

Mitteilung des Senats vom 16. Juni 2009

Bremer Straßenbahn AG

- 1. Kontrakt zwischen der Freien Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde), der Bremer Straßenbahn AG (BSAG), der Vereinigten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di und dem Betriebsrat der Bremer Straßenbahn AG**
- 2. Einführung eines Sozialtickets**

Der Senat überreicht der Stadtbürgerschaft zur Unterrichtung den beigefügten Kontrakt zwischen der Freien Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde), der Bremer Straßenbahn AG (BSAG), der Vereinigten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di und dem Betriebsrat der Bremer Straßenbahn AG mit der Bitte um Zustimmung.

Der Senat hat in seiner Sitzung am 16. Juni 2009 dem Abschluss des Kontraktes zugestimmt. Der Deputation für Bau und Verkehr wird der Kontrakt zur nächsten Sitzung zur Kenntnis zugeleitet.

1. Kontrakt

Der zwischen der Stadtgemeinde Bremen, dem Vorstand der Bremer Straßenbahn AG, dem Betriebsrat der BSAG und der Dienstleistungsgewerkschaft ver.di im Jahr 2004 geschlossene Kontrakt läuft zum Ende des Jahres 2010 aus. Die Kontraktpartner haben vereinbart, spätestens ein Jahr vor Ablauf des Kontraktes Gespräche über eine Anschlussvereinbarung zur Betrauung bzw. Beauftragung der BSAG mit ÖPNV-Leistungen aufzunehmen. Dabei sind geänderte europarechtliche Vorgaben zu berücksichtigen.

Die Verhandlungen über eine Anschlussvereinbarung zur Betrauung bzw. Beauftragung der BSAG mit ÖPNV-Leistungen wurden im Herbst 2008 begonnen. In der Verhandlungskommission waren neben den Arbeitnehmervertretungen und dem Vorstand, der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, die Senatskanzlei, der Senator für Wirtschaft und Häfen und die Senatorin für Finanzen vertreten.

Hauptziel der Verhandlungen war eine Sicherung des Bestandes der BSAG als leistungs- und wettbewerbsfähiges Nahverkehrsunternehmen im Rahmen der novellierten europarechtlichen Vorgaben, bei einer gleichzeitigen Rückführung der Verlustzuweisungen an das Unternehmen zur Entlastung des Haushalts und Sicherung der bisherigen Betriebsleitung und deren Qualität.

Zwischenzeitlich hat es eine Einigung über die wesentlichen Rahmendaten für die Inhalte eines Kontrakts gegeben, die wie folgt zusammengefasst werden können:

a) Direktbeauftragung

In den für die Stadtgemeinde Bremen im Nahverkehrsplan des Zweckverband Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen (ZVBN) verankerten Linienbündeln laufen – mit Ausnahme der Genehmigungen für die Straßenbahnlinien (Laufzeiten bis maximal 7. November 2021) – alle Busgenehmigungen der Bremer Straßenbahn AG zum 31. Dezember 2010 aus.

Die VO 1370 eröffnet der Stadtgemeinde Bremen ab 3. Dezember 2009 die Möglichkeit, Leistungen im ÖPNV über den ZVBN als zuständigen Aufgabenträger im Wege der Direktvergabe zu vergeben. Die BSAG soll mit der Erbringung von ÖPNV-Leistun-

gen auf dem Gebiet der Stadt Bremen einschließlich der nach Niedersachsen abgehenden Linien gemäß Artikel 5 Abs. 2 VO 1370 für den Zeitraum vom 1. Januar 2011 bis 31. Dezember 2020 direkt beauftragt werden. Einzelheiten werden in einem zwischen ZVBN und BSAG zu schließenden Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) geregelt.

Als Grundlage für die Vorbereitung, Durchführung und Steuerung dieser Direktvergabe ist der Abschluss einer Direktvergabevereinbarung zwischen dem ZVBN und dem Verbandsmitglied Stadtgemeinde Bremen notwendig.

Um die in der VO 1370 vorgesehenen Veröffentlichungsfristen sowie vergaberechtliche und genehmigungsrechtliche Fristen zu beachten, ist die Veröffentlichung der Direktvergabeabsicht im EU-Amtsblatt am 27. Mai 2009 erfolgt. Die endgültige Vergabe des Öffentlichen Dienstleistungsauftrages darf frühestens ein Jahr nach Veröffentlichung der Vergabeabsicht – also im Mai 2010 – erfolgen. Die entsprechende Beschlussfassung über die Vergabe und den damit verbundenen Öffentlichen Dienstleistungsauftrag ist demzufolge für die im Mai 2010 stattfindende Verbandsversammlung des ZVBN vorgesehen.

Das nationale Recht wurde bislang noch nicht an die VO 1370 angepasst. Daher wird im Herbst 2009 von der Stadtgemeinde Bremen, der BSAG und dem ZVBN geprüft, ob der dargestellte Weg der Direktvergabe aufgrund von zwischenzeitlich vollzogenen Änderungen bzw. einer geänderten Auslegung des nationalen Rechts gegebenenfalls angepasst werden muss.

b) Kapitalmaßnahmen

Die Stadtgemeinde Bremen hat ihre Bereitschaft erklärt, der BSAG zur Verbesserung der Eigenkapitalbasis einen Betrag von 36 Mio. € als Kapitaleinlage zum 1. Januar 2011 über die Bremer Verkehrsgesellschaft (BVG) mittels eines dauerhaft fremdfinanzierten, von der Stadtgemeinde Bremen verbürgten Bankdarlehens zuzuführen. Die Stadtgemeinde Bremen wird darüber hinaus die Forderung der BSAG gemäß §§ 18, 19 Infrastrukturvertrag (Nennwert zum 30. September 2009 12,69 Mio. €) im Wege der befreienden Schuldübernahme ablösen. Hierfür übernimmt die Stadtgemeinde Bremen (Allgemeiner Schuldenhaushalt) derzeit bestehende Darlehen der BSAG für Fahrzeugbeschaffungen in Höhe von 12,69 Mio. €.

Hintergrund der Kapitalmaßnahmen ist die Sicherung der Investitions- und Kreditfähigkeit der BSAG. Die BSAG verbessert über die Eigenkapitalzuführung ihre Eigenkapitalquote von unterdurchschnittlichen 12 % auf rd. 30 %. Durch den Ausgleich der Forderungen gemäß §§ 18, 19 Infrastrukturvertrag wird ihr erforderliche Liquidität für künftige Investitionen zugeführt.

c) Entwicklung der Verluste der BSAG im Zeitraum 2009 bis 2020

Die Verhandlungspartner haben sich auf die nachfolgend dargestellte Zahlenreihe zum Verlustausgleich (mit Kapitalmaßnahmen) in den Jahren 2009 bis 2020 als Grundlage für die Direktbeauftragung der BSAG geeinigt. Durch die Eigenkapitalerhöhung bei der BSAG und den Ausgleich der Forderung gemäß §§ 18, 19 Infrastrukturvertrag entstehen darüber hinaus Zinsbelastungen bei der BVG/Stadtgemeinde Bremen, die in gleicher Höhe bei der BSAG und damit im Verlustausgleich entfallen.

Werte in Mio. €	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Erträge aus Verlustübernahme (mit Kapitalmaßnahmen)	52,7	53,0	54,7	52,7	50,9	50,7	48,4	45,2	45,0	43,2	41,3	40,2
Zinsbelastung bei der BVG aus EK-Erhöhung			1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8
Zinsbelastung bei der Stadtgemeinde Bremen aus Ablösung der Forderung nach §§ 18, 19 Infrastrukturvertrag		0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Summe	52,7	53,6	57,1	55,1	53,3	53,1	50,8	47,6	47,4	45,6	43,7	42,6

d) Sicherung von Arbeitsplätzen und Ausbildung

Die Stadtgemeinde Bremen hat ihre Bereitschaft erklärt, mit der Direktvergabe an die BSAG die Bereitstellung von sicheren und sozial gestalteten Arbeitsplätzen so-

wie ca. 100 Ausbildungsplätzen zu unterstützen. Sofern sich der Vorstand der BSAG für einen Verzicht auf betriebsbedingte Kündigungen bis zum Jahr 2020 ausspricht, findet dies die Zustimmung der Stadtgemeinde.

e) Mitbestimmung

Die Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes von 1976, die u. a. eine paritätische Besetzung des Aufsichtsrates vorsehen, können bis zum Ende der Kontraktlaufzeit unabhängig von der tatsächlichen Beschäftigtenzahl Anwendung finden.

f) Ausbau des Straßenbahnstreckennetzes

Zur Sicherung eines qualitativ und quantitativ hochwertigen ÖPNV in Bremen beabsichtigt die Stadtgemeinde eine Erweiterung des Straßenbahnstreckennetzes. Für die Ausbauplanung gelten die der Deputation für Bau und Verkehr in ihrer Sitzung am 4. Dezember 2008 vorgestellten Rahmenbedingungen (Anlage).

g) Eigentümerstruktur der BSAG

Die Stadtgemeinde Bremen erklärt, für die Kontraktlaufzeit den aktuellen Anteil von 99,03 % am Grundkapital des Unternehmens direkt oder indirekt zu halten.

Die dargestellten Rahmendaten einer Einigung der Verhandlungspartner sollen über ein Vertragskonstrukt mit folgenden Elementen umgesetzt werden:

- Vereinbarung zwischen dem ZVBN und der Stadtgemeinde Bremen über die Durchführung einer Direktvergabe gemäß Artikel 5 Abs. 2 VO 1370/2007.
- Vertrag über einen Öffentlichen Dienstleistungsauftrag im straßengebundenen ÖPNV auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen zwischen dem ZVBN, der Stadtgemeinde Bremen, der BVV und der BSAG (ÖDLA).
- Kontrakt zwischen der BSAG, dem Betriebsrat des Unternehmens, der Stadtgemeinde Bremen und der Gewerkschaft ver.di.

Die Vereinbarung zwischen dem ZVBN und der Stadtgemeinde Bremen über die Durchführung einer Direktvergabe gemäß Artikel 5 Abs. 2 VO 1370/2007 liegt bereits in einer von der Verbandsversammlung des ZVBN am 12. Mai 2009 beschlossenen Fassung vor. Auf dieser Grundlage wurde noch im Mai die Direktvergabeabsicht im EU-Amtsblatt veröffentlicht.

Hinsichtlich des ÖDLA ist darauf hinzuweisen, dass ein Entwurf vorliegt, der die oben genannten Rahmendaten beinhaltet. Da die endgültige Vergabe des Öffentlichen Dienstleistungsauftrages frühestens ein Jahr nach Veröffentlichung der Vergabeabsicht – also im Mai 2010 – erfolgen darf, kann die verbleibende Zeit genutzt werden, um eine abschließende Fassung des Vertrages zu entwickeln. Der Senat und die Bürgerschaft sollen vor der Unterzeichnung des Vertrages nochmals befasst werden.

2. Einführung eines Sozialtickets

Der Senat hat beschlossen, zum 1. Januar 2010 im Liniennetz der BSAG ein Sozialticket für Bezieher von Leistungen nach SGB II und SGB XII (inklusive der Anspruchsberechtigten nach dem Asylbewerberleistungsgesetz) durch die BSAG einzuführen.

Das Ticket wird als Monatskarte an diejenigen ausgegeben, die einen Nachweis der Berechtigung vorlegen können. Es wird über die Verkaufsstellen der BSAG vertrieben und ist von den Berechtigten in bar zu bezahlen.

Das Ticket gilt auf allen Linien der BSAG in Bremen. Eine Erweiterung auf die Teillinien, die in das niedersächsische Umland führen, wird angestrebt. Voraussetzung ist jedoch eine Genehmigung durch die LNVG – Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH. Das Ticket bietet ab 19:00 Uhr, an Wochenenden und an gesetzlichen Feiertagen die Möglichkeit der Mitnahme weiterer Personen entsprechend den jeweiligen Regelungen der BSAG. Das Ticket kostet für Erwachsene 29,25 €, für Kinder und Jugendliche 24,50 € im Monat.

Das Sozialticket wird vorerst für die Dauer von zwei Jahren eingeführt. Im Laufe des Jahres 2011 wird entschieden, ob und in welcher Form und zu welchem Preis das Sozialticket fortgeführt werden soll.

Die BSAG erwartet bei Einführung dieser Form des Sozialtickets eine Mindereinnahme von etwa 1,75 Mio. €. Dies ist eine Schätzung auf der Grundlage einer aktuellen Umfrage bei Leistungsbeziehern der BAGIS.

Bei der BSAG mit der Einführung des Sozialtickets entstehende Mindereinnahmen werden von der Freien Hansestadt Bremen zusätzlich zum Verlustausgleich erstattet.

Über die Einführung des Sozialtickets wird eine Vereinbarung zwischen der Freien Hansestadt Bremen und der BSAG geschlossen. Diese Vereinbarung ist Bestandteil des beigefügten Kontraktes.

Anlage 1

Kontrakt über die strategische Weiterentwicklung der Bremer Straßenbahn AG in den Jahren 2011 bis 2020

Kontraktpartner

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

Kontraktperiode

Die Kontraktperiode umfasst den Zeitraum vom 1. Januar 2011 bis 31. Dezember 2020.

Öffentlicher Auftrag

Öffentlicher Personennahverkehr ist Aufgabe der Daseinsvorsorge. Er soll nach § 2 des Bremischen ÖPNV-Gesetzes als eine möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370) eröffnet der FHB ab 3. Dezember 2009 die Möglichkeit, Leistungen im ÖPNV im Wege der Direktvergabe zu vergeben. Die BSAG soll auf Basis einer mit der zuständigen Behörde Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen abgeschlossenen öffentlich-rechtlichen Vereinbarung mit der Erbringung von ÖPNV-Leistungen auf dem Gebiet der Stadt Bremen einschließlich der nach Niedersachsen abgehenden Linien für den Zeitraum vom 1. Januar 2011 bis 31. Dezember 2020 direkt beauftragt werden. Einzelheiten werden in einem zwischen ZVBN, FHB, BVG und BSAG geschlossenen Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖD-LA) geregelt, der als Geschäftsgrundlage und Anlage 1 Bestandteil dieses Kontraktes wird.

Strategisches Ziel/Mittelfristig Entwicklung

Stadtgemeinde Bremen, Vorstand und Betriebsrat der Bremer Straßenbahn AG sowie Gewerkschaft ver.di verfolgen das strategische Ziel, den Bestand der BSAG als mobilitätssicherndes sowie leistungs- und wettbewerbsfähiges Nahverkehrsunternehmen der Stadt Bremen dauerhaft zu sichern.

Mittelfristige Ziele für die Kontraktperiode 2011 bis 2020 sind:

- Steigerung der Fahrgastzahlen von 2010 bis 2020 um zehn Millionen,
- hohe Angebotsqualität und Erweiterung des Schienennetzes um 27 Kilometer,
- Verminderung der CO₂-Emission um 15 % als Beitrag zum Energieaktionsplan der FHB,
- Begrenzung der Verlustausgleichszahlungen auf 40,2 Mio. € im Jahr 2020,
- Angebot von jährlich 100 Plätzen für Auszubildende,
- Bereitstellung sicherer und sozial gestalteter Arbeitsplätze für rd. 2.000 Mitarbeiter/-innen.

Die mittelfristige Entwicklung von Budgets und Kennzahlen ist in dem Businessplan 2011 bis 2020 beschrieben, der als Anlage 2 Bestandteil dieses Kontraktes ist.

Entwicklung des Leistungsangebotes

Die BSAG stellt ihre Dienstleistung für den ÖPNV in Bremen qualitativ und quantitativ hochwertig auf der Grundlage des im ÖDLA vereinbarten Fahrplanangebotes sicher. Im Zeitraum bis 2020 sollen insgesamt 190 Mio. € in die Erhaltung und Verbesserung des Leistungsangebotes der BSAG investiert werden. Schwerpunkte bilden die regelmäßige Erneuerung der Infrastruktur und die weitere Modernisierung des Fahrzeugparks.

Das Schienennetz der BSAG wird ausgebaut. In Bezug auf den Zeitplan wird die Beschlusslage der Deputation für Bau und Verkehr in Bremen vom 4. Dezember 2008 und der jeweiligen Gemeinderäte in Lilienthal vom 11. Mai 2009 sowie Stuhr vom 6. Mai 2009 und Weyhe vom 27. Mai 2009 zugrunde gelegt: Danach sollen die Linienverlängerungen nach Lilienthal im Jahr 2012 (Linie 4), Stuhr-Weyhe im Jahr 2012 (Linie 8), Mahndorf im Jahr 2013 (Linie 1), Huchting im Jahr 2014 (Linie 1) und Mercedes-Benz im Jahr 2018 (Linie 2/10) in Betrieb genommen werden. Die Maßnahmen und ihr jeweiliger Inbetriebnahmezeitpunkt sind Teil der Planungen der BSAG und wirken auf die Höhe der Verlustausgleichszahlungen.

Die BSAG gewährleistet eine nachfragegerechte Anbindung der Überseestadt.

Erlöse, Kosten und Zuschüsse

FHB und BSAG ist bewusst, dass eine Steigerung der Einnahmen der BSAG regelmäßige Tarifierhöhungen erfordern. Angestrebt wird, die Fahrpreise unter Beachtung wirtschaftlicher Rahmendaten und regelmäßiger Vergleiche mit anderen Städten schrittweise an das bundesweite Durchschnittsniveau anzupassen. Darüber hinaus wird vereinbart, zur Sicherung der Mobilität für alle gesellschaftlichen Schichten im Jahr 2010 ein kostengünstiges Tarifangebot („Sozialticket“) einzuführen und dieses im Kontraktzeitraum weiterzuführen. Einzelheiten werden zwischen FHB und BSAG im Rahmen einer gesonderten Vereinbarung geregelt, die als Anlage 3 Bestandteil dieses Kontraktes wird.

In Bezug auf die Kosten orientiert sich die BSAG an den Kosten eines gut geführten Unternehmens. Ermittelt wurden die Zielkosten des Jahres 2013 durch ein Gutachten, in dem vergleichbare, kommunale Verkehrsunternehmen als Maßstab dienen. Die Kontraktpartner vereinbaren, dass diese Zielkosten auf Basis eines im Jahr 2015 zu erstellenden Gutachtens mit Wirkung ab dem Jahr 2016 fortgeschrieben werden. Die Vergabe des Gutachtens erfolgt im Einvernehmen mit allen Kontraktpartnern.

Die BSAG reduziert ihre Verluste ab dem Jahr 2011 gemäß nachfolgender Übersicht:

Jahr	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Zielzahlen in Mio. €	54,7	52,7	50,9	50,7	48,4	45,2	45,0	43,2	41,3	40,2

Änderungen sind nur möglich,

- sofern die Leistungsmenge und/oder die vereinbarte Qualität einvernehmlich von FHB und BSAG angepasst wird;
- sich die Inbetriebnahmezeitpunkte der Maßnahmen zum Zielnetz ändern;
- sich vorab festgelegte Indexwerte in Bezug auf die Entwicklung der Lohn- und Gehaltstarife bzw. Energiepreise ändern;
- sich gesetzliche Ausgleichsleistungen (§ 45 a PBefG, § 145 Abs. 3 SGB IX) aufgrund von gesetzlichen Änderungen und/oder Änderungen des Kostensatzes (§ 45 a PBefG) bzw. Änderungen der Berechnungsvorschriften (§ 145 Abs. 3 SGB IX) vermindern.

Die jährliche Abrechnung erfolgt nach den Regeln des Anhangs der VO 1370. Einzelheiten werden im ÖDLA geregelt.

Produktivität und Beschäftigungssicherung

Die Kontraktpartner sind sich einig, dass bei der BSAG zur Sicherung der Direktvergabe weitere Maßnahmen zur Kostensenkung notwendig sind. Vor diesem Hintergrund erklären ver.di und Betriebsrat ihre Bereitschaft zur Umsetzung der zum Erreichen der Zielkosten notwendigen Produktivitätsschritte nach erfolgten oben genannten Überprüfungen durch den Gutachter.

Die Kontraktpartner stimmen darin überein, dass diese Bereitschaft mit der Sicherung der Arbeitsplätze einhergehen muss. Dieses findet seinen Ausdruck in dem Verzicht auf betriebsbedingte Kündigungen bis zum Jahr 2020, dem die FHB ausdrücklich zustimmt, der tarifvertraglich vereinbart und als Anlage 4 Bestandteil dieses Kontraktes ist.

Die FHB erklärt, für die Kontraktlaufzeit keine gesellschaftsrechtlichen Änderungen der Unternehmensstruktur der BSAG durchzuführen, sofern diese nicht einvernehmlich vereinbart wurden. Darüber hinaus erklärt sie ihre Zustimmung, das für Unternehmen mit mehr als 2000 Mitarbeiter/-innen geltende Mitbestimmungsgesetz von 1976 bei Unterschreiten dieser Beschäftigtenzahl während einer Amtszeit des Aufsichtsrates bis zum Ende der Kontraktlaufzeit unverändert anzuwenden. Einzelheiten hierzu sind in einer gesonderten Vereinbarung geregelt, die als Anlage 5 Bestandteil dieses Kontraktes ist.

Neues Finanzierungs- und Anreizsystem

Die Kontraktpartner stimmen überein, dass die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der BSAG einer Verbesserung der Bilanzstruktur und eines Setzens von Leistungsanreizen bedarf.

Die FHB wird hierzu zunächst die Forderung aus §§ 18, 19 Infrastrukturvertrag in Höhe von 12,7 Mio. € übernehmen. Darüber hinaus wird die FHB im Jahr 2011 die BSAG über die Bremer Verkehrsgesellschaft mbH (BVG) mit zusätzlichem Eigenkapital in Höhe von 36 Mio. € ausstatten. Durch diese Maßnahmen soll eine branchenübliche Eigenkapitalquote von 30 bis 40 % erreicht werden.

Ebenfalls ab dem Jahr 2011 wird der BSAG ermöglicht, am wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens teilzuhaben. Die BSAG und ihre Beschäftigten erhalten dadurch einen stärkeren Anreiz für wirtschaftliches Handeln, da künftig erwirtschaftete Mehrergebnisse zur Hälfte im Unternehmen verbleiben können. Einzelheiten werden im ÖDLA geregelt.

Schlussbestimmungen

Für den Fall, dass die BSAG die vereinbarten Zielzahlen drei Geschäftsjahre in Folge um 5 % verfehlt, ohne dass diese Abweichung durch positive Abweichungen der Vorjahre kompensiert worden sind, vereinbaren die Kontraktpartner, Verhandlungen über ein von der BSAG vorzuschlagendes Maßnahmenbündel zur Erreichung der Kontraktziele zu führen. Bis zu einer Verständigung wird die Höhe der aktualisierten Zielzahlen auf die in diesem Kontrakt vereinbarten Zielzahlen zuzüglich 5 % beschränkt.

Darüber hinaus vereinbaren die Kontraktpartner, zwei Jahre vor Ablauf des Kontraktes Verhandlungen über dessen Weiterführung aufzunehmen.

Bremen, den __.__. 2009

Freie Hansestadt Bremen, Stadtgemeinde
Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr
und Europa

Der Vorstand
der Bremer Straßenbahn AG

ver.di
Vereinigte Dienstleistungsgewerkschaft
Landesbezirk Niedersachsen-Bremen

Der Betriebsrat
der Bremer Straßenbahn AG

Anlagen

Anlage 1: Öffentlicher Dienstleistungsauftrag zwischen ZVBN, Stadtgemeinde Bremen, BVG und BSAG

Anlage 2: Businessplan der BSAG für die Jahre 2011 bis 2020

Anlage 3: Vereinbarung zwischen FHB (Stadtgemeinde) und BSAG über ein Sozialticket in der Stadtgemeinde Bremen

Anlage 4: Änderungstarifvertrag zum Tarifvertrag über Arbeitsplatz- und Einkommenssicherung vom 14. Dezember 2004

Anlage 5: Vereinbarung zwischen FHB und ver.di über Anwendung der Regelungen des Mitbestimmungsgesetzes von 1976

**Anlage 1 zum Kontrakt über die strategische Weiterentwicklung der Bremer
Straßenbahn AG in den Jahren 2011 bis 2020 vom 29. Mai 2009**

**Vertrag über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im straßengebundenen
ÖPNV auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen**

zwischen dem

Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN)

Vertreten durch den Verbandsvorsitzenden

– nachfolgend „ZVBN“ genannt –

und der

Freien Hansestadt Bremen, Stadtgemeinde Bremen

Vertreten durch den Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa

– nachfolgend „Stadtgemeinde Bremen“ genannt –

und der

Bremer Verkehrsgesellschaft mbH (BVG)

Vertreten durch die Geschäftsführung

– nachfolgend „BVG“ genannt –

sowie der

Bremer Straßenbahn Aktiengesellschaft (BSAG)

Vertreten durch den Vorstand

– nachfolgend „BSAG“ genannt –

Präambel

Die Stadtgemeinde Bremen hat sich mit anderen Gebietskörperschaften im ZVBN zusammengeschlossen, um integrierte Verkehrsdienste im Verbundraum Bremen/Niedersachsen sicherzustellen. Der ZVBN stellt eine Gruppe im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (nachfolgend VO 1370) dar. Der vorliegende Vertrag regelt auf der Grundlage der langjährigen vertrauensvollen Zusammenarbeit zwischen der Stadtgemeinde Bremen, der BSAG und dem ZVBN die Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gemäß Artikel 5 Abs. 2 VO 1370 für das Gebiet der Stadtgemeinde Bremen einschließlich der nach Niedersachsen abgehenden Linien und sonstigen Teildienste. Im Gegenzug für die mit diesem Vertrag übertragenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zur Erbringung von Betriebs-, Infrastruktur- und Regieleistungen im ÖPNV vergibt der ZVBN an die BSAG ein ausschließliches Recht und leistet Ausgleichsleistungen gemäß VO 1370 nach Maßgabe dieses Vertrages. Hierdurch wird die Erbringung von Betriebs-, Infrastruktur- und Regieleistungen gewährleistet, die umfangreicher, sicherer, höherwertiger und preisgünstiger sind, als es ohne dieses Tätigwerden des ZVBN möglich wäre.

Die Stadtgemeinde Bremen ist alleinige Gesellschafterin der Bremer Verkehrsgesellschaft mbH (BVG), die wiederum zu fast 100 % an der BSAG beteiligt ist. Über die BVG übt die Stadtgemeinde über ihren internen Betreiber BSAG eine Kontrolle wie über eine nachgeordnete Dienststelle aus. Zwischen BVG und BSAG ist ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag (Anlage 1) geschlossen. Unter Berücksichtigung des Kontraktes zwischen der Freien Hansestadt Bremen, der BSAG, der Vereinigten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di und dem Betriebsrat der BSAG vom (XXX) (Anlage 2) übernimmt die Stadtgemeinde Bremen über den Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag die Finanzierung der im vorliegenden öffentlichen Dienstleistungsauftrag geregelten Ausgleichsleistungen. Um die diesbezüglichen Pflichten sicherzustellen, werden die Stadtgemeinde Bremen und die BVG ebenfalls Partei dieses Vertrages.

Die Einzelheiten der Zusammenarbeit zwischen dem ZVBN und der Stadtgemeinde Bremen sind in der separaten Vereinbarung vom (XXX) geregelt.

Bei der Erbringung der Betriebs-, Infrastruktur- und Regieleistungen durch die BSAG sind die Vorgaben des jeweils gültigen Nahverkehrsplans des ZVBN und mindestens

die für den Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN) vom ZVBN und der VBN GmbH beschlossenen Qualitätskonzepte einzuhalten.

§ 1

Laufzeit und Gegenstand des öffentlichen Dienstleistungsauftrages

- (1) Der öffentliche Dienstleistungsauftrag tritt zum VBN-Fahrplanwechsel im Dezember 2010 in Kraft und ist gültig bis zum BSAG-Fahrplanwechsel zu Beginn der Osterferien im Frühjahr 2021.
- (2) Dieser Vertrag regelt die Durchführung von Betriebs-, Infrastruktur- und Regieleistungen im Rahmen des der BSAG gewährten ausschließlichen Rechts sowie auf Grundlage der der BSAG erteilten personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen.
- (3) Der BSAG ist nicht gestattet, außerhalb des Gebietes der Stadtgemeinde Bremen öffentliche Personenverkehrsdienste zu erbringen, es sei denn, es handelt sich um abgehende Linien oder sonstige Teildienste, die in das Zuständigkeitsgebiet der an Bremen angrenzenden Kreise und Gemeinden führen. Dies gilt gleichermaßen für jede andere Einheit, auf die die BSAG einen auch nur geringfügigen Einfluss ausübt.
- (4) Die in diesem Vertrag nach Art, Umfang und Qualität beschriebenen Betriebs-, Infrastruktur und Regieleistungen werden auf eigenes Risiko der BSAG erbracht, die diese Leistungen im eigenen Namen, in eigener Verantwortung und für eigene Rechnung betreibt.
- (5) Im Rahmen der Grenzen dieses Vertrages gestaltet die BSAG das Fahrplan- und Qualitätsangebot sowie den Tarif nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Die Verträge zwischen ZVBN und VBN bilden die Geschäftsgrundlage dieses Vertrages. Bei Änderung dieser Vertragswerke hat eine Anpassung des öffentlichen Dienstleistungsauftrages zu erfolgen. Die unternehmerische Umsetzung der Betriebs-, Infrastruktur- und Regieleistungen liegt in der alleinigen Verantwortung der BSAG bzw. der von ihr bestimmten Dritten.

§ 2

Umfang des ausschließlichen Rechts

- (1) Für das Liniennetz gemäß Anlage 3 vergibt der ZVBN gemäß Artikel 2 lit. f VO 1370 an die BSAG ein ausschließliches Recht, öffentliche Personenverkehrsdienste nach § 42 PBefG auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen und auf den in das niedersächsische Umland abgehenden Linien zu erbringen.
- (2) Das ausschließliche Recht umfasst für die BSAG die Erbringung von Personenverkehrsdiensten, die Funktionen des städtischen Nahverkehrs (Orts- und Nachbarortsverkehr) erfüllen. Personenverkehrsdienste, die die Funktionen eines Regionalverkehrs erfüllen, bleiben hingegen weiterhin auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen möglich.
- (3) Die BSAG garantiert die Wahrnehmung des ausschließlichen Rechts vom Umfang und von der Qualität, wie sie in diesem Vertrag vereinbart worden sind.
- (4) Der Bestand des in Abs. 2 definierten ausschließlichen Rechts ist Geschäftsgrundlage im Sinne von § 10.
- (5) Das ausschließliche Recht soll sowohl der BSAG die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu wirtschaftlich tragbaren Bedingungen ermöglichen als auch dazu führen, dass die Höhe der Ausgleichsleistung für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung für die Stadtgemeinde Bremen und die BVG wirtschaftlich tragbar bleibt. Der ZVBN hat sich vor Vertragsunterzeichnung vergewissert, dass das ausschließliche Recht verhältnismäßig ist, weil die Kosten der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen einerseits und die Ertragsmöglichkeiten aufgrund des ausschließlichen Rechtes andererseits unter Berücksichtigung der Entwicklungsrisiken über die Laufzeit dieses Vertrages in einem angemessenen Verhältnis zueinander stehen (wirtschaftliches Gleichgewicht).

§ 3

Beschreibung der Leistungen

- (1) Der Vertrag erstreckt sich auf die Leistungen der BSAG, die diese im ÖPNV auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen erbringt bzw. erbringen lässt. Dies schließt

Linienleistungen mit ein, die über die Stadtgrenzen nach Niedersachsen hinausgehen, ihren betrieblichen Schwerpunkt aber in der Stadtgemeinde Bremen haben (sogenannte abgehende Linien). Die vereinbarten Leistungen umfassen Betriebs-, Infrastruktur- und Regieleistungen, die im Folgenden geregelt werden. In dieser Ziffer wird der Umfang, in § 4 die geforderte Qualität der Leistungen beschrieben.

(2) Unter Betriebsleistungen wird die Beförderung von Fahrgästen mit geeigneten, instand gehaltenen und verkehrssicheren Bussen und Straßenbahnen durch geschultes Personal auf eindeutig festgelegten Linienwegen verstanden. Dies betrifft Leistungen im Straßenbahnbereich (Verkehre nach § 9 PBefG) sowie im Busbereich (Verkehre nach §§ 9 und 42 PBefG einschließlich Anruf-Linien-Taxi und Anruf-Sammel-Taxi). Der Umfang der zu erbringenden Betriebsleistungen ist in Anlage 4 definiert. Dort sind die Kriterien aufgeführt, die über die gesamte Laufzeit des Vertrages auf allen bedienten Linien einzuhalten sind.

(3) Unter Infrastrukturleistungen werden die Leistungen der BSAG verstanden, für die die BSAG gemäß Infrastrukturvertrag in der jeweils aktuellen Fassung zwischen der Stadtgemeinde Bremen und der BSAG (Anlage 5) die Durchführungsverantwortung und/oder Kostenlast trägt.

(4) Unter Regieleistungen sollen Leistungen der Planung und Koordination, des Netz- und Verkehrsmanagements sowie solche mit Kundenbezug verstanden werden. Hierzu gehören insbesondere:

- Verkehrs- und Angebotsplanung,
- Verkehrslenkung und Fahrgastinformation über die Betriebsleitstelle,
- Untersuchungen im Rahmen der Marktforschung,
- Beratung und Information von Fahrgästen einschließlich Durchführung Beschwerdemanagement („Kundenmanagement“),
- Entwicklung von Tarifkonzepten,
- Durchführung des Vertriebs,
- Fahrausweisprüfung,
- Kommunikation und Pressearbeit,
- Sicherstellung der Arbeit des Verkehrsverbundes.

§ 4

Qualitätsstandards

(1) Die definierten Qualitätsstandards sollen einen attraktiven, sicheren und kundenfreundlichen ÖPNV in der Stadtgemeinde Bremen gewährleisten. Hinsichtlich der Angebotsqualität hält die BSAG die im jeweils gültigen ZVBN-Nahverkehrsplan enthaltenen, sie betreffenden Qualitätskonzepte des ZVBN/VBN und die daraus resultierenden Anforderungen im Rahmen ihrer Zuständigkeit ein.

(2) Werden außerhalb des jeweils gültigen Nahverkehrsplans weitere Qualitätskonzepte für den VBN vom ZVBN und der VBN GmbH beschlossen, so gelten diese für diesen Vertrag als vereinbart. Sollten künftig höhere Standards für die BSAG in der Stadtgemeinde Bremen neu eingeführt werden, so sind im Falle von Mehrkosten diese zwischen ZVBN und BSAG einvernehmlich zu vereinbaren. Erfolgt kein Einvernehmen, ist die BSAG zur Erbringung höherer Standards nicht verpflichtet, es sei denn die Standards beruhen auf gesetzlichen Verpflichtungen.

(3) Die in Anlage 4 im Einzelnen aufgeführten Standards sind als Mindeststandards zu verstehen.

(4) Der ZVBN ist berechtigt, nach Vertragsbeginn von der BSAG mit Wirkung für die Zukunft die Anwendung des mehrstufigen Qualitätssicherungssystems zu verlangen, sobald dieses gemeinsam von ZVBN und VBN GmbH entwickelt worden ist. Einen wesentlichen Bestandteil dieses Systems werden Bonus-/Maluszahlungen bilden, die sich auf die Höhe der Ausgleichsleistung, die die BSAG vom ZVBN erhält, auswirken sollen. Einzelheiten hierzu sind, ebenso wie darüber hinausgehende Verfahren zur laufenden Qualitätssicherung, in geeigneter Weise zwischen ZVBN und BSAG noch abzustimmen, zu benennen und schriftlich niederzulegen.

§ 5

Tarif

(1) Die BSAG wendet auf den einbezogenen Linien ausschließlich den VBN-Tarif und die jeweils aktuellen Gemeinsamen Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des VBN an.

(2) Die Beantragung der Tarifgenehmigung nach § 39 PBefG erfolgt im Namen und für Rechnung der BSAG durch die VBN GmbH.

(3) Die BSAG erklärt sich bereit, weitere vom ZVBN gewünschte Fahrpreise und/oder tarifliche Sonderangebote im Falle von finanziellen Mehrbelastungen für die BSAG anzuerkennen, wenn hierüber eine finanzielle Einigung auf der Basis einer zwischen BSAG und ZVBN abgestimmten Kalkulation erfolgt. Hierfür wird das Verfahren nach § 9 Abs. 7 und 8 durchgeführt.

§ 6

Ausgleichsparameter

(1) Die BSAG erhält maximal einen jährlichen Ausgleich in nachstehend geregelter Höhe, um die Erbringung der in diesem Vertrag geregelten Betriebs-, Regie- und Infrastrukturleistungen sicherzustellen. Der maximale jährliche Ausgleich setzt sich zusammen aus dem Planverlust (Abs. 2) sowie dem Wagniszuschlag nach § 7 Abs. 4. Der maximale jährliche Ausgleich wird nach Abs. 4 bis 6 fortgeschrieben.

(2) Der Planverlust beträgt

2010:	2,9 Mio. €,
2011:	54,7 Mio. €,
2012:	52,7 Mio. €,
2013:	50,9 Mio. €,
2014:	50,7 Mio. €,
2015:	48,4 Mio. €,
2016:	45,2 Mio. €,
2017:	45,0 Mio. €,
2018:	43,2 Mio. €,
2019:	41,3 Mio. €,
2020:	40,2 Mio. €,
2021:	XX,XX Mio. €.

(3) Bei der Festlegung des Planverlustes nach Abs. 2 wurden von den erwarteten Gesamtkosten der BSAG die erwarteten Einnahmen der BSAG abgezogen. Die Abgrenzung von Kosten und Einnahmen erfolgte gemäß § 7 Abs. 3. Die Kalkulation des Planverlustes ist in Anlage 6 dargelegt.

(4) Der Parameter nach Abs. 1 wird jährlich in Höhe der Personalkosten- und Energiekostensteigerungen nach oben oder unten angepasst, soweit die Preissteigerung für diese Kostenelemente oberhalb oder unterhalb der im Businessplan vom (XXX) (Anlage 7) enthaltenen Annahmen liegt. Das Risiko aller sonstigen preisbedingten Kostenänderungen trägt die BSAG.

Für die Höhe der Preisentwicklung der Personalkosten- und Energiekosten gilt:

- Index I (Personalkosten): Wertgleiche Übernahme des von der Vereinigung kommunaler Arbeitgeberverbände (VKA) vereinbarten Tarifergebnisses beim Spartenarbeitsvertrag Nahverkehr (TV-N) Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen, soweit die Preissteigerung oberhalb oder unterhalb der im Businessplan enthaltenen Preissteigerung von 2 % liegt. Diese Änderung in % wird auf den in Anlage 7 genannten (Plan) Personalkostenblock angewandt. Der Parameter nach Abs. 1 erhöht oder vermindert sich um den sich daraus ergebenden Absolutbetrag.

- Index II (Treibstoffkosten): Festgestellte durchschnittliche Preisentwicklung für das Bezugs-Geschäftsjahr, soweit die Preissteigerung oberhalb oder unterhalb der im Businessplan enthaltenen Preissteigerung von 3 % liegt. Maßgeblich ist der Preisindex der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz) nach dem Güterverzeichnis für Produktionsstatistiken, lfd.-Nr. 175 (Dieselkraftstoff bei Abgabe an Großverbraucher). Die in Anlage 4 genannten (Plan-)Mengen-gerüste „Betrieb im Bus-Bereich“ und die geplanten Treibstoffkosten gemäß Businessplan bilden die Grundlage für die Ermittlung des Treibstoffpreises pro Nutzwagen-km (in €/NWkm). Der Parameter wird um den Betrag erhöht oder vermindert, der sich aus einer auf diesen Betrag wirkenden Preisentwicklung ergibt.
- Index III (Stromkosten): Festgestellte durchschnittliche Preisentwicklung für das Bezugs-Geschäftsjahr, soweit die Preissteigerung oberhalb oder unterhalb der im Businessplan enthaltenen Preissteigerung von 3 % liegt. Maßgeblich ist der Preisindex der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz) nach dem Güterverzeichnis für Produktionsstatistiken, lfd.-Nr. 619 (Elektrischer Strom bei Abgabe an Sondervertragskunden). Die in Anlage 4 genannten (Plan-)Mengen-gerüste „Betrieb im Straßenbahn-Bereich“ und die geplanten Fahrstromkosten gemäß Businessplan bilden die Grundlage für die Ermittlung des Fahrstrompreises pro Nutzwagen-km (in €/NWkm). Der Parameter wird um den Betrag erhöht oder vermindert, der sich aus einer auf diesen Betrag wirkenden Preisentwicklung ergibt.

Die Anpassung des Parameters nach Abs. 1 erfolgt im Rahmen der Anhang-Rechnung (§ 7) mit Wirkung auf das gesamte zurückliegende Geschäftsjahr. Die Änderung der Personalkosten erfolgt anteilig für den Zeitraum seit Inkrafttreten des Tarifabschlusses. Grundlage der Anpassung sind die zum Zeitpunkt der Aufstellung der Anhang-Rechnung verfügbaren Daten. Liegt zu diesem Zeitpunkt der Jahresindex für das zurückliegende Geschäftsjahr noch nicht vor, so tritt als Bezugsgröße an dessen Stelle der durchschnittliche Wert aller veröffentlichten Monatsindizes. Wird der Parameter angepasst, findet zugleich eine vorläufige Korrektur der Berechnung des Parameters für das laufende Geschäftsjahr und die Folgejahre statt. Eine Musterrechnung für die Berechnung der Anpassung des Parameters nach den vorstehenden Regelungen findet sich in Anlage 9.

(5) Dem Parameter nach Abs. 1 liegen ferner die im Businessplan (Anlage 7) enthaltenen Annahmen über die Entwicklung der gesetzlichen Ausgleichsleistungen (§ 45 a PBefG, § 145 Abs. 3 SGB IX) zugrunde. Der Parameter wird im Rahmen der Anhang-Rechnung rückwirkend für das zurückliegende Geschäftsjahr in dem Umfang angepasst, in dem es in Folge von gesetzlichen Änderungen und/oder Änderungen des Kostensatzes (§ 45 a PBefG) bzw. Änderungen der Berechnungsvorschriften (§ 145 Abs. 3 SGB IX) zu Verminderungen oder Erhöhungen dieser Ausgleichsleistungen gekommen ist. Wird der Parameter rückwirkend angepasst, findet zugleich eine vorläufige Korrektur der Berechnung des Parameters für das laufende Geschäftsjahr und die Folgejahre statt.

(6) Im Jahr 2015 findet eine Überprüfung der Höhe des Parameters nach Abs. 1 mit Wirkung zum 1. Januar 2016 und die Folgejahre daraufhin statt, ob dieser weiterhin angemessen ist. Bei der Überprüfung sind zu berücksichtigen:

- das Niveau und die Entwicklung von Höhe und Struktur der Fahrpreise im Vergleich zur Entwicklung bei vergleichbaren Unternehmen bzw. in vergleichbaren Städten;
- das Niveau und die Entwicklung der Nachfrage und deshalb erforderliche Angebotsanpassungen;
- das Niveau und die Entwicklung der Kosten für vergleichbare, gut geführte Unternehmen im Markt.

Die Parteien beauftragen mit der Überprüfung der Kosten für vergleichbare, gut geführte Unternehmen gemeinsam einen unabhängigen Gutachter. Die Parteien verpflichten sich zu einer Anpassung des Parameters auf der Grundlage der Ergebnisse des Gutachtens. Zusätzlich findet im Jahr 2012 mit Wirkung zum 1. Januar 2013 und die Folgejahre eine Überprüfung nur der Fahrpreise (Satz 2, 1. Spiegelstrich) statt.

(7) Die Stadtgemeinde Bremen leistet für den ZVBN den Ausgleich für die mit diesem Vertrag übertragenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen als Alleingesell-

schafterin der BVG derzeit über den Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag zwischen der BVG und der BSAG. Die Ausgleiche werden je Kalenderjahr auf der Grundlage der Regelungen nach § 7 für das vorangegangene Geschäftsjahr von der BSAG ermittelt und in Erfüllung des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrages von der BVG übernommen. Auf Anforderung der BSAG wird die BVG zur Aufrechterhaltung der Liquidität der BSAG erforderliche Abschlagszahlungen auf die Ausgleiche leisten.

(8) Die jährlichen Ausgleichsleistungen nach diesem Vertrag dienen ausschließlich zur Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung der BSAG mittels fahrplanmäßiger Verkehrsleistung, die ausnahmslos der Allgemeinheit zugute kommen. Sie unterliegen nicht der Umsatzsteuer. Sollte entgegen der bisherigen Praxis der Finanzbehörden Umsatzsteuer anfallen, so schuldet der ZVBN diese zusätzlich zu den Ausgleichsleistungen der Stadtgemeinde Bremen einschließlich etwaiger Verspätungszuschläge und Säumniszinsen. Die BSAG wird auf Wunsch des ZVBN gegen derartige Umsatzsteuerbescheide außergerichtlich und gerichtlich vorgehen. Die Verfahrenskosten trägt der ZVBN.

§ 7

Jährliche Abrechnung nach Anhang zur VO 1370

(1) Die BSAG legt dem ZVBN jährlich eine kaufmännisch prüffähige Abrechnung nach Artikel 6 Abs. 1 Satz 2 VO 1370 sowie dem dort in Bezug genommenen Anhang zur VO 1370 vor. Die Abrechnung ist dem ZVBN innerhalb von drei Monaten nach Feststellung des Jahresabschlusses zu übermitteln. Der ZVBN ist berechtigt, diese Abrechnung zu prüfen. Die BSAG stellt einem gegebenenfalls vom ZVBN beauftragten, gesetzlich zur Verschwiegenheit verpflichteten Sachverständigen die zur Erfüllung seines Prüfauftrages erforderlichen Unterlagen zur Verfügung.

(2) In der Abrechnung ist der finanzielle Nettoeffekt gemäß Ziffer 2 Anhang VO 1370 zu errechnen. Dazu werden die auf die Leistungen nach diesem Vertrag entfallenden tatsächlichen Gesamtkosten zuzüglich dem angemessenen Gewinn nach Abs. 4 um die tatsächlichen Erlöse (Erlöse im Sinne des Abs. 3) des jeweiligen Geschäftsjahres vermindert. Der nach diesem Vertrag zulässige Ausgleich ist maximal auf die Höhe des finanziellen Nettoeffekts begrenzt. Liegt der finanzielle Nettoeffekt höher als der maximale jährliche Ausgleich gemäß § 6 Abs. 1, so ist der Betrag gemäß § 6 Abs. 1 maßgeblich. Bonus- oder Maluszahlungen aufgrund eines Qualitätssicherungssystems (§ 4 Abs. 4) erhöhen bzw. vermindern den finanziellen Nettoeffekt zugunsten bzw. zulasten der BSAG.

(3) Bei der Berechnung des finanziellen Nettoeffekts werden die Kosten nach den jeweils gültigen Bilanzregeln ermittelt. Kalkulatorische Kosten oder von Bilanzregeln abweichende Methoden zur Kostenermittlung sind nicht zulässig. Als Erlöse werden zugerechnet: sämtliche Fahrgelderträge aus Fahrkartenverkauf, Einnahmen aus erhöhtem Beförderungsentgelt, Ausgleichszahlungen nach § 45 a PBefG, Ausgleichszahlungen nach § 145 Abs. 3 SGB IX, Werbeerlöse sowie sonstige Einnahmen, die mit den betrauten Leistungen in direktem Zusammenhang stehen. Nicht unter diesen Vertrag fallende Bereiche werden kosten- und erlösseitig auf Basis einer Trennungsrechnung (Profit Center-Prinzip) gemäß den Anforderungen von Ziffer 5 Anhang VO 1370 abgegrenzt. Hierbei werden eventuelle positive Auswirkungen der vertragsgegenständlichen Leistungen auf diese Bereiche berücksichtigt (Ziffer 3 Anhang VO 1370). Weiter zu berücksichtigen sind alle sonstigen Ausgleichsleistungen im Sinne von Artikel 2 lit. g) VO 1370. Sind diese aufwandsmindernd, so ist der Aufwandsminderung auf Kostenseite eine Position der ersparten Aufwendungen gegenüberzustellen.

(4) Zum Zwecke eines Wagniszuschlags für die BSAG zur Abfederung möglicher Ergebnisschwankungen wird als angemessener Gewinn eine Kapitalrendite (Ergebnis vor Zinsen und Steuern/Gesamtkapital) von 9 % in Ansatz gebracht. Die Ermittlung des Wertes ist in Anlage 8 erläutert.

(5) Die Vertragsparteien gehen davon aus, dass die nach dem Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag zu leistende Verlustübernahme den nach diesem Vertrag vereinbarten zulässigen Ausgleich für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht überschreitet. Sollte es dennoch bei der BSAG zu einer Überschreitung kommen, hat die BSAG den eventuelle Eintritt eines beihilfenrechtswidrigen Tatbestandes zu vermeiden. Die Parteien werden einvernehmlich festlegen, auf welchem Weg dies erfolgt. Die Stadtgemeinde Bremen in ihrer Eigenschaft als mittelbare Ge-

sellschafterin und die BVG als unmittelbare Gesellschafterin der BSAG stellen sicher, dass die BSAG alle Maßnahmen ergreifen kann, die hierfür erforderlich sind.

§ 8

EU-rechtliche Nebenrechnung; Anreizregelung

(1) Um der BSAG trotz des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags mit der BVG eine Nutzung zulässig erzielter Überschüsse zu ermöglichen, stellt die BSAG im Rahmen der Anhang-Rechnung (Ziffer 5) eine EU-rechtliche Nebenrechnung auf. Sie erfasst hierbei, inwieweit der von der Stadtgemeinde Bremen nach § 6 Abs. 7 gewährte Ausgleich hinter dem Betrag zurück bleibt, den die BSAG nach § 7 Abs. 2 als Ausgleich erhalten dürfte. Eine derartige positive Abweichung darf die BSAG in der Nebenrechnung auf die nächste Ausgleichsperiode übertragen. Der zulässige Ausgleichsbetrag erhöht sich im nächsten Geschäftsjahr zugunsten der BSAG um den Positivsaldo der Nebenrechnung. Eine Verrechnung von Negativsalden findet nicht statt.

(2) Die angestrebte wirtschaftliche Entwicklung der BSAG bis zum Jahr 2020 folgt einem durch Effizienz- und Wachstumsmaßnahmen beschriebenen „Restrukturierungspfad“ und ist in einem Businessplan, der als Anlage 7 verbindlicher Vertragsbestandteil wird, niedergelegt. Die Festlegung des Planverlustes nach § 6 Abs. 2 berücksichtigt diesen Pfad.

(3) Zum Zwecke der Sicherstellung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung (vergleiche Ziffer 7 Anhang VO 1370) wird Folgendes vereinbart:

1. Die BSAG gewährleistet, dass ihre Jahresergebnisse den fortgeschriebenen Planverlust (= jeweiliger Stand des Parameters nach § 6 Abs. 1, also unter Anwendung der Fortschreibung nach § 6 Abs. 4 bis 6, aber ohne Wagniszuschlag nach § 7 Abs. 4) nicht übersteigen. Die beihilfenrechtliche Zulässigkeit eines höheren Ausgleichs (§ 6 Abs. 1) bleibt hiervon unberührt. Die BSAG darf zur Erreichung des Ziels nach Satz 1 Planabweichungen, die sich im Rahmen des nach § 6 Abs. 1 Zulässigen bewegen, in einem Geschäftsjahr durch Verbesserungen gegenüber dem fortgeschriebenen Planverlust in Vor- oder Folgejahren während der Laufzeit dieses Vertrags kompensieren.
2. Jeweils am Ende eines Fünfjahreszeitraums stellt die BSAG im Rahmen der Anhang-Rechnung dar, inwieweit sich die kumulierten Jahresergebnisse im Vergleich zu den kumulierten fortgeschriebenen Planverlusten (vgl. Nr. 1) entwickelt haben. Einen über den Fünfjahreszeitraum von der BSAG erwirtschafteten Verbesserungsbetrag stellt die Stadtgemeinde Bremen der BSAG über die BVG in Höhe von 50 % als Kapitaleinlage zur Verfügung, es sei denn, dass für die Folgejahre objektiv negative Planabweichungen zu erwarten sind und Stadtgemeinde Bremen und BSAG vor diesem Hintergrund vereinbaren, den Verbesserungsbetrag zur Kompensation von Minderergebnissen zu verwenden. In Höhe des Verbesserungsbetrages ist im Falle einer Kapitalzuführung der jeweilige Saldo nach Abs. 1 zu kürzen.

§ 9

Fahrplanaufstellung, Leistungsänderungen

(1) Änderungen der vertraglich vereinbarten Leistungen und damit möglicherweise des zulässigen Ausgleichs können sich während der Laufzeit des Vertrages aufgrund von Änderungen der Leistungsmenge (Anzahl Nutz-km) oder Änderungen in den definierten Mindestqualitäten (§ 4 in Verbindung mit Anlage 4) ergeben.

(2) Die BSAG ist während der Laufzeit des Vertrages für die Aufstellung des Fahrplans zuständig. Dies schließt auch die Neukonzeption von Linien ein. Sie plant das Leistungsangebot im Rahmen der Vorgaben nach Anlage 4. Bei den beiden Leistungswerten für Bus und Straßenbahn gemäß Anlage 4 kann die BSAG aus eigenem unternehmerischem Ermessen bzw. kalendarisch bedingten Gründen (z. B. Anzahl der Feiertage, die auf Werktage fallen; Schalltage) in jedem Kalenderjahr während der Laufzeit des Vertrages um jeweils 1,5 % („Toleranzgrenze“) vom Planwert des jeweiligen Jahres nach oben oder unten abweichen. Leistungsänderungen, die auf Anpassungen von Linien und Fahrtenhäufigkeiten beruhen, sind im Rahmen der vereinbarten Leistungsmenge (Anzahl Nutz-km) und Toleranzgrenze für die BSAG

möglich, wenn Mehr- oder Minderleistungen bei den Nutz-km an anderer Stelle kompensiert werden können, so dass der Leistungsumfang insgesamt eingehalten wird.

(3) Der ZVBN kann von der BSAG die Erschließung heute nicht bedienter Bereiche ohne Änderung des zulässigen Ausgleichs verlangen, wenn

- a) das veränderte Angebot mittelfristig einen wirtschaftlichen Betrieb ermöglicht und
- b) die zusätzliche Leistung innerhalb des vereinbarten Leistungsumfangs einschließlich der Toleranzwerte (Abs. 2) liegt oder diese durch Minderleistung an anderer, vom ZVBN akzeptierter Stelle ausgeglichen werden kann und
- c) das veränderte Angebot ohne den Kauf eines zusätzlichen Fahrzeugs oder die Einstellung zusätzlichen Personals erbracht werden kann.

(4) Werden Leistungsänderungen von ZVBN und BSAG gemeinsam vereinbart, verhandeln sie über eine entsprechende Anpassung des zulässigen Ausgleichs. Dies gilt auch für die Erschließung heute noch nicht bedienter Bereiche, soweit nicht Abs. 3 einschlägig ist.

(5) Treten Abweichungen in der Leistungsmenge auf, die aus von der BSAG nicht zu vertretenden Maßnahmen der Stadtgemeinde Bremen oder Dritter resultieren (z. B. Mehrleistung durch Baustellen die über die in Abs. 2 genannte Toleranzgrenze hinausgehen, Veranstaltungen, verkehrslenkende Maßnahmen u. a.), wird über eine entsprechende Anpassung des zulässigen Ausgleichs verhandelt, soweit die BSAG nicht vom Dritten unmittelbar Ersatz erlangen kann. Dies gilt auch für den Fall, dass die Leistungsmenge nicht berührt wird, aber gleichwohl durch Maßnahmen der Stadtgemeinde Bremen oder Dritter bei der BSAG sprungfixe Kosten verursacht werden. Die BSAG weist in prüffähiger Form die Höhe der Zusatzkosten nach sowie, dass diese Kosten nicht durch angebotsseitige Maßnahmen aufgefangen werden könnten. Können sich ZVBN und BSAG nicht über die Berechtigung einer Anpassung einigen, so beauftragen sie gemeinsam einen Sachverständigen mit der Erstellung eines Gutachtens, dessen Ergebnis sie sich unterwerfen.

(6) Spätestens sechs Monate vor der Antragstellung für einen neuen Fahrplan werden dessen wesentliche Änderungen einschließlich ihrer Auswirkungen auf die Betriebsleistungen zwischen ZVBN und BSAG abgestimmt.

(7) Änderungen in den Qualitätsanforderungen in den Bereichen Betrieb, Regie und Infrastruktur mit erhöhten finanziellen Auswirkungen auf die BSAG bedürfen einer Abstimmung zwischen ZVBN und BSAG. Diese Abstimmung wird auch erforderlich, wenn erhöhte finanzielle Auswirkungen auf die BSAG aus einer Änderung des Infrastrukturvertrages zwischen der Stadtgemeinde Bremen und der BSAG herrühren.

(8) Für beabsichtigte Leistungsänderungen gemäß den Abs. 4, 5 und 7 legt die BSAG eine Kalkulation für die neue Ausgleichsberechnung nach den Grundsätzen des Anhangs der VO 1370 vor. Dies gilt auch für eine Leistungsänderung gemäß Abs. 6, wenn der Toleranzbereich gemäß Abs. 2 über- oder unterschritten wird. Die ZVBN kann diese Kalkulation mit eigenen Mitteln überprüfen. Wird hiernach innerhalb von drei Monaten keine Einigung erzielt, bestimmen ZVBN und BSAG im darauf folgenden Monat einvernehmlich einen Gutachter, dessen Ergebnisse Grundlage der neuen Ausgleichsberechnung bildet.

§ 10

Anpassung des Vertrags an geänderte Rahmenbedingungen; Haftung für ausschließliches Recht

(1) Die Vertragsparteien verpflichten sich, auf Verlangen einer Partei über eine Anpassung des Vertrages zu verhandeln, wenn sich wesentliche wirtschaftliche oder rechtliche Grundlagen gegenüber dem Vertragsbeginn erheblich geändert haben. Die Anpassung kann sich auf eine Veränderung der Leistungspflichten oder auf eine Übernahme von Mehrkosten oder Mindererlösen durch Anpassung des Ausgleichsparameters (§ 6 Abs. 1) beziehen.

(2) Die Vertragsparteien sind sich einig, dass Fälle des Abs. 1 insbesondere vorliegen wenn

- aufgrund von der BSAG nicht zu vertretender Umstände (z. B. Großschadensereignis) die Fahrgelderlöse in einem sehr erheblichen und nicht vorhersehbaren Umfang zurückgegangen oder nicht gestiegen sind;
- erlösstarke Strecken von der BSAG wegen konkurrierender Verkehrsleistungen anderer Verkehrsunternehmen gegenüber dem Stand bei Vertragsbeginn nicht mehr wirtschaftlich erfolversprechend bedient werden können;
- sich die Verfügbarkeit und Qualität der Verkehrsinfrastruktur gegenüber Vertragsbeginn erheblich zu Lasten der BSAG verändert hat;
- sich die Produktionskosten aufgrund bei Vertragsbeginn nicht vorhersehbarer geänderter gesetzlicher Standards für Fahrzeuge, Betrieb oder Infrastruktur erheblich erhöht haben.

(3) Soweit während der Laufzeit dieses Vertrags von der Genehmigungsbehörde Verkehre Dritter zugelassen werden, die das wirtschaftliche Gleichgewicht (§ 2 Abs. 5) der BSAG beeinträchtigen, so hat die BSAG das Recht auf Ausgleich des hieraus resultierenden wirtschaftlichen Nachteils. Unabhängig davon kann jede Vertragspartei nach Abs. 1 eine Anpassung des Vertrags verlangen.

(4) Der ZVBN wird sich mit der BSAG über eine Neufestlegung des Parameters (§ 6 Abs. 1) sowie des Umfangs der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die Vereinbarung verbindlicher Kostensenkungsmaßnahmen verständigen, wenn die tatsächlichen Verluste der BSAG drei Geschäftsjahre in Folge die Planverluste (§ 6 Abs. 2) um mehr als 5 % überstiegen haben, es sei denn, dass diese Abweichungen durch positive Abweichungen der Vorjahre während der Laufzeit dieses Vertrags kompensiert worden sind. Die BSAG wird im Falle des Satz 1 dem ZVBN Vorschläge unterbreiten, mit welchen geeigneten Maßnahmen eine möglichst weitgehende Einhaltung der Planzahlen erreichbar ist. Entsprechende Vorschläge wird die BSAG dem ZVBN auch dann unterbreiten, wenn absehbar ist, dass der Fall des Satz 1 eintreten wird. Bis zu einer Verständigung nach Satz 1 wird die Höhe der aktualisierten Planverluste auf die Planverluste gemäß § 6 Abs. 2 zuzüglich 5 % beschränkt. Auf Verlangen der Stadtgemeinde Bremen wird der ZVBN von dem Recht nach Satz 1 Gebrauch machen.

§ 11

Kündigung

(1) Der Öffentliche Dienstleistungsauftrag kann von den Vertragsparteien nur aus wichtigem Grund, den die kündigende Vertragspartei nicht zu vertreten hat, und die dieser das Aufrechterhalten des Vertrages unzumutbar macht, gekündigt werden. Der Beendigungstermin des Öffentlichen Dienstleistungsauftrages wird im Falle der Kündigung aus wichtigem Grund so gewählt, dass eine vergabe- und beihilfenrechtliche Anschlusslösung gewährleistet wird.

(2) Ein wichtiger Grund für ZVBN und Stadtgemeinde Bremen ist insbesondere gegeben, wenn

- a) ein Insolvenz- oder Liquidationsverfahren gegenüber der BSAG beantragt, eröffnet oder mangels Masse abgelehnt wird;
- b) die BSAG wiederholt und nach Ablauf einer vom ZVBN zur Abhilfe gesetzten angemessenen Frist ihren Berichtspflichten schuldhaft nicht oder nur grob unvollständig nachkommt;
- c) die BSAG dauerhaft oder wiederholt trotz mindestens zweimaliger Abmahnung gegen sonstige vertragliche Verpflichtungen aus diesem Vertrag und/oder dem Infrastrukturvertrag verstößt, soweit sie dies zu vertreten hat und es sich nicht um unwesentliche Verpflichtungen handelt;
- d) die Einhaltung des Businessplanes (Anlage 7) in seinen wesentlichen wirtschaftlichen Zielen nicht mehr möglich ist, es sei denn die BSAG hat den Eintritt der dazu führenden Umstände nicht zu vertreten.

(3) Ein wichtiger Grund für die BSAG ist insbesondere gegeben, wenn die Änderung oder Kündigung der Verträge zwischen ZVBN und VBN GmbH sowie des Infrastrukturvertrages zwischen der Stadtgemeinde Bremen zu deutlich erhöhten finanziellen Mehrbelastungen für die BSAG führen, so dass der Businessplan nicht mehr eingehalten werden kann und kein Ausgleich gemäß den Verfahren nach § 9 oder § 10 erfolgt.

§ 12

Schlussbestimmungen

(1) Die BSAG darf Unterauftragnehmer einsetzen. In diesem Fall stellt sie sicher, dass sie weiterhin den wesentlichen Teil der öffentlichen Personenverkehrsdienste selbst erbringt. Die Auswahl von Unterauftragnehmern erfolgt in Übereinstimmung mit den auf die BSAG anwendbaren vergaberechtlichen Bestimmungen, insbesondere der Sektorenrichtlinie.

(2) Sollte sich während der Laufzeit dieses Vertrags herausstellen, dass die Übertragung des ausschließlichen Rechts unwirksam ist, so berührt dies nicht die Wirksamkeit des Vertrags im Übrigen. Sollte ein eventueller Unwirksamkeitsgrund während der Laufzeit dieses Vertrags insbesondere durch Änderung der gesetzlichen Rahmenbedingungen entfallen, so gilt die Übertragung des ausschließlichen Rechts als auf den Zeitpunkt des Wegfalls des Unwirksamkeitsgrundes erneut vorgenommen. Kommt auch dies nicht in Betracht, so wird der ZVBN das in diesem Vertrag gewährte ausschließliche Recht durch erneute Handlungen bestätigen. § 10 Abs. 3 bleibt unberührt.

(3) Änderungen des Vertrages oder der Anlagen bedürfen der Schriftform.

(4) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder werden oder aus tatsächlichen oder Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung des Vertrages für einen der Vertragspartner insgesamt unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Bestimmungen dieses Vertrages nicht berührt. Das Gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke zeigen sollte. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen oder zur Ausfüllung einer Regelungslücke ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Vertragspartnern angestrebten Zweck wirtschaftlich am nächsten kommt.

(5) Die Vertragsparteien verpflichten sich bei Änderungen der Rechtslage über eine Anpassung des Vertrags zu verhandeln, wenn die Erreichung des Vertragszwecks dies erfordert. § 10 bleibt unberührt.

§ 13

Anlagen

Folgende Anlagen sind Vertragsbestandteil:

Anlage 1: Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen BVG und BSAG

Anlage 2: Kontrakt zwischen FHB, BSAG, ver.di, Betriebsrat BSAG vom (XXX)

Anlage 3: Umfang und Funktion des „ausschließlichen Rechtes“ für das Liniennetz der BSAG

Anlage 4: Umfang Betriebsleistungen und Qualitätsstandards

Anlage 5: Infrastrukturvertrag zwischen Stadtgemeinde Bremen und BSAG

Anlage 6: Kalkulation des Ausgleichsparameters

Anlage 7: Businessplan

Anlage 8: Ermittlung des angemessenen Gewinns

Anlage 9: Musterrechnung Indexregelung

Anlage 2 zum Kontrakt über die strategische Weiterentwicklung der Bremer Straßenbahn AG in den Jahren 2011 bis 2020 vom 29. Mai 2009

Businessplan 2010 bis 2020

Bremer Straßenbahn AG (29. Mai 2009)

Zusammenfassung

1. Strategische Ziele bis 2020 sind: mehr Fahrgäste; mehr Klimaschutz; angemessenes Ergebnis; leistungsfähige Mitarbeiter/-innen.
2. Als gemeinsames Ziel mit Bremen soll der Modal Split zugunsten des ÖPNV geändert werden. Im Bestandsnetz werden stetige Nachfragesteigerungen von 0,4 bis 1,0 % p. a. und im Zielnetz sprunghafte Anstiege nach Inbetriebnahme der Maßnahmen erwartet (insgesamt rd. zehn Millionen Fahrgäste mehr bis 2020).
3. Zusammen mit den Nachfragesteigerungen können mittels regelmäßiger Tarifsteigerungen von 3 bis 4 % die Fahrgelderträge um 33 Mio. € bis 2020 gesteigert werden. Voraussetzung ist, dass die derzeitige Regelung im ZVBN/VBN zur Tarifbildung (Vorschlagsrecht: BSAG + Entscheidung: ZVBN) beibehalten wird.
4. Die Angebotsmenge des Bestandsnetzes entspricht im Grundsatz dem heutigen Angebot zuzüglich Leistungsanpassungen aufgrund von Nachfragesteigerungen.
5. Das Zielnetz 2010 ist im Angebot der BSAG entsprechend der Beschlusslage der Deputation für Bau und Verkehr vom 4. Dezember 2008 zum Zeitplan für die Umsetzung der Maßnahmen jeweils für das erste volle Betriebsjahr (Linie 4 Lilienthal: 2012, Linie 8 Stuhr-Weyhe: 2012, Linie 1 Mahndorf: 2013, Linie 1 Huchting: 2014 und Linie 2/10 Mercedes Benz: 2018) enthalten.
6. Das Gesamtangebot setzt sich somit aus dem Bestandsnetz und dem Zielnetz zusammen und umfasst insgesamt rd. 22 Millionen Nutz-km. Die Qualität orientiert sich mindestens an den ZVBN/VBN-Standards.
7. In Bezug auf Produktivitätssteigerungen sind Maßnahmen beschrieben, die mit dem Abbau der Tarifstrukturlast auf Basis des bestehenden Angebotes bis 2020 eine Reduzierung des Personalaufwandes von 9 bis 9,5 Mio. € ermöglichen.
8. Tarifpolitische Entwicklungen sind dagegen nur begrenzt steuerbar. Lohnsteigerungen sind deswegen grundsätzlich nicht in das Angebot eingeflossen, sondern erhöhen bzw. vermindern über einen Index (VKA, Sparte) den vereinbarten Anspruch auf Verlustübernahme. Die Planung berücksichtigt die Auswirkungen des Tarifergebnisses 2009; weiterhin ist als Planungsprämisse ab dem Jahr 2011 eine Lohn- und Gehaltstarifsteigerung von 2 % p. a. eingestellt worden.
9. Investitionsschwerpunkte der Jahre 2010 bis 2020 sind: Neubeschaffung von Bussen, Modernisierungsmaßnahmen im Fahrleitungs- und Gleisbau, Einführung des digitalen Betriebsfunks, Ersatz der Elektronischen Fahrausweisdrucker. Nicht enthalten ist eine ab dem Jahr 2018 anstehende Ersatzbeschaffung bzw. alternativ eine ab dem Jahr 2015 anstehende Generalüberholung der GT8N.
10. Das Finanzierungssystem bleibt in Bezug auf die Betriebskostenfinanzierung in Form der derzeit angewendeten Defizitfinanzierung unter Beibehaltung des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages mit der BVG unverändert.
11. Die für die langfristige Sicherung der Investitions- bzw. Kreditfähigkeit der BSAG erforderliche höhere Eigenkapitalquote soll durch Übernahme der auf §§ 18, 19 Infrastrukturvertrag basierenden, aufgezinste Forderung von 12,7 Mio. € durch die FHB im Rahmen einer Tilgungsvereinbarung und eine Eigenkapitalzuführung von 36 Mio. € durch die BVG erfolgen. Wirkung auf BVG/FHB und BSAG:
 - Bei der BVG/FHB steigt der Zinsaufwand um 2,3 Mio. € jährlich, bei der BSAG sinkt er entsprechend. Der eingesparte Zinsaufwand der BSAG wird über geringere, von der BVG zu übernehmende Verluste an die FHB zurückgegeben.

- Die Verschuldung der BSAG sinkt, die Eigenkapitalquote der BSAG steigt entsprechend von 12 % auf rd. 30 %. Dem Anstieg der Verschuldung bei der BVG aufgrund der durchgeführten Kapitalmaßnahmen steht ein Rückgang aufgrund der rückläufigen Verluste der BSAG gegenüber.
12. Ertragsteuerlich und umsatzsteuerlich hat das Finanzierungsmodell im Vergleich zum heutigen Zustand keine Auswirkungen.
 13. Der Verlust der BSAG sinkt von 53,0 Mio. € im Jahr 2010 um 12,8 Mio. € auf 40,2 Mio. € im Jahr 2020. Das Ergebnis der BVG/FHB wird ab 2011 mit zusätzlichen 2,3 Mio. € Zinsaufwand aufgrund der durchgeführten Kapitalmaßnahmen belastet.
 14. Im Jahr 2015 findet mit Wirkung ab 2016 eine Überprüfung der Entwicklung der Fahrpreise (2012), der Nachfrage und deshalb erforderliche Angebotsanpassungen sowie der Kosten für vergleichbare, gut geführte Unternehmen im Markt statt.
 15. Risiken können insbesondere bei Fahrgelderträgen (Tarifsteigerungen) und im Personalaufwand (Produktivitätsmaßnahmen) auftreten.

Gewinn- und Verlustrechnung (mit Eigenkapitalzuführung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Werte in Mio. €</i>											
GuV-Position											
Fahrgelderträge	67,7	69,6	75,3	78,7	82,0	85,6	88,5	91,3	94,5	97,5	100,7
Ausgleichszahlungen											
Ausbildungsverkehr	4,6	4,8	4,8	4,7	4,7	4,7	4,6	4,6	4,6	4,5	4,5
Schwerbehindertenbeförderung	2,6	2,6	2,8	2,9	3,0	3,2	3,3	3,4	3,5	3,6	3,7
Sozialticket	1,8	1,8									
Zuschüsse	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Sonder-/Mietwagenverkehre	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Erträge aus Personenbeförderung	77,8	80,0	84,9	88,2	91,4	95,1	98,0	101,0	104,2	107,3	110,5
Sonstige Umsatzerlöse	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6
1 Umsatzerlöse	81,5	83,6	88,5	91,8	95,0	98,8	101,7	104,6	107,8	111,0	114,2
2 Erhöhung des Bestands an unfertigen Leistungen											
3 Andere aktivierte Eigenleistungen	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
4 Sonstige betriebliche Erträge	10,0	8,1	8,0	7,9	7,9	7,7	7,3	6,9	6,9	7,0	7,0
1-4 Betriebliche Erträge	92,7	93,0	97,7	100,9	104,2	107,7	110,3	112,7	116,0	119,2	122,5
5 Materialaufwand	30,1	31,2	32,9	33,4	34,4	35,3	36,1	37,1	38,3	39,2	40,1
6 Personalaufwand	81,3	82,1	81,8	81,4	82,0	82,8	83,1	84,4	84,2	85,5	86,8
7 Abschreibungen auf immat. Vermögensgegenst. d. Anlageverm.	18,8	20,4	21,3	22,4	23,8	22,9	20,7	20,4	20,7	19,5	19,2
8 Sonstige betriebliche Aufwendungen	8,9	8,7	9,1	9,3	9,5	9,7	9,9	10,2	10,4	10,6	10,8
5-8 Betriebliche Aufwendungen	139,1	142,5	145,1	146,6	149,7	150,8	149,9	152,1	153,6	154,8	156,9
1-8 Betriebsergebnis	-46,4	-49,4	-47,4	-45,6	-45,5	-43,1	-39,7	-39,4	-37,6	-35,6	-34,5
9 Erträge aus Beteiligungen	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
10 Erträge aus Gewinnabführ.verträgen											
11 Erträge aus Ausleih. Finanzanlagen	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
12 Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
9-12 Neutrale Erträge	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
13 Abschreibungen Finanzanlagen											
14 Aufwendungen aus Verlustübernahme	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
15 Zinsen und ähnliche Aufwendungen	6,7	5,4	5,4	5,3	5,3	5,4	5,6	5,7	5,7	5,9	5,9
13-15 Neutrale Aufwendungen	6,8	5,5	5,5	5,5	5,4	5,5	5,7	5,8	5,8	6,0	6,0
9-15 Neutrales Ergebnis	-6,4	-5,2	-5,2	-5,1	-5,1	-5,2	-5,4	-5,6	-5,5	-5,7	-5,7
16: Ergebnis der gewöhnlichen 1-15 Geschäftstätigkeit	-52,9	-54,6	-52,5	-50,8	-50,6	-48,3	-45,1	-44,9	-43,1	-41,2	-40,1
17 Steuern vom Einkommen und Ertrag											
18 Sonstige Steuern	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
17,18 Steuern	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
19: 1-18 Erträge aus Verlustübernahme	53,0	54,7	52,7	50,9	50,7	48,4	45,2	45,0	43,2	41,3	40,2

Gewinn- und Verlustrechnung

Fahrgelderträge [1]

Anstieg um 32,9 Mio. € (48,6 %) bis 2020 im Vergleich zu 2010; wichtigste Maßnahmen: Preissteigerungen von 3 bis 4 % p. a., Nachfragesteigerung von Ø 1,0 % bis 2015 und Ø 0,4 % von 2016 bis 2020, weitere Steigerungen infolge Inbetriebnahme der Maßnahmen des Zielnetzes (jeweils erstes volles Betriebsjahr):

- Linie 4 Lilienthal-Falkenberg ab 2012,
- Linie 8 Stuhr-Weyhe ab 2012,
- Linie 1 Mahndorf ab 2013 und Mittelshuchting ab 2014,
- Linie 2/10 Mercedes-Benz ab 2018.

Ausgleichszahlungen für Ausbildungsverkehre [1]

Rückgang um 0,1 Mio. € (2,8 %) bis 2020 im Vergleich zu 2010; Begründung: Vereinbarung mit FHB über eine einprozentige Abschmelzung p. a. in Analogie zur Vorgehensweise der LNVG in Niedersachsen, bei Gesetzesänderungen Anpassung des vereinbarten Anspruchs auf Verlustübernahme.

Ausgleichszahlungen für Schwerbehindertenbeförderung [1]

Anstieg um 1,2 Mio. € (46,4 %) bis 2020 im Vergleich zu 2010; Begründung: Anstieg der Fahrgelderträge, Landessatz des Jahres 2007 in Höhe von 3,71 % für den gesamten Planungszeitraum unterstellt, bei Gesetzesänderungen Anpassung des vereinbarten Anspruchs auf Verlustübernahme.

Ausgleichszahlungen Sozialticket [1]

Befristete Einführung eines Sozialtickets in den Jahren 2010 und 2011; wichtigste Maßnahme: Erstattung des geschätzten Einnahmeausfalls von 1,8 Mio. € p. a. durch Bremen.

Zuschüsse niedersächsischer Gemeinden [1]

Gleichbleibender Betrag ab dem Jahr des eingeschwungenen Zustandes (2014) und unter Berücksichtigung wegfallender Zuschüsse für eingestellte Busleistungen von 0,2 Mio. € für die Linie 4 von der Gemeinde Lilienthal und 0,3 Mio. € für die Linie 8 von den Gemeinden Stuhr und Weyhe, jeweils weitergeleitet durch die FHB.

Sonstige Umsatzerlöse [1]

Gleichbleibender Betrag von 3,6 Mio. € bis 2020 im Vergleich zu 2010.

Bestandsveränderungen [2]/Andere aktivierte Eigenleistungen [3]

Bestandsänderungen: kein Ansatz. Aktivierte Eigenleistungen: Gleichbleibender Betrag von 1,3 Mio. € bis 2020 im Vergleich zu 2010; wichtigste Maßnahmen: Lagermaterialanfertigungen und Arbeiten bei diversen Anlageaktivierungen von Investitionen.

Sonstige betriebliche Erträge [4]

Rückgang um 3,0 Mio. € (29,7 %) bis 2020; Begründung: Einmaleffekt Auflösung Sonderposten mit Rücklagenanteil in 2010 (1,5 Mio. €), Entfall ATZ-Zuschüsse der Agentur für Arbeit und Erträge aus Leasing GT8N, Preissteigerung von 1,0 % p. a., Weiterberechnung von Leistungen im Zusammenhang mit Bau des Zielnetzes nicht enthalten.

Fahrstrom- und Dieselkraftstoffbezug [5]

Anstieg um 3,6 Mio. € (32,7 %) bis 2020 im Vergleich zu 2010; Begründung: Übernahme der vorliegenden Preisangebote beim Fahrstrom und des mit der Deutschen Bank abgeschlossenen Swaps beim Dieselkraftstoff für 2010, Preissteigerung von 3,0 % p. a., gegebenenfalls Anpassung des vereinbarten Anspruchs auf Verlustübernahme aufgrund von Änderungen eines Energiepreisindex, zielnetzbedingte Verbrauchsänderung von Diesel hin zu Fahrstrom; wichtigste Maßnahme: Preissicherungsgeschäfte.

Fremdlieferungen/Aufwendungen für bezogene Leistungen [5]

Anstieg um 5,8 Mio. € (33,0 %) bis 2020 im Vergleich zu 2010; Begründung: Preissteigerung von 2,0 % p. a. Weiterberechnung von Leistungen im Zusammenhang mit dem Bau des Zielnetzes im Gegensatz zu zielnetzbedingten Instandhaltungsaufwendungen nicht enthalten; wichtigste Maßnahmen: Optimierung Instandhaltung Fahrzeuge.

Personalaufwand [6]

Anstieg um 5,4 Mio. € (6,7 %) bis 2020 im Vergleich zu 2010; Begründung: Tarifergebnis 2009, Tarifsteigerung von 2,0 % p. a. (Planungsprämisse), gegebenenfalls Anpassung des vereinbarten Anspruchs auf Verlustübernahme aufgrund von Änderungen eines Lohn- und Gehaltstarifindex in Form der wertgleichen Übernahme des Ergebnisses der Spartentarifverhandlungen; wichtigste Maßnahmen: Steigerung der Produktivität durch Personalabbau von 120 VZP bis zum Jahr 2015; weitere Verbesserung der Gesundheitsquote, Neueinstellungen im Fahrdienst zu abgesenkten Einstiegstarifen und damit Abbau der Strukturlast Tarif, punktuelle Personalmehrbedarfe 2011 bis 2015.

Abschreibungen [7]

Anstieg um 5,0 Mio. € (26,5 %) bis 2014 im Vergleich zu 2010 und anschließend Rückgang (da in der Planung weder Ersatzbeschaffung noch Generalüberholung der 77 GT8N berücksichtigt ist) um 4,7 Mio. € (19,6 %) bis 2020; wichtigste Maßnahmen: Beschaffung von neun Straßenbahnen in den Jahren 2010/2011 sowie Ersatz von 178 Bussen bis 2020 (dabei der in 2008 beschafften Busse in den Jahren 2019 und 2020), Erneuerungsprogramm Infrastruktur (Fahrleitungs- und Gleisbau), Umstellung auf digitalen Betriebsfunk; Berücksichtigung des Entfalls von zugesagten Fördermitteln für 2009 und 2010 in Höhe von 9,3 Mio. €.

Sonstige betriebliche Aufwendungen [8]

Anstieg um 2,0 Mio. € (22,0 %) bis 2020 im Vergleich zu 2010; Begründung: Preissteigerung von 2,0 % p. a., höhere Prämien des Jahres 2008 in der Haftpflicht- und Kaskoversicherung in das Ausgangsjahr 2010 übernommen.

Beteiligungsergebnis [9, 10, 14]

Ohne nennenswerten Ergebniseinfluss bis 2020; Begründung: Teilweise Aufgabe von Beteiligungsaktivitäten aufgrund der Reziprozitätsklausel als Voraussetzung für die Direktvergabe an einen internen Betreiber gemäß VO 1370/07, konstanter Ergebnisbeitrag der Beteiligungsgesellschaften Delbus, TM, WBG, CTB, ZOB, Metronom.

Zinsergebnis [12, 15]

Rückgang um 1,3 Mio. € (18,1 %) bis 2020 im Vergleich zu 2010; Begründung: Eigenkapitalzuführung durch BVG von 36 Mio. € und Forderungstilgung durch BVG/FHB von 9,6 Mio. € im Jahr 2011 ermöglicht Darlehensrückführung bis 2020, Zinssatz: 5,0 %.

Erträge aus Verlustübernahme [20]

Rückgang um 12,8 Mio. € (24,1 %) von 53,0 Mio. € im Jahr 2010 auf 40,2 Mio. € im Jahr 2020; wichtigste Maßnahmen: Steigerung Fahrgelderträge, Senkung Personalaufwand durch Produktivitätssteigerungen und Neueinstellungen im Fahrdienst zu abgesenkten Tarifen (Abbau Strukturlast Tarif), Neutralisierung von Lohn- und Gehaltstarifsteigerungen > 2 % bis Tarifergebnis Spartentarifverhandlungen und Energiepreissteigerungen > 3 % aufgrund der Bindung an entsprechende Preisindizes und – daraus folgend – Erhöhung des vereinbarten Anspruchs auf Verlustübernahme.

**Anlage 3 zum Kontrakt über die strategische Weiterentwicklung der Bremer
Straßenbahn AG in den Jahren 2011 bis 2020 vom 29. Mai 2009**

**Vereinbarung über die Einführung eines Sozialtickets zur Nutzung des ÖPNV-
Angebotes der BSAG in der Freien Hansestadt Bremen, Stadtgemeinde**

zwischen der

Freien Hansestadt Bremen, Stadtgemeinde,

vertreten durch die Senatorin für Arbeit, Frauen, Gesundheit und Soziales

und den Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa

– nachfolgend „Freie Hansestadt Bremen“ genannt –

und der

Bremer Straßenbahn Aktiengesellschaft (BSAG),

vertreten durch den Vorstand

– nachfolgend „BSAG“ genannt –

Präambel

Die Freie Hansestadt Bremen beabsichtigt zur Sicherstellung der Mobilität aller Bevölkerungsschichten die Einführung eines Sozialtickets im Öffentlichen Personennahverkehr. Zur Ermittlung der Akzeptanz für ein Sozialticket und der Auswirkungen der Einführung eines Sozialtickets auf die Einnahmen der BSAG wurde von der F & P Marketingforschung GmbH, Hamburg, von April bis Mai 2009 eine Befragung von SGB-II- und SGB-XII-Berechtigten durchgeführt. Auf Basis der Befragungsergebnisse wurde gemeinsam mit der BSAG ein Modell für ein Sozialticket entwickelt. Dies vorausgeschickt, vereinbaren Freie Hansestadt Bremen und BSAG das Folgende:

§ 1

Laufzeit

Das Sozialticket wird zum 1. Januar 2010 befristet bis zum 31. Dezember 2011 eingeführt (Einführungsphase). Rechtzeitig vor Ablauf der Befristung werden beide Partner mit Hilfe eines unabhängigen Gutachters eine gemeinsame Bewertung (Nutzung, Kostenkalkulation und Organisation des Sozialtickets) der Einführungsphase vornehmen. Auf dieser Grundlage soll gemeinsam entschieden werden, ob und in welcher Form das Sozialticket fortgeführt wird. Sollte bis zum 31. Dezember 2011 keine gemeinsame Entscheidung über die Fortführung getroffen werden, wird die BSAG für das Jahr 2012 kein Sozialticket mehr anbieten.

§ 2

Berechtigtenkreis, Geltungsbereich und Preis

(1) Berechtigter zum Erwerb eines Sozialtickets sind die Bezieher von Leistungen zur Eingliederung in Arbeit (Sozialgesetzbuch [SGB] Zweites Buch [II]) und Bezieher von Sozialhilfe (Sozialgesetzbuch [SGB] Zwölftes Buch [XII], inklusive der Anspruchsberechtigten nach dem Asylbewerberleistungsgesetz) mit Wohnsitz in der Freien Hansestadt Bremen.

(2) Das Sozialticket gilt als Sondertarif nur für die Verkehrsmittel der BSAG. Es gilt im gesamten Liniennetz der BSAG auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen. Die Nutzung von Verkehrsmitteln anderer Verkehrsunternehmen erfordert den Erwerb eines regulären Tickets aus dem Tarifsortiment des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen (VBN).

(3) Das Sozialticket gilt als Monatsticket für Erwachsene und Jugendliche mit einer durch die Bremer Arbeitsgemeinschaft für Integration und Soziales (BAgIS) oder durch ein Sozialzentrum ausgegebenen Berechtigtenkarte für einen Kalendermonat.

(4) Das Sozialticket ist nicht übertragbar. Es bietet nur für Erwachsene die Möglichkeit, Montag bis Freitag ab 19 Uhr und an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ganztätig einen weiteren Erwachsenen und bis zu vier Kinder zwischen 6 und 15 Jahren kostenlos mitzunehmen.

(5) Der Preis für das Sozialticket für Erwachsene beträgt 29,25 € und für das Sozialticket für Jugendliche 24,50 € pro Monat.

§ 3

Finanzierung/Erstattung von Einnahmeausfällen

(1) Die Freie Hansestadt Bremen zahlt der BSAG auf Basis der in der Marktforschungsstudie abgeschätzten Einnahmeausfälle und einer von der BSAG durchgeführten Kalkulation gemäß § 5 Abs. 3 des Vertrages über einen Öffentlichen Dienstleistungsauftrag im straßengebundenen ÖPNV auf dem Gebiet der Freien Hansestadt Bremen (Entwurf vom 29. Mai 2009 – ÖDLA) einen voraussichtlichen jährlichen Zuschuss in Höhe von 1,75 Mio. €. Der tatsächliche Zuschuss seitens der Freien Hansestadt Bremen ergibt sich auf der Grundlage einer von der BSAG durchzuführenden Nachkalkulation im Folgejahr des Abrechnungsjahres erstmals in 2011 für 2010. Die gesamten Mindereinnahmen werden unabhängig vom Verlustausgleich von der Freien Hansestadt Bremen erstattet. Zur Ermittlung des von der Freien Hansestadt Bremen tatsächlich zu zahlenden Zuschusses findet das folgende Verfahren Anwendung:

1. Die BSAG legt der Freien Hansestadt Bremen jährlich innerhalb der ersten drei Monate des Folgejahres eines Abrechnungsjahres eine Nachkalkulation vor, die die tatsächlichen Mindereinnahmen feststellt.
2. Anschließend werden die tatsächlichen Beförderungserträge des Abrechnungsjahres jeweils mit der im Businessplan vom 29. Mai 2009 (Anlage 1) enthaltenen Annahme (77,8 Mio. € für 2010 und 80,0 Mio. € für 2011) verglichen. Für den Fall, dass die tatsächlichen Beförderungserträge oberhalb der geplanten Werte liegen und der BSAG keine unabweisbaren Mehraufwendungen (z. B. Preissteigerungen) entstanden sind, werden die nach Nr. 1 ermittelten Einnahmeausfälle des Abrechnungsjahres entsprechend der tatsächlichen Mehreinnahmen des jeweiligen Planjahres, begrenzt bis zu einer Höhe von maximal 500 T€ je Planjahr, vermindert. Sofern das Sozialticket über das Jahr 2011 hinaus fortgeführt wird, gilt für den Fall nach Satz 2, dass die nach Nr. 1 ermittelten Einnahmeausfälle um die Hälfte der Überschreitung der jeweiligen Planjahre vermindert werden.

Eine Musterrechnung für die Berechnung der Anpassung des Zuschusses nach den vorstehenden Regelungen (Punkt 2, Satz 2) findet sich in Anlage 2. Die BSAG berechnet den voraussichtlichen jährlichen Zuschuss per Ende eines Kalenderjahres in Höhe von 1,75 Mio. € an die FHB. Dieser wird zur Zahlung erst fällig, wenn die BSAG im Folgejahr des Abrechnungsjahres eine Nachkalkulation vorgenommen und den tatsächlichen Zuschuss ermittelt hat. Die Zahlung des tatsächlichen Zuschusses erfolgt nach 30 Tagen nach Vorlage der Abrechnung.

(2) Die Partner gehen davon aus, dass für den Zuschuss keine Umsatzsteuerpflicht besteht. Sollte entgegen dieser Annahme eine Umsatzsteuerpflicht bestehen, erhöht sich der zu leistende Zuschuss um die Umsatzsteuer.

(3) Die Verwaltungskosten für die Ausgabe des Sozialtickets durch die BSAG werden von der BSAG übernommen. Die Kosten für die Ausgabe der Berechtigungsnachweise werden von der Freien Hansestadt Bremen übernommen.

(4) Die Partner sind sich einig, dass bei Anwendung von § 10 Abs. 4 des ÖDLA bei der Feststellung der Höhe der Überschreitung der Planverluste (§ 6 Abs. 2 des ÖDLA) die von der BSAG zur Verfügung gestellten Anteile zur Finanzierung der Einnahmeausfälle gemäß Abs. 2 Punkt 2 von den tatsächlichen Verlusten abgezogen werden müssen.

§ 4

Schlussbestimmungen

(1) Die Partner verpflichten sich zu einer Anpassung dieser Vereinbarung, wenn das Aufrechterhalten für einen der Partner unzumutbar ist. Dieses ist insbesondere dann der Fall, wenn die Einhaltung des Businessplanes (Anlage 1) in seinen wesentlichen wirtschaftlichen Zielen dauerhaft gefährdet ist.

(2) Änderungen des Vertrages oder der Anlagen bedürfen der Schriftform.

(3) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder werden oder aus tatsächlichen oder Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung des Vertrages für einen der Vertragspartner ins-

gesamt unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Bestimmungen dieses Vertrages nicht berührt. Das Gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke zeigen sollte. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen oder zur Ausfüllung einer Regelungslücke ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Vertragspartnern angestrebten Zweck wirtschaftlich am nächsten kommt.

Bremen, den

Senatorin für Arbeit, Frauen,
Gesundheit, Jugend und
Soziales

Senator für Umwelt, Bau,
Verkehr und Europa

Vorstand der BSAG

**Anlage zur Vereinbarung über die Einführung eines Sozialtickets zur Nutzung des ÖPNV-Angebotes in der Freien Hansestadt Bremen
Musterrechnung für die Vereinbarung zum Sozialticket für die Jahre 2010 und 2011**

Beträge in T€	Bsp. 1 a		Bsp. 1 b		Bsp. 1 c		Bsp. 2 a		Bsp. 2 b		Bsp. 2 c		Bsp. 3 a		Bsp. 3 b		Bsp. 3 c	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011
	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750
	1.750	1.750	1.150	1.150	2.350	2.350	1.750	1.750	1.150	1.150	2.350	2.350	1.750	1.750	1.150	1.150	2.350	2.350

Schritt 1. Ermittlung der tatsächlichen Einnahmeausfälle = Zuschuss

Zelle	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011
Zuschuss für das Sozialticket gem. Plan (1)	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750
"tatsächliche Einnahmeausfälle" gem. Nachkalkulation *)	1.750	1.750	1.150	1.150	2.350	2.350	1.750	1.750	1.150	1.150	2.350	2.350	1.750	1.750	1.150	1.150	2.350	2.350

Schritt 2. Berechnung BSAG Anteil am Zuschuss wg. Ertragssteigerung

"tatsächliche Beförderungserträge" (inkl. Ausgleich für Einnahmeausfall) (3)	77.800	80.000	77.200	79.400	78.400	80.600	79.960	81.550	79.350	80.950	80.550	82.150	78.000	79.350	77.400	78.750	78.600	79.950
Beförderungserträge gem. Businessplan (4)	77.900	80.000	77.900	80.000	77.900	80.000	77.900	80.000	77.900	80.000	77.900	80.000	77.900	80.000	77.900	80.000	77.900	80.000
Abweichung von Beförderungserträgen gem. Businessplan (5)=(4)-(3)	0	0	600	600	-600	-600	-2.150	-1.550	-1.550	-950	-2.750	-2.150	-200	650	400	1.250	-800	50
Minderung des Ausgleichs der Erstattung im Falle Zeile (5) < 0 (max. 500 T€) (6)=(5), max. 500 T€	0	0	0	0	-500	-500	-500	-500	-500	-500	-500	-500	-200	0	0	0	-500	0

Summe aus Schritten 1) und 2)

Von der FHB nachschüssig zu zahlender Zuschuss für das Sozialticket (7)=(2)+(6)	1.750	1.750	1.150	1.150	1.850	1.850	1.250	1.250	650	650	1.850	1.850	1.550	1.750	1.150	1.150	1.850	2.350
---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----	-----	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Bsp. 1

Auswirkung des Sozialtickets stimmen im Fall a) vollständig mit der Planung überein

Bsp. 2

Summe der Erträge liegen über der Planung und führen zu einer Minderung des Zuschusses bis maximal 500 T€

Bsp. 3

Bei einer angenommenen Ist-Situation können Minderungen eintreten in Abhängigkeit von der Zuschusshöhe (Basis Nachkalkulation BSAG)

*) Der Ausgleichsbedarf wird jeweils durch eine Nachkalkulation der BSAG ermittelt

**) Annahme: Im Betrachtungszeitraum sind der BSAG keine unabwiesbaren Mehraufwendungen (z.B. Preissteigerungen) entstanden

**Anlage 4 zum Kontrakt über die strategische Weiterentwicklung der Bremer
Straßenbahn AG in den Jahren 2011 bis 2020 vom 29. Mai 2009**

Es wird folgender Tarifvertrag abgeschlossen:

**„Änderungstarifvertrag zum Tarifvertrag über Arbeitsplatz-
und Einkommenssicherung vom 14. Dezember 2004**

Zwischen

**dem Kommunalen Arbeitgeberverband Bremen e. V.,
vertreten durch den Vorsitzenden des Vorstandes**

– einerseits –

und

**der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di),
Landesbezirk Niedersachsen-Bremen**

– andererseits –

wird folgender Tarifvertrag geschlossen:

§ 1

Änderung des Tarifvertrages über Arbeitsplatz- und Einkommenssicherung

Der Tarifvertrag über Arbeitsplatz- und Einkommenssicherung für die bei der Bremer Straßenbahn AG beschäftigten Arbeitnehmer/-innen vom 14. Dezember 2004 wird wie folgt geändert:

1. In § 4 Abs. 6 wird das Datum ‚30. 06. 2013‘ durch das Datum ‚31. 12. 2020‘ ersetzt.
2. In Satz 1 der Protokollnotiz zu den §§ 4 und 5 wird das Datum ‚31. 10. 2004‘ durch das Datum ‚31. 03. 2009‘ ersetzt.
3. In § 8 Satz 3 wird das Datum ‚30. September 2007‘ durch das Datum ‚31. Dezember 2011‘ ersetzt.

§ 2

Inkrafttreten

Dieser Tarifvertrag tritt am 1. April 2009 in Kraft.

Bremen, den 2009

Für den Kommunalen Arbeitgeberverband Bremen e. V.

Für die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di),
Landesbezirk Niedersachsen-Bremen“

**Anlage 5 zum Kontrakt über die strategische Weiterentwicklung der Bremer
Straßenbahn AG in den Jahren 2011 bis 2020 vom 29. Mai 2009**

1. Für den Fall, dass die BSAG nicht mehr in der Regel mehr als 2000 Arbeitnehmer beschäftigt, verpflichtet sich die FHB zu folgender Regelung:
 - a) Für die Größe und Zusammensetzung des Aufsichtsrates finden die §§ 6 und 7 MitbestG entsprechende Anwendung. Die Arbeitnehmervertreter, die dem Aufsichtsrat über die sich aus dem Drittelbeteiligungsgesetz ergebende Quote hinaus angehören, sind von der Hauptversammlung in der sich aus den Wahlen nach dem Drittelbeteiligungsgesetz ergebenden Reihenfolge zu bestellen. Ein Arbeitnehmervertreter muss leitender Angestellter sein.
 - b) Für die innere Ordnung und die Rechte und Pflichten des Aufsichtsrates finden die §§ 25 bis 29 MitbestG entsprechende Anwendung.
 - c) Für den Vorstand finden die §§ 30 bis 33 MitbestG entsprechende Anwendung.
2. Die Verpflichtungen der FHB nach Nr. 1 bestehen bis zum Ende der das Jahr 2020 umfassenden regelmäßigen Amtszeit des Aufsichtsrates.

**Bericht der Verwaltung für die Sitzung der Deputation
für Bau und Verkehr am 4. Dezember 2008**

Maßnahmen im schienengebundenen ÖPNV und SPNV

1. Problem

Am 19. September 2008 wurde der Deputation für Bau und Verkehr im Rahmen eines Berichtes der Verwaltung die Kostensteigerung der Programmplanung für die geplanten Maßnahmen im straßengebundenen ÖPNV dargestellt. Die Deputation hat daraufhin beschlossen, dass in einem weiteren Bericht ein Zeit- und Maßnahmenkatalog einschließlich einer Finanzierung für alle Straßenbahnlinien und den Linien im SPNV dargestellt wird. Zugleich wird erwartet, dass die aktuelle Kostenüberprüfung auf alle Linien ausgeweitet wird.

2. Aktueller Stand der Straßenbahnverlängerungen

Inzwischen sind alle Linien überprüft worden, dabei hat sich die in der oben genannten Vorlage dargestellte Situation bestätigt. Die Kostenentwicklung (in Mio. € brutto) stellt sich im Vergleich mit der Deputationsvorlage 2005 somit weiterhin wie folgt dar:

Linien	Kosten 2005 (Kostenannahme)	Kosten 2008 (Kostenschätzung)	Veränderung
Linie 1 Mahndorf	50,5	86,5 (Kostenberechnung)	36,0
Linie 1 Huchting	28,3	75,6	47,3
Linie 2 und 10	24,4	58,5	34,1
Linie 8 bis Landesgrenze	1,3	4,5	3,2
Gesamt	104,5	225,1	120,6

Abbildung 1

Im Einzelnen setzen sich die Kostensteigerungen wie folgt zusammen:

Für die geplante Linienverlängerung der Linie 1 nach Mahndorf wurden Einzelheiten bereits in dem Bericht der Verwaltung am 19. September 2008 dargestellt. Die Maßnahme weist jetzt Kosten (brutto) in Höhe von 72,7 Mio. € auf. Die Kostenveränderungen betreffen vorrangig die Bereiche Straßenbau und Bahnanlagen.

Maßnahme	Kosten 2005 Mio. € brutto	Kosten 2008 Mio. € brutto
Preissteigerungen		7,0
Straßenbau/Tiefbau/Brückenbau	21,3	36,4
Bahnanlagen	20,5	32,0
Grunderwerb	3,1	3,9
Ingenieurleistungen	5,6	7,1
Summe	50,5	86,4

Abbildung 2

Für die Linie 1 nach Huchting ist ebenfalls eine Aufteilung der Kosten erfolgt:

Maßnahme	Kosten 2005 Mio. € brutto	Kosten 2008 Mio. € brutto
Preissteigerung		3,6
Straßenbau/Tiefbau/Brückenbau	12,6	28,7
Bahnanlagen	15,7	32,4
Grunderwerb	0,0	3,9
Ingenieurleistungen	0,0	7,0
Summe	28,3	75,6

Abbildung 3

Für die Linie 8 auf dem Abschnitt zwischen der Heinrich-Plett-Allee und der Landesgrenze können noch keine belastbaren Aussagen zur Baukostenentwicklung gemacht werden, da hier noch vertiefte Abstimmungen zwischen der Bremen Thedinghauser Eisenbahn (BTE) als Infrastrukturihaber, der BSAG und dem ASV erforderlich sind. Die Kosten belaufen sich im Rahmen der Kostenannahme zwischen 3,6 und 4,5 Mio. € im Gegensatz zur ursprünglichen Kostennannahme in Höhe von 1,3 Mio. €.

Für die Linien 2 und 10 stellt sich die Kostenfortschreibung wie folgt dar:

Maßnahme	Kosten 2005 Mio. € brutto	Kosten 2008 Mio. € brutto
Preissteigerung		1,9
Straßenbau/Tiefbau/Brückenbau	10,7	24,0
Bahnanlagen	12,4	24,4
Grunderwerb	1,3	4,2
Ingenieurleistungen	0,0	4,0
Summe	24,4	58,5

Abbildung 4

3. Fortführung des Programms Linienverlängerung

Für den Bau der einzelnen Linien sind in der vergangenen Deputationsbefassung zwei Varianten vorgestellt worden. Zum einen wurde die Realisierung der Linien bis zum Jahr 2015 dargelegt; zum anderen eine Variante, die die Umsetzung der einzelnen Linien zeitlich hintereinander mit einer einjährigen Überlappung und den dafür erforderlichen Kostenbedarf darlegt. Auf der Finanzierungsseite konnte nach weiteren Erörterungen mit BSAG, Bund und der Senatorin für Finanzen keine für die Haushalte 2009 bis 2011 bestehende Verbesserungsmöglichkeit festgestellt werden. Durch die gerade in den Jahren bis 2011 bestehende hohe Inanspruchnahme bzw. Überzeichnung der Drittmittelprogramme (ÖPNVG und GVFG) besteht ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf, da teilweise Landesmittel die sonst theoretisch möglichen Drittmittel ersetzen müssen.

Die BSAG hat zwischenzeitlich erste konzeptionelle Überlegungen vorgetragen, die auf eine zusätzliche Mittelliquidität hinauslaufen könnten und weiter geprüft werden müssen. Ob und in welcher Höhe diese Chance besteht und ab welchem Jahr sie gegebenenfalls zusätzliche Finanzierungsquellen erschließen könnte, ist derzeit noch offen.

Die sich daraus eventuell ergebenden Umsetzungsmöglichkeiten der Linienverlängerungen und die Mittelherkunft sind in Abbildung 5 dargestellt.

In diesem Szenario wird der Bau in drei Stufen umgesetzt. Unter Finanzierungsaspekten sind dabei aufgrund der längeren Zeiträume die durch Bremen aufgrund der Überzeichnung zu ersetzenden Drittmittel deutlich geringer als im Szenario 2015, sodass die Haushaltsbelastung entsprechend geringer, die Drittmittelfinanzierung entsprechend höher ausfällt. Wir erleben zurzeit bei Rohstoffen wie den Öl- und Stahlpreisen einen teilweise dramatischen Rückgang. Da jedoch keine verlässliche Aussage über die weitere Entwicklung gemacht werden kann, gehen wir bei der Fortschreibung der Kosten der einzelnen Linien davon aus, dass die Preise jährlich um 2 % ansteigen.

Ob diese Variante in die Haushaltsaufstellung einfließen wird, entscheidet sich nach Auffassung des SUBVE aufgrund der schon bei der Finanzplanung des Ressorts bestehenden Überzeichnung maßgeblich im Zusammenhang mit der Frage der Eckwertaufstellung und der sich gegebenenfalls noch ergebenden Chancen aus dem in Prüfung befindlichen Finanzierungsmodell der BSAG.

Finanzbedarf Szenario neu

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Summe
Mittelbedarf brutto in Mio. €										
Linie 1 Mahndorf	2,52	22,51	34,69	32,13						91,85
Linie 1 Mittelhuchting		7,30	17,16	28,29	28,82					81,57
Linie 8 bis Landesgrenze		4,78								4,78
Linien 2/10							4,61	28,66	35,11	68,37
Gesamt inklusive Kostenerhöhung durch Inflation (2 % p. a.)	2,52	34,59	51,84	60,42	28,82	0,00	4,61	28,66	35,11	246,58
Mittelherkunft										
GVFG Bund	1,06	14,81	21,89	25,81	12,10	0,00	0,97	6,03	7,64	90,31
ÖPNVG/ RegMittel	0,00	0,00	3,10	3,80	4,94	2,74	2,97	1,27	1,53	20,35
GVfG Land	0,00	0,90	4,72	4,08	2,05	2,74	4,27	9,49	11,25	39,50
Gesamt Drittmittel	1,06	15,71	29,71	33,69	19,09	5,48	8,21	16,79	20,42	150,16
Vorsteuer	0,00	5,93	8,28	9,65	4,60	0,00	0,74	4,58	5,61	39,37
FHB Eigenanteil	0,57	7,36	11,48	12,35	6,09	0,00	0,90	5,57	6,79	51,10
Durch bremische Mittel vorzufinan- zieren	0,90	5,60	2,38	4,73	- 0,96	- 5,48	- 5,23	1,72	2,30	5,95
Durch bremische Mittel zu finan- zieren	1,46	12,96	13,86	17,08	5,13	-5,48	- 4,33	7,29	9,09	57,05
Gesamt	2,52	34,59	51,84	60,42	28,82	0,00	4,61	28,66	35,11	246,58

Abbildung 5

4. Aktueller Stand der SPNV-Infrastruktur

In der Deputationsvorlage des damaligen Senators für Bau, Umwelt und Verkehr vom April 2005 wurde neben den Straßenbahnlinien auch ein Überblick über die SPNV-Maßnahmen vorgelegt.

Diese Planungen für die Sanierung und den Ausbau der SPNV-Infrastruktur werden im Zuge der Umsetzung der Programmplanung ebenfalls konkretisiert. Ein wesentlicher Bestandteil ist die weitere Modernisierung der SPNV-Stationen im Zuge der Einführung der Regio-S-Bahn. In diesem Zusammenhang wird auch eine 2. Ausbaustufe auf der Farge Vegesacker Eisenbahn (FVE) realisiert, die eine Durchbindung der Züge nach Bremen-Farge ermöglicht. Zusätzlich wird zu den Hauptverkehrszeiten ein 15-Minuten-Takt zwischen Bremen-Hauptbahnhof und Bremen-Vegesack eingeführt. In diesem Zusammenhang wird darauf verwiesen, dass eine weitergehende Streckung der SPNV-Maßnahmen zugunsten einer schnelleren Umsetzung der ÖPNV-Linien aufgrund der eingeschränkten Finanzierungsmöglichkeiten nicht verfolgt wird.

SPNV-Stationen:

Vom Jahr 2010 an sollen die Stationen der Strecke Bremen-Vegesack-Verden, die bislang noch keinen zeitgemäßen Standard aufweisen, saniert und barrierefrei umgebaut werden. Dabei werden alle Stationen barrierefrei umgebaut. Im Rahmen des GVFG-Großvorhabenprogramms des Bundes werden in der Stadtgemeinde Bremen zurzeit die Planungen für die bestehenden Bahnhöfe Vegesack, St. Magnus und Mahndorf sowie für den neuen Haltepunkt Hemelingen-Süd und den neuen Ver-

knüpfungspunkt Föhrenstraße erstellt. Die bislang vorliegenden groben Kostenschätzungen basieren auf Machbarkeitsstudien. Sie beziffern das Investitionsvolumen (Preisstand 2006) wie folgt:

Gesamtinvestition	ca. 10,3 Mio. €,
davon	ca. 5,2 Mio. € aus dem GVFG-Großvorhaben des Bundes,
davon	ca. 4,1 Mio. € Land Bremen,
davon	ca. 1,0 Mio. € von der DB Station & Service AG.

Derzeit werden die Planungsphasen HOAI 1 und 2 für die genannten Stationen durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Vorplanung mit einer aktualisierten Kostenschätzung liegen Ende 2008 vor.

Farge Vegesacker Eisenbahn:

Derzeit wird die 2. Ausbaustufe, die die Elektrifizierung der Strecke vorsieht und eine Durchbindung der Züge von Bremen-Farge nach Verden ermöglicht, planerisch vorbereitet. Die Planungsleistungen der Stufen HOAI 3 und 4, die zur Genehmigungsplanung führen, sollen im Frühjahr 2009 abgeschlossen sein. Dann wird auch eine aktuelle Kostenberechnung des Vorhabens vorliegen.

In die 2. Ausbaustufe muss nach den bislang vorliegenden Planungsergebnissen zusätzlich eine Kreuzungsstelle im Bereich zwischen dem Bahnhof Bremen-Farge und Bremen Turnerstraße eingerichtet werden. Detaillierte Fahrplanstudien im Zuge der Vergabe der Regio-S-Bahn haben gezeigt, dass die ursprünglich vorgesehene planmäßige Zugkreuzung im Bereich des Bahnhofs Bremen-Aumund aufgrund der zahlreichen fahrplantechnischen Randbedingungen höchstwahrscheinlich nicht möglich sein wird. Der zukünftige Fahrplan der Regio-S-Bahn ist insbesondere durch die hohe Verkehrsbelastung mit Personen- und Güterzügen auf der Strecke Verden-Bremen-Hauptbahnhof-Bremen-Burg, durch das höhengleiche Kreuzen in den Bahnhöfen Verden und Bremen-Burg, das Stärken und Schwächen der Züge in Bremen-Vegesack sowie durch den eingleisigen Betrieb auf der FVE bestimmt. Eine endgültige Aussage zur Notwendigkeit der zusätzlichen Kreuzungsstelle wird nach Vorlage einer Fahrplanstudie getroffen, die derzeit in enger Abstimmung mit der FVE und der NordWestBahn als zukünftigem Betreiber der Regio-S-Bahn erarbeitet wird.

Nach dem derzeitigen Abrechnungsstand hat die FVE für die 1. Ausbaustufe 24,05 Mio. € an die ausführenden Firmen gezahlt. Dieser Betrag liegt noch über dem in der Deputationsvorlage 17/51 vom 6. Dezember 2007 genannten Betrag von 22,55 Mio. €. Die Finanzplanung der 1. Ausbaustufe wurde entsprechend angepasst. Die von der FVE GmbH dem Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa in diesem Zusammenhang vorgelegten zahlungsbegründenden Unterlagen werden derzeit durch den Zuwendungsgeber geprüft. Um das Ergebnis abzusichern, hat der Senator Umwelt, Bau, Verkehr und Europa zusätzlich einen externen Sachverständigen zur Überprüfung hinzugezogen. Über die Ergebnisse wird die Deputation unterrichtet.

Die voraussichtlichen Baukosten für die 2. Ausbaustufe müssen ebenfalls fortgeschrieben werden. Mit Kostenstand 2006 wurden für die 2. Ausbaustufe Investitionen in Höhe von 3,07 Mio. € ermittelt. Aufgrund der in der 1. Ausbaustufe gegenüber der Ursprungsplanung eingetretenen Massenerhöhungen, den zwischenzeitlich gestiegenen Bau- und Materialkosten sowie der zusätzlich erforderlichen Kreuzungsstelle für Züge wird davon ausgegangen, dass auch der ursprüngliche Kostenansatz der 2. Ausbaustufe überschritten wird. Die aktualisierten Kosten werden nach Abschluss der Genehmigungsplanung mit den Leistungsphasen HOAI 3 und 4 im Frühjahr 2009 vorliegen. Die Deputation für Bau und Verkehr wird zeitnah über die Planungsergebnisse und die zugeordneten Investitionen sowie die geplante Finanzierung unterrichtet.

Einführung 15-Minuten-Takt Bremen-Hauptbahnhof-Bremen-Vegesack:

Mit Abschluss des Vergabeverfahrens für die Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen wurde zu den Hauptverkehrszeiten ein 15-Minuten-Takt zwischen dem Bremer Hauptbahnhof und Bremen-Vegesack bei der NordWestBahn vom Fahrplanwechsel 2011 (Dezember 2011) an bestellt.

Im Zuge von Wirtschaftlichkeitsberechnungen zur Vorbereitung des Vergabeverfahrens war für die Regio-S-Bahn ein Zuschussbedarf in Höhe von rund 14,5 Mio. €/

Jahr (Preisstand 2007) prognostiziert worden. Dieser Betrag deckte auch die Verkehre auf der FVE sowie den 15-Minuten-Takt ab.

Das erzielte Ausschreibungsergebnis führte zu einem abgeschätzten Zuschussbedarf, der mit rund 12,8 Mio. €/Jahr (Preisstand 2007) deutlich günstiger als das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsberechnung ist. Dieser Wert wird bis zur Betriebsaufnahme der Regio-S-Bahn Ende 2010 und darüber hinaus kontinuierlich fortgeschrieben. Dabei werden z. B. die Veränderungen der Löhne und der Energiepreise sowie veränderte Einnahmen aus dem Fahrausweisverkauf berücksichtigt. Der sich für das Land Bremen ergebende Finanzierungsbeitrag wird aus konsumtiven Regionalisierungsmitteln beglichen.

Beschlussvorschlag

Die Deputation für Bau und Verkehr (L/S) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und bittet den Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa um einen weiteren Bericht zur Linienverlängerung im ÖPNV, sobald die haushaltsrechtlichen Fragen und die Prüfung bei der BSAG abgeschlossen sind.

Weiterhin bittet die Deputation für Bau und Verkehr (L/S) im Frühjahr um einen Bericht zur Weiterführung der Maßnahmen im SPNV.