

Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung

21.08.2024

Vorlage für die Sitzung des Senats am 03.09.24

Krisenbedingtes Stabilisierungsprogramm der BSAG: Aufhebung der Sperre in Höhe von 26,3 Mio. EUR

A. Problem

Der Senat stellte im Rahmen seiner Befassung am 16.04.2024 fest, dass für das Haushaltsjahr 2024 eine erneute außergewöhnliche Notsituation gemäß Art. 131a Abs. 3 Satz 1 BremLV vorliegt. Die Begründung liegt in dem Andauern der krisenbedingten Aus- und Nachwirkungen der Corona-Pandemie sowie des Ukraine-Krieges einschließlich der Energiekrise und der Notwendigkeit zur Dekarbonisierung und dringenden Reduzierung von CO₂-Emissionen im Zusammenhang mit der Klimakrise und der klimaneutralen Transformation der Wirtschaft. Die außergewöhnliche Notsituation, ihre Ursachen und ihre zum Teil aufeinander aufbauenden und sich gegenseitig verstärkenden Krisenentwicklungen werden in der Mitteilung des Senats an die Bremische Bürgerschaft (Landtag) vom 21.05. 2024 zur Ergänzung der Haushaltsgesetze und Haushaltspläne 2024 ausführlich dargelegt (ab S. 3).

Von den sich gegenseitig überlagernden krisenbedingten Herausforderungen ist auch der ÖPNV und somit insbesondere die BSAG betroffen.

Die Bewältigung der Klimakrise erfordert einen schnellstmöglichen Ausbau des ÖPNV-Angebots sowie zeitgleich eine rasche Umstellung der bestehenden Flotten auf klimaneutrale Antriebstechnik. Durch die Verlagerung von Individualverkehren zu Gunsten des ÖPNV kann ein erhebliches Potenzial zur Reduktion von CO₂-Emissionen gehoben werden.

Die Nachwirkungen der Corona-Pandemie und die Auswirkungen der durch den Ukraine-Krieg ausgelösten Energiekrise hemmen aktuell nicht nur den notwendigen Ausbau des ÖPNV, sondern gefährden den ÖPNV sogar in seinem Bestand. Die Bewältigung der kriseninduzierten finanziellen Herausforderungen der BSAG sowie die Finanzierung einer damit eng verbundenen nachfragesteigernden Ausgestaltung der ÖPNV-Tarife sind die zentralen Grundvoraussetzungen zur Erhaltung und Verbesserung CO₂-armer Mobilitätsangebote in Bremen.

In Bremen wurden als Reaktion auf den Nachfragerückgang im ÖPNV, resultierend aus der Corona-Pandemie, sowie als Entlastung für Kundinnen und Kunden in Anbetracht der insgesamt hohen Preissteigerungen verschiedene Tarifmaßnahmen durchgeführt, hierunter die Einführung des VBN-JugendTickets ab 01.08.2022, die Absenkung des Preises des StadtTickets für Erwachsene und die Einführung eines kostenfreien StadtTickets für berechnigte Kinder und Jugendliche ab 2021 (Sozialticket für Leistungsberechtigte nach SGB II, SGB XII und Asylbewerberleistungsgesetz). Zugleich wurden die ÖPNV-Tarife in den Jahren 2021 bis 2023 nicht erhöht. Die Straßenbahnen fahren seit April dieses Jahres und die Busse ab Oktober 2024 wieder im dichteren Takt (Regelangebot), nachdem zuvor zwei Jahre lang das Angebot mangels Fahrpersonals nur eingeschränkt zur Verfügung stand. Mit dieser Umstellung wurde und wird das Angebot für die Fahrgäste (wieder) deutlich verbessert. Als eine direkte Reaktion auf die Krisenentwicklungen haben diese Maßnahmen das Ziel, eine Nachfragesteigerung und Attraktivierung des ÖPNV zu erreichen.

Ferner wurde im Rahmen der zuvor genannten Strukturbrüche (Corona-Pandemie und Energiekrise) zunächst durch die Einführung des 9-Euro-Tickets und in der Nachfolge des Deutschlandtickets neben der deutlichen Verbesserung des Angebots ein erheblicher Eingriff in die

Tarif- und Einnahmestruktur des ÖPNV vorgenommen. Die Einführung dieser neuen Ticket-Strukturen, die insgesamt die Attraktivität und damit die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen wieder deutlich steigern und vor allem auch als Entlastung der Kundinnen und Kunden mit Blick auf die allgemein hohen Preissteigerungen dienen sollten, hat große Auswirkung auf Angebot und Nachfrage von Zeitkarten und Einzelfahrscheinen in den bestehenden Tarifstrukturen.

Sämtliche vorgenannte krisenbedingte Einflussfaktoren machen 2024 die Unterstützung des ÖPNV und damit insbesondere der BSAG im Rahmen des vorgesehenen Stabilisierungsprogramms erforderlich. Das „Stabilisierungsprogramm ÖPNV“ umfasst sowohl Ausgleichszahlungen im Zuge der vorgenannten VBN-übergreifenden attraktivitäts-steigernden Tarifmaßnahmen Deutschlandticket und Jugendticket für die Verkehrsunternehmen im ÖPNV im Land Bremen insgesamt als auch weitere Ausgleichszahlungen und Verlustausgleiche für die BSAG als größten Anbieter des ÖPNV in Bremen im Zusammenhang u. a. mit dem Stadtticket und der Tarifaussetzung („Stabilisierungsprogramm BSAG“).

Der eindeutige, nachweisbare Bezug zu den jeweiligen Krisenelementen wurde bereits ausführlich in der Maßnahmenbegründung – Notlagenfinanzierung vom 19.04.2024 beschrieben, die in der Senatsbefassung vom 21.05.2024 als Anlage zu den Ergänzungsmitteilungen 2024 beigefügt war. Die Klimakrise erfordert eine jederzeit handlungsfähige BSAG, um ihrer Aufgabe als wesentliche Stütze der Verkehrswende wahrnehmen zu können. Auf die veränderten finanziellen Rahmenbedingungen kann nicht mit einer veränderten verkehrspolitischen Schwerpunktsetzung oder mit einer angepassten Zeitschiene reagiert werden, da die sich verschärfende Klimakrise einen starken (und künftig sogar noch deutlich stärkeren) ÖPNV erfordert. Die Klimakrise ist daher wesentliche Ursache dafür, dass andere Maßnahmen zur Überwindung der direkten Folgen aus Corona- und Energiekrise nicht in Frage kommen; die Funktionsfähigkeit des ÖPNV muss erhalten und weiter ausgebaut werden, somit dauerhaft gesichert werden.

Eine stabil leistungsfähige Ausgestaltung des ÖPNV bzw. der BSAG und nachfragesteigernde Tarifstrukturen sind unverzichtbare Grundlagen, damit ein gutes und attraktives ÖPNV-Angebot vor Ort dargestellt und die Klimaziele im Verkehrssektor erreicht werden können. Vorgelagert bestehen hier ausgelöst durch die krisenbedingten Aus- und Nachwirkungen der Corona-Pandemie sowie der Energiekrise erhebliche kurzfristige Stabilisierungsbedarfe, die einer Finanzierung bedürfen.

Durch die Stärkung und Stabilisierung des ÖPNV und insbesondere der BSAG wird diese erst wieder in die Lage versetzt, ihre gesellschaftliche Aufgabe zu erfüllen und ihre wichtige Rolle im Rahmen der Bekämpfung der Klimakrise zu erfüllen. Zu dieser Rolle wurden im Rahmen der Arbeit der Klima-Enquête-Kommission ausreichend Aussagen getroffen.

Vor diesem Hintergrund hat der Senat am 21.05.2024 zur Vorlage „Ergänzungen zu den Entwürfen der Haushaltsgesetze und der Haushaltspläne für das Jahr 2024 einschließlich aktualisiertem Finanzrahmen 2023 bis 2027“ Ausgaben für ÖPNV und BSAG in Höhe von insgesamt rd. 75,048 Mio. EUR, davon für das Stabilisierungsprogramm in Höhe von 33,6 Mio. Euro im Kontext von Tarifaussetzungen, der Finanzierung des Stadttickets und dem Verlustausgleich der BSAG i.e.S. beschlossen. Die Mittel für letztgenannten Punkt in Höhe von 26,3 Mio. EUR sind per Haushaltsvermerk gesperrt:

„Die Mittel sind in Höhe von 26.300.000 € gesperrt. Über die Aufhebung der Sperre entscheidet der Haushalts- und Finanzausschuss nach vorheriger Befassung des Senats und der Fachdeputation auf Basis weitergehender Konkretisierungen im Rahmen des Stabilisierungsprogramms zur nachhaltigen Stabilisierung des Verlustausgleichs.“

Gegenstand dieser Vorlage ist, die vorgesehene Sperre auf Basis der erforderlichen weitergehenden Konkretisierungen im Rahmen des Stabilisierungsprogramms der BSAG zur nachhaltigen Stabilisierung des Verlustausgleichs aufzuheben. Denn ohne diese kurzfristige Unterstützung und die Stabilisierungsmaßnahmen zum Ausgleich der 2023 eingetretenen und im Haushalt 2024 zu finanzierenden, krisenbedingten Verluste (26,3 Mio. EUR) könnte die BSAG ihr aktuelles Angebot nicht halten und bis Oktober nicht zum Regelfahrplan in allen Bereichen zurückkehren.

Der Verlustausgleich der BSAG wird im Haushalt der SBMS jeweils für das vorangegangene Wirtschaftsjahr der BSAG abgebildet (nachsüssige Zahlung). Die Ausgleichszahlungen laufen über den Senator für Finanzen an die Muttergesellschaft BVVG und werden dort im Zuge des Gewinnabführungs- und Beherrschungsvertrages mit der BSAG durch die BVVG an die BSAG weitergeleitet. Auf der Ebene der BVVG werden u.a. die Überschüsse der Tochtergesellschaft BREPARK genutzt, um die Finanzierung der Verluste der BSAG darzustellen.

Dem Verlust der BSAG für das Jahr 2023 in Höhe von rd. 90,1 Mio. EUR stehen folgende Mittel gegenüber:

	2024
Konsumtive HH-Mittel	44,9 Mio. EUR
Investive HH-Mittel (inkl. Straßenbahn)	15,6 Mio. EUR
Gewinnanteil der BREPARK	0,7 Mio. EUR
Tarifaussetzung (Stabilisierungsprogramm BSAG)	2,4 Mio. EUR
BSAG Verlustausgleich (Stabilisierungsprogramm BSAG)	26,3 Mio. EUR
Gesamt (Planungsstand Verlustausgleich)	89,9 Mio. EUR
<i>Zusätzliche Einsparung der BSAG 2024</i>	<i>0,2 Mio. EUR</i>
Testierter Verlust der BSAG	90,1 Mio. EUR

Im Haushalt der SBMS stehen konsumtiv veranschlagte Mittel in Höhe von 44,9 Mio. EUR und investiv veranschlagte Mittel in Höhe von 15,6 Mio. EUR (inkl. Straßenbahnbeschaffung) zur Verfügung. Darüber hinaus können aus dem Gewinn der BREPARK des Jahres 2023 Mittel in Höhe von 0,7 Mio. EUR zur Deckung des Verlustes der BSAG herangezogen werden. Unter Berücksichtigung der separat finanzierten Tarifaussetzung in Höhe von 2,4 Mio. EUR ergibt sich damit eine zur Verfügung stehende Summe in Höhe von 63,6 Mio. Euro.

In der Prognose für das Jahr 2023 ist die BSAG von einem Verlust in Höhe von 89,9 Mio. EUR ausgegangen, so dass sich eine krisenbedingte Finanzierungslücke von 26,3 Mio. EUR ergab.

Zwischenzeitlich wurde der testierte Abschluss für das Geschäftsjahr 2023 vorgelegt, der einem Verlust i.H.v. 90,1 Mio. EUR ausweist. Auf Grund der erfolgten Spitzabrechnungen der Vorjahre hat sich der Verlust leicht verschlechtert. Die Differenz in Höhe von 200 TEUR wird im Rahmen des Stabilisierungsprogramms der BSAG 2024 zusätzlich erbracht werden. Durch die Differenz entsteht keine Mehrbelastung für den bremischen Haushalt in diesem Jahr.

B. Lösung

Aufgrund der Defizitentwicklung der BSAG ist bereits zum Ende des Jahres 2023 ein Stabilisierungsprogramm ins Leben gerufen worden. Der konkrete Inhalt des Stabilisierungsprogramms der BSAG wurde dem Aufsichtsrat der BSAG in seiner Sitzung am 07.12.2023 dargestellt. Dieses besteht im Wesentlichen aus zwei Bausteinen:

- Rückkehr in den Regelfahrplan und

- Erhöhung der Effizienz zur Kompensation steigender Kosten bei stagnierenden Einnahmen (nachhaltige Stabilisierung des Verlustausgleichs).

Der im Februar 2024 beschlossene Erfolgsplan für das Jahr 2024 weist bei Beförderungsträgern in Höhe von 118,4 Mio. EUR ein negatives Ergebnis vor Verlustausgleich in Höhe von rd. 115,0 Mio. EUR aus. Die 115,0 Mio. EUR sind das Ergebnis eines vorangegangenen intensiven Planungsprozesses - unter der Maßgabe einer vereinbarten Einsparung von rd. 10,0 Mio. EUR für 2024. Darüber hinaus werden die 200 TEUR auf Grund des erhöhten Verlustes 2023 zusätzlich eingespart.

Mit dem Stabilisierungsprogramm verpflichtet sich die BSAG, in ihren internen Strukturen, Abläufen und Prozessen nach Potenzialen zu suchen, die die Effizienz der Leistungserstellung steigern und somit die Produktivität erhöhen. Die Maßnahmen seitens der BSAG zielen dabei vor allem auf Neuorganisation des Fahrdienstes, Effizienzsteigerung der Werkstätten, Reduzierung des Krankenstands, Digitalisierung, verstärkte Kooperation mit Externen etc. Diese Maßnahmen werden mittelfristig anhaltende Wirkungen zeigen.

Die Umsetzung des Stabilisierungsprogramms wird laufend durch SBMS begleitet und der Fortschritt als fester Tagesordnungspunkt im Aufsichtsrat dokumentiert.

Im Rahmen eines Benchmarkprozesses, der im Öffentlichen Dienstleistungsvertrag mit der BSAG angelegt ist (ÖDLA), wird darüber hinaus geprüft, ob es über das Stabilisierungsprogramm hinausgehende Potenziale zur Steigerung der Effizienz der BSAG gibt. Über einen Branchenvergleich sollen diese validiert und nachfolgend in den neuen Businessplan für den zweiten Zeitabschnitt (ab 2027) überführt werden. Vor diesem Hintergrund wird auch eine Revision des ÖDLA ab dem Jahr 2025 vorbereitet, die mittel- bis langfristig die bereits eingetretenen Veränderungen der Rahmenbedingungen der Dienstleistungen der BSAG berücksichtigen soll. Insofern ist die Revision des ÖDLA Grundlage und Teil der längerfristigen politischen Planung.

Die sich aus dem Stabilisierungsprogramm ergebenden Maßnahmen werden insbesondere die Jahre 2024 bis 2026 prägen und sollen über diese drei Jahre in Summe einen Effekt von etwa 35 – 40 Mio. EUR erzielen.

In der BSAG-Aufsichtsratssitzung am 04.06.2024 wurde der Umsetzungsgrad der insgesamt 205 Maßnahmen des Stabilisierungsprogramms in den sieben Bereichen Angebot, Betrieb, Facility Management, Infrastruktur, Overhead, Vertrieb und Werkstatt dargestellt. Den größten Anteil daran haben die Maßnahmen zur Steigerung der Personaleffizienz und die Maßnahmen zur Sachaufwandssenkung.

Tabelle 1: Umsetzungsgrad der Stabilisierungsmaßnahmen

In Prozent	Nicht umgesetzt	Offen	In Bearbeitung	Erledigt: Umgesetzt	Anzahl Maßnahmen (absolut)
Angebot	13%	75%	12%	--	8
Betrieb	17%	--	83%	--	30
Facility Management	13%	10%	26%	51%	34
Infrastruktur	--	93%	7%	--	12
Overhead	9%	47%	39%	5%	68
Vertrieb	6%	15%	58%	21%	33
Werkstatt	5%	37%	47%	11%	20
Summe	-	-	-	-	205

Bis August 2024 konnten bereits rund 50 Maßnahmen umgesetzt werden, die ein Einsparvolumen von rd. 4,3 Mio. EUR ausmachen. Zu den abgeschlossenen Maßnahmen gehören die Reduzierung von ursprünglich geplanten Aufwandspositionen wie beispielsweise die Aussetzung/Verschiebung von Baumaßnahmen wie der Dachdämmung der Servicewerkstatt oder der Aussetzung des Rückbaus des Blockheizkraftwerks. Positive Effekte konnten durch die Reduzierung von Provisionszahlungen an private Vorverkaufsstellen sowie die Vermietung von Bussen an Dritte erzielt werden. Interne Prozesse wurden und werden auf den Prüfstand gestellt und verschlankt, Mietverträge für externe Liegenschaften befinden sich in der Überprüfung und Erträge aus EBE (erhöhtes Beförderungsentgelt) konnten gesteigert werden. An allen Maßnahmen wird kontinuierlich weitergearbeitet, um auch hier die gewünschten Effekte zu erzielen. Hier sind insbesondere weitreichende strukturelle Änderungen wie die Neuorganisation der Bereiche Fahrdienst, Werkstatt, Facilitymanagement, Beschwerdemanagement und Vertrieb im Fokus. Aufgrund der notwendigen, positiven Einbindung aller Beteiligten und der unerlässlichen betrieblichen Mitbestimmung sind diese Teilprojekte aktuell im Zeitverzug, werden jedoch konsequent weiterverfolgt.

Wesentliche Abweichungen von Sparpotentialen sind u.a. in den Tarifverhandlungen, welche im Frühjahr 2024 stattfanden, begründet. Beispielsweise wurde in den Tarifverhandlungen durch die Arbeitgeberseite die Verkürzung des Zeitraums der Aufstockung der Lohnfortzahlung (39 Wochen), die Umwandlung von Dienstkleidungstagen (Zeit in Geld), die Optimierung von Modulschulungen etc. angestrebt. Für diese Maßnahmen konnte in den Verhandlungen keine Einigung gefunden werden, sodass die ursprüngliche Potential-bewertung herabgesetzt werden musste.

Zur Sicherstellung der Einhaltung eines maximalen Verlustes in Höhe von rd. 115 Mio. EUR in 2024 hat der Vorstand zusätzlich zu den Maßnahmen des Stabilisierungsprogramms einen temporären Einstellungs- und Ausgabenstopp verhängt. Der Einstellungsstopp bezieht sich auf alle Einstellungen außerhalb des Fahrdienstes und der Auszubildenden. Sollte eine geplante Einstellung nicht ausgesetzt werden können, weil sie zwingend erforderlich ist, wird diese im Einzelfall geprüft und durch das Vorstandsgremium genehmigt. Internen Besetzungen wird stets der Vorrang vor externen gegeben. Im Rahmen des Ausgabenstopps wurden alle genehmigten Budgets der Bereiche eingefroren. Zur Freigabe von Budgets wurde ein neuer Workflow implementiert. Die Bereiche müssen hierzu Anträge mit Begründungen stellen, die in Abhängigkeit von der Höhe durch die Führungskräfte, das Controlling oder den Vorstand freigegeben werden. Hierbei werden ausschließlich Maßnahmen genehmigt, welche gesetzlich vorgeschrieben, betrieblich notwendig, behördlich veranlasst, wirtschaftlich vorteilhaft oder im ÖDLA fixiert sind.

Ergänzend zum in Tabelle 1 gezeigten Mengengerüst wird in Tabelle 2 der aktuelle Stand der finanziellen Entwicklung der Maßnahmen des Stabilisierungsprogramms beschrieben. Diese Werte werden laufend aktualisiert und regelmäßig im Aufsichtsrat präsentiert.

Mit Stand August 2024 sind für das Jahr 2024 Einspareffekte von 8,1 Mio. EUR im BSAG-eigenen Stabilisierungsprogramm hinterlegt. Ursprünglich geplant war ein Einsparpotential von 9,7 Mio. EUR.

Laut aktueller Prognose wird das Defizit 2024 in Höhe von 115 Mio. EUR (abzgl. der o.g. 200 TEUR aus 2023) trotzdem nicht überschritten, weil u.a. durch strenge Ausgabenregulierung und temporäre Einstellungsrestriktionen gegengesteuert wird und zudem Zinseffekte das Ergebnis verbessern werden.

Tabelle 2: Aktueller Status Auswirkungen Stabilisierungsprogramm BSAG

Zelle/beschreibung	Basispotentiale vs angepasste Potentiale								Ursprung (Ende 2023)		Live	
	Summe von 2024-NEU [EUR]	Summe von 2024-NEU [EUR]	Summe von 2025-NEU [EUR]	Summe von 2025-NEU [EUR]	Summe von 2026-NEU [EUR]	Summe von 2026-NEU [EUR]	Summe von 2027-NEU [EUR]	Summe von 2027-NEU [EUR]	Summe von 2028-NEU [EUR]	Summe von 2028-NEU [EUR]	Summe von Summe 2024-28	Summe von Summe-NEU 2024-28
* Angebot	1.865,0 T€	1.880,0 T€	2.175,0 T€	2.490,0 T€	2.375,0 T€	2.690,0 T€	2.575,0 T€	2.890,0 T€	2.775,0 T€	3.090,0 T€	11.765.000,00 €	13.040.000,00 €
* Personaleffizienz	365,0 T€	365,0 T€	675,0 T€	675,0 T€	875,0 T€	875,0 T€	1.075,0 T€	1.075,0 T€	1.275,0 T€	1.275,0 T€	4.265.000,00 €	4.265.000,00 €
* Sachaufwandsenkung	1.500,0 T€	1.515,0 T€	1.500,0 T€	1.815,0 T€	7.500.000,00 €	8.775.000,00 €						
* Betrieb	2.100,8 T€	1.427,6 T€	4.645,0 T€	3.085,9 T€	4.627,7 T€	3.771,6 T€	4.840,6 T€	4.246,8 T€	5.395,0 T€	4.365,6 T€	21.608.850,00 €	16.898.315,00 €
* Personaleffizienz	1.548,3 T€	1.034,2 T€	2.990,0 T€	1.494,4 T€	3.672,7 T€	2.816,6 T€	3.885,6 T€	3.291,8 T€	4.440,0 T€	3.410,6 T€	16.536.350,00 €	12.047.350,00 €
* Sachaufwandsenkung	552,5 T€	393,5 T€	1.655,0 T€	1.592,5 T€	955,0 T€	955,0 T€	955,0 T€	955,0 T€	955,0 T€	955,0 T€	5.072.500,00 €	4.850.965,00 €
* Einzelaufnahmen	308,5 T€	358,5 T€	308,5 T€	359,5 T€	295,5 T€	346,5 T€	295,5 T€	346,5 T€	295,5 T€	352,6 T€	1.500.000,00 €	1.948.010,00 €
* Personaleffizienz	13,0 T€	13,0 T€	13,0 T€	13,0 T€	0,0 T€	0,0 T€	0,0 T€	0,0 T€	0,0 T€	0,0 T€	26.000,00 €	26.000,00 €
* Sachaufwandsenkung	295,5 T€	345,5 T€	295,5 T€	346,5 T€	295,5 T€	346,5 T€	295,5 T€	346,5 T€	295,5 T€	352,6 T€	1.474.000,00 €	1.911.610,00 €
* Facility Management	1.894,7 T€	1.274,8 T€	2.168,8 T€	745,2 T€	179,1 T€	245,2 T€	225,0 T€	213,1 T€	225,0 T€	213,1 T€	2.740.627,00 €	2.691.554,00 €
* Entlastungsprogramm	0,0 T€	0,0 T€	0,0 T€	79,0 T€	0,0 T€	79,0 T€	0,0 T€	0,0 T€	0,0 T€	0,0 T€	0,000,00 €	156.000,00 €
* Sachaufwandsenkung	1.894,7 T€	1.274,8 T€	2.168,8 T€	667,2 T€	179,1 T€	167,2 T€	225,0 T€	213,1 T€	225,0 T€	213,1 T€	2.740.627,00 €	2.535.554,00 €
* Infrastruktur	52,5 T€	52,6 T€	162,6 T€	162,6 T€	62,6 T€	62,6 T€	62,6 T€	62,6 T€	62,6 T€	62,6 T€	403.000,00 €	403.000,00 €
* Entlastungsprogramm	20,0 T€	20,0 T€	0,0 T€	0,0 T€	0,0 T€	0,0 T€	0,0 T€	0,0 T€	0,0 T€	0,0 T€	20.000,00 €	20.000,00 €
* Sachaufwandsenkung	32,5 T€	32,6 T€	162,6 T€	162,6 T€	62,6 T€	62,6 T€	62,6 T€	62,6 T€	62,6 T€	62,6 T€	383.000,00 €	383.000,00 €
* Overhead	2.216,5 T€	1.618,8 T€	3.134,0 T€	2.392,6 T€	3.400,1 T€	2.887,7 T€	3.699,0 T€	2.994,6 T€	3.972,1 T€	3.459,7 T€	16.411.657,00 €	13.254.577,00 €
* Personaleffizienz	1.253,5 T€	999,0 T€	1.832,7 T€	1.698,5 T€	2.112,7 T€	1.983,5 T€	2.392,7 T€	2.268,5 T€	2.672,7 T€	2.548,5 T€	10.264.300,00 €	9.498.000,00 €
* Sachaufwandsenkung	963,0 T€	619,8 T€	1.301,3 T€	694,1 T€	1.287,4 T€	905,2 T€	1.296,3 T€	726,1 T€	1.299,4 T€	911,2 T€	6.147.357,00 €	3.756.577,00 €
* Vertrieb	844,6 T€	599,6 T€	2.150,6 T€	1.991,0 T€	2.130,5 T€	1.971,0 T€	2.207,5 T€	2.048,0 T€	2.204,5 T€	2.045,0 T€	9.537.600,00 €	8.854.600,00 €
* Entlastungsprogramm	480,0 T€	80,0 T€	1.795,0 T€	1.645,0 T€	1.832,0 T€	1.682,0 T€	1.869,0 T€	1.719,0 T€	1.906,0 T€	1.756,0 T€	7.882.000,00 €	6.982.000,00 €
* Personaleffizienz	40,0 T€	60,0 T€	89,5 T€	80,0 T€	140,5 T€	131,0 T€	140,5 T€	131,0 T€	131,0 T€	131,0 T€	551.000,00 €	533.000,00 €
* Sachaufwandsenkung	324,6 T€	459,6 T€	266,0 T€	266,0 T€	158,0 T€	158,0 T€	198,0 T€	198,0 T€	158,0 T€	158,0 T€	1.104.600,00 €	1.239.600,00 €
* Werkstatt/Fahrzeuge	426,7 T€	918,7 T€	1.855,0 T€	1.750,0 T€	3.199,0 T€	3.084,0 T€	3.249,0 T€	3.134,0 T€	3.249,0 T€	3.134,0 T€	11.988.722,18 €	12.020.722,18 €
* Entlastungsprogramm	50,0 T€	457,0 T€	100,0 T€	450,00 €	85,70 €							
* Personaleffizienz	130,0 T€	45,0 T€	715,0 T€	725,0 T€	1.312,5 T€	1.322,5 T€	1.312,5 T€	1.322,5 T€	1.312,5 T€	1.322,5 T€	4.642,50 €	4.642,50 €
* Sachaufwandsenkung	506,7 T€	506,7 T€	1.050,0 T€	925,0 T€	1.786,5 T€	1.661,5 T€	1.836,5 T€	1.711,5 T€	1.836,5 T€	1.711,5 T€	7.016,20 €	6.516,20 €
Gesamtergebnis	9.709,3 T€	8.130,6 T€	14.657,3 T€	12.977,6 T€	16.269,5 T€	15.059,6 T€	17.144,2 T€	15.935,6 T€	18.178,7 T€	16.902,6 T€	75.959,0 T€	69.006,0 T€

Über die Laufzeit des zuletzt im Februar vorgelegten Mittelfristplans von 2024 bis 2028 würde sich das Potential der Abmeldungen ohne Gegenmaßnahmen auf rd. 7 Mio. EUR (zzgl. Thematik Angebotsstufe 1) aufsummieren. Da die benannten 205 Maßnahmen einer kontinuierlichen Bewertung unterliegen, Themen abgemeldet, verschoben oder durch neue Handlungsfelder ersetzt werden, sind Veränderungen und Schwankungen aus betrieblicher Sicht normale Vorgänge im Programmablauf.

Die BSAG verfolgt weiter intensiv den Plan, den für die Folgejahre geplanten maximale Verlust (115 - 117 Mio. EUR p.a.), welcher vom Aufsichtsrat als Mittelfristplan zur Kenntnis genommen wurde, nicht zu überschreiten.

Parallel zu dem oben beschriebenen Effizienzsteigerungsprogramm wird die BSAG ihr aktuelles Fahrplanangebot halten und im Oktober 2024 auch im Busbereich zum Regelfahrplan zurückkehren.

C. Alternativen

Alternativen zur dargestellten Lösung bestehen nicht.

Ein Beibehalten des Sperrvermerks zum Verlustausgleich der BSAG in Höhe von 26,3 Mio. EUR würde den Fortbestand des Unternehmens gefährden.

D. Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen / Genderprüfung / Klimacheck

Für die nachschüssige jährlich wiederkehrende Finanzierung des Verlustes der BSAG aus 2023 sind im regulären Haushalt 2024 ohne Sperrung konsumtive Mittel auf der Haushaltstelle 3681.682 26-0 in Höhe von 44.891 TEUR sowie investive Mittel auf den Haushaltstellen 3681.891 26-8 sowie 3681.891 27-6 in Höhe von zusammen 15.592 TEUR vorgesehen. Hinzu kommt der Gewinn der BREPARK in Höhe von rd. 0,7 Mio. EUR. In Summe stehen diesen rd. 61,2 Mio. EUR der testierte Verlust in Höhe von 90,1 Mio. EUR gegenüber.

Die Differenz (abzüglich der separat finanzierten Tarifaussetzung in Höhe von rd. 2,4 Mio. EUR und den zusätzlichen Einsparungen bei der BSAG in Höhe von 200 TEUR in diesem Jahr) in Höhe von 26,3 TEUR soll aus den gesperrten Haushaltsmitteln im Kontext der Notlagenfinanzierung 2024 dargestellt werden (Haushaltsstelle 3681.682 21-9 Stabilisierungsprogramm BSAG).

Im Rahmen der Bewilligung der Notlagenkreditfinanzierung wurde darüber hinaus neben dem krisenbedingten Verlustausgleich (26,3 Mio. EUR) und der Finanzierung der Tarifaussetzung (2,4 Mio. EUR) auch die Finanzierung des StadtTickets für die BSAG in Höhe von 5 Mio. EUR beschlossen. Die Ausgleichszahlungen für das StadtTicket werden jedoch separat nach einer

dafür geschlossenen Vereinbarung jeweils hälftig von SBMS und SASJI ausgeglichen und fließen somit nicht in den dargestellten Verlustausgleich der BSAG mit ein.

Bei den notwendigen Mitteln handelt es sich um krisenbedingt erforderliche Mehrbedarfe zur Stabilisierung der BSAG (siehe oben). Die vom Land getragene Notlagenfinanzierung wird entsprechend der Veranschlagung über den Landeshaushalt von der Haushaltsstelle 0681.984 22-4 „An Hst. 3681.384 23-4 für Stabilisierungsprogramm BSAG“ in den Haushalt der Stadtgemeinde Bremen übergeleitet und steht dort im Produktplan 99 „Klimastrategie, Ukraine/Energie“ bei der Haushaltsstelle 3681.682 21-9 „Stabilisierungsprogramm BSAG“ mit Sperrvermerk zur Finanzierung des Verlustausgleichs bereit. Zur haushaltsmäßigen Umsetzung sind auf Basis dieser Vorlage bei den Haushaltsstellen 0681.984 22-4 und 3681.682 21-9 die Haushaltssperren über 26,3 Mio. EUR durch Beschlüsse des Senats sowie des Haushalts- und Finanzausschusses in voller Höhe aufzuheben.

Es handelt sich hierbei um kreditfinanzierte Mittel im Kontext der außergewöhnlichen Notsituation. Der erforderliche Veranlassungszusammenhang zwischen den Krisenelementen und der Maßnahme wurde ausführlich bereits im Rahmen des Begründungsformulars zu den Ergänzungsmitteilungen 2024 (Senatsbeschluss vom 21.05.2024/ HaFA-Beschluss vom 17.06.2024) sowie in dieser Vorlage dargestellt.

In der Senatsvorlage zum Sanierungsprogramm der Freien Hansestadt Bremen wurde mit Senatsbeschluss vom 25.06.2024 darauf hingewiesen, dass die Entwicklung von Sanierungsmaßnahmen im Bereich der Beteiligungsgesellschaften (insbesondere GeNo und BSAG) vor dem Hintergrund ihrer Verlustausgleiche im weiteren Verfahren näher zu prüfen sei.

Die Planungen für den Verlustausgleich 2024 der BSAG mit Haushaltswirksamkeit 2025 sehen eine Summe von rd. 115 Mio. EUR (maximaler Verlust, abzüglich der zusätzlichen Einsparungen in Höhe von 200 TEUR) vor.

Die Darstellung in dieser Vorlage berücksichtigt noch nicht die zusätzlichen, dauerhaften Bedarfe aus der Angebotsausdehnung (u.a. Angebotsstufe 1) gem. Senatsbeschluss vom 02.07.2024 (Gesamthöhe rd. 2,5 Mio. EUR p.a.; haushaltswirksam ab 2026).

Die erforderliche Deckung für den Delta-Betrag zum Verlustvortrag 2024, der 2025 kassenwirksam wird, ist im Rahmen der noch ausstehenden Ergänzungen zu den Haushalten 2025 entsprechend zu berücksichtigen.

Die Freie Hansestadt Bremen ist auf Grundlage des Beschlusses des Stabilitätsrates vom 16. Dezember 2022 gesetzlich dazu verpflichtet, ein Sanierungsprogramm zu vereinbaren. Gegenstand dieses Sanierungsprogramms sind u.a. Sanierungsmaßnahmen im Bereich der sonstigen konsumtiven Ausgaben. Diese sind zwingend erforderlich zur Absicherung des Sanierungsziels gegenüber dem Eintreten bestehender bzw. ggf. noch nicht absehbarer Haushaltsrisiken. Diese umfassen zum einen kostendämpfende bzw. kostenstabilisierende Sanierungsmaßnahmen, die dazu beitragen sollen, einen noch stärkeren Aufwuchs bei bestimmten Ausgaben zu vermeiden. Zum anderen umfasst das Sanierungsprogramm auch Maßnahmen zur Absenkung von Ausgaben. Ein wesentlicher Schwerpunkt des Sanierungsprogramms liegt auf der Reduzierung bzw. Stabilisierung etwaiger Verlustausgleiche von Beteiligungen.

Die dargestellten Maßnahmen der BSAG leisten einen substanziellen Beitrag zur Reduzierung der ansonsten zu erwartenden Steigerungen der Verluste der BSAG, die aus dem kommunalen Haushalt jährlich auszugleichen sind.

Wie unter B. dargelegt, zeigen die Maßnahmen und Bemühungen im Rahmen des Stabilisierungsprogramms der BSAG erste Erfolge zur Kosteneinsparung. Das Programm ist auf fünf Jahre angelegt und sieht für das Jahr 2025 eine Einsparung von ca. 13 Mio. EUR vor (s. Tabelle 2).

Personalwirtschaftliche Auswirkungen entstehen nicht.

Genderprüfung

Durch die Aufhebung des Sperrvermerks für die Gelder der BSAG wird die BSAG in die Lage versetzt, ihren Betrieb weiter aufrecht zu erhalten. Der ÖPNV wird von allen Geschlechtern genutzt und zählt zur öffentlichen Daseinsvorsorge. Weibliche Personen nutzen den ÖPNV etwas häufiger für ihre Wege als männliche, weswegen die dargelegte Unterstützung der BSAG insbesondere Frauen zugutekommt.

Klimacheck

Die Beschlüsse in der Senatsvorlage haben, auf Basis des Klimachecks, voraussichtlich positive Auswirkungen auf den Klimaschutz, da sie mindestens zu einer Stabilisierung des ÖPNV in Bremen beitragen.

E. Beteiligung/ Abstimmung

Die Abstimmung mit dem Senator für Finanzen und der Senatskanzlei ist erfolgt.

F. Öffentlichkeitsarbeit / Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Gegen eine Veröffentlichung der Vorlage nach dem Informationsfreiheitsgesetz bestehen keine Einwände.

G. Beschluss

1. Der Senat stimmt der Aufhebung der Sperrungen aufgrund der dargelegten Konkretisierung der Maßnahmen im Rahmen des Stabilisierungsprogramms zur nachhaltigen Stabilisierung des Verlustausgleichs über die Mittel aus der Notlagenfinanzierung für den Verlustausgleich der BSAG in Höhe von 26,3 Mio. Euro zu.

2. Der Senat bittet die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung die Vorlage der Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung zur Zustimmung vorzulegen und die erforderliche haushaltsrechtliche Ermächtigung über den Senator für Finanzen beim Haushalts- und Finanzausschuss einzuholen.

Anlage WU

Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage : Krisenbedingtes Stabilisierungsprogramm der BSAG: Aufhebung der Sperre in Höhe von 26,3 Mio. EUR

Datum : 20.08.2024

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

Krisenbedingtes Stabilisierungsprogramm der BSAG:

- Die Rückkehr in den Regelfahrplan und
- die nachhaltige Stabilisierung des notwendigen Verlustausgleichs

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit einzelwirtschaftlichen gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

- Rentabilitäts/Kostenvergleichsrechnung Barwertberechnung Kosten-Nutzen-Analyse
 Bewertung mit standardisiertem gesamtwirtschaftlichen Berechnungstool

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

- Nutzwertanalyse ÖPP/PPP Eignungstest Sensitivitätsanalyse Sonstige (Erläuterung)

Anfangsjahr der Berechnung :

Betrachtungszeitraum (Jahre):

Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1	Umsetzung der Maßnahme	1
2	Keine Umsetzung der Maßnahme	2
n		

Ergebnis

Das Ressort empfiehlt die Alternative 1.

Weitergehende Erläuterungen

1. Umsetzung der Maßnahme

Gegenstand der Vorlage ist, die vorgesehene Sperre von 26,3 Mio. Euro auf Basis der in der Vorlage dargelegten weitergehenden Konkretisierungen im Rahmen des Stabilisierungsprogramms der BSAG zur nachhaltigen Stabilisierung des Verlustausgleichs aufzuheben und die BSAG somit in die Lage zu versetzen, ihr Angebot aufrechtzuerhalten und in den Regelfahrplan zurückkehren zu können.

2. Keine Umsetzung der Maßnahme

Ohne die kurzfristige Unterstützung und Stabilisierungsmaßnahmen zum Ausgleich der in 2023 eingetretenen und im Haushalt 2024 zu finanzierenden krisenbedingten Verluste (26,3 Mio. €) könnte die BSAG ihr aktuelles Angebot nicht halten und bis Oktober nicht zum Regelfahrplan in allen Bereichen zurückkehren. Der Fortbestand des Unternehmens wäre gefährdet.

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1. 2026	2.	n.
---------	----	----

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Maßeinheit	Zielkennzahl
-----	-------------	------------	--------------

Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage : Krisenbedingtes Stabilisierungsprogramm der BSAG: Aufhebung der Sperre in Höhe von 26,3 Mio. EUR

Datum : 20.08.2024

1	Fahrplan-km pro Jahr in Mio.	21	
2			
n			

Baumaßnahmen mit Zuwendungen gem. VV 7 zu § 44 LHO: die Schwellenwerte werden nicht überschritten / die Schwellenwerte werden überschritten, die frühzeitige Beteiligung der zuständigen technischen bremischen Verwaltung gem. RLBau 4.2 ist am erfolgt.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:

Ausführliche Begründung