

Mitteilung des Senats vom 14. Dezember 2004

Bremer Straßenbahn AG

Kontrakt zwischen der Freien Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde), der Bremer Straßenbahn AG (BSAG), der Vereinigten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di und dem Betriebsrat der Bremer Straßenbahn AG

Der Senat überreicht der Stadtbürgerschaft den beigefügten Bericht des Senators für Bau, Umwelt und Verkehr über den Abschluss eines Kontraktes mit der BSAG mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Der Senat hat in seiner Sitzung am 14. Dezember 2004 dem Abschluss des Kontraktes zugestimmt. Die Unterzeichnung des Kontraktes ist am 14. Dezember 2004 erfolgt.

Der Deputation für Bau und Verkehr wird der Kontrakt zur nächsten Sitzung zur Kenntnis zugeleitet.

ANLAGE 1

Der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr

14. Dezember 2004

Bericht

über den Abschluss eines Kontraktes zwischen der Freien Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde), der Bremer Straßenbahn AG (BSAG), der Vereinigten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di und dem Betriebsrat der Bremer Straßenbahn AG

1. Der zwischen der Stadtgemeinde Bremen, dem Vorstand der Bremer Straßenbahn AG, dem Betriebsrat der BSAG und der Dienstleistungsgewerkschaft ver.di im Jahr 2000 geschlossene Kontrakt läuft zum Ende des Jahres 2004 aus und soll im Rahmen einer Anschlussvereinbarung bis zum 31. Dezember 2010 fortgeschrieben werden. Die Verhandlungen hierzu wurden im Sommer 2004 aufgenommen und konnten zwischenzeitlich erfolgreich abgeschlossen werden. In der Verhandlungskommission waren neben den Arbeitnehmervertretungen und dem Vorstand, der Aufsichtsratsvorsitzende und die Senatoren für Finanzen, Bau, Umwelt und Verkehr, Wirtschaft und Häfen und die Senatskanzlei vertreten.

Hauptziele der Kontraktverhandlungen waren die Vorbereitung des Unternehmens auf den absehbaren Wettbewerb im ÖPNV und eine deutliche Rückführung der Verlustzuweisungen an die BSAG zur Entlastung des Haushaltes.

Der ÖPNV soll nach den Vorstellungen der Europäischen Union schrittweise liberalisiert werden. Hierzu wird seit einigen Jahren die Novellierung der EU VO 1191 diskutiert. Seit dem Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 24. Juli 2003 („Altmark Trans“) steht fest, dass neben der Ausschreibung von Verkehrsleistungen bei Einhaltung bestimmter Kriterien auch eine direkte Betrauung eines Unternehmens zur Erbringung von Verkehrsdienstleistungen zulässig ist. Das hierfür in der Entwicklung befindliche Verfahren wird als „marktorientierte Direktvergabe (moD)“ bezeichnet.

Vor diesem Hintergrund stellt die Freie Hansestadt Bremen fest, dass die BSAG auch weiterhin die ÖPNV-Leistungen für Bremen erbringen soll und deshalb als wettbewerbsfähiges Unternehmen aufzustellen ist.

2. Mit dem in der Anlage beigefügten Kontrakt wird der Rahmen für eine Rückführung der Verlustzuweisungen an die BSAG von derzeit über 70 Mio. Euro auf 43 Mio. Euro im Jahr 2010 geschaffen. Der Vorstand hat zur Hinterlegung der Zielzahl von 43 Mio. Euro im Jahr 2010 die Grundzüge eines Restrukturierungskonzeptes vorgelegt, das im Frühjahr 2005 vom Aufsichtsrat des Unternehmens beschlossen werden soll.

Die Stadtgemeinde Bremen, vertreten durch den Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, hat gemäß Beschluss des Senats vom 28. September 2004 eine Erklärung mit folgendem Inhalt abgegeben:

- Bis zum 31. Dezember 2010 soll die BSAG mit der Erbringung von Nahverkehrsleistungen in Bremen im Rahmen der marktorientierten Direktvergabe (moD) betraut werden. Das Konstrukt der moD ersetzt den ansonsten unmittelbar durchzuführenden Ausschreibungswettbewerb. Der Ausgleich von Verlusten, wie er derzeit im Falle der BSAG noch praktiziert wird, ist zukünftig nicht mehr gestattet. Begründet wird dieses durch die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) aus dem Sommer 2003 im so genannten Fall „Altmark Trans“. Das Gericht kommt zu dem Schluss, dass ein finanzieller Ausgleich für ein Verkehrsunternehmen nur dann zulässig ist, wenn dieser Ausgleich nicht höher liegt als der für ein durchschnittlich, gut geführtes Unternehmen und die Zahlungen auf der Basis einer vorher definierten Leistung erfolgen.
- Für die Kontraktlaufzeit wird keine gesellschaftsrechtliche Änderungen der Unternehmensstruktur der BSAG durchgeführt.
- Für die derzeit bei der BSAG Beschäftigten sollen bis zum 30. Juni 2013 betriebsbedingte Kündigungen ausgeschlossen werden.
- Die für Unternehmen mit mehr als 2000 Mitarbeitern geltenden Mitbestimmungsregeln sollen bei Unterschreiten dieser Beschäftigtenzahl während einer Wahlperiode des Aufsichtsrates bis zum Ende der darauf folgenden Periode unverändert angewandt werden.

Seitens der Stadtgemeinde Bremen wurden diese Zusagen jedoch an die Erfüllung konkreter Voraussetzungen gebunden. Diese sind:

- Alle Kontraktparteien akzeptieren das zur Herstellung der Wettbewerbsfähigkeit der BSAG vom Vorstand vorgelegte Restrukturierungskonzept mit der Begrenzung des Verlustausgleichs auf höchstens 43 Mio. Euro im Jahr 2010 – einschließlich der im Kontrakt festzulegenden Jahrestanchen. Dabei soll das Leistungsniveau des Jahres 2004 gehalten oder verbessert werden.
- Der finanziellen Zielsetzung wird in dem Tarifvertrag ausreichend Rechnung getragen, der zeitgleich mit dem Kontrakt unterzeichnet wird.

Die Zusicherungen der Stadtgemeinde Bremen sowie die zu erfüllenden Voraussetzungen zur Umsetzung dieser Zusagen sind Bestandteil des Kontraktes bzw. der Tarifverträge geworden. Der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr hat daher den Abschluss des beigefügten Kontraktes empfohlen.

3. Die BSAG reduziert ihre Verluste in den Jahren 2005 bis 2010 gemäß nachfolgender Übersicht.

Zielzahlen in Mio. Euro	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Verlustausgleich	68,1	62,8	57,8	54,6	49,9	43,0

Eine verbindliche Festlegung der jährlichen Verlustausgleiche erfolgt durch die Kontraktpartner auf Basis der Schwerbehindertenerhebung 2005 und eines voraussichtlich im September 2005 vorzulegenden Benchmarking-Gutachtens. Dabei können sich sowohl Verschiebungen der Jahrestanchen als auch eine weitere Verringerung des Verlustausgleiches für das Jahr 2010 ergeben.

Als Mindestverpflichtung hat die BSAG für den Zeitraum 2003 bis 2010 jedoch eine Rückführung ihres Mittelanspruchs gegenüber der Stadtgemeinde Bremen um 30,2 Mio. Euro übernommen.

Die aus dem Kontrakt für den Haushalt des Senators für Bau, Umwelt und Verkehr resultierenden jährlichen Zahlungsverpflichtungen sollen bis Ende 2005, also nach verbindlicher Festlegung der Verlustausgleiche, ermittelt werden.

ANLAGE 1 a

Kontrakt

1. Kontraktpartner

- Freie Hansestadt Bremen (FHB),
vertreten durch den Senator für Bau, Umwelt und Verkehr,
- Bremer Straßenbahn AG (BSAG),
vertreten durch den Vorstand,
- Gewerkschaft ver.di,
- Betriebsrat der Bremer Straßenbahn AG

2. Präambel

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) soll nach den Vorstellungen der Europäischen Union schrittweise liberalisiert werden. Hierzu wird seit einigen Jahren die Novellierung der EU VO 1191 diskutiert. Seit dem Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 24. Juli 2003 („Altmark Trans“) steht fest, dass neben der Ausschreibung von Verkehrsleistungen bei Einhaltung bestimmter Kriterien auch eine direkte Betrauung eines Unternehmens zur Erbringung von Verkehrsdienstleistungen zulässig ist. Das hierfür in der Entwicklung befindliche Verfahren wird als „marktorientierte Direktvergabe (moD)“ bezeichnet.

Vor diesem Hintergrund stellt die Freie Hansestadt Bremen fest, dass die BSAG auch weiterhin die ÖPNV-Leistungen für Bremen erbringen soll und deshalb als wettbewerbsfähiges Unternehmen aufzustellen ist.

Zweck dieses Kontraktes ist es, einen gemeinsamen Rahmen zur Umsetzung der unter Nr. 3 dargestellten Zielsetzungen zu schaffen.

3. Ziele

Die Kontraktpartner vereinbaren für den Kontraktzeitraum 1. Januar 2005 bis 31. Dezember 2010 folgende Ziele:

- a) Herstellung der Wettbewerbsfähigkeit der BSAG bis zum Jahr 2010,
- b) Einhaltung der Kriterien des EuGH-Urteils vom 24. Juli 2003,
- c) Begrenzung der Verlustausgleichszahlungen auf 43 Mio. Euro im Jahr 2010,
- d) Sicherung eines quantitativ und qualitativ hochwertigen Angebotes,
- e) Ausbau des Schienennetzes,
- f) Fortentwicklung der BSAG zu einem regionalen Mobilitätsdienstleister,
- g) Erhaltung der BSAG als ein einheitliches Unternehmen,
- h) rechnerische Trennung des Unternehmens in die Bereiche Betrieb, Infrastruktur, Regie,
- i) Sicherung von Arbeitsplätzen.

4. Marktorientierte Direktvergabe (moD)

Unter der Bedingung, dass die im EuGH-Urteil vom 24. Juli 2003 genannten Kriterien eingehalten werden, stellt die FHB sicher, dass im Wege der moD bis zum 31. Dezember 2010 ausschließlich die BSAG mit der Erbringung von

derzeit von der BSAG erbrachten Nahverkehrsleistungen in Bremen betraut wird. Es besteht Einvernehmen zwischen den Kontraktpartnern, dass zur Anwendung der moD bis spätestens Ende des Jahres 2005 folgende Voraussetzungen zu schaffen sind:

- Betrauung der BSAG mit der Erbringung von Verkehrsleistungen durch den ZVBN bzw. die FHB; die zu erbringenden Leistungen sind in Menge und Qualität klar zu definieren (1. Kriterium).
- Aufstellung objektiver und transparenter Parameter, anhand derer der Ausgleich für die Erfüllung der betrauten Leistungen berechnet werden kann (2. Kriterium).
- Führen des Nachweises, dass durch den gezahlten Ausgleich die Kosten eines durchschnittlich, gut geführten Unternehmens spätestens im Jahr 2010 nicht überschritten werden (3. und 4. Kriterium).
- Auslaufende Konzessionen für die Bus-Leistungen werden einheitlich bis zum Ende des Betrauungsaktes (31. Dezember 2010) terminiert. Die FHB anerkennt, dass die BSAG ihre derzeitigen Verkehrsleistungen eigenwirtschaftlich im Sinne des § 8 Abs. 4 PBefG erbringt und dementsprechend Anträge auf Linienkonzessionen nach § 13 PBefG stellt.
- Beschreibung und Vereinbarung eines Abrechnungsmodus für sämtliche Ausgleichszahlungen unter Einbezug des Gewinnabführungsvertrages mit der Bremer Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH (BVV) und unter Berücksichtigung steuerlicher Belange.

5. Verpflichtungen/Leistungen der BSAG

Die BSAG reduziert ihre Verluste in den Jahren 2005 bis 2010 gemäß nachfolgender Übersicht.

Zielzahlen in Mio. Euro	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Verlustrausgleich	68,1	62,8	57,8	54,6	49,9	43,0

Eine verbindliche Festlegung der jährlichen Verlustrausgleiche erfolgt durch die Kontraktpartner auf Basis der Schwerbehindertenerhebung 2005 und dem voraussichtlich im September 2005 vorzulegenden Benchmarking-Gutachten (vgl. Nr. 9).

Gesetzliche Änderungen der Ausgleichszahlungen für Ausbildungsverkehre (§ 45 a Personenbeförderungsgesetz – PBefG) und für Schwerbehindertenerhebung (§ 148 Sozialgesetzbuch – SGB IX) erhöhen bzw. vermindern den Anspruch auf Verlustrausgleich. Für den Fall, dass sinkende Beförderungszahlen von Auszubildenden und/oder Schwerbehinderten zu einer Verringerung der Ausgleichszahlungen führen, vereinbaren FHB und BSAG die Prüfung und gegebenenfalls Einleitung geeigneter Ausgleichsmaßnahmen, insbesondere zur Anpassung der VBN-Fahrpreise und des Leistungsangebotes. Weitere Beiträge der Arbeitnehmerseite werden in diesem Fall nicht erwartet.

Den Kontraktpartnern ist darüber hinaus bekannt, dass der Entwicklung der Verlustrausgleichszahlungen Annahmen zur Investitionsförderung zugrunde liegen, die dem Kontrakt als Anlage bis spätestens zum 30. Juni 2005 hinzugefügt werden und deren Nicht-Eintreffen zu höheren Verlustrausgleichszahlungen führen kann.

Die BSAG stellt ihre Dienstleistung für den ÖPNV in Bremen auf der Grundlage des Fahrplanangebotes 2004 qualitativ und quantitativ (u. a. Taktzeiten, Nutzwagenkilometer) sicher. Eine Konkretisierung der zu erbringenden Verkehrsleistungen erfolgt im Rahmen eines spätestens zum Ende des Jahres 2005 abzuschließenden Vertrages.

Darüber hinaus besteht Einvernehmen, dass die BSAG mit der Vorhaltung der Infrastruktur und der Wahrnehmung von Regieaufgaben beauftragt bzw. betraut werden soll. Auch hierzu wird ein Leistungsverzeichnis erstellt und der finanzielle Ausgleich berechnet.

6. Verpflichtungen/Leistungen der FHB

Bis Ende 2005 werden FHB und BSAG festlegen, in welcher Höhe die Ausgleichszahlungen an die BSAG zu Liquiditätsabflüssen bei der FHB führen. Dabei sind insbesondere Belastungen aus der Umsatzbesteuerung der Ausgleichszahlungen für Schwerbehindertenverkehre ebenso zu berücksichtigen wie die Abfinanzierung von Forderungen der BSAG (insbesondere Alterszeitregelung – ATZ).

Die FHB erklärt darüber hinaus,

- für die Kontraktlaufzeit keine gesellschaftsrechtlichen Änderungen der Unternehmensstruktur der BSAG durchzuführen,
- ihre Zustimmung, bis zum 30. Juni 2013 auf den Ausspruch von betriebsbedingten Kündigungen für die derzeit Beschäftigten zu verzichten,
- ihre Zustimmung, die für Unternehmen mit mehr als 2000 Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen geltenden Mitbestimmungsregeln bei Unterschreiten dieser Beschäftigtenzahl während einer Amtszeit des Aufsichtsrates bis zum Ende der darauf folgenden Periode unverändert anzuwenden.

7. Sonstige Verpflichtungen der Kontraktpartner

Restrukturierungskonzept: Die BSAG wird ihre Vorstellungen über eine Begrenzung der Verlustausgleichszahlungen mit Maßnahmen im Rahmen eines Restrukturierungskonzeptes hinterlegen. Die vereinbarte Reduzierung des Verlustausgleiches auf 43 Mio. Euro im Jahre 2010 kann unterhalb der im Rahmen der moD-Prüfung ermittelten Zahlen liegen. Das Konzept soll im Aufsichtsrat der BSAG verabschiedet und regelmäßig fortgeschrieben werden.

Beitrag der Arbeitnehmer zur Kostensenkung/Beschäftigungssicherung: Die Kontraktpartner sind sich einig, dass bei der BSAG kostensenkende Schritte zur Erreichung der moD- und damit der Wettbewerbsfähigkeit notwendig sind. Vor diesem Hintergrund unterstützen auch ver.di und der Betriebsrat die Restrukturierung, einschließlich der zwischen der FHB und der BSAG vereinbarten Zielzahlen (vgl. Tz. 5). Durch den Abschluss der Tarifverträge vom 14. Dezember 2004 erbringen die Arbeitnehmer einen erheblichen Beitrag an den erforderlichen Kostensenkungsmaßnahmen. Die Kontraktpartner stimmen darin überein, dass diese Bereitschaft durch flankierende Maßnahmen zur Sicherung der Arbeitsplätze ausgeglichen werden muss. Dies findet seinen Ausdruck in dem Verzicht auf den Ausspruch betriebsbedingter Kündigungen bis zum 30. Juni 2013, dem die FHB ausdrücklich zustimmt und der tarifvertraglich vereinbart wurde.

Berichtswesen: Die BSAG berichtet im Rahmen des von der FHB eingeführten Berichtswesens zur Beteiligungsverwaltung. Sie wird hierzu ihr Kennzahlensystem zur Beurteilung der Wettbewerbsfähigkeit weiterentwickeln und in Abstimmung mit dem SBUV ausgewählte Kennziffern für den Zeitraum 2005 bis 2010 in die Berichterstattung einbeziehen.

Zielnetz 2010: Die FHB verfolgt die im ÖPNV/SPNV-Verkehrskonzept 2002 und im ZVBN-Nahverkehrsplan 2003 bis 2007 aufgeführten Vorhaben zum Ausbau des Liniennetzes. Priorität soll dabei die Verlängerung der Linien 1, 2 und 10 so wie der nach Niedersachsen führenden Linien 4, 8 und 11 haben. Voraussetzung für eine Umsetzung der Straßenbahnvorhaben ist, dass die Vorhaben technisch und betrieblich machbar, verkehrlich und regionalwirtschaftlich sinnvoll sind und sich positiv auf das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der BSAG auswirken. Dieser Nachweis ist für jedes Vorhaben gegenüber der Stadtgemeinde Bremen und dem Bund bei Mitfinanzierung im Rahmen des GVFG-Großvorhabenprogramms zu führen. Dabei ist die Kosten-Verteilung zwischen Bremen und Niedersachsen darzustellen. Positive Ergebniswirkungen aus der Umsetzung von Maßnahmen zum Ausbau des Straßenbahnliniennetzes sind in die Zielzahlen des Kontraktes nicht eingeflossen. Bei Umsetzung von Ausbaumaßnahmen sind daher die Zielzahlen einvernehmlich anzupassen.

8. Verfahren bei Leistungsabweichungen

Wird der Verlustausgleich in einem Jahr unterschritten, können insoweit Überschreitungen in den Jahren bis einschließlich 2009 ausgeglichen werden. Wird im voraussichtlichen Ergebnis eines Jahres ein höherer Verlustausgleich festgestellt als in Ziffer 5 vereinbart, ohne Ausgleichsmöglichkeit nach Satz 1, sind Gegensteuerungsmaßnahmen zu vereinbaren, die in den beiden auf das Jahr der Überschreitung folgenden Jahren zu einem entsprechenden Ausgleich führen. Gelingt der Ausgleich nicht, ist der Kontrakt zum Ende des zweiten auf die Überschreitung folgenden Jahres gescheitert.

9. Öffnungsklausel

Zur Bestätigung, dass mit der angestrebten Reduzierung des Verlustausgleiches auf eine Summe von 43 Mio. Euro im Jahr 2010 die BSAG moD-fähig wird und damit die Wettbewerbsfähigkeit erreicht, wird von der BSAG bis voraussichtlich September 2005 ein nach vorheriger Abstimmung mit allen Kontraktpartnern beauftragtes Benchmarking-Gutachten vorgelegt. Sollte dieses Gutachten ergeben, dass zur Herstellung der moD-Fähigkeit im Jahr 2010 weitere Maßnahmen erforderlich sind, gilt der Kontrakt nur fort, wenn es den Kontraktpartnern binnen sechs Monaten nach Vorliegen des Gutachtens gelingt, sich auf Basis eines von der BSAG vorzulegenden Maßnahmenbündels auf ein angepasstes Restrukturierungskonzept zu verständigen.

Die Kontraktpartner vereinbaren darüber hinaus eine Nachverhandlung der Kontraktziele, wenn sich ein Wegfall der Geschäftsgrundlage durch Änderungen des europäischen Wettbewerbsrechts oder durch – was gegebenenfalls in einem Schiedsgerichtsverfahren festzustellen ist – gravierende Veränderungen der gesamt- und regionalwirtschaftlichen Rahmenbedingungen ergibt. Nachverhandlungen sind auch bei einer Änderung von vertraglichen oder gesetzlichen Regelungen möglich, die die Erreichbarkeit der vereinbarten Ziele beeinflussen.

10. Kontraktperiode

Dieser Kontrakt hat eine Laufzeit vom 1. Januar 2005 bis zum 31. Dezember 2010. Die Kontraktpartner werden spätestens ein Jahr vor Ablauf des Kontraktes Gespräche über einen Neuabschluss eines Kontraktes zur Betrauung bzw. Beauftragung der BSAG mit ÖPNV-Leistungen aufnehmen.

Bremen, den

Freie Hansestadt Bremen
Der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr

Der Vorstand der Bremer Straßenbahn AG

ver.di
Vereinigte Dienstleistungsgewerkschaft
Landesbezirk Niedersachsen-Bremen

Der Betriebsrat der Bremer Straßenbahn AG

