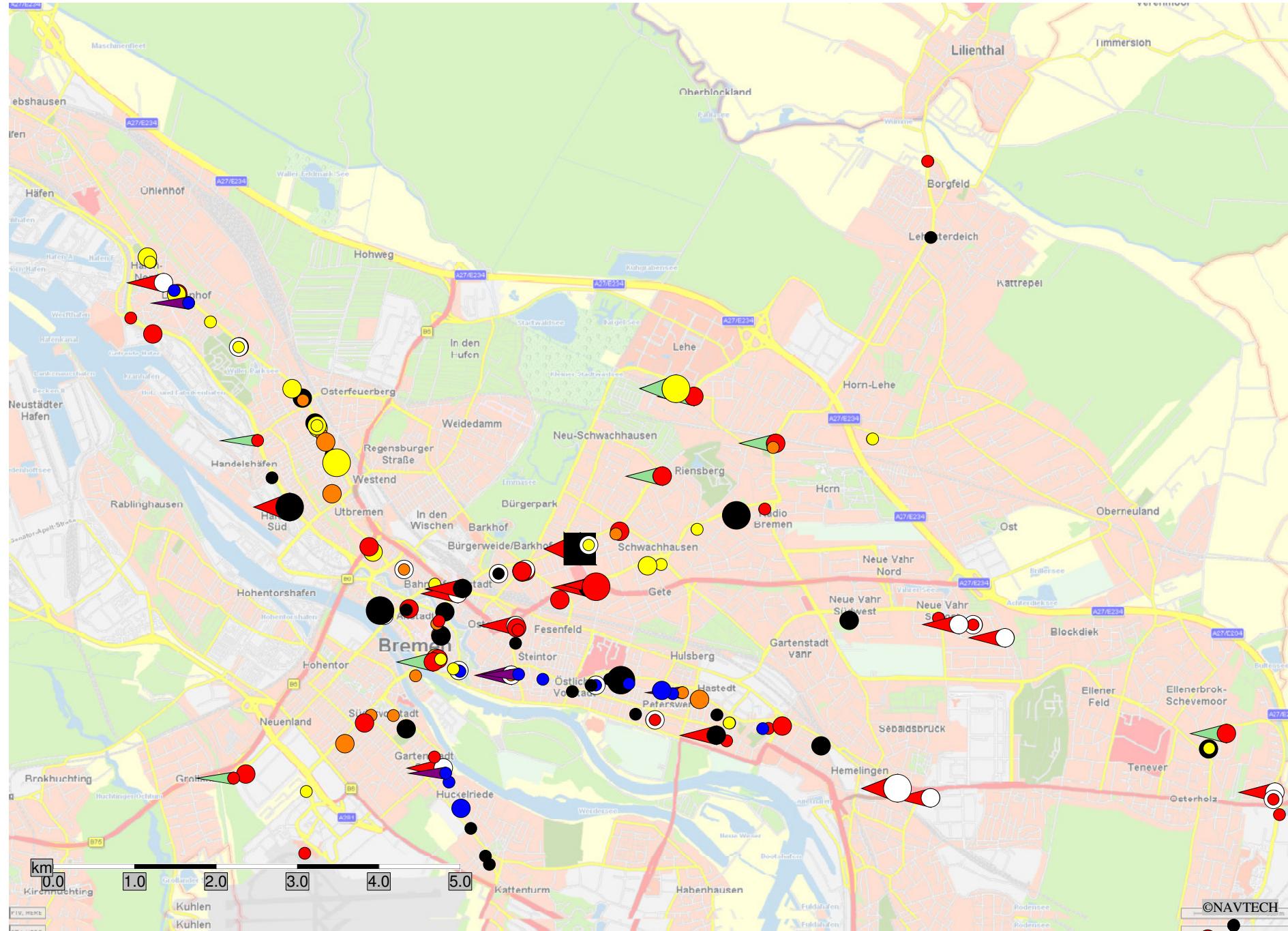
	Anzahl	Kosten
Montag	120	3033 T€ 20%
Dienstag	123	2713 T€ 18%
Mittwoch	122	2672 T€ 17%
Donnerstag	108	2313 T€ 15%
Freitag	113	1969 T€ 13%
Samstag	77	1449 T€ 9%
Sonntag	61	994 T€ 6%

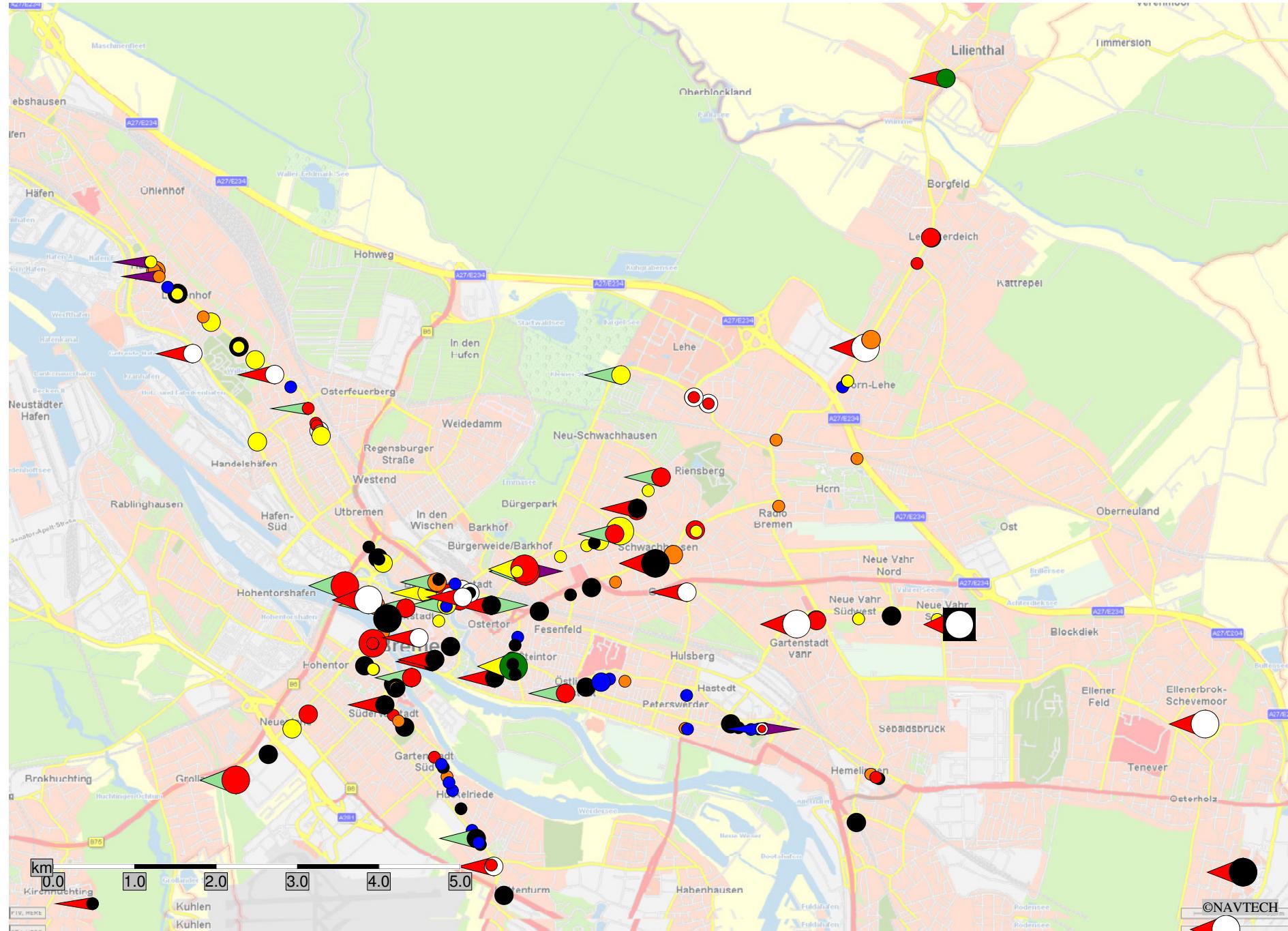
Monat

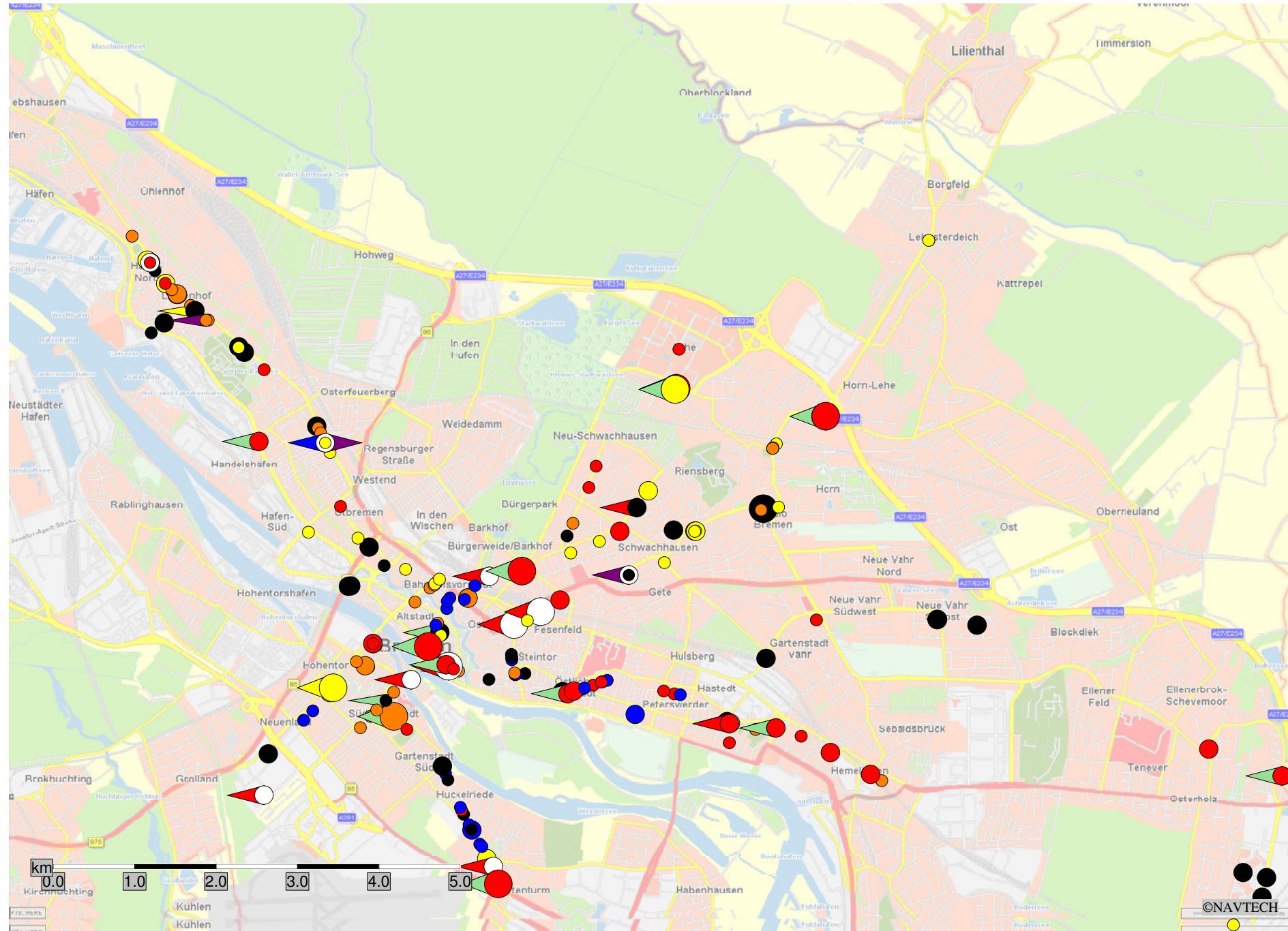
	Anzahl	Kosten
Januar	70	987 T€ 6%
Februar	58	1372 T€ 9%
März	59	1509 T€ 10%
April	61	1040 T€ 7%
Mai	48	1049 T€ 7%
Juni	61	1608 T€ 11%
Juli	44	1437 T€ 9%
August	69	2017 T€ 13%
September	54	979 T€ 6%
Oktober	67	1188 T€ 8%
November	76	971 T€ 6%
Dezember	73	1151 T€ 8%

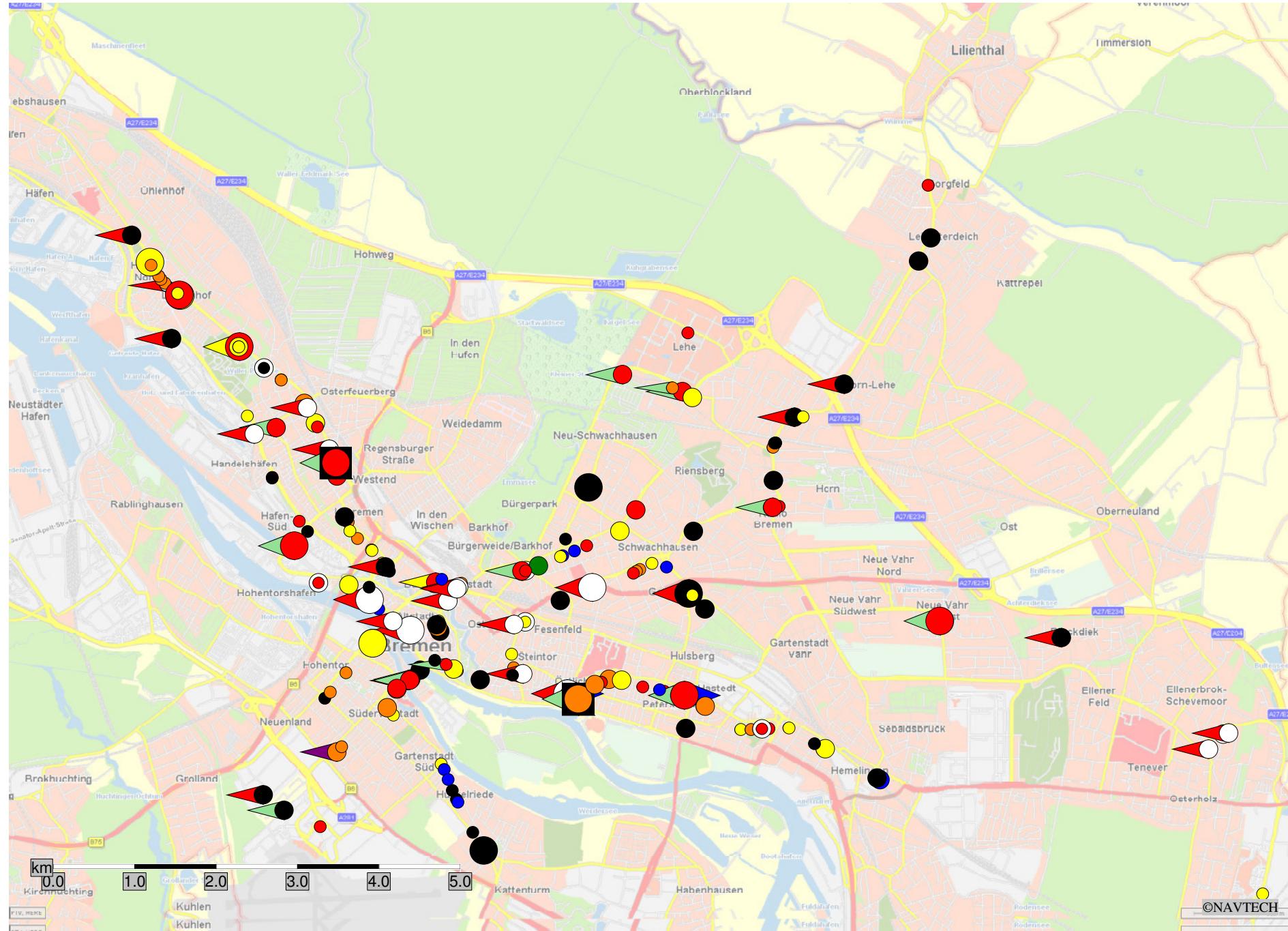
Jahr

	Anzahl	Kosten
2014	167	3019 T€ 20%
2015	185	4305 T€ 28%
2016	194	3497 T€ 23%
2017	194	4487 T€ 29%









Erläuterungen zur Legende der EUSka-Sonderkarte

Legende EUSka - Sonderkarte		
Unfalltyp	Sondermerkmale	Sonderkarte
1 Fahrunfall F	▶ Fußgänger	Unfall mit Getöteten
2 Abbiege-Unfall AB	◀ Radfahrer	Unfall mit Schwerverletzten
3 Einbiegen/Kreuzen-Unfall EK	▼ Krad	
4 Überschreiten-Unfall ÜS	◀ Baum	
5 Ruhender Verkehr RV	◀ Alkohol / and. ber. Mittel	
6 Unfall im Längsverkehr LV	▼ Überholen	Unfall mit schwerwiegendem Sachschaden
7 Sonstiger Unfall SO	◀ Wild	Unfall mit sonstigem Sachschaden
⊗ Unfalltyp unbekannt		

Die verwendeten Symbole entsprechen den Richtlinien zur Führung einer Unfalltypen-Steckkarte. Die Farben der Punkte sind dabei identisch mit den auf der manuell geführten Steckkarte verwendeten Stecknadeln.

Dabei lässt die Größe der verwendeten Punkte einen Rückschluss auf die Schwere des jeweiligen Verkehrsunfalls zu. Auf einer manuell geführten Steckkarte gibt es drei Stecknadelkopfgrößen:

- 4 mm = Sonstiger Unfall mit Sachschaden (Kat.5 Unfall)
- 4/6 mm = (Innenkreis 4 mm / weißer Außenkreis 6 mm)
Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden
- 6 mm = Unfall mit Leichtverletzten (Kat.3 Unfall)
- 8 mm = Unfall mit Schwerverletzten (Kat.2 Unfall)
- 8/10 mm = (Innenkreis 8 mm / umschließendes Quadrat 10mm) Unfall mit Getöteten

Ist in dem Kartenausschnitt eine Legende vorhanden, so kann die Punktgröße auf der Legende von der Punktgröße auf dem Kartenausschnitt abweichen, da die Legende i.d.R. nicht maßstabsgerecht eingebunden werden kann.