

Mitteilung des Senats vom 5. Juli 2016

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

Der Senat überreicht der Stadtbürgerschaft 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

Der Senat hat in seiner Sitzung am 7. Mai 2016 dem Abschluss des Kontrakts zugestimmt.

Seit Mitte 2010 ist die BSAG mit der Direktvergabe eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) für Leistungen des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) durch den Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) als zuständigem Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV in der Stadtgemeinde Bremen bis zum Fahrplanwechsel vor den Osterferien in 2021 beauftragt.

Die Verkehrsleistungen der BSAG sind im aktuellen Nahverkehrsplan des ZVBN zwei Linienbündeln, je einem für die Bus- und einem für die Straßenbahnlinien, in der Stadtgemeinde Bremen zugeordnet, bei denen die Buskonzessionen am 31. Dezember 2018 und die Straßenbahnkonzessionen am 31. Dezember 2020 auslaufen.

Da der bestehende ÖDLA im Frühjahr 2021 endet und die der BSAG für die Straßenbahnersatzbeschaffung kreditgebenden Banken als Sicherheit eine möglichst langlaufende Beauftragung der BSAG für Leistungen im straßengebundenen ÖPNV benötigen, hat der Senat in seinem Beschluss am 10. November 2015 die Staatsrätenlenkungsgruppe gebeten, auf der Grundlage des mit der BSAG, der Gewerkschaft ver.di, dem Betriebsrat der BSAG, dem ZVBN und der Bremer Verkehrsgesellschaft (BVG) vereinbarten Eckpunktepapiers zur Straßenbahnersatzbeschaffung die Inhalte eines neuen Kontrakts und eines neuen ÖDLA auszuformulieren und dem Senat zur Entscheidung vorzulegen.

Die Rahmenbedingungen, wie die Inhalte und der zeitlich-formale Ablauf für das ÖDLA-Verfahren, sind insbesondere durch die EU-Verordnung 1370/2007, das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie die Satzung des ZVBN definiert.

Das Inkrafttreten des ÖDLA sowie der Liniengenehmigungen sollen zum 1. Januar 2019 erfolgen. Der ÖDLA soll die maximal zulässige Laufzeit von 22,5 Jahren haben.

Als wichtige Etappen bis zum Inkrafttreten sind vorgesehen:

- EU-weite Vorabkennzeichnung durch den ZVBN zur beabsichtigten Direktvergabe der Linienbündel Straßenbahn und Bus in der Stadtgemeinde Bremen an die BSAG zum 1. Oktober 2016.

Dritte Verkehrsunternehmen können aufgrund der veröffentlichten Anforderungen an die Leistungserbringung innerhalb von drei Monaten nach der Vorabkennzeichnung bei der PBefG-Genehmigungsbehörde (Senator für Umwelt, Bau und Verkehr) eigenwirtschaftliche Anträge zur Erbringung der in der Vorabkennzeichnung dargestellten Verkehrsleistungen einreichen.

- Beschluss über den neuen ÖDLA durch Senat, städtische Deputation und Stadtbürgerschaft im vierten Quartal 2017.

- EU-weite Bekanntmachung der Direktvergabe durch den ZVBN im ersten und zweiten Quartal 2018.
- 1. Juli 2018 als spätester Termin für die Antragstellung von Liniengenehmigungen für die Straßenbahn- und Buslinien für die ÖDLA-Laufzeit durch die BSAG bei der PBefG-Genehmigungsbehörde (Senator für Umwelt, Bau und Verkehr) mit Wirkung für die Zeit ab 1. Januar 2019.

Die Vorbereitungen des ÖDLA erfolgen in enger Abstimmung zwischen der Stadtgemeinde Bremen, der BSAG und dem ZVBN. Dabei dient der Kontrakt der inhaltlichen Einbindung der Arbeitnehmer, da der Betriebsrat der BSAG und ver.di nicht Vertragspartner des ÖDLA sind. Mit dem Abschluss des Kontrakts werden frühzeitig einige für die Beschäftigten relevante Rahmenbedingungen für die Verhandlungen des ÖDLA gesetzt.

Inhalte des Kontrakts

In diesem Sinne beinhaltet der Kontrakt die Finanzierungsregelung zur Neubeschaffung von Straßenbahnen – welche sich voraussichtlich in einem Anstieg des jährlichen Verlustausgleichs der BSAG in Höhe von durchschnittlich rd. 18 Mio. € per annum über die gesamte Laufzeit des Kontrakts auswirken – im Rahmen der sogenannten Ein-Drittel-Regelung. Diese sieht die Deckung des Anstiegs des Verlustausgleichs zu einem Drittel aus Beiträgen der BSAG und zu zwei Dritteln durch die Stadtgemeinde Bremen vor. Die konkrete Höhe der Zahlungen der Stadtgemeinde Bremen und der Finanzierungsbeiträge der BSAG sind für die einzelnen Jahre im Kontrakt nicht festgelegt, aber insgesamt ist über den Kontraktzeitraum die Ein-Drittel-Regelung einzuhalten.

Die endgültige Höhe des Finanzbedarfs wird erst nach dem Abschluss der Fahrzeugausschreibung und den Finanzverhandlungen mit den kreditgebenden Banken feststehen. Die Ein-Drittel-Regelung bleibt davon unberührt.

Im Beitrag der BSAG in Höhe von voraussichtlich 6 Mio. € per annum werden Mehr- und Minderbedarfe zwischen der Verbesserung der Effizienz der Leistungserbringung einerseits sowie der Optimierung des Angebots, der Qualitätskriterien und der Beförderungserträge andererseits im Verhältnis 2,5 zu 3,5 aufgeteilt.

Ver.di und Betriebsrat erklären ihre Bereitschaft, die notwendigen Schritte zum Erreichen der Wirtschaftlichkeit, d. h. die Effizienz der Leistungserbringung, in dem im Rahmen des ÖDLA zu erstellendem Businessplan mitzutragen. Der durch die Kontraktpartner vereinbarte tarifliche Verzicht auf betriebsbedingte Kündigungen (siehe Anlage 2 zum Kontrakt) verdeutlicht die Bereitschaft zur Sicherung der Arbeitsplätze. Ferner erklärt die Stadtgemeinde Bremen für die Kontraktlaufzeit nur einvernehmlich abgestimmte Änderungen der Unternehmensstruktur der BSAG durchzuführen. Regelungen zum Mitbestimmungsgesetz werden durch den Kontrakt berücksichtigt (siehe Anlage 3 zum Kontrakt).

Zukünftige Änderungen des Leistungsangebots der BSAG werden mit ihrer Wirkung auf den Verlustausgleich als Fortschreibung des Planverlustes abgebildet. Das Verfahren zur Fortschreibung des Planverlustes (Änderungsmanagement) wird im ÖDLA festgelegt. Die Kontraktpartner sind sich einig, dass die Inhalte des Kontrakts nicht durch das Änderungsmanagement des ÖDLA berührt werden.

Die Steigerung von Beförderungsentgelten, wie sie für die Einhaltung der Finanzierungsregelung notwendig sind, können nur in Abstimmung mit den weiteren Verbundpartnern (VBN, ZVBN) erfolgen und benötigen besonders bei überproportionalen Preiserhöhungen den politischen Willen und die politische Unterstützung.

Der Betriebsrat der BSAG und ver.di werden bei der Aufstellung des ersten Businessplans im Rahmen des ÖDLA und der folgenden Businesspläne zu den jeweiligen Revisionszeitpunkten beteiligt.

Welche Änderungen bei der jährlichen Fortschreibung des Verlustausgleichs zu berücksichtigen sind, ist im Kontrakt im Einzelnen festgelegt.

Die Vergabe von Gutachten zur Prüfung der Höhe der Ausgleichszahlungen hinsichtlich der Angemessenheit erfolgt nach einer Laufzeit von sieben und 14 Jahren (Revisionszeitpunkte) im Einvernehmen der Kontraktpartner.

Bei Verfehlen des fortgeschriebenen Planverlustes der BSAG um 5 % in drei Geschäftsjahren in Folge, ohne Kompensation durch positive Abweichungen der Vorjahre, vereinbaren die Kontraktpartner in Verhandlungen zu Maßnahmen der BSAG zur Erreichung der Kontraktziele einzutreten.



KONTRAKTENTWURF

Entwurf Stand 02.06.2016

zwischen den Partnern

Freie Hansestadt Bremen (FHB), Stadtgemeinde Bremen,
nachfolgend Stadtgemeinde Bremen
vertreten durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Bremer Straßenbahn AG (BSAG), vertreten durch den Vorstand,

Betriebsrat der Bremer Straßenbahn AG

Gewerkschaft ver.di

1 Kontraktperiode / Laufzeit ÖDLA

Die Kontraktperiode und die Laufzeit des beabsichtigten Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) umfassen einen Zeitraum von 22,5 Jahren, beginnend am 01.01.2019 und endend am 30.06.2041.

Voraussetzung für das Wirksamwerden des Kontraktes ist die Direktvergabe zur Erbringung von ÖPNV-Leistungen an die BSAG und der Abschluss des ÖDLA mit dem Unternehmen.

Die Verhandlungen zum ÖDLA finden auf Basis des Eckpunkteapiers vom 04.01.2016 (Anlage 1) und dieses Kontraktes statt.

2 Öffentlicher Auftrag

Die Stadtgemeinde Bremen beabsichtigt, die BSAG auf Basis einer mit dem ZVBN als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV in der Stadtgemeinde Bremen abzuschließenden öffentlich-rechtlichen Vereinbarung mit der Erbringung von ÖPNV-Leistungen auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen einschließlich der nach Niedersachsen abgehenden Linien für den Zeitraum 01.01.2019 bis 30.06.2041 direkt zu beauftragen, vorbehaltlich der diesbezüglich erforderlichen Schritte der EU-weiten Vorabbenachrichtigung auf Basis der EU-Verordnung 1370/2007, den Anforderungen des Personenbeförderungsgesetzes und der Satzung des ZVBN, der in seinem Verbandsgebiet gemäß § 4 Abs. 1 der Zweckverbandssatzung Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV und zuständige örtliche Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates ist. Einzelheiten werden in dem zu vereinbarenden ÖDLA geregelt.

Die EU-weite Vorabbenachrichtigung der beabsichtigten Direktvergabe der Verkehrsleistungen an die BSAG mittels des ÖDLA ist zum 01.10.2016 geplant.

3 Neubeschaffung von Straßenbahnen

Bei der BSAG ist die Ersatzbeschaffung von Straßenbahnen des Typs GT8N in der Größenordnung von 67 Fahrzeugen und die Generalüberholung von 10 Straßenbahnen des Typs GT8N dringend notwendig. Die hierfür erforderlichen EU-weiten Vergabeverfahren erfolgen auf Basis der im Dezember 2015 diesbezüglich gefassten Beschlüsse der Stadtgemeinde Bremen und des Aufsichtsrates der BSAG zur Finanzierung der Ersatzbeschaffung von Straßenbahnen.

Die mit der Neubeschaffung von Straßenbahnen verbundenen Finanzierungsnotwendigkeiten wirken sich voraussichtlich in einem Anstieg des jährlichen Verlustausgleichs der BSAG in Höhe von durchschnittlich rd. 18 Mio. EUR p. a. über die gesamte Laufzeit des Kontraktes aus. Die Kontraktpartner verständigen sich darauf, den Anstieg des Verlustausgleichs zu 1/3 aus Beiträgen der BSAG und zu 2/3 durch die Stadtgemeinde Bremen zu decken. Dazu vereinbaren die Partner des Kontraktes Folgendes:

3.1 Absenkung des Verlustausgleichs durch die BSAG

Die BSAG trägt zur Finanzierung durch Absenkung des Verlusts in Höhe von insgesamt durchschnittlich rd. 6 Mio. EUR p.a. bei. Dieser Betrag setzt sich zusammen aus 2,5 Mio. Euro getragen durch eine Verbesserung der Effizienz der Leistungserbringung bei der BSAG und aus 3,5 Mio. Euro unter anderem getragen durch die Optimierung des Angebotes, der Qualitätskriterien sowie durch die Steigerung der Beförderungserträge. Ein Teilbetrag in Höhe von ca. 1 Mio. Euro wird erst ab Zulauf des letzten Neufahrzeugs wirksam.

3.2 Bereitstellung von Mitteln durch die FHB

Seitens der Stadtgemeinde Bremen erfolgen Zahlungen an die BSAG, über eine Förderung der Investitionen in die Fahrzeugbeschaffung und die begleitende Infrastruktur, so dass ein Teil der Verluste aus der Abschreibung und Finanzierung nicht entsteht. Darüber hinaus stellt die Stadtgemeinde Bremen Mittel zur Deckung von zusätzlichen Verlusten zur Verfügung. Beide Zahlungsströme sollen im Durchschnitt über die Laufzeit des Kontraktes zu einer jährlichen Entlastung von rd. 12 Mio. EUR führen.

Die Stadtgemeinde Bremen und die BSAG sind frei, im Rahmen der jeweiligen Wirtschafts- bzw. Finanzplanung in einzelnen Jahren gesonderte Vereinbarungen über die konkreten Zahlungen der Stadtgemeinde Bremen zu treffen, solange die o.g. getroffene 2/3-Regelung insgesamt eingehalten wird. Dies gilt insbesondere mit Blick auf die bis 2019 erfolgten anteiligen Finanzierungen, die in diese Regelung einzubeziehen sind. Daraus resultierende Ergebnisveränderungen bei der BSAG werden im fortgeschriebenen Planverlust in gleicher Höhe berücksichtigt und von der Stadtgemeinde Bremen getragen.

3.3 Anpassung der Lastenteilung nach Abschluss der Fahrzeugaus-schreibung und Finanzverhandlung

Die exakte Höhe des aus der Ersatzbeschaffung der Straßenbahnen resultierenden zusätzlichen jährlichen Verlustausgleiches lässt sich erst nach Abschluss der Ausschreibungen und der Finanzierungsverhandlungen ermitteln. Die Kontraktpartner verständigen sich darauf, Mehr- bzw. Minderbedarfe im Verhältnis zu 1/3 auf die Finanzierungsbeiträge der BSAG und zu 2/3 auf die von der Stadtgemeinde Bremen zur Verfügung zu stellenden Mittel zu verteilen. Innerhalb des Beitrags der BSAG werden Mehr- und Minderbedarfe zwischen der Verbesserung der Effizienz der Leistungserbringung sowie der Optimierung des Angebotes, der Qualitätskriterien und der Beförderungserträge im Verhältnis 2,5 zu 3,5 verteilt. Über die Laufzeit des Kontraktes bleibt die durchschnittliche Höhe der Effizienzsteigerungen auf 2,5/6 des Drittels des BSAG-Anteils beschränkt. Mit dem Eigenanteil von einem Drittel der beschriebenen Lastenteilung leistet die BSAG eine nachhaltige Ergebnisverbesserung, die die Anforderungen der Aufrechterhaltung der wirtschaftlichen Geschäftsführung gemäß dem Anhang Abs. 7 der VO 1370/2007 erfüllt.

4 Produktivität und Beschäftigungssicherung

Die Kontraktpartner sind sich einig, dass bei der BSAG zur Sicherung der Direktvergabe weitere Maßnahmen zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit notwendig sind (vgl. Punkt 3.1). Vor diesem Hintergrund erklären ver.di und Betriebsrat ihre Bereitschaft, die Umsetzung der zum Erreichen der Wirtschaftlichkeit nach einem neu zu erstellenden Businessplan notwendigen Schritte mitzutragen.

Die Kontraktpartner stimmen darin überein, dass diese Bereitschaft mit der Sicherung der Arbeitsplätze einhergehen muss. Dieses findet seinen Ausdruck in dem vereinbarten tarifvertraglichen Verzicht auf betriebsbedingte Kündigungen (Anlage 2).

Die Stadtgemeinde Bremen erklärt, für die Kontraktlaufzeit keine gesellschaftsrechtlichen Änderungen der Unternehmensstruktur der BSAG durchzuführen, sofern diese nicht einvernehmlich vereinbart werden. Darüber hinaus erklärt sie ihre Zustimmung, das Mitbestimmungsgesetz von 1976 - bei Unterschreiten von 2000 Beschäftigten - während einer Amtszeit des Aufsichtsrates bis zum Ende der Kontraktlaufzeit unverändert anzuwenden. Einzelheiten hierzu sind in einer gesonderten Vereinbarung geregelt (Anlage 3).

5 Entwicklung des Leistungsangebots

Die BSAG stellt ihre Dienstleistung für den ÖPNV in der Stadtgemeinde Bremen qualitativ und quantitativ hochwertig auf der Grundlage des im ÖDLA vereinbarten Fahrplanan-

gebotes inklusive der im ÖDLA vereinbarten Qualitätsstandards sicher. Zukünftige Erweiterungen des Leistungsangebotes oder Reduzierungen werden mit ihrer Wirkung auf den Verlustausgleich als Fortschreibung des Planverlustes abgebildet. Das Verfahren zur Fortschreibung des Planverlustes (Änderungsmanagement) wird im ÖDLA geregelt.

6 Tarifentwicklung

Den Kontraktpartnern ist bewusst, dass eine Steigerung der Beförderungserträge der BSAG regelmäßige Tarifierhöhungen erfordert. Angestrebt wird, die Fahrpreise unter Beachtung wirtschaftlicher Rahmendaten und regelmäßig durchzuführender Vergleiche mit anderen Städten, Verkehrsbetrieben und Verkehrsverbänden schrittweise an das bundesweite Durchschnittsniveau anzupassen. Den Kontraktpartnern ist gleichermaßen bewusst, dass die Fahrpreisanpassungen nur gemeinsam mit den Verbundpartnern im Verkehrsverbund (VBN) und dem Zweckverband Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen (ZVBN) beschlossen und durchgeführt werden können und überproportionale Preiserhöhungen, besonders im Tarifgebiet der Stadtgemeinde Bremen, darüber hinaus den politischen Willen und die politische Unterstützung erfordern.

Ausgleichszahlungen und tarifersetzende Regelungen (Schülerverkehre, Schwerbehindertenverkehre, StadtTicket) sind in ihrer Wirkung auf den Verlustausgleich nach dem aktuellen Status Quo berücksichtigt. Änderungen sind über das im ÖDLA vereinbarte Änderungsmanagement in ihrer Wirkung auf den Verlustausgleich abzubilden.

7 Straßenbahnersatz GT8N-1

Innerhalb der Laufzeit des Kontaktes/ÖDLAs steht voraussichtlich ab dem Jahr 2034 die Ersatzbeschaffung/Generalüberholung der Straßenbahnen vom Typ GT8N-1 an. Die Wirkungen hieraus sind nicht Bestandteil des zugrunde gelegten Verlustausgleichs (Businessplan) der BSAG. Nach Entscheidung über Ersatzbeschaffung oder Generalüberholung wird die Wirkung auf den Verlustausgleich über das Änderungsmanagement des ÖDLA auf Basis einer Kostenvergleichsrechnung berücksichtigt.

8 Strategisches Ziel/Mittelfristige Entwicklung

Die Stadtgemeinde Bremen, Vorstand und Betriebsrat der BSAG sowie die Gewerkschaft ver.di verfolgen das strategische Ziel, den Bestand der BSAG als mobilitätssicherndes sowie leistungs- und wettbewerbsfähiges, integriertes Nahverkehrsunternehmen der Stadtgemeinde Bremen dauerhaft zu sichern. Folgende strategische Ziele und mittelfristige Entwicklungen werden angestrebt:

8.1 Senkung der CO₂-Emission

Die BSAG beabsichtigt, mit Blick auf ein emissionsfreies ÖPNV-Angebot wesentliche Schritte zu unternehmen. Unter der Voraussetzungen einer „neutralen“, d. h. im Vergleich zu aktuellen Technologien gleichhohen Finanzierung und Instandhaltung, wird das Ziel von rd. 50% Betriebsleistung (Nutz-km) emissionsfreien Nahverkehrs in der Stadtgemeinde Bremen bis zum Jahr 2025 angestrebt. Damit verbunden wird der CO₂-Ausstoß bis zum Jahr 2025 um 15% gegenüber 2013 reduziert.

8.2 Ausbau Linien 1 und 8

Der Ausbau der Linien 1 und 8 nach Huchting, Stuhr und Weyhe im Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit wird gemäß den bestehenden politischen Beschlusslagen realisiert. Weitere Ausbaumaßnahmen des Straßenbahnnetzes erfolgen auf Basis der bestehenden bzw. herbeizuführenden politischen Beschlusslagen.

9 Ausbildungsgarantie

Die geplante Ausbildungsgarantie der Stadtgemeinde Bremen ¹ wird mit bis zu 20% der Ausbildungsplätze bei der BSAG unterstützt. Die BSAG wird sich an der Förderung der Beschäftigungsfähigkeit von Arbeitslosen beteiligen (Qualifizierungsprojekt zum Fahrdienst etc.).

10 Fahrzeugverfügbarkeit

In Verbindung mit der Zuführung der neuen Straßenbahnfahrzeuge wird sowohl die Fahrzeuginstandhaltung als auch der Fahrzeugeinsatz im Liniendienst optimiert und in gleichbleibend hoher Qualität sichergestellt. Hiermit soll die Voraussetzung geschaffen werden, die durch den überproportionalen Anteil von Schwadwagen bei den GT8N bedingten Takt- und Busersatzverkehre zukünftig zu vermeiden.

¹ **Senatsbeschluss vom 13.05.2014:** 4,05 Mio. Euro schwerpunktmäßig für den Aufbau von Jugendberufsagenturen in Bremen und Bremerhaven und eine Ausbildungsgarantie einzusetzen (Vorlage 1497/18: Konzept zur Arbeitsmarktpolitik des Landes Bremen 2014 – 2020 – Beschäftigungspolitisches Aktionsprogramm für Bremen und Bremerhaven (BAP) – Arbeit, Bildung und Teilhabe 2014 – 2020 – Operationelles Programm für den Europäischen Sozialfonds)

11 Steigerung der Fahrgastzahlen

Die BSAG verfolgt mit der Zuführung der neuen Fahrzeuge das Ziel, die Fahrgastzahlen bei Einhaltung der Qualitätskriterien zu steigern und somit einen wesentlichen Beitrag für umweltfreundliche Mobilität zu leisten.

Den Kontraktpartnern ist bewusst, dass unter Beachtung der demografischen Entwicklung und den Entwicklungen auf den Verkehrsmarkt zusätzlich verkehrspolitische Maßnahmen erforderlich sind, um bei der vereinbarten hohen Qualität eine weitere Steigerung der Fahrgastzahlen zu erreichen.

12 Entwicklung der Verlustausgleiche im Kontraktzeitraum

Der Businessplan und die Entwicklung des Verlustausgleiches werden für den Zeitraum 2019 bis 2026 unter Beteiligung der Kontraktpartner im Rahmen der ÖDLA-Verhandlungen erstellt. Die folgenden Businesspläne werden jeweils zu den Revisionszeitpunkten (vgl. Ziffer 13) im Rahmen des ÖDLA ebenfalls unter Beteiligung der Kontraktpartner erstellt.

Änderungen erfolgen,

- a) sofern sich verkehrliche Rahmenbedingungen für die Erbringung der Leistungsmenge und/oder die vereinbarte Qualität nachweisbar verändern (z.B. Verkehrs- bzw. Geschwindigkeitsbeschränkungen).
- b) wenn im Rahmen eines zu vereinbarenden Änderungsmanagements z.B. zukünftige Veränderungen des Leistungsangebotes und/oder der Qualität mit ihrer Wirkung auf den Verlustausgleich als Fortschreibung des Planverlustes abgebildet sind.
- c) sofern sich vorab festgelegte Indexwerte in Bezug auf die Ergebnisse der Tarifverträge Nahverkehr Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen bzw. in Bezug auf Energiepreise ändern.
- d) wenn sich gesetzliche Ausgleichsleistungen (§ 45a PBefG, § 145 Abs. 3 SGB IX) aufgrund von gesetzlichen Änderungen und/oder Änderungen des Kostensatzes (§ 45a PBefG) bzw. Änderungen der Berechnungsvorschriften (§ 145 Abs. 3 SGB IX) vermindern.
- e) wenn sich die Kosten der BSAG in Folge der Ersatzbeschaffung/Generalüberholung der Straßenbahnen vom Typ GT8N-1 verändern.
- f) aufgrund eines geänderten zeitlichen Ablaufs der von der Stadtgemeinde Bremen bereitgestellten Fördermittel.

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

Die Kontraktpartner sind sich einig, dass die Inhalte des Kontrakts nicht durch das Änderungsmanagement des ÖDLA berührt werden.

13 Revisionszeitpunkte/Schlussbestimmungen

Nach einer Laufzeit von 7 und 14 Jahren wird die Höhe der Ausgleichszahlungen hinsichtlich der Angemessenheit einer Überprüfung unterzogen. Überprüft werden dabei das Niveau der Fahrpreise, die Nachfrageentwicklung mit ggf. daraus resultierenden Angebotsanpassungen und die Kostenentwicklung der BSAG.

Die Vergabe von Gutachten erfolgt im Einvernehmen der Kontraktpartner. Etwaige Anpassungen werden zum 01.01. des jeweiligen Folgejahres wirksam.

Für den Fall, dass die BSAG den fortgeschriebenen Planverlust drei Geschäftsjahre in Folge um 5% verfehlt, ohne dass diese Abweichungen 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.

Die Kontraktpartner verpflichten sich bei Änderungen der Rechtslage über eine Anpassung des Kontrakts zu verhandeln, wenn die Erreichung des Vertragszweckes dies erfordert.

Darüber hinaus vereinbaren die Kontraktpartner, Verhandlungen über dessen Weiterführung in Anlehnung an den dann geltenden Rechtsrahmen, jedoch spätestens drei Jahre vor Ablauf des Kontraktes aufzunehmen.

Zeichnungsleiste

Bremen, den __.__.2016

Bremer Straßenbahn AG , Der Vorstand

Betriebsrat der Bremer Straßenbahn AG

Gewerkschaft ver.di, Landesbezirk Niedersachsen/Bremen

Anlage 1: Eckpunkte des Kontrakts/ÖDLA vom 04.01.2016

Anlage 2: Änderungstarifvertrag zum Tarifvertrag über Arbeitsplatz- und Einkommenssicherung vom
14.12.2004

Anlage 3: Vereinbarung zwischen FHB und ver.di über die Anwendung der Regelungen des Mitbestim-
mungsgesetzes von 1976



ECKPUNKTE DES KONTRAKTS/ÖDLA

zwischen den Parteien

Freie Hansestadt Bremen (FHB)

Zweckverband Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen (ZVBN)

Bremer Straßenbahn AG (BSAG)

Betriebsrat der Bremer Straßenbahn AG

Gewerkschaft ver.di

Bremer Verkehrsgesellschaft mbH

Verantwortlich für die Vorlage: Bremer Straßenbahn AG

(Stand: 04. Dezember 2014 mit Aktualisierung: 19. Oktober 2015)



BSAG



Inhaltsverzeichnis

1	KONTRAKTPERIODE / LAUFZEIT ÖDLA.....	3
2	ÖFFENTLICHER AUFTRAG	3
3	NEUBESCHAFFUNG VON STRASSENBAHNEN.....	3
4	FINANZIERUNG DER ERSATZBESCHAFFUNG VON STRASSENBAHNEN.....	3
4.1	ABSENKUNG DES VERLUSTAUSGLEICH DURCH DIE BSAG	4
4.2	BEREITSTELLUNG VON HAUSHALTSMITTELN AUS DEM RESSORT SUBV.....	4
4.3	BEREITSTELLUNG VON HAUSHALTSMITTELN DURCH DIE FHB	4
5	PRODUKTIVITÄT UND BESCHÄFTIGUNGSSICHERUNG.....	4
6	ENTWICKLUNG DES LEISTUNGSANGEBOTS	4
7	TARIFENTWICKLUNG	5
8	STRASSENBAHNERSATZ GT8N-1.....	5
9	STRATEGISCHES ZIEL/MITTELFRISTIGE ENTWICKLUNG	5
9.1	SENKUNG DER CO ₂ EMISSION	6
9.2	AUSBAU LINIEN 1 UND 8	6
9.3	AUSBILDUNGSGARANTIE	6
10	REVISIONSZEITPUNKTE	6
11	WIRKUNG DER ERSATZBESCHAFFUNG AUF DEN VERLUSTAUSGLEICH	7
12	ZEICHNUNGSLEISTE	8



BSAG



1 Kontraktperiode / Laufzeit ÖDLA

Die Kontraktperiode und die Laufzeit ÖDLA umfassen einen Zeitraum von 22,5 Jahren, frühestmöglicher Beginn ist aus heutiger Sicht der 01. Januar 2018. Für den Übergangszeitraum bis zur Neuvergabe des ÖDLAs ist eine Anpassung der bestehenden Vertragswerke insbes. des Ausgleichsparameters erforderlich.

2 Öffentlicher Auftrag

Die BSAG soll auf Basis einer mit dem ZVBN abzuschließenden öffentlich-rechtlichen Vereinbarung mit der Erbringung von ÖPNV-Leistungen auf dem Gebiet der Stadt Bremen einschließlich der nach Niedersachsen abgehenden Linien direkt beauftragt werden. Einzelheiten werden in einem zwischen ZVBN, FHB, BVG und BSAG geschlossenen Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) geregelt. Grundlage der Finanzierung bilden die angepassten Verlustausgleiche des aktuellen Business Plans bis 2020 sowie die auf dieser Basis prognostizierte Entwicklung des Verlustausgleichs bis zum Jahr 2040.

Die EU-weite Vorabbekanntmachung der beabsichtigten Direktvergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) soll im ersten Halbjahr 2016 erfolgen, die BSAG wird beauftragt, die dazu erforderlichen Vorbereitungen in Abstimmung mit FHB und ZVBN unverzüglich einzuleiten.

3 Neubeschaffung von Straßenbahnen

Bei der BSAG ist die Ersatzbeschaffung von Straßenbahnen des Typs GT8N in der Größenordnung von 67 Fahrzeugen und die Generalüberholung von 10 weiteren Straßenbahnen dringend erforderlich. Die hierfür erforderliche Veröffentlichung der Ausschreibung ist zeitnah im zweiten Halbjahr 2015 vorzunehmen und im bremischen Haushalt durch Sicherung der haushalterischen Voraussetzungen zu veranlassen.

4 Finanzierung der Ersatzbeschaffung von Straßenbahnen

Die mit der Neubeschaffung von Straßenbahnen verbundenen Finanzierungsnotwendigkeiten wirken sich auf der Ebene der BSAG in einem Anstieg des jährlichen Verlustausgleichs in Höhe von durchschnittlich rd. 18 Mio. EUR p. a. über die gesamte Laufzeit aus (Maximalwert ~20 Mio. EUR). Die Parteien verständigen sich darauf, den Anstieg des Verlustausgleichs zu 1/3 aus Beiträgen der BSAG und zu jeweils 1/3 aus der Bereitstellung von Haushaltsmitteln (inklusive Fördermitteln) aus dem Ressort des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV) sowie aus dem Gesamthaushalt der Stadtgemeinde Bremen zu finanzieren. Dazu vereinbaren die zukünftigen Partner des Kontraktes/ÖDLAs Folgendes:



4.1 Absenkung des Verlustausgleich durch die BSAG

Absenkung des Verlustausgleichs in Höhe von insgesamt rd. 6 Mio. EUR, in Höhe von 2,5 Mio. Euro getragen durch Verbesserung der Effizienz der Leistungserbringung bei der BSAG und in Höhe von 3,5 Mio. Euro unter anderem getragen durch die Optimierung des Angebotes und der Qualitätskriterien, deren Wirkung teilweise (~1,0 Mio. EUR) erst ab Zulauf des letzten Neufahrzeugs einsetzen wird.

4.2 Bereitstellung von Haushaltsmitteln aus dem Ressort SUBV

Bereitstellung von Haushaltsmitteln (inklusive Fördermitteln) aus dem Ressort des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV) nach 2019 in Höhe von jährlich rd. 6 Mio. EUR über die Laufzeit des Kontraktes.

4.3 Bereitstellung von Haushaltsmitteln durch die FHB

Im Gesamthaushalt der Stadtgemeinde Bremen wird im Rahmen der Verlustzuweisung an die BSAG ein Betrag von jährlich rd. 6 Mio. EUR für den zusätzlichen Verlustausgleich zur Verfügung gestellt.

5 Produktivität und Beschäftigungssicherung

Die Kontraktpartner sind sich einig, dass bei der BSAG zur Sicherung der Direktvergabe weitere Maßnahmen zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit notwendig sind (vgl. Punkt 4). Vor diesem Hintergrund erklären ver.di und Betriebsrat ihre Bereitschaft, die Umsetzung der zum Erreichen der Wirtschaftlichkeit nach Businessplan notwendigen Schritte mitzutragen.

Die Kontraktpartner stimmen darin überein, dass diese Bereitschaft mit der Sicherung der Arbeitsplätze einhergehen muss. Dieses findet seinen Ausdruck in einem tarifvertraglich zu vereinbarenden Verzicht auf betriebsbedingte Kündigungen.

Die FHB erklärt, für die Kontraktlaufzeit keine gesellschaftsrechtlichen Änderungen der Unternehmensstruktur der BSAG durchzuführen, sofern diese nicht einvernehmlich vereinbart werden. Darüber hinaus erklärt sie ihre Zustimmung, das Mitbestimmungsgesetz von 1976 - bei Unterschreiten von 2000 Beschäftigten - während einer Amtszeit des Aufsichtsrates bis zum Ende der Kontraktlaufzeit unverändert anzuwenden.

6 Entwicklung des Leistungsangebots

Die BSAG stellt ihre Dienstleistung für den ÖPNV in Bremen qualitativ und quantitativ hochwertig auf der Grundlage des vorhandenen Fahrplanangebotes inklusive noch zu vereinbarenden Qualitätsstandards sicher. Zukünftige Erweiterungen des Leistungsangebotes (wie z.B. im Rahmen des VEP) werden im Rahmen eines zu vereinbarenden Ände-



BSAG



rungsmanagements mit ihrer Wirkung auf den Verlustausgleich als Fortschreibung des Planverlustes (Businessplan gem. Grafik S. 3 vom 05.11.2014¹) abgebildet.

7 Tarifentwicklung

FHB und BSAG ist bewusst, dass eine Steigerung der Erlöse der BSAG regelmäßige Tarifierhöhungen erfordert. Angestrebt wird, die Fahrpreise unter Beachtung wirtschaftlicher Rahmendaten und regelmäßig durchzuführender Vergleiche mit anderen Städten und Verkehrsverbänden schrittweise an das bundesweite Durchschnittsniveau anzupassen. Den Parteien ist gleichermaßen bewusst, dass die Fahrpreisanpassungen nur gemeinsam mit den Verbundpartnern im Verkehrsverbund (VBN) und dem Zweckverband Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen (ZVBN) beschlossen und durchgeführt werden können und überproportionale Preiserhöhungen, besonders im Tarifgebiet der Stadtgemeinde Bremen, darüber hinaus den politischen Willen und die politische Unterstützung erfordern.

Ausgleichszahlungen und tarifersetzende Regelungen (Schülerverkehre, Schwerbehindertenverkehre, StadtTicket etc.) sind in ihrer Wirkung auf den Verlustausgleich nach dem aktuellen Status Quo berücksichtigt. Änderungen sind über ein Änderungsmanagement in ihrer Wirkung auf den Verlustausgleich abzubilden.

8 Straßenbahnersatz GT8N-1

Innerhalb der Laufzeit des Kontaktes/ÖDLAs steht voraussichtlich ab dem Jahr 2034 die Ersatzbeschaffung/Generalüberholung der Straßenbahn vom Typ GT8N-1 an. Die Wirkungen hieraus sind nicht Bestandteil des zugrunde gelegten Verlustausgleichs (Businessplan) der BSAG. Nach Entscheidung über Ersatzbeschaffung oder Generalüberholung wird die Wirkung auf den Verlustausgleich über ein Änderungsmanagement eingepreist.

9 Strategisches Ziel/Mittelfristige Entwicklung

Die Stadtgemeinde Bremen, Vorstand und Betriebsrat der BSAG sowie die Gewerkschaft ver.di verfolgen das strategische Ziel, den Bestand der BSAG als mobilitätssicherndes sowie leistungs- und wettbewerbsfähiges, integriertes Nahverkehrsunternehmen der Stadt Bremen dauerhaft zu sichern. Folgende strategische Ziele und mittelfristige Entwicklungen haben Eingang in die Planungen der den Eckpunkten zu Grunde liegenden Rahmendaten der BSAG gefunden:

¹ Die Übersicht bedarf im Weiteren einer Anpassung auf die Beschaffung von 67 Straßenbahnen und die Generalüberholung von 10 Fahrzeugen.



9.1 Senkung der CO2 Emission

Die BSAG beabsichtigt mit Blick auf ein emissionsfreies ÖPNV – Angebot wesentliche Schritte zu unternehmen. Unter der Voraussetzungen einer „neutralen“, d. h. im Vergleich zu aktuellen Technologien gleichhohen Finanzierung und Instandhaltung, wird das Ziel von rd. 50% Betriebsleistung (Nutz-km) emissionsfreier Nahverkehr in Bremen bis zum Jahr 2025 angestrebt. Damit verbunden wird der CO2-Ausstoß bis zum Jahr 2025 um 15% gegenüber 2013 reduziert.

9.2 Ausbau Linien 1 und 8

Der Ausbau der Li.1/8 nach Huchting, Stuhr und Weyhe im Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit wird gemäß der bestehenden bzw. bei der Querverbindung Ost noch herbeizuführenden politischen Beschlusslagen realisiert.

9.3 Ausbildungsgarantie

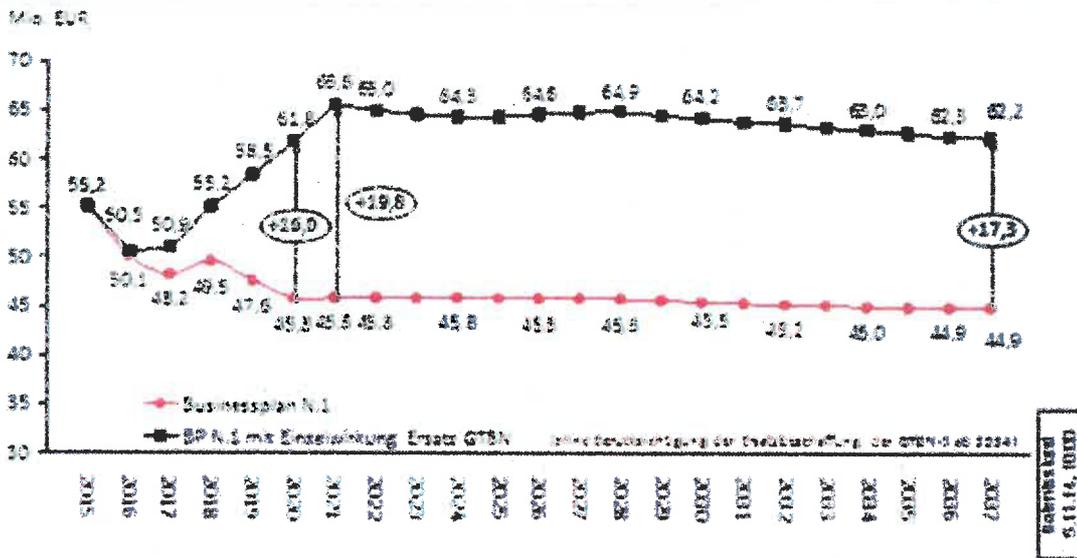
Die geplante Ausbildungsgarantie Bremens wird mit bis zu 20% der Ausbildungsplätze bei der BSAG unterstützt. Die BSAG wird sich an der Förderung der Beschäftigungsfähigkeit von Arbeitslosen beteiligen (Qualifizierungsprojekt zum Fahrdienst etc.).

10 Revisionszeitpunkte

Nach einer Laufzeit von 7 und 14 Jahren wird die Höhe der Ausgleichszahlungen hinsichtlich der Angemessenheit einer Überprüfung unterzogen. Überprüft werden dabei das Niveau der Fahrpreise, die Nachfrageentwicklung mit ggf. daraus resultierenden Angebotsanpassungen und die Kostenentwicklung der BSAG. Etwaige Anpassungen werden zum 01.01 des Folgejahres wirksam.

11 Wirkung der Ersatzbeschaffung auf den Verlustausgleich²

Einzelwirkung der Ersatzbeschaffung der GT8N auf den Verlustausgleich gem. Businessplan N.1



Businessplanung unter Voraussetzung der am 17.11.2014 benannten Planungsparameter und unter Annahme der Regelungen nach § 5 Abs. 4 und 5 sowie § 8 Abs. 3 Punkt 2.

Verhandlung: GfL & Koptel | 25.11.2014 | Seite 10

² Auf Basis kalkulierter Werte aus der Wirtschaftlichkeitsberechnung von Horvarth & Partners zur Entscheidungsvorlage für den Senat der Freien Hansestadt Bremen am 29. Juli 2014



BSAG



BVG

12 Zeichnungsleiste

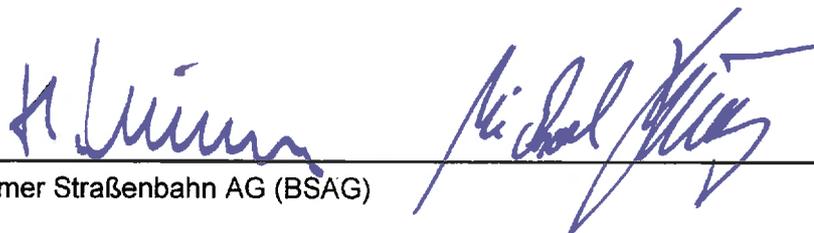
Bremen, 04. Januar 2016



Freie Hansestadt Bremen (FHB)



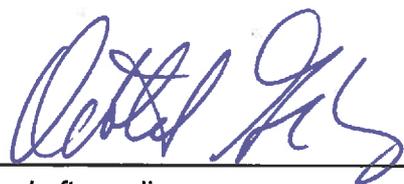
Zweckverband Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen (ZVBN)



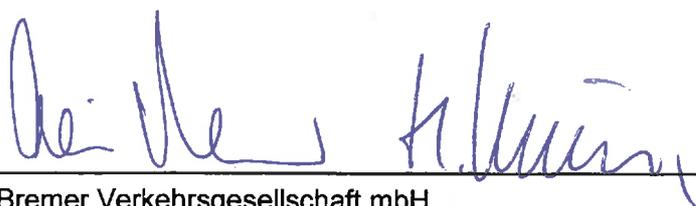
Bremer Straßenbahn AG (BSAG)



Betriebsrat der Bremer Straßenbahn AG (BSAG)



Gewerkschaft ver.di



Bremer Verkehrsgesellschaft mbH

**2. Änderungsarbeitsvertrag zum Tarifvertrag
über Arbeitsplatz- und Einkommenssicherung vom 14. Dezember 2004**

**Zwischen
dem Kommunalen Arbeitgeberverband Bremen e. V.,
vertreten durch den Verbandsgeschäftsführer**

einerseits

und

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

andererseits

ENTWURF

wird Folgendes vereinbart:

§ 1

Änderung des Tarifvertrages über Einkommens- und Arbeitsplatzsicherung

Der Tarifvertrag über Einkommens- und Arbeitsplatzsicherung für die bei der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) beschäftigten Arbeitnehmer/-innen vom 14. Dezember 2004, geändert durch den Änderungstarifvertrag vom 17. Juni 2009, wird unter Bezugnahme auf die im Kontrakt unter Punkt 4 (Produktivität und Beschäftigungssicherung) und 13 (Revisionszeitpunkte/ Schlussbestimmungen) getroffenen Aussagen wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 1 S. 2 erhält folgende Fassung:

Dieser Tarifvertrag gilt nicht für:

- Leitende Angestellte und AT-Angestellte
- Auszubildende, Volontäre und Praktikanten
- Befristet eingestellte Beschäftigte¹
- Beschäftigte im Sinne des § 8 Abs. 1 Nr. 2 SGB IV (kurzfristig Beschäftigte)

2. In § 4 Abs. 6 wird das Datum „31.12.2020“ durch das Datum „30.06.2041“ ersetzt.

3. In Satz 1 der Protokollnotiz zu §§ 4 und 5 wird das Datum "31.03.2009" durch das Datum „01.01.2019“ ersetzt.

4. In der Protokollnotiz zu §§ 4 und 5 wird der folgende Satz ergänzt: „Die bis zu den jeweiligen Revisionszeitpunkten seit 2019 (Punkt 13 Satz 1 Kontrakt) eingestellten Beschäftigten fallen nach erfolgter Vereinbarung des fortgeschriebenen Businessplan jeweils ab diesem Zeitpunkt ebenfalls unter die Gültigkeit dieser Protokollnotiz zu §§ 4 und 5 dieses Tarifvertrages über Arbeitsplatz- und Einkommenssicherung.“

5. In § 7 Ziff. 2 wird das Datum „31.12.2007“ durch das Datum „31.12.2027“ ersetzt.

6. § 8 erhält folgende Fassung:

Dieser Tarifvertrag tritt mit Wirkung vom 01. Januar 2005 in Kraft. Gleichzeitig tritt der Tarifvertrag Arbeitsplatz und Einkommenssicherung vom 28. März 2001 mit Ablauf des 31. Dezember 2004 außer Kraft. Dieser Tarifvertrag endet spätestens mit Ende des Kontraktlaufzeitpunktes am 30.06.2041. Die Nachwirkung ist ausgeschlossen.

Im Übrigen kann dieser Tarifvertrag mit einer Frist von sechs Monaten zum Monatsende, frühestens zum 31.12. 2029, gekündigt werden.

Die Tarifvertragsparteien verständigen sich in diesem Falle darauf, rechtzeitig vor Ablauf des 31.12.2029 Verhandlungen über eine Verlängerung dieses Tarifvertrages zur Arbeitsplatz- und Einkommenssicherung für die Beschäftigten der BSAG aufzunehmen und dementsprechende Regelungen zu vereinbaren.

Sollte die (Geschäfts)Grundlage für diesen Tarifvertrag durch eine Kündigung des ÖDLA aus wichtigem Grund entfallen oder sollte die BSAG den fortgeschriebenen Businessplan im Sinne

¹ Protokollnotiz: Die Tarifvertragsparteien sind sich einig, dass diejenigen Beschäftigten, die am 01.01.2019 in einem befristeten Arbeitsverhältnis zur BSAG stehen, bei Übernahme in ein unbefristetes Arbeitsverhältnis ab dem Zeitpunkt der Übernahme unter den Geltungsbereich dieses Tarifvertrages fallen.

der Ziff. 13 Abs. 3 des Kontraktes vom mit der Folge einer substantiellen Gefährdung des Unternehmens verfehlen, kann dieser Tarifvertrag jederzeit mit einer Frist von 6 Monaten zum Monatsende unter Ausschluss der Nachwirkung gekündigt werden, mit dem Ziel in neue Verhandlungen einzutreten.

§ 2

Inkrafttreten

Dieser Tarifvertrag tritt – vorbehaltlich des ÖDLA an die BSAG ab 2019 bis 2041 - mit Wirkung vom 01. Januar 2019 in Kraft.

Bremen, den 00. Monat 20XX

Protokollnotiz:

Die Tarifvertragsparteien vereinbaren insbesondere vor dem Hintergrund der Laufzeit, den Tarifvertrag über Arbeitsplatz- und Einkommenssicherung vom 14.12.2004 mit dem Ziel einer aktualisierten Gesamtaufassung unter Berücksichtigung der hiesigen Änderungen und Ergänzungen redaktionell zu überarbeiten.

**Für den
Kommunalen Arbeitgeberverband Bremen e. V.
Der Verbandsgeschäftsführer**

.....

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

.....

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

Stand 17. Juni 2016

Anlage 3 zum Kontrakt für die Laufzeit des ÖDLA/Kontrakt 2019 bis 2041

- 1) Die Stadtgemeinde Bremen (FHB) verpflichtet sich, für den Fall, dass die Bremer Straßenbahn AG (BSAG) in der Regel nicht mehr als 2.000 Arbeitnehmer beschäftigt zu folgende Regelungen:
 - a) Für die Größe und Zusammensetzung des Aufsichtsrats der BSAG 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 Aufsichtsrats finden die §§ 25 bis 29 MitbestG entsprechende Anwendung.
 - c) Für den Vorstand finden die §§ 30 bis 33 MitbestG entsprechende Anwendung. Das Vorstandsmitglied, das die Aufgaben eines Arbeitsdirektors wahrnimmt, kann nicht gegen die Stimmen der Mehrheit der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat bestellt werden. Das Gleiche gilt für den Widerruf der Bestellung. Dies gilt nur sofern der Vorstand der BSAG aus 2 Mitgliedern besteht.
- 2) Die Verpflichtungen Bremens gemäß Ziffer 1 bestehen bis zum Ende der das Jahr 2041 einschließenden regelmäßigen Amtszeit des Aufsichtsrats.