



Rechnungshof der Freien Hansestadt Bremen

Bremen, den 15. März 2005

P R E S S E M I T T E I L U N G

Noch nicht alle Potenziale ausgeschöpft – Bei den Einsparungen im Personalbereich bleibt BSAG hinter Gutachtererwartungen zurück – Kontraktziel nicht ganz erreicht

Die Bremer Straßenbahn AG (BSAG) hat im Zeitraum 2001 bis 2003 um rund 1,4 Millionen Euro höhere Zahlungen Bremens benötigt, als es im Kontrakt mit dem Bausenator vereinbart war. Grund ist –im Gegensatz zu 2001 und 2002- eine Überschreitung im Jahr 2003 um über 1,5 Millionen Euro. Dies hat der Rechnungshof bei seiner Prüfung des Kontrakts zwischen dem Bausenator und dem Verkehrsunternehmen festgestellt. Er hat dabei auch Gutachterempfehlungen ausgewertet, die dem Kontrakt zugrunde lagen.

„Vor allem bei den Personalaufwendungen ist das Unternehmen hinter Gutachterempfehlungen zurückgeblieben. Im Zeitraum 2001 bis 2003 hat es in diesem Bereich von möglichen 14,8 Millionen Euro lediglich etwa 4,8 Millionen Euro eingespart. Hier wäre mehr drin gewesen“, so Lothar Spielhoff, Präsident des Rechnungshofs.

Der Jahresverlust nahm in diesen drei Jahren zwar um insgesamt 9,8 Millionen Euro ab. Zwei Drittel dieses Effekts entfielen aber auf geringere Zinsaufwendungen durch das niedrige Zinsniveau und gestiegene Beförderungserträge und nur ein Drittel auf reduzierte Personalaufwendungen.

Ungleiche Belastung bei den Personaleinsparungen

Zum Personal hat der Rechnungshof im Kern festgestellt:

- von 1998 bis 2003 hat sich die Anzahl der Beschäftigten insgesamt um 203 Vollzeitkräfte reduziert: ein Minus von 215 Arbeitern und ein Anstieg bei den Angestellten um 12 Vollzeitkräfte.

- Pro Kopf stiegen von 2000 bis 2003 die durchschnittlichen Personalaufwendungen an – während sie bei den Beschäftigten um rund 6 Prozent zunahmen, betrug die Steigerung beim Vorstand 15,2 Prozent und
- bei den Angestellten stieg der Personalaufwand um 10 Prozent, während der Personalaufwand bei den Arbeitern um 8,9 Prozent zurückgefahren wurde.

Dazu Präsident Spielhoff: „Unsere Erkenntnisse spiegeln nicht die konkreten Gutachternvorschläge wider. Danach sollte quer durch alle Unternehmensbereiche Personal sozialverträglich abgebaut werden. Stattdessen mussten wir feststellen, dass nicht nur weniger eingespart worden ist, sondern zusätzlich das Personal bei der BSAG ungleich behandelt wird. Hier wäre es Aufgabe des Ressorts gewesen, Einsparungen in allen Bereichen zu fordern. Jede verzögerte Umsetzung bewirkt auf unbestimmte Zeit höhere Zahlungen und damit höhere Zinsausgaben für Bremen. Am Beispiel der BSAG bedeutet dies: Zu spät umgesetzte Einsparungen beim Personal in Höhe von 10 Millionen Euro kosten Bremen jährlich eine halbe Million Euro an Zinsen für Kredite.“

Fahrpreise zu gering – weiteres Einnahmepotenzial vorhanden

Die Preise für Wochen- und Monatskarten liegen weit unterhalb des Niveaus vergleichbarer Städte. Spielhoff: „Seinerzeit hatten die Gutachter festgestellt, dass das Verkehrsunternehmen mit vergleichbaren Preisen zusätzliche Einnahmen von 12 Millionen Euro im Jahr hätte erzielen können. Der Rechnungshof fordert den Bausenator auf, sich bei den zuständigen Gremien für eine umgehende Anpassung der Fahrpreise einzusetzen.“

So haben die Gutachter Tarife verschiedener Großstädte mit dem in Bremen geltenden Tarif verglichen. Der Vergleich zeigte, dass in Bremen gegenüber den westdeutschen Städten günstigere Preise im Bereich Wochen- und Monatskarten verlangt werden.

Zwischenzeitlich wurden in Bremen Tarifierhöhungen lediglich in Höhe der Preissteigerungsraten vorgenommen. Strukturelle Anpassungen sind bislang nicht erfolgt.

Konkretere Vereinbarungen zum neuen Kontrakt erforderlich

Mit dem neuen Kontrakt ist beabsichtigt, den Verlustausgleich schrittweise von 70,6 Millionen Euro in 2004 auf mindestens 43 Millionen Euro in 2010 zu reduzieren. Um dieses Ziel zu erreichen, sollen Berichtswesen und Kennzahlensystem weiterentwickelt werden. „Der Rechnungshof begrüßt ein Kontraktmanagement zwischen der BSAG und dem Ressort ausdrücklich. Aus den Erfahrungen des ersten Kontrakts ist aber auch deutlich geworden: Konkrete und verbindliche Vereinbarungen sind das A und O. Die nach dem neuen Kontrakt geplanten Vereinbarungen müssen zügig getroffen und zeitnah gesteuert werden“, forderte Präsident Spielhoff für die Zukunft.

In diesem Sinne hatte der Rechnungshof während seiner Prüfung Faktoren aufgezeigt, die sich auf die Höhe des Verlustausgleichs auswirken. So hat er beispielsweise festgestellt, dass Bremen das Eigenkapital der BSAG Ende 2003 um 8 Millionen Euro aufgestockt hat. Dadurch vermindern sich beim Unternehmen –und nicht bei der Stadt- die jährlichen Zinsaufwendungen um rund 400.000 Euro. Das Ressort hat dem Rechnungshof zugesagt, die dadurch geringeren Verluste des Unternehmens beim neuen Kontrakt zu berücksichtigen.

Genauso sollen Änderungen im Fahrplanangebot dazu führen, dass die Zahlungen Bremens angepasst werden. Wird das Leistungsangebot eingeschränkt, verringern sich mit dem neuen Kontrakt auch die Ausgleichsansprüche des Unternehmens. Die BSAG hat im Prüfungszeitraum zwar leichte Verbesserungen während der Hauptzeiten vorgenommen, aber auf den meisten Hauptlinien den bisherigen Grundtakt von 7,5 auf 10 Minuten erhöht und in der Nebenverkehrszeit von 10 auf 20 Minuten verlängert. Damit ist das Leistungsangebot eingeschränkt worden. „Auch dies hätte beim bisherigen Kontrakt zu Lasten der BSAG berücksichtigt werden müssen. Der Kontrakt wäre dann noch deutlicher verfehlt worden. Beim neuen Kontrakt gehen wir fest davon aus, dass Verringerungen im Leistungsangebot die vorgesehenen Zahlungen Bremens mindern“, so Spielhoff abschließend.

Der erste Kontrakt zwischen dem Bausenator und dem Verkehrsunternehmen lief von 2001 bis Ende 2004. Im Dezember 2004 hat das Bauressort mit der BSAG einen Folgekontrakt für die Jahre 2005 bis 2010 geschlossen.