

Mitteilung des Senats vom 4. September 2001

Bremer Straßenbahn AG

Kontrakt zwischen der Freien Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde), der Bremer Straßenbahn AG (BSAG), der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) und dem Betriebsrat der Bremer Straßenbahn AG

Der Senat überreicht der Stadtbürgerschaft den Bericht des Senators für Bau und Umwelt und des Senators für Finanzen vom 12. Juni 2001 über den Abschluss eines Kontraktes mit der BSAG mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Der Senat hat in seiner heutigen Sitzung dem Abschluss des Kontraktes zugestimmt. Die Unterzeichnung des Kontraktes soll in Kürze erfolgen.

Der Deputation für Bau sowie dem städtischen Haushalts- und Finanzausschuss wird der vorgelegte Bericht ebenfalls zur Kenntnis zugeleitet.

Anlage

Der Senator für Bau und Umwelt
Der Senator für Finanzen

12. Juni 2001

Bericht über den Abschluss eines Kontraktes zwischen der Freien Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde), der Bremer Straßenbahn AG (BSAG), der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) und dem Betriebsrat der Bremer Straßenbahn AG

1. Der Senat hat sich in seiner Sitzung am 14. Juli 1998 mit den Problemen befasst, die sich aus der Belastung des städtischen Haushaltes durch die Entwicklung des Verlustes der BSAG ergeben. In die Erörterungen einbezogen war auch die aus dem EU-Recht für den ÖPNV-Bereich resultierende Wettbewerbsproblematik. Der Senat hat der Stadtbürgerschaft in diesem Zusammenhang in den folgenden Mitteilungen berichtet:
 - 17. November 1998 (Antwort des Senats vom 17. November 1998 auf eine Kleine Anfrage, Drs. 14/1171 – Veränderungen des EU-Rechts für den Nahverkehr –),
 - 9. März 1999 (Mitteilung des Senats vom 9. März 1999, Drs. 14/814 S – Ausschreibung von ÖPNV-Leistungen –),
 - 9. März 1999 (Mitteilung des Senats vom 9. März 1999, Drs. 14/815 S – Entwicklung und Perspektiven des ÖPNV in Bremen –),
 - 23. März 1999 (Mitteilung des Senats vom 23. März 1999, Drs. 14/826 S – Auswirkungen des europäischen Wettbewerbs auf kommunale Verkehrsunternehmen –).

Auf der Grundlage der Erörterungen vom 14. Juli 1998 hat der Senat der Entwicklung eines Konzepts zur mittelfristigen Reduzierung der Verlustzuweisungen mit externer Begleitung zugestimmt.

Der Senator für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung und der Senator für Finanzen haben deshalb am 1. September 1998 die C&L Deutsche Revision be-

auftragt, Möglichkeiten zur weiteren Rückführung der Verluste bei der BSAG zu untersuchen.

Die Koalitionsvereinbarung für die 15. Legislaturperiode legt hierzu fest:

„Um die BSAG für den bevorstehenden europaweiten Wettbewerb konkurrenzfähig zu machen und den Finanzbedarf des Unternehmens zu senken, sind wesentliche Strukturveränderungen einzuleiten und dabei die Empfehlungen des vom Senat beauftragten Gutachtens zu berücksichtigen.“

Am 14. September 1999 hat sich der Senat der Freien Hansestadt Bremen mit den Ergebnissen der von der C&L Deutsche Revision durchgeführten Untersuchung befasst und in diesem Zusammenhang u. a. folgende Aufträge erteilt:

1. Der Senat bittet die Lenkungsgruppe der Staatsräte zur Neuordnung der Aufgabenwahrnehmung, eine Steuerungsgruppe bestehend aus den Staatsräten der Ressorts für Finanzen und für Bau und Umwelt (gemeinsame Federführung), für Wirtschaft und Häfen sowie der Senatskanzlei unter Beteiligung des Vorstands der BSAG zu bilden, die die Maßnahmen zur Herstellung der Wettbewerbsfähigkeit der BSAG und damit zur Rückführung der Verluste begleitet.
2. Der Senat erwartet ein mit der Steuerungsgruppe abgestimmtes und im Aufsichtsrat der BSAG beratenes Umstrukturierungskonzept des Vorstandes der Gesellschaft, das bis zum 31. Dezember 1999 Sofortmaßnahmen sowie bis zum 30. April 2000 mittelfristig und längerfristig vorzusehende Umsetzungsmaßnahmen enthält. Die zuständigen Gewerkschaften sollen beteiligt werden.

Die Deputation für Bau (S) wurde in ihrer Sitzung am 16. September 1999 über diese Beschlussfassung unterrichtet.

2. Die Steuerungsgruppe ist eingerichtet worden und die BSAG hat zwischenzeitlich in intensiver Abstimmung mit der Steuerungsgruppe ein Unternehmenskonzept erarbeitet, das in eine Ergebnisplanung mündet, die die Vorgaben der Koalitionsvereinbarung einhält. Der Aufsichtsrat der Gesellschaft hat in seiner Sitzung am 30. Mai 2001 das Unternehmenskonzept beschlossen und die vom Vorstand vorgelegte Mittelfristige Ergebnisplanung 2002 bis 2005 zur Kenntnis genommen. Dem Aufsichtsrat gehören neben vier Staatsräten auch vier Mitglieder der Stadtbürgerschaft als Vertreter des Anteilseigners an.

In der Schlussphase der Erarbeitung des Unternehmenskonzeptes wurden die Unternehmensberatungsgesellschaften Arthur D. Little (ADL) und Transport East West Expert Team (TEWET) durch die BSAG (in Abstimmung mit dem Senator für Bau und Umwelt) beauftragt, noch offene Fragen im Zusammenhang mit der Entwicklung neuer Geschäftsfelder und einer wettbewerbskonformen Reorganisation der Konzern- und Unternehmensstruktur zu untersuchen. Aus Sicht der Gutachter kann eine Reduzierung der Verluste und die Vorbereitung der BSAG auf den Wettbewerb im Rahmen von insgesamt sieben Bausteinen eines Maßnahmenbündels erreicht werden. Hierzu zählen:

- Baustein 1: Konsequente Nutzung der beeinflussbaren Potentiale zur Produktivitätssteigerung,
- Baustein 2: Auf- und Ausbau von neuen Geschäftsfeldern, Nutzung von Potentialen zur Personalmigration, Weiterentwicklung Kerngeschäft,
- Baustein 3: Anpassung der Verkehrstarife an Branchendurchschnitt,
- Baustein 4: Intensiver Dialog mit der Stadt Bremen und den Tarifparteien zur Ausgestaltung der wettbewerbskonformen Reorganisation,
- Baustein 5: Erarbeitung und Abschluss einer Restrukturierungsvereinbarung mit der Stadt Bremen,
- Baustein 6 a: Weiterentwicklung des Centerkonzept und Einführung einer Balanced Scorecard,
- Baustein 6 b: Aufbau einer BSAG-„Holding“ ,

Baustein 6 c: Konzept der wettbewerbskonformen Reorganisation umsetzen,

Baustein 7: Erfolgreiches Agieren des Verkehrskonzerns im Wettbewerb (in Bremen/Umzu und außerhalb der Region).

Die Ergebnisse des Gutachtens wurden dem Aufsichtsrat präsentiert und zum Teil schon in das Unternehmenskonzept eingearbeitet.

Die wesentlichen Handlungsfelder des Unternehmenskonzeptes lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- An Nachfragepotenzialen orientierter Ausbaus des Liniennetzes

Sofern Ausbaustufen sich nicht bereits in der Umsetzungsphase befinden, ist als Voraussetzung für eine Realisierung der Nachweis zu führen, dass die Vorhaben technisch und betrieblich machbar, verkehrlich und regionalwirtschaftlich sinnvoll sind und sich nicht unvorteilhaft auf das Betriebsergebnis der BSAG auswirken.

- Optimierung der Fahrzeug- und Standortplanung

Ziel einer optimierten Fahrzeug- und Standortplanung ist eine Verringerung des Fahrzeugbestandes und die Erbringung von Leistungen an weniger Standorten, um auf diese Weise die Produktivität zu steigern.

- Ersatz von Altfahrzeugen

Im Fahrzeugbestand der BSAG befinden sich zurzeit 61 Straßenbahnen der Baujahre 1973 bis 1976, die aufgrund ihres Alters und des damit verbundenen Reparaturaufwandes das Ergebnis der Gesellschaft stark belasten. Durch den Ersatz von Altfahrzeugen, soll der zusätzliche Aufwand reduziert und die Wirtschaftlichkeit des Fahrzeugeinsatzes insgesamt erhöht werden.

- Optimierung von Betriebsabläufen

Durch den Umbau und die Modernisierung der LSA-Ansteuerung sollen Verlustzeiten verringert werden. Der Bau eigener Bahnkörper und Fahrwege soll Betriebsstörungen durch andere Verkehrsteilnehmer verringern.

- Erschließung und Weiterentwicklung von Geschäftsfeldern

Auf der Basis der von den Unternehmensberatungsgesellschaften ADL und TEWET formulierten Empfehlungen sollen vorhandene Geschäftsfelder ausgebaut und neue erschlossen werden.

- Wettbewerbskonforme Reorganisation der BSAG

Die Unternehmensberatungsgesellschaften ADL und TEWET empfehlen eine wettbewerbskonforme Reorganisation der BSAG, die in Abhängigkeit von den rechtlichen Rahmenbedingungen, die vornehmlich durch die EU vorgegeben werden, phasenweise umgesetzt werden soll. In einem ersten Schritt wird die bestehende Center-Struktur weiterentwickelt.

- Optimierung der Aufbau- und Ablauforganisation

Parallel zu den nach außen gerichteten Elementen der Unternehmensstrategie werden Maßnahmen der inneren Modernisierung bei der BSAG durchgeführt.

- Weitentwicklung der betrieblichen Mitbestimmung

Die betriebliche Mitbestimmung und Beteiligung wird im Sinne von mehr Transparenz und Förderung von Eigenverantwortung und Leistungsbereitschaft auf der Basis des Betriebsverfassungsgesetzes weiterentwickelt.

3. Zwischen der Freien Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde), vertreten durch den Senator für Bau und Umwelt, der Bremer Straßenbahn AG (BSAG), der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) und dem Betriebsrat der Bremer Straßenbahn AG wurde der Abschluss eines Kontraktes (Anlage 1) vereinbart, der den Rahmen für die Umsetzung des am 30. Mai 2001 beschlossenen Unternehmenskonzeptes bilden soll. Die gemeinsame Presseerklärung aus Anlass des Aufsichtsratsbeschlusses ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Kontrakt erklärt das Unternehmenskonzept zur Grundlage für alle beteiligten Stellen, um die Verluste der BSAG abzusenken und um die BSAG auf einen geordneten Wettbewerb im Sinne des neuen EU-Rechts vorzubereiten. Darüber hinaus bildet der Kontrakt die Basis für die Weiterentwicklung der BSAG zu einem regionalen Mobilitätskonzern.

Die wesentlichen Eckpunkte lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Sicherstellung der Dienstleistung für den öffentlichen Personennahverkehr in Bremen auf der Grundlage des Fahrplanangebotes der Jahre 2000/2001.
- Absenkung der Verlustausgleichszahlungen für die BSAG auf 138 Mio. DM bis zum Jahr 2004.

Der Kontrakt berücksichtigt, dass die BSAG für die verbilligte Beförderung von Schülern und Schwerbehinderten Ausgleichszahlungen erhält. Um die Gesamtbelastung des Haushaltes zu begrenzen, wurden diese nach § 45 a PbefG und § 62 SchwbG gewährten Zahlungen in die Betrachtungen einbezogen. Deren Erhöhung oder Verminderung spiegelt sich unmittelbar in einer entsprechenden Absenkung oder Aufstockung der Beträge für den Verlustausgleich wider.

Die Zahlungen an die BSAG werden im Zeitraum 2001 bis 2004 in Übereinstimmung mit den Vorgaben der Mittelfristigen Finanzplanung des Senats auf die folgenden Beträge begrenzt:

(in TDM)	2001	2002	2003	2004
Verlustausgleich	157.200	150.800	144.400	138.000
Zahlungen gemäß § 45 a PbefG	11.600	11.600	11.600	11.600
Zahlungen gemäß § 62 SchwbG	14.100	14.100	14.100	14.100
Summe	182.900	176.500	170.100	163.700

Der Verlustausgleich für die Jahre 2001/2002 ist (jährlich nachschüssig) in den Haushaltsentwürfen der Jahre 2002/2003 im Produktplan „68 Bau“ entsprechend berücksichtigt. In den Zahlungen gemäß § 45 a PbefG und § 62 SchwbG sind auch die anteiligen Beträge aus dem niedersächsischen Haushalt enthalten.

4. Umsetzung und Einhaltung der Zielsetzungen des Kontraktes und des Unternehmenskonzeptes werden durch den Senator für Bau und Umwelt im Rahmen des Teilnehmungscontrollings überwacht. Außerdem ist vereinbart, dass der Vorstand der BSAG den Stand der Umsetzung des Unternehmenskonzeptes in seine Quartalsberichterstattung nach § 90 Aktiengesetz einbezieht.

Anlage 1 zum Bericht vom 12. Juni 2001

Kontrakt zwischen der Freien Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde), vertreten durch den Senator für Bau und Umwelt,

der Bremer Straßenbahn AG (BSAG),

der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr e.V. (ÖTV) in ver.di und

dem Betriebsrat der Bremer Straßenbahn AG

Präambel

Zweck des Kontraktes ist es, gemeinsam einen Rahmen für die BSAG zur Absenkung ihrer Verluste zu schaffen und die BSAG auf einen geordneten Wettbewerb im Sinne des neuen EU-Rechts vorzubereiten. Ferner soll dieser Kontrakt die Basis für die Weiterentwicklung der BSAG zu einem regionalen Mobilitätskonzern bilden.

Grundlage für diesen Kontrakt wird das vom Aufsichtsrat der BSAG zu beschließende, fortzuschreibende Unternehmenskonzept sein, das die Unterstützung aller Kontraktpartner hat.

1. Die BSAG stellt ihre Dienstleistung für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Bremen auf der Grundlage des Fahrplanangebotes der Jahre 2000/2001 qualitativ und quantitativ sicher und senkt den Verlust bis einschließlich 2004 auf 138 Mio. DM ab. Die jährliche Entwicklung ist in die Mittelfristplanung 2001 bis 2004 der BSAG eingearbeitet und hält die Budgetvorgabe der Stadtgemeinde Bremen ein.

Die Stadtgemeinde Bremen wird die entsprechenden Mittel in die Haushalte einwerben. Vorbehaltlich der Mittelbereitstellung durch die Stadtbürgerschaft und unter Beachtung des jeweils geltenden Rechts werden die vereinbarten jährlichen Verlustbeträge übernommen. Dies erfolgt zurzeit in Anwendung des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages über die Bremer Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH (BVV).

Auswirkungen aus gesetzlichen und sonstigen Änderungen von Ausgleichszahlungen (z. B. § 45 a PBefG, § 62 SchwbG), die zu einem Erstattungsbetrag führen, der von dem Anspruch des Jahres 2000 abweicht, werden im Ergebnis neutralisiert.

Im Ergebnis ergibt sich damit unter dem Vorbehalt der Mittelverfügbarkeit der folgende Mittelananspruch der BSAG:

(in TDM)	2001	2002	2003	2004
Verlustrausgleich	157.200	150.800	144.400	138.000
Zahlungen gemäß § 45 a PbefG	11.600	11.600	11.600	11.600
Zahlungen gemäß § 62 SchwbG	14.100	14.100	14.100	14.100
Summe	182.900	176.500	170.100	163.700

2. Die Kontraktpartner gehen für die Geltungsdauer des Kontraktes von einem Fortbestehen der zur Zeit gültigen vertraglichen Vereinbarungen aus (Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der BVV und der BSAG, Investitions- und Straßenbenutzungsvertrag zwischen der Stadtgemeinde Bremen und der BSAG).
3. Die Stadtgemeinde Bremen steht den Überlegungen der BSAG zum „Zielnetz 2010“ aufgeschlossen gegenüber. Unabdingbare Voraussetzung für Entscheidungen über die Umsetzung von Vorhaben des Konzeptes ist jedoch der Nachweis, dass die Vorhaben technisch und betrieblich machbar, verkehrlich und regionalwirtschaftlich sinnvoll sind und sich nicht unvorteilhaft auf das Betriebsergebnis (nach Zinsen) der BSAG auswirken. Dieser Nachweis ist für jedes Vorhaben gegenüber der Stadtgemeinde Bremen zu führen. Dabei ist die Nutzen-/Kosten-Verteilung zwischen Bremen und Niedersachsen darzustellen.

Die BSAG und Bremen gehen davon aus, dass von den angestrebten Ausbaumaßnahmen die Verlängerung der Linie 4 nach Borgfeld während der Laufzeit dieses Kontraktes umgesetzt wird, so dass sich der wirtschaftliche Erfolg dieser Maßnahme bei der BSAG niederschlagen kann. Zur Finanzierung bringt Bremen die erforderlichen Mittel in den Haushalt ein. Hinsichtlich der Ersatzbeschaffungen von Straßenbahnen und Bussen sollen die Eigeninvestitionen der BSAG im zulässigen Rahmen angemessen mit Finanzhilfen nach dem BremÖPNVG, vorbehaltlich der Mittelbereitstellung durch die Bürgerschaft, gefördert werden.

4. Die Stadtgemeinde Bremen anerkennt, dass die BSAG ihre derzeitigen Verkehrsleistungen eigenwirtschaftlich im Sinne des § 8 Abs. 4 PBefG erbringt und dementsprechend Anträge auf Linienkonzessionen bzw. auf Verlängerung auslaufender Linienkonzessionen nach § 13 PBefG stellt.

5. Die Kontraktpartner sind sich einig, dass bei der BSAG nachhaltige und kostensenkende Schritte zur Verbesserung der Wettbewerbssituation notwendig sind. Ohne solche Schritte wird es dem Unternehmen nicht gelingen, seine Linienverkehre wettbewerbsfähig zu betreiben.

Vor diesem Hintergrund unterstützen auch die ÖTV und der Betriebsrat das Unternehmenskonzept. Sie sind sich dabei einig, dass der notwendige Anpassungsprozess an die Bedingungen des zukünftigen Marktes im Bereich öffentlicher Personennahverkehr ohne einen Beitrag der Arbeitnehmer an den Kostensenkungsmaßnahmen nicht zu schaffen sein wird. Deshalb müssen auch die tarifvertraglich vereinbarten Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen und die Produktivitätsentwicklung auf die Wettbewerbsbedingungen im ÖPNV-Markt ausgerichtet werden.

Die tarifpolitische Entwicklung für die Zukunft orientiert sich im Grundsatz an den Wirkungen der in Nordrhein-Westfalen im Jahr 2000 erzielten Einigung über den Abschluss eines Sparten-Tarifvertrages Nahverkehrsbetriebe. Mit dem am 14. Juni 2000 bei der BSAG erzielten Tarifabschluss ist bei vollem Inkrafttreten ein wichtiger Schritt zur Erreichung dieser Zielsetzung geschaffen worden.

Die Kontraktpartner stimmen überein, dass die Bereitschaft der Arbeitnehmer, an den Kostensenkungsmaßnahmen mitzuwirken, im Gegenzug durch flankierende Maßnahmen zur Sicherung der Arbeitsplätze ausgeglichen werden muss. Die im Tarifabschluss bei der BSAG am 14. Juni 2000 ebenfalls vereinbarten Regelungen zur Beschäftigungssicherung tragen diesem bereits Rechnung.

Die Kontraktpartner begrüßen, dass der Bundesrat in seiner 758. Sitzung am 21. Dezember 2000 den Bund aufgefordert hat, sich auf EU-Ebene für die Schaffung von gesetzlichen Regelungen einzusetzen, die faire Wettbewerbsbedingungen sichern, mittelständische Anbieterstrukturen fördern und erreichte Qualitäts-, Umwelt- und Sozialstandards bewahren. Geregelt werden soll insbesondere, dass in Ausschreibungen auch arbeits- und sozialrechtliche Kriterien einzubeziehen sind (siehe Anlage).

6. Für den Fall, dass für die BSAG bis zum 31. Dezember 2004 die Anwendung des Mitbestimmungsgesetzes deshalb entfällt, weil die Mitarbeiterzahl 2.000 unterschreitet, streben die Kontraktpartner für eine weitere Amtszeit des Aufsichtsrates (§ 102 AktG) die analoge Anwendung des Mitbestimmungsgesetzes an. Die Konditionen sind in einer gesonderten Vereinbarung zu konkretisieren.

7. Dieser Kontrakt hat Gültigkeit für den Zeitraum bis zum 31. Dezember 2004. Es besteht Einvernehmen, dass für den Zeitraum ab 2005 eine Weiterführung des Kontraktes auf Basis des dann geltenden Rechts und des verabschiedeten und kontinuierlich fortzuschreibenden Unternehmenskonzeptes und der bis dann erkennbaren haushaltswirtschaftlichen Rahmenbedingungen Bremens angestrebt wird.

Zur Verlängerung und eventueller Modifizierung des Kontraktes werden rechtzeitig Gespräche aufgenommen.

Freie Hansestadt Bremen
Der Senator für Bau und Umwelt

Der Vorstand der Bremer Straßenbahn AG

Die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr e.V. in ver.di

Der Betriebsrat der Bremer Straßenbahn AG

Bundesrat

Drucksache 649/00 (Beschluss)
21.12.00

Beschluss des Bundesrates

Vorschlag einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit Anforderungen des öffentlichen Dienstes und der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Personenverkehr auf der Schiene, der Straße und auf Binnenschiffahrtswegen
KOM (2000) 7 endg.; Ratsdok. 10776/00

Der Bundesrat hat in seiner 758. Sitzung am 21. Dezember 2000 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Nach Auffassung des Bundesrates besteht die Aufgabe der Verkehrspolitik darin, die tatsächlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass sie den ständig wachsenden Mobilitätsbedürfnissen gerecht werden. Der Sicherstellung und dem weiteren Ausbau der öffentlichen Verkehrsangebote kommt dabei besondere Bedeutung zu.

Im Mittelpunkt jeder Regelung für öffentliche Verkehrsangebote müssen daher die Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger stehen, die eine verlässliche, sichere und flächendeckende Verkehrsversorgung von hoher Qualität und zu angemessenen Preisen erfordern. Durch die Sicherung der öffentlichen Verkehrsangebote werden die Ballungsräume vom Individualverkehr entlastet und vergleichbare Lebensverhältnisse in den Regionen gewährleistet. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) trägt zur Entlastung der Umwelt bei. Er erweist sich zunehmend als Standortfaktor.

An der Sicherstellung eines bedarfsgerechten öffentlichen Verkehrsangebots der beschriebenen Qualität besteht ein herausragendes allgemeines öffentliches Interesse („Daseinsvorsorge“).

In diesem Zusammenhang hält es der Bundesrat für ein zukunftsweisendes Konzept, wenn sich ein Markt etabliert, auf dem eine Vielzahl von Anbietern – unter Wahrung mittelständischer Strukturen – im Wettbewerb ein qualitativ hochwertiges Angebot zu einem angemessenen Preis sicherstellt. Eine solche Konzeption eröffnet auch die Möglichkeit, den Einsatz öffentlicher Mittel wirtschaftlicher zu gestalten.

2. Die mit dem Verordnungsvorschlag intendierte Verwirklichung der Dienstleistungsfreiheit und damit die Herstellung des Binnenmarktes auf dem Gebiet des ÖPNV ist im Einklang mit den öffentlichen Interessen zu entwickeln, die mit dem Konzept der Daseinsvorsorge verfolgt werden. Im Konfliktfall gehen die öffentlichen Interessen vor.
3. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass die beabsichtigte Veränderung des Ordnungsrahmens hin zur Öffnung des Marktes für einen geregelten Wettbewerb dem Ziel dienen muss, den ÖPNV für die Kunden attraktiver und effizienter zu gestalten. Der Wettbewerb soll als wesentliche Antriebsfeder für innovative Ideen, kostengünstiges Produzieren sowie für Qualitätsverbesserungen genutzt werden und zu einer Verbesserung des Preis-Leistungs-Verhältnisses führen. Die Öffnung des Marktes für den geregelten Wettbewerb setzt zwingend einen diskriminierungsfreien Zugang für alle Verkehrsunternehmen in der EU voraus.

Marktwirtschaftliche Strukturen auf dem Verkehrssektor können nach Auffassung des Bundesrates allerdings die Gefahr eines reinen Preiswettbewerbs bergen. Dieser kann sich qualitätsmindernd auswirken, zu Lohn- und Sozialdumping sowie – im Grenzfall – zur Bildung neuer Monopole führen. Daher sind gesetzliche Regelungen zu schaffen, die faire Wettbewerbsbedingungen sichern, mittelständische Anbieterstrukturen fördern und erreichte Qualitäts-, Umwelt- und Sozialstandards bewahren.

4. Nach Auffassung des Bundesrats fällt es im Hinblick auf den Subsidiaritätsgrundsatz nicht in die Kompetenz der Europäischen Union vorzuschreiben, in welcher konkreten Ausgestaltung die Aufgabe der Sicherstellung eines ausreichenden öffentlichen Verkehrsangebots wahrzunehmen ist.

Die Sicherstellung eines ausreichenden öffentlichen Verkehrsangebots ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Allerdings fällt es nach Auffassung des Bundesrats nicht in die Kompetenz der Europäischen Union, den öffentlichen Verkehr zu einer Pflichtaufgabe zu machen. Es muss daher bei einer freiwilligen Aufgabe bleiben.

Das Recht der Kommunen, die für eine ausreichende Verkehrsversorgung erforderlichen Verkehrsleistungen durch eigene Unternehmen zu erbringen, darf nicht in Frage gestellt werden.

Vor dem Hintergrund der verfassungsrechtlich normierten Zuständigkeiten – Garantie der kommunalen Selbstverwaltung – und den nach dem EG-Vertrag bestehenden Kompetenzen wird im weiteren Verfahren eingehend zu prüfen sein, welche Regelungskompetenzen auf EU-Ebene erforderlich sind und welche Regelungskompetenzen bei den Mitgliedstaaten verbleiben müssen.

5. Der Verordnungsvorschlag bezieht sich zu Recht auf den gesamten Bereich der öffentlichen Verkehrsleistungen. Deswegen fordert der Bundesrat die Bundesregierung auf, allen Bestrebungen entgegenzutreten, die den Geltungsbereich auf den ÖPNV beschränken und somit den Schienenpersonenfernverkehr vom Anwendungsbereich ausnehmen wollen.
6. Für den Bundesrat ist es von zentraler Bedeutung, dass den heutigen Leistungserbringern eine faire Chance gegeben werden muss, sich auf ihre künftige Rolle als Teilnehmer an einem durch Wettbewerb geöffneten Markt vorzubereiten. Dies erfordert wesentlich längere Übergangszeiten als sie der Verordnungsvorschlag vorsieht.
7. Der Bundesrat weist darauf hin, dass Chancengleichheit in einem durch Wettbewerb geöffneten Markt nur gegeben ist, wenn die Wettbewerbsbedingungen für alle Marktteilnehmer gleich sind. Hiermit unvereinbar sind die in Artikel 7 Abs. 1, 2 und 4 des Verordnungsvorschlags genannten Ausnahmeregelungen, da sie zwangsläufig zu Wettbewerbsverzerrungen führen würden. Dies gilt auch dann, wenn sie regional beschränkt sind. Im Kompromisswege sind Ausnahmen allenfalls in einer Übergangszeit akzeptabel, bedürfen dann aber einer klaren zeitlichen Befristung.

Der Bundesrat hält es für erforderlich, dass neben dem Ausschreibungsverfahren auch die Auferlegung als Option erhalten bleibt. Dadurch ist es möglich, dass in Fällen fehlender Einigung oder in besonderen Notfällen – wie etwa bei gravierenden Leistungsstörungen durch den Betreiber – eine ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Personenverkehr sichergestellt werden kann.

Der Bundesrat begrüßt das Vorhaben der Kommission, bei eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen ein Absehen von Ausschreibungen zu ermöglichen und Qualitätswettbewerb in einem transparenten Verfahren vorzuziehen. Die Begrenzung des Qualitätswettbewerbes auf eine einzelne Strecke ist jedoch nicht nachvollziehbar. Auch Linienbündel oder ein ganzes Netz können eigenwirtschaftlich betrieben werden, sind aber nach dem Verordnungsvorschlag von einer Vergabe nach Qualitätsvergleich ausgenommen.

8. Der Bundesrat hält es für verfehlt, öffentliche Ausgleichsleistungen für die Erfüllung allgemeiner öffentlicher Dienstleistungsanforderungen, die lediglich Ersatz für entgangenes Fahrgeld sind und damit originäre Erträge der Unternehmen darstellen, anders zu behandeln als unmittelbare Fahrgelderlöse.

Dies muss vor allem dann gelten, wenn die Ausgleichszahlungen wie im Bereich der Schwerbehindertenfreifahrt und des Ausbildungsverkehrs wettbewerbsneutral erfolgen.

9. Der Bundesrat lehnt auch den von der Kommission gewählten Ansatz ab, dass öffentliche Ausgleichszahlungen (z. B. nach § 45 a PBefG für den Ausbildungs-

verkehr sowie die Freifahrt nach dem Schwerbehindertengesetz) nur insoweit für die Eigenwirtschaftlichkeit unschädlich sind, als sie nicht mehr als 20 % des Wertes der von dem Unternehmen erbrachten Verkehrsleistungen ausmachen.

Auf dieser Basis dürfte es aller Voraussicht nach überhaupt keine eigenwirtschaftlichen Verkehre mehr geben.

Diese Regelung sollte daher durch eine Vorschrift ersetzt werden, die, statt Prozentzahlen zu nennen, allein auf die Wettbewerbsneutralität abhebt.

10. Die im Verordnungsvorschlag vorgesehene Laufzeit für öffentliche Dienstleistungsaufträge von höchstens fünf Jahren ist zu kurz bemessen. Amortisationszeiten von Anlagevermögen können – auch im Busbereich – länger sein. Eine Umlegung der Kosten für Abschreibung und Zinsen auf eine kurze Laufzeit und das damit verbundene höhere unternehmerische Risiko würde die Leistungspreise verteuern.
11. Das erreichte arbeits- und sozialrechtliche Qualitätsniveau in den betroffenen Verkehrsbetrieben soll beibehalten werden. So ist eine rechtliche Grundlage zu schaffen, die vorsieht, dass in Ausschreibungen auch arbeits- und sozialrechtliche Kriterien einzubeziehen sind.

12. Ferner sollten die im Verordnungsvorschlag in Artikel 9 Abs. 3 genannten Schutzbestimmungen im Sinne einer besseren Wirkung weiterentwickelt werden.

Die in den Schutzbestimmungen aufgenommene Verpflichtung der Unterauftragsvergabe bis zu 50 Prozent zum Schutze des Mittelstandes erscheint dem Bundesrat sinnvoll. Sie darf jedoch nicht als Freibrief verstanden werden, zur Ausschreibung kommende Leistungspakete so groß zu fassen, dass mittelständische Unternehmen de facto nur noch die Möglichkeit haben, bei der Unterauftragsvergabe zum Zuge zu kommen. Daher regt der Bundesrat an, den Verordnungsvorschlag dahingehend zu ergänzen, dass nach Möglichkeit mittelstandsfördernde Losgrößen gebildet werden sollen.

13. Für den Bereich des ÖPNV muss eine Niederlassungsverpflichtung verbindlich festgelegt werden, damit der Betreiber sich nicht denjenigen Standards entziehen kann, die der Mitgliedstaat niedergelassenen Betreibern vorschreibt. Da gerade Personenverkehrsdienstleistungen eine hohe Sicherheit verlangen und kundennah erbracht werden müssen, kommt dem Gesichtspunkt der ortsnahen Präsenz eine besondere Bedeutung zu.

Verkehrliche Verbesserungen können insbesondere dadurch erreicht werden, dass Fahrplanangebote, Fahrpreise sowie Service- und Informationsleistungen aufeinander abgestimmt und integrativ weiterentwickelt werden. In vielen Teilen Deutschlands geschieht dies in Verkehrs- und Tarifverbänden. Der weitere Auf- und Ausbau von Verkehrs- und Tarifverbänden ist daher eine Zielsetzung, der auch auf europäischer Ebene ein angemessener Stellenwert zukommen muss. In diesem Zusammenhang vermisst der Bundesrat allerdings europäische Initiativen zur Förderung solcher Verbände.

14. Nach Auffassung des Bundesrates sind die von der Kommission angesetzten Schwellenwerte zu niedrig bemessen.

Die Schwellenwerte für die Direktvergabe gemeinwirtschaftlicher Verträge müssen deutlich über den in Artikel 7 Abs. 5 des Verordnungsvorschlags vorgesehenen 400.000 Euro liegen, um den mit der Ausschreibung verbundenen erheblichen Verwaltungsaufwand zu rechtfertigen.

Darüber hinaus steht die 800.000-Euro-Grenze für die Vergabe von Netzen im Missverhältnis zum Grenzwert für einzelne Linien. Vielmehr sollte sich der Schwellenwert für die Vergabe von Netzen aus der Summe der Schwellenwerte für Einzellinien in diesem Netz zusammensetzen.

15. Der Bundesrat begrüßt den Vorschlag der Kommission, den Qualitätsvergleich als vereinfachtes wettbewerbsorientiertes Verfahren zuzulassen. Er macht allerdings darauf aufmerksam, dass die Vorteile des Qualitätsvergleiches nicht

zur Wirkung kommen, falls es bei der restriktiven Fassung des Artikels 10 bleibt. Zudem muss der Anwendungsbereich des Artikels 8 so erweitert werden, dass Linienbündel oder auch ein ganzes Netz einbezogen werden können.

16. Der Bundesrat macht darauf aufmerksam, dass die vorgeschlagene Klausel gegen die Bildung von Oligopolen hinsichtlich der fehlenden Definition des relevanten Marktes und der Berechnungsverfahren so nicht praktikabel ist.
17. Der Bundesrat stellt fest, dass der Verordnungsvorschlag einmal mehr zahlreiche Berichtspflichten gegenüber der Kommission enthält. Diese erfordern einen hohen bürokratischen Aufwand sowohl in den nationalen Verwaltungen als auch in der mit der Auswertung befassten EU-Verwaltung sowie bei den Verkehrsunternehmen.

Daher erscheint es ausreichend, wenn die konkrete Marktbeobachtung im Wesentlichen den nationalen Stellen überlassen bleibt und die Berichtspflichten gegenüber der Kommission auf ein Mindestmaß verringert werden. Damit soll auch dafür Sorge getragen werden, dass der Mittelstand nicht über Gebühr belastet wird.
18. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, auf eine Klarstellung in der Verordnung hinzuwirken, so dass auch Magnetschwebbahnen in den Anwendungsbereich der Verordnung fallen.
19. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass die Anwendung der Verordnung auf die in Anhang II genannten Beitrittskandidaten entsprechend den Harmonisierungsfortschritten insbesondere bei den Sozialstandards schrittweise umzusetzen ist.
20. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung zu prüfen, ob Fährverkehre, die im Brückenersatzverkehr eingesetzt sind, von der Verordnung ausgenommen werden sollten.

Es könnte aus Gründen der Klarstellung erforderlich sein, eindeutiger zu definieren, was nicht unter die neue Verordnung fallen soll. Möglicherweise soll der Fährverkehr nicht von der Verordnung erfasst werden. Denn der Fährverkehr betreibt beim Kreuzen einer Binnenwasserstraße neben der Personen- auch Fahrzeugbeförderung und könnte deshalb nicht als reiner Personenverkehr, sondern als Brückenersatzverkehr anzusehen sein.

Anlage 2 zum Bericht vom 12. Juni 2001

Presseerklärung

Positive Weichenstellung für die Zukunft der BSAG

- **Aufsichtsrat der Bremer Straßenbahn AG beschließt Unternehmenskonzept**
- **Kontrakt zwischen der Stadtgemeinde Bremen, der Bremer Straßenbahn AG, der Gewerkschaft ÖTV e.V. in ver.di und dem Betriebsrat der BSAG vereinbart**

Einstimmig hat der Aufsichtsrat der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) in seiner Sitzung am 30. Mai 2001 mit der Zustimmung zu einem vom Vorstand vorgelegten Unternehmenskonzept wesentliche Schritte beschlossen, um die Zukunft und die Weiterentwicklung des Nahverkehrsunternehmens zu sichern sowie die Wirtschaftlichkeit nachhaltig zu verbessern.

Letzteres wird insbesondere durch zwei Faktoren zwingend erforderlich: Die Stadt Bremen als Haupteigentümerin fordert aufgrund ihrer finanziellen Lage eine Minderung der Ausgleichszahlungen. Außerdem werden neue europaweite Rahmenbedingungen voraussichtlich zu mehr Wettbewerb bei Bahnen und Bussen führen. Gleichzeitig spielt die Mobilität in unserer Gesellschaft eine immer größere Rolle, und die BSAG wird zur Erfüllung ihrer Hauptaufgabe, nämlich ein gutes Angebot zu leisten, ihr System weiter ausbauen.

Um diese ehrgeizigen Ziele zu erreichen, ist beabsichtigt zunächst bis 2004 zwischen den beteiligten Partnern, nämlich der Stadtgemeinde Bremen, vertreten durch den Senator für Bau und Umwelt, der Bremer Straßenbahn AG, der Gewerkschaft ÖTV e.V. in ver.di und dem Betriebsrat der BSAG einen Kontrakt zu schließen, der einen Rahmen für die BSAG zur Absenkung der Verluste schafft und das Unternehmen auf einen geordneten Wettbewerb im Sinne des neuen EU-Rechtes vorbereitet. Ferner bildet der Kontrakt die Basis für die Weiterentwicklung der BSAG zu einem regionalen Mobilitätsanbieter. Der Aufsichtsrat hat einstimmig dem Abschluss des Kontraktes zugestimmt.

Der Aufsichtsratsvorsitzende der BSAG, Dr. Günter Dannemann, der zusammen mit dem Vertreter des Bauressorts, Staatsrat Fritz Logemann, maßgeblich am Zustandekommen der Vereinbarung beteiligt war, zeigt sich zufrieden: „Wir erreichen eine deutliche Beteiligung der BSAG an der Haushaltskonsolidierung in Bremen durch das gemeinsam vereinbarte Ziel, die Zuschussleistungen Bremens in den nächsten Jahren ohne grundsätzliche Veränderungen der Leistungen der BSAG deutlich abzubauen. Gleichzeitig wollen wir die BSAG aufgrund ihres hohen Know-hows und der Innovationsfähigkeit zu einem regionalen Mobilitätskonzern weiterentwickeln.“

Grundlage des Kontraktes ist das beschlossene Unternehmenskonzept, das die Unterstützung aller Partner hat. Die wichtigsten Vereinbarungen im Rahmen des Kontraktes sind:

Die BSAG stellt ihre Dienstleistung für den ÖPNV in Bremen auf der Grundlage des Fahrplanangebotes der Jahre 2000/2001 sicher und senkt den Verlust schrittweise von 170 Mio. DM im Jahr 1999 auf 138 Mio. DM in 2004, d. h. um 32 Mio. DM, ab. Die Stadtgemeinde Bremen steht dem weiteren Ausbau des Straßennetzes (Zielnetz 2010) positiv gegenüber, sofern die Vorhaben technisch und betrieblich machbar, verkehrlich und regionalwirtschaftlich sinnvoll sind und sich nicht nachteilig auf das Ergebnis der BSAG auswirken.

Bei der BSAG sind weitere kostensenkende und produktivitätssteigernde Schritte zur Verbesserung der Wettbewerbssituation notwendig.

Die Kontraktpartner stimmen überein, dass die Bereitschaft der Arbeitnehmer, an den Kostensenkungsmaßnahmen mitzuwirken, im Gegenzug durch flankierende Maßnahmen zur Sicherung der Arbeitsplätze ausgeglichen werden muss. Die im Tarifabschluss bei der BSAG am 14. Juni 2000 ebenfalls vereinbarten Regelungen zur Beschäftigungssicherung tragen diesem bereits Rechnung. Für den Vorstand der BSAG stellen die jetzt getroffenen Entscheidungen eine wichtige Weichenstellung für die Zukunft des Unternehmens dar. Der Vorstandsvorsitzende der BSAG, Georg Drechsler: „Jetzt haben wir für die BSAG und alle Mitarbeiter/-innen, die Chance, das Unternehmen nicht nur in seinem Bestand zu sichern, sondern weiter auszubauen.“

So befindet sich die BSAG seit geraumer Zeit in einer Phase der Umstrukturierung unter der Zielsetzung:

- Weiterentwicklung des kundenorientierten Angebotes,
- Ausbau des bestehenden Schienennetzes in Bremen aber auch in die Region,
- Offensive Strategie für den bevorstehenden Wettbewerb.

Die BSAG wird die vor kurzem eingeführte Center-Struktur mit der Trennungsbuchhaltung weiterentwickeln zu selbstständig arbeitenden leistungsorientierten Bereichen. Ein weiterer wichtiger Bestandteil neben dem Straßenbahn- und Omnibusverkehr ist auch das Engagement der BSAG und ihrer Tochterunternehmen im Eisenbahnverkehr in der Region. Ein wichtiges Element dabei ist die Partnerschaft mit anderen Verkehrsunternehmen.

Die Gewerkschaft ÖTV e.V. in ver.di wie auch der Betriebsrat der BSAG begrüßen den Weg, ein zukunftsorientiertes Unternehmenskonzept für den ÖPNV durch einen Kontrakt zwischen allen Beteiligten zu sichern, festzuschreiben und gemeinsam umzusetzen. Besonders positiv wird hierbei die dadurch langfristige Sicherung der Arbeitsplätze bei der BSAG (bis 2009) bewertet. Die sich aus dem Kontrakt ergebenden Einsparzwänge werden die Betriebsparteien jedoch vor große Anstrengungen stellen, die nur gemeinsam zu bewältigen sind. Deutlich positiv wird auch die Bereitschaft Bremens gewertet, sich dafür einzusetzen, dass bei Ausschreibungen auch arbeits- und sozialverträgliche Kriterien einzubeziehen sind.