

Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE vom 16. August 2016

Finanzierung der neuen Straßenbahnen und Einsparungsmaßnahmen der BSAG

Die Bremer Straßenbahn AG (BSAG) hatte im vergangenen Geschäftsjahr Einnahmen aus der Personenbeförderung in Höhe von 103,6 Mio. €. Weitere rd 50,5 Mio. € wurden durch die Stadtgemeinde in Form eines Verlustausgleichs finanziert.

In der Vergangenheit hat die Stadtgemeinde diesen Zuschuss stetig reduziert. Bei der BSAG wurde infolge dessen Personal abgebaut und Ticketpreise erhöht: Seit dem Jahr 2000 fiel jede zehnte Stelle weg (von 2 331 auf 1 955 Beschäftigte). Die Fahrgelderträge haben sich seitdem nahezu verdoppelt (von 47 Mio. € auf 88 Mio. €), wobei sich die Kennzahl der Fahrten pro Einwohnerin/Einwohner im gleichen Zeitraum nur um knapp 6,5 % erhöht hat (von 175 auf 187).

Der Kauf von 67 dringend benötigten Straßenbahnen und die Generalüberholung von weiteren zehn Bahnen bedeuten einen Investitionsbedarf von rd. 400 Mio. € bis 2041. Die jährlichen Kosten in Höhe von 18 Mio. € sollen zu je einem Drittel von der BSAG und zu zwei Dritteln von der Stadtgemeinde getragen werden.

Die BSAG soll ihren Finanzierungsanteil wie folgt realisieren:

„Die BSAG trägt zur Finanzierung durch Absenkung des Verlusts in Höhe von insgesamt durchschnittlich rd. 6 Mio. € per annum (p. a.) bei. Dieser Betrag setzt sich zusammen aus 2,5 Mio. € getragen durch eine Verbesserung der Effizienz der Leistungserbringung bei der BSAG und aus 3,5 Mio. € u. a. getragen durch die Optimierung des Angebots, der Qualitätskriterien sowie durch die Steigerung der Beförderungserträge.“ (Mitteilung des Senats vom 5. Juli 2016, Drucksache 19/333 S).

In Bremen-Nord werden aktuell Pläne diskutiert, wonach zahlreiche Buslinien eingestellt oder eingeschränkt werden sollen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

1. Welche konkreten Maßnahmen zur Kostenreduzierung oder Einnahmeerhöhung sind aktuell geplant in Bezug auf die Linienführung und Taktung von Bussen und Bahnen?
2. Welche davon stehen im Zusammenhang mit dem Investitionsbedarf für die neuen Bahnen?
3. In welchem Umfang können durch die unter 1. genannten, bislang geplanten Maßnahmen Kosten reduziert oder Einnahmen erhöht werden, und in welcher Höhe besteht darüber hinausgehender Finanzierungsbedarf?
4. Bis wann ist mit einem konkreten Maßnahmenprogramm zu rechnen, um den Finanzierungsanteil der BSAG für die Anschaffung der neuen Bahnen zu hinterlegen?
5. Welche Berechnungen, Planzahlen oder Prognosen über die mittelfristige Höhe der Beförderungsentgelte liegen vor, und welche Preise sind in diesen Einschätzungen für die Jahre 2020, 2025 und 2030 für das Einzelticket und das reguläre Monatsticket vorgesehen?
6. Das StadtTicket kostet für erwachsene Bezieherinnen/Bezieher von Sozialleistungen aktuell 35,90 € und 28,30 € für Kinder und Jugendliche. Im Regelsatz des Arbeitslosengeld II (ALG II) sind für Mobilität hingegen nur 25,45 € vorge-

sehen. Welche aktuellen Berechnungen, Planzahlen oder Prognosen über die Preise des StadtTickets gibt es, und was sehen diese für die Jahre 2020, 2025 und 2030 vor?

7. Das SchülerTicket kostet aktuell 45,40 €. Welche aktuellen Berechnungen, Planzahlen oder Prognosen über die Preise des SchülerTickets gibt es, und was sehen diese für die Jahre 2020, 2025 und 2030 vor?

Klaus-Rainer Rupp,
Kristina Vogt und Fraktion DIE LINKE

D a z u

Antwort des Senats vom 8. November 2016

1. Welche konkreten Maßnahmen zur Kostenreduzierung oder Einnahmeerhöhung sind aktuell geplant in Bezug auf die Linienführung und Taktung von Bussen und Bahnen?

Grundsätzlich sind sowohl in Bremen-Nord als auch in Bremen-Stadt Anpassungen im Angebot vorgesehen. Die Maßnahmen sind dabei so gewählt, dass in allen Bremer Stadtbezirken Änderungen im Angebot vorgesehen sind. Ziel dieser Anpassungen ist es, sowohl verkehrliche Verbesserungen umzusetzen als auch stellenweise Überkapazitäten im Angebot abzubauen. Bestimmte Maßnahmen dienen der Attraktivierung des Angebots und somit einer Steigerung der Fahrgastzahlen, indem beispielsweise Linien verlängert und somit Umsteigevorgänge reduziert werden. Bei Maßnahmen, die Angebotsreduktionen darstellen, sollen Fahrgastverluste minimiert werden. Die im geltenden Nahverkehrsplan des Zweckverbands Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) für die Stadtgemeinde Bremen definierten Standards für die ÖPNV-Erschließung (öffentlicher Personennahverkehr) werden dabei eingehalten. Eine Verbesserung gegenüber diesem definierten Mindestangebot ist unabhängig von der EU-weiten Vorabbekanntmachung möglich. Voraussetzung hierfür ist, dass eine Finanzierung des damit verbundenen Mehraufwands gegeben ist.

In Bremen-Nord wurden seit 2007 u. a. mit der sukzessiven Einführung der Regio-S-Bahn und dem darauf abgestimmten Busnetz sowie mit tariflichen Maßnahmen (Abschaffung der Preisstufe II) kontinuierlich Verbesserungen im ÖPNV eingeführt, die zu einem veränderten Nutzerverhalten geführt haben. Dabei ist nicht die absolute Zahl der Fahrgäste auf den Linien der BSAG gesunken, sondern die Reisewege und Reiseweiten haben sich geändert, da die Fahrgäste nunmehr auch die Regio-S-Bahn benutzen können. Auf diese Entwicklungen muss jetzt im Verkehrsangebot reagiert werden, um einerseits Überkapazitäten abzubauen und andererseits der geänderten Nachfrage zu entsprechen.

Im Einzelnen ist dazu vorgesehen,

- die Linie 87 einzustellen. Diese Maßnahme ist mit der sehr niedrigen Zahl der betroffenen Fahrgäste zu begründen (an den ausschließlich von dieser Linie bedienten Haltestellen insgesamt rd. 90 Fahrgäste/Tag). Das Gebiet rund um den Blumenkamp wird seit der Einführung der Regio-S-Bahn mit dem Bahnhof St. Magnus barrierefrei erschlossen. Aufgrund des besonderen Härtefalls des Wegfalls einer Linie und dem Ziel, Teilhabe am gesellschaftlichen Leben auch für ältere und mobilitätseingeschränkte Mitbürgerinnen und Mitbürger sicherzustellen, findet zur Linie 87 aktuell eine gesonderte Prüfung zu alternativen Angeboten statt. Zusammen mit der BSAG wird geprüft, ob die Anbindung der Seniorenwohnanlagen durch eine Alternative zum Buslinienverkehr über den 11. Dezember 2016 hinaus aufrechterhalten werden kann. Diese Prüfung dauert noch an. Das Ergebnis der Prüfung wird, wenn es vorliegt, mit den Bewohnerinnen und Bewohnern der betroffenen Seniorenwohnanlagen und auch im Beirat Burglesum erörtert werden.
- in Beckedorf (Teil der Gemeinde Schwanewede) ist eine Erschließung durch die Linie 677 gewährleistet.
- das Angebot der Linie 91 zwischen Buschdeel und Blumenthal auszuweiten und dafür die Linien 96/97 einzustellen. Das Überangebot der Linien 91, 96 und 97 in Lüssum-Bockhorn wird mit dieser Maßnahme reduziert. Die Linie 91 soll zukünftig alle 15 Minuten statt alle 30 Minuten verkehren,

sodass das Angebot dieser Linie merklich verbessert wird. In schwächer nachgefragten Zeiten, z. B. abends, soll weiterhin alle 30 Minuten verkehrt werden. Gleichzeitig entstehen für die Fahrgäste zusätzliche Direktverbindungen von Lüssum-Bockhorn in Richtung Vegesack/Burg. Im Gegenzug entfällt die Linie 92 im Abschnitt Buschdeel–Rönnebecker Straße.

- die Führung der Linien 98/99 zu vereinheitlichen und zu begradigen und unter Beibehaltung der Fahrthäufigkeit unter der Bezeichnung Linie 98 zusammenzufassen. Ziel ist dabei eine einheitliche und schnellere Verbindung von Hammersbeck in Richtung Bahnhof Vegesack. Gleichzeitig wird der Busumlauf optimiert. Die Haltestelle Bahnhof Aumund wird durch diese Linie nicht mehr angefahren.
- die Linie 94 im Ortsteil Blumenthal künftig über die Mühlenstraße statt über die Lüssumer Straße zu führen und sie mit der Linie 91 zusätzlich zu verknüpfen. In Höhe der Gösper Straße wird eine neue Haltestelle eingerichtet. Mit dieser Maßnahme wird der Wegfall der Linien 96 und 97 kompensiert.
- im Bereich Burglesum einen Tausch der Linienäste 94 und 95 vorzunehmen, sodass künftig die Linie 94 über Bahnhof Burg nach Marbel und die Linie 95 nach Gröpelingen verkehrt. Mit dieser Maßnahme wird an allen Tagen eine ganztägige Direktverbindung Vegesack–Burg–Marbel erzielt. Das außerhalb der Hauptverkehrszeit bestehende Überangebot entlang des Heerstraßenzugs in Richtung Gröpelingen wird gleichzeitig reduziert, da die Linie 95 als Verstärkerlinie nur in der Hauptverkehrszeit nach/von Gröpelingen verkehrt.
- das Angebot der Linie 90 zwischen Buschdeel und Neuenkirchen außerhalb der Hauptverkehrszeiten von 15- auf einen 30-Minuten-Takt zu dehnen. Ziel ist hier die Reduktion des deutlichen Überangebots in der Nebenverkehrszeit: Heute liegt die durchschnittliche Besetzung am Querschnitt Hanfstraße bei lediglich 15 Fahrgästen pro Fahrt in den eingesetzten Gelenkbussen. Die Nachfrage ist hier im Zuge der Einführung der Regio-S-Bahn gesunken. Es ist geplant, den Lesum-Park zukünftig auch mit jeder zweiten Fahrt der Linie 90 zu bedienen. Die genaue Ausgestaltung wird zusammen mit dem Beirat Burglesum in 2017 festgelegt.

In Bremen-Stadt ist außerdem geplant,

- in Obervieland die Linien 26 und 27 über Huckelriede hinaus im Zuge der heutigen Linie 53 nach Brinkum-Nord bzw. in gestraffter Führung der heutigen Linie 51 nach Arsten zu führen. Ziel ist die Schaffung einer umsteigefreien Anbindung der Ortsteile Habenhausen, Arsten und Kattenesch an die Innenstadt. Dabei wird nicht nur der Busumlauf optimiert, sondern vor allem die Fahrgastnachfrage durch neue Direktverbindungen und Reisezeitverkürzungen deutlich gesteigert. Die neuen Wohngebiete wie die Gartenstadt Werdersee oder Deichland erhalten somit eine umsteigefreie Direktanbindung an die Neustadt, an die Innenstadt sowie nach Findorff.
- die Linie 22 in den Schwachverkehrszeiten (morgens bis 6.15 Uhr, abends ab 20.30 Uhr, am Samstag bis 9.30 Uhr und ab 18.00 Uhr sowie sonntags ganztägig) zwischen Kulenkampffallee und Universität einzustellen. Hintergrund ist die sehr geringe Nachfrage von bzw. zur Universität abends sowie am Wochenende. Eine Erschließung besteht weiterhin u. a. mit der Linie 6.
- die Linie 28 künftig ganzjährig in einem 20-Minuten-Takt (heute während der Vorlesungszeit im 15-Minuten-Takt, außerhalb im 30-Minuten-Takt) anzubieten (morgendliche Zusatzfahrten zum Vorlesungsbeginn bleiben erhalten). Ziel ist eine ganzjährige Vereinheitlichung des Angebots. Zudem ist die Nachfrage in Richtung Universität auf der Linie 28 in den vergangenen Jahren gesunken, sodass ein 20-Minuten-Takt nachfragegerecht und auch merkbarer als die heutige Lösung ist.
- die Linie 20 auszuweiten. Diese Linie soll zukünftig zwei neue Haltestellen im Bereich der nördlichen Überseestadt/Hafenkante bedienen. Gleichzeitig wird das Angebot zwischen Überseestadt und Hauptbahnhof in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet werden.

Die Umsetzung dieser Liniennetzanpassungen erfolgt sukzessiv in den kommenden Jahren. Hinzu kommen Liniennetzanpassungen in Verbindung mit dem Ausbau des Straßenbahnnetzes.

2. Welche davon stehen im Zusammenhang mit dem Investitionsbedarf für die neuen Bahnen?

Im Rahmen der oben zitierten Vereinbarungen zwischen der Freien Hansestadt Bremen und der BSAG zur Finanzierung des „BSAG-Drittels“ leisten alle oben beschriebenen Maßnahmen durch Reduzierung des Betriebsaufwands bzw. durch Ertragssteigerungen in Verbindung mit neuen Kunden einen Beitrag zur Erreichung der Finanzziele der BSAG.

3. In welchem Umfang können durch die unter 1. genannten bislang geplanten Maßnahmen Kosten reduziert oder Einnahmen erhöht werden, und in welcher Höhe besteht darüber hinausgehender Finanzierungsbedarf?

Aufgrund der laufenden EU-weiten Vorabbekanntmachung zur beabsichtigten Direktvergabe der ÖPNV-Leistungen auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen können hierzu keine Angaben veröffentlicht werden.

4. Bis wann ist mit einem konkreten Maßnahmenprogramm zu rechnen, um den Finanzierungsanteil der BSAG für die Anschaffung der neuen Bahnen zu hinterlegen?

Die Maßnahmenplanung ist abhängig von der Entwicklung der Randbedingungen zur Fahrzeugbeschaffung und deren Finanzierung. Sie wird modular in den kommenden Jahren umgesetzt. Die Konkretisierung und Umsetzung ist, soweit das Verkehrsangebot nicht betroffen ist, eine interne Angelegenheit der BSAG.

5. Welche Berechnungen, Planzahlen oder Prognosen über die mittelfristige Höhe der Beförderungsentgelte liegen vor, und welche Preise sind in diesen Einschätzungen für die Jahre 2020, 2025 und 2030 für das Einzelticket und das reguläre Monatsticket vorgesehen?

Die BSAG erstellt eine Planung für fünf Jahre im Voraus, diese Planung ist Bestandteil des der Stadtbürgerschaft vorliegenden Kontrakts zwischen BSAG, Stadt Bremen und Gewerkschaft ver.di sowie Betriebsrat. Für die Erträge werden hier prozentuale Gesamtsteigerungen insgesamt über alle Ticketarten berücksichtigt. Konkrete Ticketpreise werden kurzfristig, ungefähr sechs Monate vor Inkrafttreten, festgelegt. Aufgrund der jährlich erfolgenden Abstimmungen zu Tarifanpassungen innerhalb vom Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN) und ZVBN können hierzu zum jetzigen Zeitpunkt keine Angaben für die Jahre 2020, 2025 und 2030 gemacht werden.

6. Das StadtTicket kostet für erwachsene Bezieherinnen/Bezieher von Sozialleistungen aktuell 35,90 € und 28,30 € für Kinder und Jugendliche. Im Regelsatz des ALG II sind für Mobilität hingegen nur 25,45 € vorgesehen. Welche aktuellen Berechnungen, Planzahlen oder Prognosen über die Preise des StadtTickets gibt es, und was sehen diese für die Jahre 2020, 2025 und 2030 vor?

Die Preiserhöhung des StadtTickets Erwachsene ergibt sich aus der absoluten Preiserhöhung des MonatsTickets für Erwachsene (Preisstufe I Bremen). Beispiel: Erhöht sich das MonatsTicket um 2 €, so erhöht sich das StadtTicket um den gleichen Betrag. Durch diese Art der Preiserhöhung wird erreicht, dass der Ausgleichsbetrag, den die Stadt Bremen leistet, je verkauftem Ticket unverändert bleibt. Zur Preisprognose 2020, 2025 und 2030 verweisen wir auf die Antwort zu Frage 5.

7. Das SchülerTicket kostet aktuell 45,40 €. Welche aktuellen Berechnungen, Planzahlen oder Prognosen über die Preise des SchülerTickets gibt es, und was sehen diese für die Jahre 2020, 2025 und 2030 vor?

Das Schüler-MonatsTicket ist ein rabattiertes Ticket. Der Preis dieses Tickets orientiert sich am Preis des MonatsTickets für Erwachsene. Die Rabattierung beträgt aktuell rd. 26,8 %. Beispiel: Erhöht sich das MonatsTicket für Erwachsene um 2 €, so erhöht sich der Preis des Schüler-MonatsTickets gerundet um 1,50 €. Zur Preisprognose 2020, 2025 und 2030 wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.