

## **Mitteilung des Senats vom 17. November 2020**

### **Finanzielle Folgen des Tarifstreiks für die BSAG**

Die Fraktion der CDU hat unter Drucksache 20/325 S eine Kleine Anfrage an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche Kosten sind der BSAG im Einzelnen im Zuge der Stilllegung des Fahrbetriebs am 29. September 2020 und 7. Oktober 2020 jeweils entstanden (bitte alle Einzelpositionen, zum Beispiel Personalkosten für Fahrpersonal und Service-Points, einzeln ausweisen)?

Die BSAG hat am 29. September 2020 und 7. Oktober 2020 alle Betriebsteile von Betriebsbeginn bis Betriebsende stillgelegt. Mit Ausnahme einer Notdienstbesetzung wurde an den Tagen des Warnstreiks niemandem Zutritt zu den Arbeitsplätzen der BSAG gewährt. Die durch die Betriebsstilllegung entfallenen Arbeitstage wurden nicht bezahlt. Für den Warnstreiktag am 7. Oktober 2020 wurde für Mitarbeitende, die sich aus eigener Entscheidung nicht an den Arbeitskampfmaßnahmen beteiligten, die Inanspruchnahme von Urlaub und Gleitzeitstunden gegen Lohnfortzahlung gestattet.

Der BSAG sind, mit Ausnahme der Notdienstbesetzung, keine Kosten entstanden.

Im Gegenteil entfielen an den beiden Tagen die variablen Kosten für Personal mit -318 000 Euro, Fahrstrom- und Dieselkraftstoff mit -46 000 Euro sowie fahrleistungsabhängige Instandhaltung mit -25 000 Euro. Demgegenüber stehen entgangene Erträge aus der Personenbeförderung in Höhe von netto 162 000 Euro, hauptsächlich in den Ticketsegmenten Barverkauf und BOB (Bequem ohne Bargeld).

Imageschäden und negative Auswirkungen auf das Nutzungsverhalten der Kunden können monetär nicht bewertet werden.

2. Inwiefern hat der Senat bei der BSAG darauf gedrungen, die im Zuge der Stilllegung des Fahrbetriebs am 29. September 2020 und 7. Oktober 2020 jeweils entstandenen Kosten (unter anderem Personalkosten für Fahrpersonal und Service-Points) einzeln auszuweisen?

Als Aktiengesellschaft ist die BSAG zu wirtschaftlichem Handeln verpflichtet und mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns zu führen. Dies beinhaltet gemäß § 91 Aktiengesetz ein internes und externes Rechnungswesen, welches Kosten und Erlöse differenziert erfasst und ausweisen kann. Einer besonderen Aufforderung von Dritten bedurfte es hierfür zu keiner Zeit.

3. Inwieweit wurden die Gehälter für das freigestellte beziehungsweise mangels Fahrbetrieb nicht zu beschäftigende Personal weitergezahlt und auf welcher rechtlichen Grundlage ist dies geschehen?

Es wurden keine Gehälter oder Entgelte für freigestellte beziehungsweise mangels Fahrbetrieb nicht beschäftigte Personen gezahlt (vergleiche Antwort zu Frage 1). Die in der Antwort zu Frage 1 dargestellten Lohnfortzahlungen im Zusammenhang mit Urlaub, Gleitzeitabbau, et cetera sind davon ausgenommen. Diese stellen keine Zusatzbelastung für die BSAG dar, da sich die Leistungserbringung der betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter lediglich verlagert.

4. In welchem Gesamtumfang und bei wie vielen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wurde aufgrund einer Teilnahme am Streik das Gehalt für den 29. September 2020 und 7. Oktober 2020 jeweils mangels erbrachter Arbeitsleistung gekürzt oder gestrichen?

Aufgrund der Betriebsstilllegung wurden, mit Ausnahme der geringen Notdienstbesetzung, an den beiden Tagen den streikenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern keine Gehälter oder Entgelte bezahlt (vergleiche Antwort zu Frage Nummer 1). Die Lohnfortzahlungen im Zusammenhang mit Urlaub, Gleitzeitabbau, et cetera sind davon ausgenommen.

5. Welche Möglichkeiten der Aufrechterhaltung eines Notbetriebs wurden jeweils mit welchem Ergebnis geprüft? Aus welchen Gründen war es der BSAG nicht möglich einen Ersatzverkehr für vor allem hochfrequentierte Strecken zu organisieren?

Die Einrichtung eines Notbetriebs wurde unter Berücksichtigung der Anforderungen an einen zuverlässigen und sicheren Betrieb geprüft. Voraussetzungen für die Einrichtung eines Notbetriebs sind jedoch, dass verlässliche Informationen über die Verfügbarkeit des Fahrpersonals vorliegen. In beiden Streikfällen war nicht bekannt, wann und wo welche Mitarbeitenden für den Einsatz in einem Notbetrieb zur Verfügung stehen würden.

Es war demnach nicht sicherzustellen, dass alle im Netz verkehrenden Fahrzeuge auch jederzeit mit Fahrpersonal besetzt sein würden. Bei fehlendem Personal hätten die unbesetzten Fahrzeuge im Netz abgestellt werden müssen.

Die völlig willkürliche und unkoordinierte Abstellung hätte die nachfolgenden Fahrzeuge behindert und innerhalb kurzer Zeit den gesamten Betrieb erheblich gestört und teilweise auch zum Stillstand gebracht. Es war auch nicht auszuschließen, dass abgestellte Fahrzeuge den übrigen Verkehr massiv beeinträchtigt hätten. Unter diesen Randbedingungen war ein sicherer und ordnungsgemäßer Betrieb unmöglich.

Aus Sicht der Fahrgäste wäre kein verlässliches Fahrtenangebot vorhanden gewesen. Für die Kunden wären an den Haltestellen unkalkulierbare, teilweise auch erheblich längere Wartezeiten entstanden. Sie hätten sich nicht darauf verlassen können, dass überhaupt eine Verbindung mit dem ÖPNV besteht. Durch die Einstellung des Betriebes wurde für Fahrgäste und Kunden Klarheit geschaffen, dass an den Streiktagen keine Fahrtmöglichkeiten mit den Bahnen und Bussen der BSAG bestehen und sie sich anders organisieren müssen.

6. Inwiefern hat die BSAG sich bei privaten Verkehrsunternehmen über mögliche Ersatzverkehre informiert? Was waren die Ergebnisse dieser Gespräche?

Die privaten Verkehrsunternehmen waren von den Streikmaßnahmen nicht betroffen. Demnach hatten sie ihre Fahrzeuge und ihr Personal vollständig im Einsatz. Es war nicht zu erwarten, dass diese auch nur annähernd die Kapazitäten für die Durchführung eines Notbetriebs zur Verfügung hätten stellen können.

Gegen den Einsatz von privaten Busunternehmen im Linienverkehr sprechen aber auch praktische Gründe. Das Fahrpersonal der privaten Unternehmen hat keine Kenntnis über den Linienverlauf der Linien der BSAG

und hätte erst eingewiesen werden müssen. Auch fehlt den Fahrzeugen die technische Ausrüstung zum Befahren vieler Linienabschnitte. Aus diesen Gründen wurde die Alternative mit privaten Unternehmen ein Notverkehr zu organisieren nicht weiterverfolgt.

7. Aus welchen Mitteln (zum Beispiel Fahrgastentgelte, Verlustausgleich der Stadtgemeinde) werden die im Zuge der Stilllegung des Fahrbetriebs am 29. September 2020 und 7. Oktober 2020 jeweils entstandenen Kosten des freigestellten beziehungsweise mangels Fahrbetrieb nicht zu beschäftigenden Personals getragen?

Die finanziellen Auswirkungen der beiden Warnstreiktage (vergleiche Antwort zu Frage Nummer 1) werden im Rahmen der Abrechnung des Geschäftsjahrs 2020 gemäß den Regularien des öffentlichen Dienstleistungsauftrags zwischen der Stadtgemeinde Bremen, dem Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen und der BSAG vom 27. Juni 2018 berücksichtigt.

8. Inwiefern werden diese Kosten im Rahmen des Verlustausgleichs durch die Stadtgemeinde herausgerechnet beziehungsweise fließen diese Kosten in voller Höhe in die Berechnungen zum Verlustausgleich ein?

- a) Inwiefern plant die Stadtgemeinde die im Zuge der Stilllegung der Fahrbetriebs am 29. September 2020 und 7. Oktober 2020 jeweils entstandenen Kosten des freigestellten beziehungsweise mangels Fahrbetrieb nicht zu beschäftigenden Personals für den gegebenenfalls vorgesehenen Verlustausgleich aus Mitteln des Bremen-Fonds herauszurechnen, um haushaltsrechtliche Risiken bezüglich eines fehlenden Corona-Bezugs zu vermeiden?

Eine Berücksichtigung der zuvor skizzierten finanziellen Auswirkungen im Rahmen des Bremen-Fonds ist weder notwendig noch vorgesehen, da sich die finanziellen Effekte in der Gesamtschau für die BSAG neutralisieren und sich ein Corona-Bezug nicht ableiten lässt.

- b) Inwiefern plant die Stadtgemeinde die im Zuge der Stilllegung des Fahrbetriebs am 29. September 2020 und 7. Oktober 2020 jeweils entstandenen Kosten des freigestellten beziehungsweise mangels Fahrbetrieb nicht zu beschäftigenden Personals für den gegebenenfalls vorgesehenen Verlustausgleich durch Mittel aus dem Konjunkturprogramms des Bundes herauszurechnen?

Eine Berücksichtigung der zuvor skizzierten finanziellen Auswirkungen im Rahmen des Konjunkturprogramms ist weder notwendig noch vorgesehen, da sich die finanziellen Effekte in der Gesamtschau für die BSAG neutralisieren und sich ein Bezug zum Corona-bezogenen ÖPNV-Rettungsschirm nicht ableiten lässt.

9. Wie beurteilt der Senat rechtliche Risiken gemäß § 266 StGB (Untreue) für die Geschäftsführung und den Aufsichtsrat bei der bezahlten Freistellung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Rahmen eines Tarifkonflikts?

Es wurden keine Gehälter für freigestellte beziehungsweise mangels Fahrbetrieb nicht beschäftigte Personen gezahlt (vergleiche Antworten zu Fragen Nummer 1 und Nummer 3). Insofern bedarf es zu dieser Frage keiner Beurteilung durch den Senat.

10. Wie bewertet der Senat den Streikaufruf der Gewerkschaft ver.di vom 29. September 2020 und 7. Oktober 2020 im Hinblick auf den durch die COVID-19-Pandemie weniger stark nachgefragten ÖPNV in Bremen?

Der Senat wird die tarifpolitische Auseinandersetzung zwischen der Gewerkschaft ver.di und der Vereinigung Kommunaler Arbeitgeberverbände (VKA) in Berlin und damit die Streikaufrufe vom 29. September 2020 und 7. Oktober 2020 grundsätzlich nicht bewerten. In Hinblick auf den ÖPNV in Bremen stellt der Senat klar, dass die Bremer Straßenbahn AG (BSAG)

nicht Teil dieser tarifpolitischen Auseinandersetzung ist, sondern durch die Bestreikung seitens der Gewerkschaft ver.di in den Konflikt hineingezogen wird.

Vor dem Hintergrund der nicht planbaren Konsequenzen der Warnstreiks, kann die BSAG stabile und funktionsfähige Dienst- und Kurspläne sowie die qualifizierte und anforderungsgerechte Besetzung der Arbeitsplätze in den Werkstätten und in der Verwaltung nicht gewährleisten. Da ein ordnungsgemäßer und sicherer Betrieb nach sorgfältiger Analyse und Bewertung der Lage an beiden Warnstreiktagen nicht möglich war, wurde der Betrieb am 29. September 2020 und am 7. Oktober 2020 ausgesetzt.

Neben den monetären Auswirkungen auf der Einnahmenseite ist eine kritische Haltung seitens der Fahrgäste wahrnehmbar. Es steht zu befürchten, dass das ohnehin durch die COVID-19-Pandemie reduzierte Fahrgastaufkommen durch die Warnstreiks und den Wegfall der Zuverlässigkeit der täglichen Mobilitätsdienstleistung weiter belastet wird.