

Große Anfrage der Fraktion der CDU

**BSAG am Limit - Wann wird der Senat Bovenschulte endlich einen verlässlichen ÖPNV in Bremen gewährleisten?**

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) mit Bussen und Bahnen ist ein unverzichtbarer Bestandteil des Mobilitätsangebotes in Bremen und spielt eine zentrale Rolle in einer nachhaltigen und effizienten städtischen Mobilität.

Busse und Straßenbahnen tragen nicht nur zur Reduzierung von Luftverschmutzung und Treibhausgasemissionen bei, da sie eine effiziente Möglichkeit bieten, viele Menschen mit einem Fahrzeug zu befördern. Der ÖPNV verbessert ebenso die Mobilität für Menschen ohne eigenen Zugang zu einem Auto. Er fördert somit die soziale Integration und ermöglicht Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.

Insgesamt ist der ÖPNV ein wesentliches Element einer nachhaltigen und zukunftsorientierten städtischen Mobilität, das zur Bewältigung vieler Herausforderungen im Zusammenhang mit Verkehr, Umwelt und Lebensqualität beiträgt.

Das Erreichen dieser übergeordneten Ziele benötigt klare politische Vorgaben und Zielsetzungen. Der Verkehrsentwicklungsplan von 2014 (VEP) samt Fortschreibung erfüllt diesen Anspruch nur bedingt, sind die tatsächlichen Vorhaben aufgrund eines fehlenden Controllings bislang nur kaum oder gar nicht umgesetzt. Der Senat hat bis dato die wichtigsten Fragen, die es zu lösen gilt, damit der ÖPNV in Bremen wieder verlässlich und attraktiv wird, nicht in Angriff genommen.

Der Senat muss aktiv handeln, damit die aktuellen Herausforderungen hinsichtlich der Energiepreise und des Fachkräftemangels nicht zu einer dauerhaften eingeschränkten öffentlichen Mobilität für die Menschen in Bremen werden.

Wir fragen den Senat:

(Bitte bei der Beantwortung keine Frage, einschließlich Unterfragen, miteinander verbinden)

1. Wie viele Fahrgäste wurden seit 2018 von der BSAG jährlich befördert?

2. Wie hat sich das Gesamtbudget (absolut in Euro), das für die Finanzierung der BSAG zur Verfügung steht, seit 2018 jährlich entwickelt und wie (in Euro) setzt sich dieses Budget (Ticketverkäufe, Regionalisierungsmittel etc.) zusammen (bitte zusätzlich das jeweilige Budget (in Euro) pro Fahrgast ausweisen?)
3. Auf welcher rechtlichen Grundlage erhält die BSAG das in Frage 2 genannte Budget?
4. Wie werden die Fahrgastzahlen bei der BSAG erfasst?
5. Wie ist das Reporting, Monitoring und Controlling der Fahrgastzahlen gestaltet und inwiefern wurden diese Vorgaben eingehalten?
6. Wie ist das Reporting, Monitoring und Controlling bei den städtischen Zuschüssen gestaltet und inwiefern wurden diese Vorgaben eingehalten?
7. Seit wann weiß die BSAG, dass sie für dieses Jahr mehr Zuschüsse als geplant von der Stadt zur Aufrechterhaltung des Fahrbetriebs erhalten muss und wann hat der Senat durch wen Kenntnis erhalten?
8. Wie sind die Energieverträge der BSAG gestaltet hinsichtlich Laufzeiten, Kündigungsmöglichkeiten, Vertragspartner usw.?
9. Wann wurden die höheren Energiekosten durch die BSAG erfasst bzw. erkennbar?
10. Wann wurden diese Steigerungen gegenüber dem Senat mitgeteilt und welches Reportingsystem gibt es hier?
11. Was wird für den Rückgewinn von Fahrgästen getan?
12. Was wird für den Zugewinn von Fahrgästen getan?

13. Mit welchen Einnahmeeinbußen, bezogen auf das Deutschlandticket, hat die BSAG zu rechnen und wie viel Einbußen gab es bislang seit Einführung?
14. Welche Erweiterungen des Deutschlandtickets hat der Senat durchgeführt und werden diese fortgeführt?
15. Was haben diese Erweiterungen in der Vergangenheit gekostet, was kosten sie in der Zukunft?
16. Welche weiteren Erweiterungen sind zu wann geplant und welche Kosten entstehen dadurch?
17. Wie wird die Fortführung des Deutschlandtickets finanziell geregelt, wenn es a) keine Einigung mit dem Bund gibt und b) wenn es eine Einigung mit dem Bund gibt? Welcher Anteil wird in beiden Fällen jeweils auf Bremen entfallen und wo wird das Geld im Doppelhaushalt 2024/2025 hinterlegt sein?
18. Wie bewertet der Senat die Umsetzung des VEP (hier ist auch die Fortschreibung inbegriffen) Bezug auf die ÖPNV-Maßnahmen? Für die Antwort bitte folgende Tabelle verwenden

Maßnahme VEP/Teilfortschreibung	Umsetzung erfolgt/nicht erfolgt	Umsetzung geplant (Jahr)	Begründung für die nicht Umsetzung

19. Welche Kosten gehen mit den einzelnen Stufen der Angebotsoffensive einher?
20. Wann wird die BSAG zum Regelbetrieb zurückkehren?
21. Wieviel Personal in VZÄ werden für die einzelnen Stufen der Angebotsoffensive benötigt? Bitte anhand der einzelnen Stufen darstellen.
22. Wie gestaltet sich die Altersstruktur des Fahrpersonals bei der BSAG?

23. Mit wie vielen Abgängen ist bis 2030 jeweils zu rechnen?
24. Wie viele Fahrerinnen und Fahrer müssen bis 2030 jährlich ausgebildet werden, um
- a) den altersbedingten Abgang auszugleichen?
  - b) die einzelnen Stufen der Angebotsoffensive umzusetzen?
  - c) eine strategische Personalreserve aufzubauen?
25. Mit welchen Maßnahmen in den kommenden Jahren wird die BSAG den Personalherausforderungen (Personalreserve, demographischer Wandel) begegnen, mit welchen Kosten wird hierbei jährlich gerechnet?
26. Mit welchen Kosten ist bezüglich einer Umstellung auf CO<sub>2</sub>-neutrale Antriebe bei der BSAG zu rechnen?
27. Welche Maßnahmen hat der Senat ergriffen und ergreift er zukünftig, um den ÖPNV durch „Sharing-Angebote“ oder weitere Angebote zu unterstützen und zu ergänzen?
28. Mit welchen finanziellen Herausforderungen, bezogen auf die BSAG, rechnet der Senat in den Jahren 2024 und 2025?
29. Wie wird der Senat die BSAG in den Jahren 2024 und 2025 unterstützen?

Michael Jonitz, Jens Eckhoff, Frank Imhoff und Fraktion der CDU