

Kleine Anfrage der Fraktion der CDU

Personalnot beim ÖPNV – Wann wird die BSAG wieder ein verlässlicher Partner der Mobilitätswende?

Am 7. Dezember 2021 hat die Bremer Straßenbahn AG (BSAG) verkündet, den Fahrbetrieb zum 13. Dezember 2021 aufgrund von coronabedingten Abwesenheiten und Krankheitsfällen von Fahrerinnen und Fahrern, einzuschränken. Von diesen Einschränkungen sind nahezu alle Linien der BSAG betroffen. Auch wenn die Begründung der BSAG nachvollziehbar ist, dass durch die angekündigte Ausdünnung des Fahrplans den Fahrgästen die Möglichkeiten gegeben wird ihren Tagesablauf dem reduzierten Fahrplan entsprechend anzupassen, so erschwert diese Maßnahme das Vertrauen der Bevölkerung in den ÖPNV zurückzugewinnen. Weniger Fahrten bedeuten einerseits, dass der Umstieg auf alternative Fortbewegungsmöglichkeiten zunimmt und andererseits die Fahrzeuge der BSAG voller sind. Vor allem letzteres sollte vermieden werden, um die „gefühlte“ Sicherheit bei den Fahrgästen nicht weiter zu verschlechtern.

Für eine Mobilitätswende und Stärkung des Umweltverbundes ist vor allem ein angemessenes, verbessertes, pünktliches und verlässliches ÖPNV-Angebot unerlässlich. Dieses Ziel wird durch die derzeit stattfindende Taktreduzierung konterkariert. Zukünftig muss auch im Fall von weiteren Infektionswellen der Normalbetrieb gesichert sein, um Ausfällen möglichst zu vermeiden.

Wir fragen den Senat:

1. Wie hat sich die Anzahl der Beschäftigten (alle Fragen dieser Anfrage zu Beschäftigten und Auszubildenden beziehen sich ausschließlich auf das Fahrpersonal (Bus und Straßenbahn) bei der BSAG) seit 2014 entwickelt (bitte jährlich aufführen)?
2. Wie hat sich die Anzahl der Beschäftigten seit 2014 in Vollzeitäquivalenten entwickelt und bitte zusätzlich angeben, wie sich die Anzahl der Beschäftigten, die a) in Vollzeit und b) in Teilzeit arbeiten, darstellt?
3. Wie lange dauert die Ausbildung als Fachkraft für den Fahrbetrieb in der Regel bei der BSAG?
 - a. Welche allgemeinen Zugangsqualifikationen werden hierbei gefordert?
 - b. Wie ist die Ausbildung strukturiert und mit welchen Berufsschulen existiert eine wie geartete Zusammenarbeit?

4. Wie viele Fachkräfte für den Fahrbetrieb wurden seit 2014 jährlich von der BSAG ausgebildet und wie viele sollen 2022 und 2023 jeweils nach aktueller Planung ausgebildet werden?
 - a. Wie viele Bewerbungen gingen bei der BSAG in den Jahren seit 2014 jeweils auf wie viele zur Verfügung stehende Ausbildungsplätze ein?
 - b. Wie beurteilt der Senat grundsätzlich die Attraktivität des Berufs „Fachkraft im Fahrbetrieb“ und was gedenkt er gegebenenfalls zu unternehmen, um diese zu steigern?
 - c. Was unternimmt der Senat darüber hinaus, um den Beruf „Fachkräfte für den Fahrbetrieb“ gezielt für Menschen mit Behinderung zugänglich zu machen?
 - d. Wie hat sich die Anzahl der Beschäftigten mit Schwerbehindertenausweis seit 2014 entwickelt?
 - e. Was unternimmt der Senat darüber hinaus, um den Beruf „Fachkräfte für den Fahrbetrieb“ gezielt für Menschen mit Migrationsgeschichte zugänglich zu machen?
5. Wie viele der jährlich ausgebildeten Fachkräfte für den Fahrbetrieb üben ihren Beruf nach Beendigung der Ausbildung im Anschluss auch effektiv bei der BSAG aus (bitte das jeweilige Zahlenverhältnis für die Jahre seit 2014 ausweisen)?
6. Wie viele Beschäftigte in der Verwaltung und in den Werkstätten der BSAG besitzen einen Personenbeförderungsschein (bitte die jährliche Veränderung seit 2014 angeben)?
 - a) Wie viele Beschäftigte in Werkstätten und in der Verwaltung, die einen Personenbeförderungsschein haben, wurden seit 2014 jährlich im Fahrbetrieb eingesetzt?
 - b) Inwiefern ist ein Auffrischkurs, oder ähnliches, vor Fahrtantritt für Beschäftigte aus den Werkstätten oder der Verwaltung erforderlich?
 - c) Inwiefern bietet die BSAG allen Beschäftigten der Werkstätten und der Verwaltung an, einen Personenbeförderungsschein zu erwerben?
 - d) Inwiefern hat die BSAG seit 2014 Anfragen auf Erwerb eines Personenbeförderungsscheins von Beschäftigten aus den Werkstätten und Verwaltungen abgelehnt und warum (bitte jährlich auflisten)?
7. Welche Seiten- bzw. Quereinsteigsmaßnahmen existieren bei der BSAG für den Beruf „Fachkraft im Fahrbetrieb“?
 - a. Welche etwaigen Qualifikationen müssen Bewerberinnen und Bewerber im Vorwege erworben haben, um an derartigen Maßnahmen teilzunehmen?
 - b. Wie viele Personen konnten dem Beruf „Fachkraft im Fahrbetrieb“ bei der BSAG seit 2014 über derartige Maßnahmen zugeführt werden?
 - c. Inwiefern plant der Senat derartige Anstrengungen gegebenenfalls noch zu verstärken?
8. Wie hoch ist die durchschnittlich vertraglich vereinbarte Arbeitszeit der Beschäftigten im Gegensatz zur tatsächlich geleisteten (bitte die Entwicklung seit 2014 darstellen)?
9. Wie hat sich die Anzahl der Arbeitsunfähigkeitstage der Beschäftigten nach Kenntnis des Senats seit 2014 entwickelt?
10. Wie bewertet der Senat die coronabedingte zusätzliche vor allem psychischen Belastung der Beschäftigten und was unternimmt er, um diese gegebenenfalls zu lindern?

11. Wie hoch sind nach Auffassung des Senats der derzeitige sowie der bis zum Jahr 2030 zu erwartende Personalbedarf und die damit einhergehend zu erwartenden Kosten (Bitte für die 11 Angebotsstufen, die in der Vorlage der städtischen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung vom 15. Dezember 2021 (VL 20/5280) aufgelistet sind, getrennt aufzuführen)?
12. Inwiefern geht der Senat davon aus, dass für die in Frage 11 genannten Ausbaustufen ausreichend Personal akquiriert werden als
 - a. ausgebildete Fachkräfte;
 - b. Auszubildende?
 - c. Welche Möglichkeiten sieht der Senat zudem, um das Beschäftigungs- und Ausbildungsverhältnis bei der BSAG attraktiver zu gestalten?
13. Welche Anstrengungen in Bezug auf die Einstellung zusätzlicher Beschäftigter wurden seit 2020 unternommen, um Fahrausfälle durch coronabedingte Abwesenheiten von Beschäftigten aufgrund von Krankheitsausfällen oder Quarantäneanordnungen zu kompensieren?
14. Wie haben sich die personellen Reserven seit 2014 jährlich entwickelt? Sollten die personellen Reserven ab Mitte 2020 nicht angestiegen sein: Aus welchen Gründen wurde darauf verzichtet, die Personalreserve den prognostizierten Infektionswellen entsprechend anzupassen?
15. Inwiefern hält der Senat die derzeitigen personellen Reserven für ausreichend um
 - a. den derzeitigen und durch potenzielle weitere Infektionswellen vor allem coronabedingten Arbeitsausfall und
 - b. den für die in Frage 11 aufgeführten Ausbaustufen zu kompensieren?
16. Inwiefern beabsichtigt die BSAG Fahrpersonal von derzeit coronabedingt eher weniger stark nachgefragten privaten Reiseunternehmen einzusetzen, um etwaige Engpässe zu überbrücken?

Hartmut Bodeit, Heiko Strohmann und Fraktion der CDU