

## **Große Anfrage der Fraktion der FDP**

### **Ist die BSAG ein moderner und effizienter Dienstleister im ÖPNV?**

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 €. 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 2 % im Vergleich zum Vorjahr. 2016 und 2017 wurden die Preise bereits um 1,8 bzw. 2,7 % 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 Straßenbahnzüge beschafft werden. Durch die neuen Bahnen, die ab dem kommenden Jahr eingesetzt werden, steigt der Mehraufwand für die BSAG deutlich. Schätzungen zufolge werden jährlich weitere 18 Mio. € 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 Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen (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 Ticketpreise 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 bis 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 bis 2017 in vergleichbaren deutschen Städten jeweils? (Vergleichbar beispielsweise hinsichtlich Größe und Fläche wie etwa Dresden, Leipzig und Hannover.)
4. Wie hoch war die Kostendeckungsquote der BSAG in den Jahren 2010 bis 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 bis 2017 jeweils? (Vergleichbar beispielsweise hinsichtlich Größe und Fläche wie etwa Dresden, Leipzig und Hannover.)
6. Wie viele Fahrgäste hat die BSAG in den Jahren 2010 bis 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 bis 2017 für die BSAG tätig? Wie hat sich die Relation von Teilzeit zu Gesamtbeschäftigten 2010 bis 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 bis 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 bis 2017 angeben.
13. Wie lang ist der durchschnittliche Fußweg zu den Haltestellen der BSAG?
14. Wie viele Abfahrten gibt es zu den Stoßzeiten (6 bis 9 Uhr und 16 bis 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 bis 2017 jeweils? Wie alt ist die Fahrzeugflotte der BSAG durchschnittlich mit Stichtag 31. Dezember 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. Dezember 2017 jeweils?
18. Wie hat sich der Modernisierungsgrad des Sachanlagevermögens der BSAG 2010 bis 2017 entwickelt?
19. Wie lang ist die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer der in Nr. 16 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 zugrunde gelegt (Preis, Umweltverträglichkeit, Qualität)?
22. Welche Projekte wurden mit welchem Ziel in den Jahren 2010 bis 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 bis 2017 zur Förderung des ÖPNV für welche Projekte und welche Förderungen erhält die Stadt Bremen 2018/2019 für welche Projekte?
26. Auf welche Antriebsarten (beispielsweise 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 bis 2017 benötigte?
29. Mit Beginn des Kontraktes am 1. Januar 2019 (vgl. Drs. 19/333 S) wird sich der Verlustausgleich aller Voraussicht nach um 18 Mio. € 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 Potenziale, die in der Vergangenheit nicht ausgeschöpft wurden?
31. Wie soll die Optimierung des Angebotes und der Qualitätskriterien erreicht werden? Wo stecken diese Potenziale 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 bis 2017 jeweils?
33. Welche Potenziale und Risiken zur Erhöhung der Fahrgastzahlen sieht der Senat durch gezielte Marketingkampagnen?
34. Welche Potenziale 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 bis 2017 vorgenommen?
36. Welches Ergebnis hat die BSAG in den Jahren 2010 bis 2017 aus Beteiligungen erzielt?
37. Wie hoch waren die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in den Jahren 2010 bis 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 bis 2017 jeweils verspätet (eine bis zehn Minuten; über zehn Minuten) und wie viele Züge sind 2010 bis 2017 jeweils ausgefallen? Bitte nach Bus und Bahn unterscheiden.

39. Wie werden die Fahrgäste auf Verspätungen und Ausfälle hingewiesen (Durchsagen/Anzeigen), wie wird dabei auf Fahrgäste mit körperlicher Beeinträchtigung Rücksicht genommen?
40. Wie viele Unfälle passierten 2010 bis 2017, an welchem Ort, welche Schäden (Material- oder Personenschäden) entstanden dabei aus welchem Grunde und welche Kosten entstanden dadurch beispielsweise 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 bis 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 bis 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 bis 2017 jeweils ausgegeben und wie viele der MIA-Ticket-Nutzer haben sich in den Jahren 2010 bis 2017 jeweils für das MIA-Plus-Ticket entschieden? Bitte jeweils für die Altersstufen 15 bis 30 Jahre; 31 bis 45 Jahre; 46 bis 60 Jahre; 61 bis 75 Jahre und >75 Jahre angeben.
45. Wie viele Bremerinnen und Bremer nutzten in den Jahren 2010 bis 2017 jeweils das BOB-Ticket?
46. Wie viele Fahrgäste nutzen 2010 bis 2017 welche ermäßigten Zeitkarten?
47. Wie viele Personen nutzten das Park-and-ride-Angebot in den Jahren 2010 bis 2017? Bitte nach Park-and-ride-Parkplätzen aufschlüsseln.
48. Wie hoch ist der prozentuale Anteil an ermäßigten Tickets an den verkauften Einzeltickets in den Jahren 2010 bis 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 Strafgesetzbuch [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 Bundesligaspieltagen 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?

Rainer W. Buchholz, Lencke Steiner  
und Fraktion der FDP