

# FAHRTWIND

NACHHALTIGKEITSBERICHT 2007



DER BREMER STRASSENBAHN AG MIT UMWELTERKLÄRUNG NACH EMAS VERORDNUNG

# INHALT

„WETTBEWERBSFÄHIGKEIT UND WIRTSCHAFTLICHKEIT DER DIENSTLEISTUNGEN, DIE SOZIALE VERPFLICHTUNG GEGENÜBER DEN MITARBEITERN UND DIE VERANTWORTUNG FÜR DIE UMWELT GEHÖREN ZUM LEITBILD DES UNTERNEHMENS UND BILDEN GLEICHRANGIGE UNTERNEHMENSZIELE“.

Aus der „Unternehmenspolitik für eine nachhaltige Entwicklung“ der BSAG (s. Anhang)



DIE BREMER STRASSENBAHN AG WILL MEHR! MEHR FÜR KUNDEN UND GESELLSCHAFT, MEHR FÜR DIE MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER, MEHR FÜR DIE UMWELT. DAS HEISST NICHT, DASS WIR MIT DEM BISHERIGEN UNZUFRIEDEN SIND. WER UNS KENNT, WEISS, DASS WIR SEIT VIELEN JAHREN KONSEQUENT UNSEREN OBEN BESCHRIEBENEN KURS VERFOLGEN. UND WER UNS NICHT KENNT, MAG SICH WUNDERN, WAS WIR BEREITS ERREICHT HABEN. DER VORLIEGENDE BERICHT, INZWISCHEN UNSER SECHSTER, SOLL ALLE UNSERE ZIELGRUPPEN ANGEMESSEN UND VERSTÄNDLICH INFORMIEREN.

WARUM WOLLEN WIR „MEHR“: WEIL WIR UNSERE ÖKONOMISCHEN UND ÖKOLOGISCHEN ZIELE NUR DURCH STETIGE VERBESSERUNG VERWIRKLICHEN. WEIL DIE RAHMENBEDINGUNGEN DAFÜR EHER SCHWIERIGER WERDEN. UND WEIL WIR UNS DEM GESELLSCHAFTLICHEN AUFTRAG FÜR EINE UMWELTVERTRÄGLICHE, SICHERE UND ALLEN BÜRGERINNEN UND BÜRGERN VERFÜGBARE MOBILITÄT BIS HEUTE VERPFLICHTET FÜHLEN. WIR WOLLEN ABER AUCH „MEHR“, WEIL WIR DIE NOTWENDIGEN RESTRUKTURIERUNGEN INZWISCHEN AN VIELEN STELLEN UMSETZEN UND NACH VORNE BLICKEN KÖNNEN.

DEM VORLIEGENDEN BERICHT HABEN WIR DEN TITEL „FAHRTWIND“ DESHALB NICHT VON UNGEFÄHR GEGEBEN: UNSERE ZIELE FÜR DIE NÄCHSTEN JAHRE LASSEN SICH PÜNKTLICH UND GENAU ERREICHEN, WENN WIR AUF DEM EINGESCHLAGENEN WEG FORTFAHREN. WIR KÖNNTEN AUCH SAGEN: UNSERE WEICHEN SIND RICHTIG GESTELLT, NEUE FAHRZEUGE STEHEN ZUR ABFAHRT BEREIT – UM JÄHRLICH MEHR BREMERINNEN UND BREMER AN IHRE ZIELE ZU BRINGEN, DAMIT UNSERE WIRTSCHAFTLICHKEIT ZU VERBESSERN UND UMWELT WIE KLIMA ZU SCHÜTZEN. IM JAHR 2007 HABEN WIR VON DER BSAG WIEDER EINIGES BEWEGT, WIE SIE AUF DEN NÄCHSTEN SEITEN WERDEN FESTSTELLEN KÖNNEN. WIR FREUEN UNS, WENN SIE JETZT IN UNSEREN NACHHALTIGKEITSBERICHT EINSTEIGEN!

MICHAEL HÜNIG  
VORSTAND PERSONAL UND SOZIALWESSEN

<b>BSAG – EIN UNTERNEHMEN MIT POTENZIAL</b>	<b>06</b>
Daten und Fakten	07
Herausforderungen und Leistungen	08
Management	10
<b>MEHR FÜR DIE GESELLSCHAFT</b>	<b>12</b>
Mobilität	13
Service	14
Kooperation	14
<b>MEHR FÜR MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER</b>	<b>15</b>
Entwicklung und Ausgleich	16
Gesundheit und Sicherheit	17
<b>MEHR FÜR DIE UMWELT*</b>	<b>19</b>
Energieeffizienz*	20
Emissionen*	22
Umweltmanagement*	23
<b>BSAG – KENNZAHLEN*</b>	<b>24</b>
<b>ANHANG</b>	<b>24</b>
Unternehmenspolitik für eine nachhaltige Entwicklung*	28
Umweltprogramm 2008*	29
Gültigkeitserklärung des Umweltgutachters	31
Kontakt, Impressum	31

Die validierte Umwelterklärung, d. h. die vom Umweltgutachter für richtig befundenen Angaben zum Umweltmanagement und zur Umweltleistung gemäß EMAS Verordnung, umfasst die mit einem (\*) gekennzeichneten Kapitel.

Mehr Infos unter



[www.bsag.de/pdf/Unternehmenspolitik\\_09-2005.pdf](http://www.bsag.de/pdf/Unternehmenspolitik_09-2005.pdf)

# HIGHLIGHTS

## 2007

- DIE BSAG ERREICHT ALLE RESTRUKTURIERUNGSZIELE  
SIEHE SEITE 7 UND GESCHÄFTSBERICHT UNTER [WWW.BSAG.DE](http://WWW.BSAG.DE)
- DIE BSAG STEIGERT IHR FAHRGASTAUFKOMMEN UM 1,3% AUF  
98,5 MILLIONEN SIEHE SEITE 13
- BSAG IST GEGENÜBER DEM PKW-VERKEHR IM MITTEL UM  
MINDESTENS 60% KLIMAFREUNDLICHER SIEHE SEITE 22
- DIE SCHADSTOFFEMISSION VON BUSSEN SINKT UM MEHR ALS 50%  
SIEHE SEITE 20
- DIE ANZAHL DER ARBEITSUNFÄLLE SINKT UM EIN DRITTEL  
SIEHE SEITE 18
- 1300 FAHRERINNEN UND FAHRER WÄHLTEN „GESÜNDERE“  
DIENSTPLANSTRUKTUREN SIEHE SEITE 16
- DAS BLOCKHEIZKRAFTWERK REDUZIERT DIE STROMBEZUGSMENGE  
UM ÜBER 30% SIEHE SEITE 26
- RUND 600 MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER NEHMEN  
AM GESUNDHEITSPROGRAMM TEIL SIEHE SEITE 17

# BSAG

Ein Unternehmen  
mit  
Potenzial

DIE RESTRUKTURIERUNG DER BREMER STRASSENBAHN AG IST 2007 WEITER VORANGEKOMMEN: UNSERE ZIELE HABEN WIR ERREICHT, TEILWEISE SOGAR ÜBERTROFFEN. AUF DIESEM WEG WOLLEN WIR WEITER FAHREN, UM DIE ZUKUNFT DES UNTERNEHMENS UND SEINER BESCHÄFTIGTEN ZU SICHERN. KLIMASCHUTZ UND DEMOGRAFISCHER WANDEL SIND ZWEI ZENTRALE HERAUSFORDERUNGEN, DENEN WIR UNS STELLEN.

## DATEN UND FAKTEN

Echte Pferdestärken standen am Anfang unseres Unternehmens: Am 28. März 1876 wurde die „Actiengesellschaft Bremer Pferdebahn“ gegründet, aus ihr ging 1891 die „Bremer Straßenbahn AG“ (BSAG) hervor, die damit seit nunmehr über 125 Jahren die Menschen in und um Bremen an ihre Ziele bringt. Die BSAG ist ein kommunales Unternehmen: Unsere Aktien hält zu 99,02 Prozent die Bremer Verkehrsgesellschaft mbh, eine 100-prozentige Gesellschaft der Freien Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde); die restlichen Anteile sind im Besitz von Privatanlegern. Die Beteiligungen der BSAG an anderen Verkehrsunternehmen finden sie im Internet.

Unsere 322 Fahrzeuge – 115 Straßenbahnzüge und 207 Busse – befördern täglich rund 270.000 Fahrgäste, im Jahr 2007 waren es insgesamt über 98,5 Millionen (+1,3% Fahrgäste sowie +4,3 Mio. Euro Fahrgelderträge gegenüber 2006).

Zum 31. Dezember 2007 waren 1.999 Frauen und Männer bei der BSAG beschäftigt (ohne Auszubildende, Praktikanten etc.), der sozialverträgliche Personalabbau ist weiter vorangeschritten (Personalstand 2006: 2.036). In Vollzeitstellen umgerechnet waren es 1.655 (2007) beziehungsweise 1.700 (2006).

Die Bremer Straßenbahn AG unterhält vier Werkstattstandorte: Blumenthal, Flughafendamm, Gröpelingen sowie

Neue Vahr; die Werkstatt in Sebaldsbrück haben wir im Rahmen der Umstrukturierung im Herbst 2007 geschlossen. Betriebsstellen (Einsatzorte unseres Fahrpersonals) sind in Gröpelingen, Neue Vahr, Sebaldsbrück, Blumenthal und am Flughafendamm vorhanden. Für unsere Fahrgäste sind sieben Kundencenter sowie ein ganztägig erreichbares Kundentelefon eingerichtet. Unsere interne Organisation ist in operativ arbeitende Center und unterstützende, beratende Stabsstellen strukturiert.

## WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Die Beförderungserträge der BSAG sind von 64,6 Millionen Euro in 2006 auf 70,9 Millionen Euro in 2007 gestiegen. Unseren „Leistungspreis“ konnten wir 2007 auf 57,7 Millionen Euro senken (2006: 65,2 Mio. Euro), 2010 wird er unter 50 Millionen Euro liegen. Wenn wir dieses Ziel erreichen, erwarten wir, dass die Stadt Bremen auch künftig ohne Ausschreibung die Leistungen für den öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) direkt an die BSAG vergibt. Ausführlich informieren wir in unseren jährlichen Geschäftsberichten über die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens. Über unsere Geschichte berichtet das Buch „Bremen und seine Straßenbahn – Eine illustrierte Zeitreise“, das wir mit dem Verein „Freunde der Bremer Straßenbahn“ verfasst haben (erhältlich in den BSAG-Kundencentern).



Mehr Infos unter

[www.bsag.de/pdf/Beteiligungen\\_der\\_BSAG\\_2007.pdf](http://www.bsag.de/pdf/Beteiligungen_der_BSAG_2007.pdf)  
[www.bsag.de/pdf/UAG\\_Einlageblatt2007.pdf](http://www.bsag.de/pdf/UAG_Einlageblatt2007.pdf)  
[www.bsag.de/px/galerie/BSAG\\_GB06.pdf](http://www.bsag.de/px/galerie/BSAG_GB06.pdf)  
[www.fdfs.net](http://www.fdfs.net)

## BSAG 2003–2007

	2003	2004	2005	2006	2007	2006/2007
<b>Verkehrsleistungen</b>						
beförderte Personen jährlich (in Tausend)	96.589	96.929	97.484	97.191	98.523	1,4%
beförderte Personen täglich (in Tausend)	265	266	267	266	270	1,5%
Fahrten Einwohner/Jahr	177	177	179	177	180	1,7%
<b>Betriebsleistungen</b>						
Nutzwagen-Kilometer (in Tausend)	22.193	22.076	21.917	21.929	21.750	-0,8%
Platz-Kilometer (in Tausend)	2.882.000	2.816.000	2.871.000	2.883.774	2.924.097	1,4%
<b>Streckennetz und Fahrzeugbestand (31.12.)</b>						
Linien gesamt	54	54	53	52	50	-3,8%
Netz gesamt (in km)	658,30	657,00	660,10	665,30	665,50	0,0%
Fahrzeuge gesamt (Linienverkehr)	331	320	331	342	322	-5,8%
Straßenbahn-Linien	8	8	8	8	8	0,0%
Straßenbahn-Netz (in km)	110,10	110,10	110,10	110,70	110,7	0,0%
Straßenbahn-Züge gesamt	121	119	121	121	115	-5,0%
Niederflur-Züge	77	77	79	93	97	4,3%
Hochflur-Züge	44	42	42	28	18	-35,7%
Bus-Linien	46	46	45	44	42	-4,5%
Bus-Netz (in km)	548,20	546,90	550,00	554,60	554,8	0,0%
Omnibusse gesamt	210	201	210	221	207	-6,3%
Gelenk-Busse	142	139	139	149	149	0,0%
Solo- und Midi-Busse	68	62	71	72	58	-19,4%
<b>Personalbestand ohne Auszubildende, Studenten, Praktikanten, Aushilfen (31.12.)</b>						
Mitarbeiter/innen gesamt	2.178	2.150	2.089	2.036	1.999	-1,8%
Fahrer/innen	1.211	1.201	1.125	1.098	1.090	-0,7%
<b>Wirtschaftsdaten</b>						
Beförderungserträge (in Tausend Euro)	69.062	65.650	65.258	66.634	70.973	6,5%
Erträge aus Verlustübernahme (Tausend Euro)	73.827	84.714	71.434	65.192	57.747	-11,4%
Bilanzsumme (in Tausend Euro)	193.353	201.244	191.939	204.221	198.915	-2,6%
Anlagevermögen (in Tausend Euro)	143.992	145.512	143.844	147.461	145.482	-1,3%
Investitionen (in Tausend Euro)	21.207	18.211	56.766	31.422	20.897	-33,5%

## HERAUSFORDERUNGEN

Bremen setzt auf Straßenbahnen! Von derzeit 69 auf 104 Strecken-Kilometer soll das Straßenbahnnetz bis 2012 ausgebaut werden, so hat es der Senat der Freien Hansestadt Bremen 2005 beschlossen. Dieses Ausbauprogramm wird Zug um Zug umgesetzt und macht den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) leistungsfähiger. Gerade auf den stark frequentierten Verkehrsachsen sind Straßenbahnen deutlich wirtschaftlicher als Busse, sie leisten zudem einen unverzichtbaren Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz. Die BSAG ist gut aufgestellt, um diesen Beitrag auch künftig zu leisten.

Im Januar 2006 hatte die Freie Hansestadt Bremen die Bremer Verkehrsgesellschaft mbH – und diese die Bremer Straßenbahn AG – beauftragt, bis zum Jahr 2010 in Bremen die ÖPNV-Verkehrsleistungen einschließlich Infrastruktur-

und Regieleistungen zu erbringen. Dies war nur möglich, nachdem sich im Dezember 2005 die Stadtgemeinde Bremen, die Gewerkschaft ver.di sowie Vorstand und Betriebsrat der BSAG geeinigt hatten, die betriebswirtschaftlichen Verluste deutlich zu senken, um die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens zu verbessern.

## WIRTSCHAFTSZIEL: WENIGER VERLUSTE

Der geltende Unternehmensvertrag mit der Stadt Bremen sieht vor, von 2005 bis 2010 den von der Kommune bezahlten Leistungsausgleich für Verluste der BSAG (Verlustausgleich) von 71,4 auf unter 50 Millionen Euro zu senken (das entspricht einer Reduzierung von über 30%). Unsere wirtschaftliche Unternehmensstrategie dient diesem Ziel, denn nur wenn wir dieses erreichen, kann die Stadt auch künftig die ÖPNV-Leistungen direkt an uns vergeben – wir

müssen also noch wettbewerbsfähiger werden. Künftig gelten für die Direktvergabe die Regeln einer im Dezember 2009 in Kraft tretenden EU-Verordnung. Noch im Jahr 2008 beginnen die Verhandlungen für den nächsten Vertrag mit der Stadt für den Zeitraum nach 2010.

Wie bereits 2005 und 2006 haben wir uns auch im Geschäftsjahr 2007 dem Ziel weiter genähert. Die Fahrgastzahlen konnte die BSAG auf über 98,5 Millionen Fahrgäste steigern, gegenüber dem Vorjahr war dies ein Zuwachs um 1.330.000 oder 1,3 Prozent. Unsere Beförderungserträge nahmen um 4,3 Millionen Euro oder 6,5 Prozent zu, denn wir haben

- den Fuhrpark weiter modernisiert (siehe folgendes Kapitel). Diese Qualitätsoffensive wird sich, wie schon die Vergangenheit gezeigt hat, auszahlen: Attraktive Angebote führen zu mehr Fahrgästen, somit zu höheren Einnahmen.
- die Zahl der Kunden, die unseren BOB-Service nutzen (BOB: „Bequem ohne Bargeld“) um 42 Prozent auf rund 33.600 Karteninhaber Ende 2007 steigern können – das bargeldlose Bezahlen ist besonders für Fahrgäste attraktiv, die bislang nur gelegentlich die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen.
- im Juli 2007 – von intensiver Kommunikation begleitet – die „Tür 1-Regelung“ eingeführt: Ab 20 Uhr ist der Einstieg in unsere Busse nur an der Fahrertür möglich, damit senken wir den Anteil der Schwarzfahrer (etwa zwei bis drei von hundert Fahrgästen lösen kein Ticket) und erhöhen die Sicherheit.
- auf unseren Nachtlinien einen Zuschlag eingeführt, um so die Verluste dieses naheliegender schwächer genutzten Angebots zu reduzieren.
- im Januar 2007 ergänzend zum Jahresticket das „Jahresticket PLUS“ eingeführt, es bietet zusätzliche Dienste (Übertragbarkeit, Mitnahme von weiteren Personen, Nutzung der Nachtlinien ohne weiteren Zuschlag etc.) – und spricht damit besonders unsere Vielfahrer an.

## MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER: MIT IDEEN DABEI

Nicht zu vernachlässigen sind die Kosteneinsparungen, die wir durch die Ideen unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erzielen – dazu hatten wir 2006 das „Ideenmanagement“ als Weiterentwicklung unseres betrieblichen Vorschlagswesens eingeführt.

**Ein Beispiel:** Mitarbeiter aus der mechanischen Werkstatt schlugen vor, die Auflagefläche der Wellenbalgen am Straßenbahnzug GT8N zu verbreitern. Dadurch sinken diese nicht mehr ab und können länger eingesetzt werden; gleichzeitig wird das Schleifen der Aluschiene auf dem Drehpunkt verhindert. Der Vorschlag birgt eine Einsparung in Höhe von etwa 50.000 Euro jährlich. Die acht Kollegen erhielten zusammen eine Prämie von knapp 9.000 Euro.

## BEFÖRDERUNGSERTRÄGE (IN TAUSEND EURO)

2003	2004	2005	2006	2007
68.874	65.650	65.258	64.634	70.973

## BSAG AN BORD: ZEHN JAHRE VBN

Im November 2007 feierten wir mit unseren Partnern das 10-jährige Bestehen des „Verkehrsverbunds Bremen/Niedersachsen“. Den VBN bilden 36 Verkehrsunternehmen aus dem Nordwesten Deutschlands, die BSAG hält den größten Geschäftsanteil (43,15%) und stellte 2007 den Vorsitzenden der Gesellschafterversammlung.

Der VBN umfasst ein Gebiet, in dem 1,9 Millionen Menschen leben, darunter in den Ballungsräumen Bremen/Delmenhorst sowie Bremerhaven und Oldenburg. Zu den Leistungen des VBN zählen gemeinsame Tarifstrukturen, ein einheitliches Beschwerdemanagement, das verbundweite Callcenter, das Erstellen von Qualitätskonzepten oder Kooperationen (z. B. KombiTickets).

Die Zahl der gesamten VBN-Fahrgäste nahm leicht auf 132,5 Millionen im Jahr 2007 zu (+0,4%), die Fahrgeldeinnahmen erhöhten sich auf 133,7 Millionen Euro (+7%). Nachdem zwei Pilotprojekte des VBN im Landkreis Verden und in Bremen-Nord sehr positiv verliefen, gelten die vier Kundengarantien seit Februar 2007 für alle Linien der BSAG (siehe dazu Kapitel „Gesellschaft“).

Eine zweite Säule der Verbundorganisation ist der „Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen“. Dem ZVBN gehören 22 Landkreise, Städte und Gemeinden an – er ist ein politischer Aufgabenträger für den ÖPNV. Somit sind unternehmerische (VBN) und politische (ZVBN) Verantwortung klar getrennt.

## UMWELTZIEL: WENIGER EMISSIONEN

Unsere für alle BSAG-Beschäftigten verpflichtende „Unternehmenspolitik für eine nachhaltige Entwicklung“ (siehe Anhang) vom September 2005 galt im Berichtsjahr 2007 unverändert fort. Sie ist die Grundlage für unsere im November 2006 erfolgte Unterzeichnung der „UITP-Charta für eine nachhaltige Entwicklung“. Durch diese Charta des „Internationalen Verbands für Öffentliches Verkehrswesen“ (UITP: Union International de Transport Publique) verpflichtet sich die BSAG

- in der Öffentlichkeit und Politik für ein verantwortungsbewusstes Gleichgewicht von wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Aspekten zu werben
- Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter entsprechend zu schulen und zu unterstützen
- regelmäßig über Fortschritte und Maßnahmen zu berichten.



Mehr Infos unter  
[www.vbn.de](http://www.vbn.de)

[www.uitp.org](http://www.uitp.org) → Public Transport A-Z → Sustainable Development

Was wir dafür tun: Wir werben in der Öffentlichkeit, in kommunalen Gremien, Verbänden, Netzwerken oder in der Handelskammer Bremen für ein am Ziel der Nachhaltigkeit orientiertes Wirtschaften. Die Bremer Straßenbahn AG gehört zu den Charta-„Vollmitgliedern“, das heißt, wir sind nicht nur die genannten Verpflichtungen eingegangen, sondern haben die Prinzipien der Nachhaltigkeit als strategisches Ziel des Unternehmens anerkannt und legen regelmäßig einen Nachhaltigkeitsbericht vor – die BSAG berichtet jährlich.

Zu unserer Unternehmenspolitik gehört es, den Ressourcen- und Energieverbrauch wo immer möglich zu reduzieren, umweltgefährdende Stoffe zu ersetzen sowie ein entsprechendes betriebliches Informationssystem zu betreiben. Wie die Beispiele und Kennzahlen zeigen, ist uns dies auch im Geschäftsjahr 2007 wieder gelungen: Den Schadstoffausstoß unserer Bus-Flotte konnten wir signifikant, den Gesamtenergieverbrauch nochmals senken (siehe Kapitel „Umwelt“).

### SOZIALZIEL: MITARBEITERZUFRIEDENHEIT STEIGERN

Damit wir die Wettbewerbsfähigkeit verbessern, ist es unabdingbar, Personalstellen sozialverträglich abzubauen – bis 2010 auf 1.562 Vollzeitstellen (2007: 1.655). Auch hier befinden wir uns im Plan. Gleichzeitig gilt es, die Zufriedenheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu steigern, nur so lassen sich die ehrgeizigen Ziele des Restrukturierungsprozesses erreichen. Die Gesundheitsquote ist ein guter Indikator für Motivation. Bis 2010 soll die Gesundheitsquote deutlich verbessert werden, die BSAG bietet dazu viele Angebote und Hilfen (siehe Kapitel „Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter“). Zu mehr Zufriedenheit führt auch ein verbessertes Führungsverhalten, dafür werden wir die Zahl der Jahresorientierungsgespräche deutlich erhöhen.

Neun von zehn Leitprojekten, die der Vorstand im Jahr 2005 für die Umstrukturierung auf den Weg brachte, konnten wir bis Ende 2007 abschließen (das Projekt „Interne Qualifikation erhalten“ bis Mitte 2008). Deshalb beendete der Lenkungskreis aus Vorstand und Betriebsrat der BSAG seine Arbeit. Mit den Leitprojekten ist es uns gelungen, eine große Dynamik für die bis 2010 zu erreichenden Ziele zu entfalten. Alle relevanten Center-übergreifenden Fragen standen auf dem Programm, darunter:

- Mit welchen kreativen Ideen lassen sich die Erträge im Angebot steigern? (Leitprojekt 1)
- Wie lassen sich Prozesse und Strukturen im Center Fahrzeuge verbessern? (Leitprojekt 3)
- Wie können wir den anstehenden Personalabbau bis 2010 optimal bewältigen? (Leitprojekt 8)

Das Plus für die BSAG liegt nicht nur in den erreichten finanziellen Beiträgen: Einen großen Schritt nach vorne bedeutet

auch die Projektkultur, an der wir mit neuen Arbeitsformen und Maßnahmen der Organisationsentwicklung zeitgleich gearbeitet haben.

Trotz des Personalabbaus gilt es, auch künftig jungen Menschen eine Chance zu geben, bei der BSAG in das Berufsleben einsteigen zu können. Mit der Ausbildung über den eigenen Bedarf hinaus und der Übernahme von Jugendlichen leisten wir auch hier unseren Beitrag (siehe Kapitel „Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter“). Ein weiterer ist unsere Teilnahme am „Girls Day“ – einem Zukunftstag für Mädchen, um sie für technische und naturwissenschaftliche Berufe zu interessieren. Seit dem Start dieser Aktion 2001 ist die Bremer Straßenbahn AG jährlich mit dabei, etwa 100 Mädchen im Alter von 12 bis 18 Jahren haben seitdem unseren Profis in den Werkstätten über die Schulter gesehen.

### BESCHÄFTIGTE

	2003	2004	2005	2006	2007
Gesamt	2.178	2.150	2.089	2.036	1.999
Vollzeit	1.614	1.556	1.473	1.430	1.358
Teilzeit	564	594	616	606	641

### MANAGEMENT

Als wegweisend hat sich unser Entschluss herausgestellt, auf die „Balance Score Card“ (BSC) als Instrument zu setzen, um unsere Prozesse und die Organisation aus den verschiedensten Blickwinkeln zu betrachten. Für die BSAG ist dies ein praktikables Hilfsmittel, um die Restrukturierung umzusetzen. In der BSC sind die wesentlichen Ziele des Unternehmens definiert und mit Kennzahlen belegt: Mehr Kunden, mehr Klimaschutz, leistungsfähige Mitarbeiter und angemessenes Ergebnis. Den Weg weist zusätzlich die Charta des Verbands für öffentliches Verkehrswesen UITP die wir unterzeichnet haben.

### CORPORATE GOVERNANCE: KODEX ALS RICHTSCHRUR

Den Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der Fassung vom 14. Juni 2007 entsprechen wir weitgehend. Unsere Entsprechenserklärung vom Dezember 2007 ist auf unserer Website veröffentlicht.

### VERHALTENSKODEX: PRÄSENTE UNERWÜNSCHT

Rund 1.300 Lieferanten haben wir im Laufe des Jahres 2007 angeschrieben und sie darum gebeten, künftig darauf zu verzichten, unseren Beschäftigten Präsente zu überreichen. Ferner hat der Vorstand der BSAG 2007 die interne Revision damit beauftragt, betriebsinterne Schulungen zur Korruptionsprävention durchzuführen – die ersten sind für 2008 geplant. Schließlich machte der Vorstand der BSAG im Juni

2008 den von Führungskräften erarbeiteten „Verhaltenskodex in Bezug auf die Annahme von Belohnungen und Geschenken und zum Schutz vor Korruption“ für alle Beschäftigten verbindlich. Demnach ist es unter anderem untersagt, Präsente zu fordern oder solche anzunehmen, wenn sie einen Wert von mehr als 35 Euro im Jahr überschreiten. Die Annahme von Geschenken vor und während eines Beschaffungsprozesses ist unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern grundsätzlich verboten. Für die Teilnahme an mehrtägigen Veranstaltungen – etwa von Lieferanten – ist die Genehmigung der Vorgesetzten erforderlich.

### LIEFERANTENMANAGEMENT: GEPRÜFTE QUALITÄT

Naheliegender sind die Hersteller von Straßenbahnen und Bussen für die BSAG die wichtigsten Lieferanten. Für die gegenwärtig neu in Dienst genommenen Fahrzeuge sind dies das Unternehmen Bombardier, das in Bautzen unsere Straßenbahnen fertigt, und der Bus-Hersteller Solaris. Der Beschaffungsprozess für Bahnen und Busse dauert durchschnittlich zwölf Monate: Zunächst nehmen wir Anforderungen und Wünsche der Fahrgäste, von Umwelt- und Behinderteninitiativen sowie unserer Werkstätten auf, um ein technisches Lastenheft für die Anzahl, Größe und Ausstattung der Fahrzeuge zu erstellen. Für unsere in jüngster Zeit in Betrieb genommenen Straßenbahnen und Züge umfassen die technischen Lastenhefte über 200 Positionen, die es alle zu erfüllen gilt. Ebenso unverzichtbar ist das finanzielle Lastenheft mit den einzuhaltenden Garantiebedingungen und Lieferzeiten.

Weil unsere Ausschreibungen für die Modernisierung des Fuhrparks den Wert von 400.000 Euro übersteigen, sind sie in einer Beilage des „Amtsblatts der Europäischen Union“ auszuschreiben – so ist es Herstellern aus der gesamten EU möglich, ihre Angebote einzureichen. Unsere Kaufleute, Juristen und Techniker prüfen die Angebote eingehend, der Vorstand entscheidet letztlich: Den Zuschlag erhält, wer das wirtschaftlich günstigste Angebot abgegeben hat – dies bezieht sich nicht nur auf den Kaufpreis, sondern auch auf die Betriebs- und Instandhaltungskosten sowie den Wiederverkaufswert. Kriterien zu Energieverbrauch und Schadstoffemissionen sowie der Ausschluss gefährlicher Betriebsstoffe sind in die Ausschreibungsbedingungen integriert.

Mit der Bestellung ist der Prozess nicht abgeschlossen. Während der Bauzeit besuchen unsere Experten etwa alle zwei bis drei Wochen das Herstellerwerk, um sich vor Ort von der Qualität der Arbeiten zu überzeugen, technische

Komponenten abzunehmen und die im Lastenheft aufgestellten Positionen zu prüfen – all dies gehört zu unserem Qualitätssicherungskonzept. Nach der Abnahme stehen die neuen Fahrzeuge auf dem Prüfstand in den BSAG-Werkstätten, hier bauen wir auch unsere Systeme für die Funkortung und Fahrgastinformation ein.

### INFORMATION UND DIALOG: MEHR ALS EIN PFLICHTPROGRAMM

Im intensiven Gespräch sind wir mit den Bremer Bürgerinnen und Bürgern, um mit ihnen gemeinsam unsere Pläne für den Streckenausbau zu besprechen oder frühzeitig über Baustellen zu informieren. Besuche von Sitzungen der Bremer Ortsbeiräte oder der Baudeputation sind für uns Pflicht. Ebenso wichtig ist für uns der enge Kontakt zum Fahrgastbeirat im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN).

Ein unverzichtbarer Indikator, wie zufrieden unsere Kunden mit der BSAG sind, sind die jährlichen Kundenbefragungen und der Vergleich mit anderen Verkehrsunternehmen. Zwar sind diese Umfragen nicht repräsentativ (im Jahr 2007 hatten sich 682 BSAG-Kunden beteiligt), als Stimmungsbild zeigen sie uns jedoch, ob die Fahrgäste die von uns eingeschlagene Richtung für gut befinden. In den vergangenen Jahren hat die BSAG besser abgeschnitten als der Durchschnitt der Verkehrsunternehmen, die an der Befragung teilgenommen haben. Die Ergebnisse für 2007 stellen uns dennoch nicht zufrieden. Andere Verkehrsunternehmen haben sich sehr deutlich verbessert und prägen den Maßstab nun mit. Das heißt für uns: Rasch und weiterhin besser werden, um führend zu bleiben.

So erklären wir bereits unseren jüngsten Kunden – Kindern und Schülern – in Projekten wie der „Busschule“ die sichere Nutzung unserer Straßenbahnen und Busse. Demselben Ziel dienen auch die Besuche von BSAG-Mitarbeitern in Altenheimen: Unsere modernen Niederflur-Straßenbahnen und -Busse erleichtern es gerade Senioren, sich in der Stadt zu bewegen.

### BSAG AUS SICHT DER KUNDEN

(in Noten von 1 bis 5; 1 = sehr gut, 5 = mangelhaft)

	2003	2004	2005	2006	2007
Werte für BSAG	2,82	2,69	2,70	2,64	2,66
Werte für Verkehrsunternehmen gesamt (Durchschnitt)	3,04	2,95	2,91	2,88	2,87



Mehr Infos unter

[www.handelskammer-bremen.ihk24.de](http://www.handelskammer-bremen.ihk24.de)  
[www.girls-day.de](http://www.girls-day.de)  
[www.uitp.org/Public-Transport/sustainabledevelopment](http://www.uitp.org/Public-Transport/sustainabledevelopment)  
[www.bsag.de/GB2007](http://www.bsag.de/GB2007)



Mehr Infos unter

[www.transportation.bombardier.com](http://www.transportation.bombardier.com)  
[www.solarisbus.pl](http://www.solarisbus.pl)  
[www.fahrgastbeirat-vbn.de](http://www.fahrgastbeirat-vbn.de)

2

# MEHR FÜR DIE GESELLSCHAFT

WAS WIR DAFÜR TUN: WIR ERNEUERN KONSEQUENT UNSEREN FUHRPARK UND BAUEN DAS STRECKENNETZ AUS, DAMIT WIR NOCH MEHR MENSCHEN IN UND UM BREMEN VON DEN VORTEILEN EINES LEISTUNGSFÄHIGEN UND UMWELTFREUNDLICHEN NAHVERKEHRS ÜBERZEUGEN KÖNNEN. WIR ERWEITERN UNSEREN SERVICE FÜR DIE KUNDEN UND ENGAGIEREN UNS IN VERBÄNDEN FÜR DEN ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHR.

## MOBILITÄT

Um 1,3 Prozent ist im Jahr 2007 das Fahrgastaufkommen in den Straßenbahnen und Bussen der BSAG gestiegen. Täglich nutzen etwa 270.000 Menschen aus Bremen und dem Umland unsere Dienste, um rasch und sicher an ihren Arbeitsplatz, zur Verabredung oder nach Hause zu kommen. Schnell, komfortabel und umweltfreundlich sind zentrale Merkmale unserer Qualitätsoffensive: Wir sind überzeugt, dass sie sich für uns wie für die Bremer Bürger auszahlt. Denn steigende Fahrgastaufkommen verbessern unsere Wirtschaftlichkeit und sind ein konkreter Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz.

## NEUE STRASSENBAHNEN: AUF DIE SCHIENE GESETZT

Mit Hochdruck setzen wir unser Programm für die Modernisierung unseres Fuhrparks um. Im Jahr 2007 haben wir fünf neue Niederflur-Straßenbahnen in Betrieb genommen, GT8N 1-Züge von Bombardier. Weitere 14 Züge nehmen von April 2008 bis April 2009 ihre Fahrt in Bremen auf. Darüber hinaus haben wir Optionen für neun zusätzliche Züge bis 2011. Mit diesem ehrgeizigen Programm können wir die alten Hochflurzüge nach über 30 Jahren Fahrdienst – und inzwischen hohem Reparaturaufwand – bis 2009 ausmustern. Ältere Niederflurbahnen, die seit 1992 im Einsatz sind, werden Zug um Zug überholt und in der Ausstattung modernisiert.

Ein weiterer Beitrag der BSAG zur Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs ist der forcierte Ausbau unseres Straßenbahnnetzes. Wir rechnen deshalb mit jährlich etwa 3,5 Millionen zusätzlicher Fahrgäste, wenn die nachfolgenden Projekte realisiert sind:

**LINIE 1:** Derzeit laufen die Planungen für den Weiterbau der Linie 1 vom Roland-Center nach Mittelshuchting. Damit erhalten rund 18.500 Einwohnern eine umsteigefreie Verbindung in die Bremer Innenstadt (Inbetriebnahme voraussichtlich 2012). Auch am anderen Ende der Linie 1

sind die Weichen für eine Verlängerung von der heutigen Endhaltestelle Züricher Straße in Osterholz-Tenever zum Bahnhof Mahndorf gestellt (Inbetriebnahme voraussichtlich 2012).

**LINIEN 2 UND 10:** Eine für 2011 geplante Verlängerung von Sebaldsbrück zur Osterholzer Landstraße (Linie 2) soll im Bremer Osten auch das Mercedes-Benz-Werk (Linie 10) mit seinen rund 16.000 Beschäftigten an das Straßenbahnnetz anbinden.

**LINIE 4:** Bis Ende 2011 soll die Linie 4 von der heutigen Endhaltestelle in Borgfeld bis nach Falkenberg reichen. Starten soll der Bau der 5.600 neuen Streckenmeter Anfang 2009 (Inbetriebnahme voraussichtlich 2010)

**LINIE 8:** Zur Anbindung der dicht besiedelten Nachbargemeinden Stuhr und Weyhe im Süden Bremens beginnt voraussichtlich 2009 der Bau für die Linie 8 nach Weyhe-Leeste. Pro Tag rechnen wir mit etwa 3.000 neuen Fahrgästen.

Selbstverständlich bewerten wir im Zuge der Planungen und der Genehmigungsverfahren auch die Umweltauswirkungen: Nach Fertigstellung der genannten Vorhaben ist demnach jährlich mit rund 2.100 Tonnen weniger CO<sub>2</sub>, rund 16 Tonnen weniger Stickoxiden und etwa einer halben Tonne weniger Feinstaubpartikel zu rechnen, die in die Bremer Luft abgegeben werden.

## NEUE BUSSE UND LINIEN: MIT FALTFAHRPLÄNEN UP-TO-DATE

Unseren Bus-Fuhrpark wollen wir bis 2010 auf moderne, schadstoffarme Fahrzeuge umgestellt haben. Das bedeutet den Kauf von 150 neuen Niederflurbussen, die seit Frühjahr 2008 sukzessive ausgeliefert werden (vergl. Kapitel Umwelt). Sie lösen ältere Fahrzeuge ab, die wir wegen ihrer hohen Laufleistungen und entsprechender Wartungsintensität ausmustern.

Verbessern wollen wir auch das Bus-Streckennetz: Zum Jahresfahrplanwechsel 2007/2008 gab es für das Netz im

Bremer Osten mehr direkte und schnellere Verbindungen. Wir haben hierzu unter dem Motto „Achten Sie auf Ihre Linie“ informiert. Das Rückgrat sind weiterhin die Linien 40 und 41, daneben haben wir die neue Linie 44 eingeführt (sie verkehrt zeitweise ab Sebaldsbrück als Linie 21 weiter). Somit ist nun eine umsteigefreie Fahrt zwischen Technologiepark/Universität und Arbergen möglich. Außerdem ergänzt die Linie 44 zusammen mit der Linie 41S das Angebot der Linien 40 und 41, so dass die BSAG in den Hauptverkehrszeiten an wichtigen Haltestellen einen kurzen 10-Minuten-Takt anbieten kann. Neu strukturiert haben wir die 80er-Buslinien in den Ortsteilen Oslebshausen und Industriehäfen, davon profitieren vor allem Fahrgäste mit den Zielen Arcelor Stahlwerk, Bremer Industriepark, Hüttenstraße, Gewerbegebiet und Einkaufsmärkte Schragestraße sowie Bahnhof Oslebshausen.

Seit dem Fahrplanwechsel im März 2007 erhalten unsere Kunden in allen Bussen und Straßenbahnen kleine Faltfahrpläne der wichtigsten Linien – vorher gab es diese nur in den Kundencentern und bei Vertriebspartnern.

### SERVICE

Unsere zunächst 2006 in Bremen-Nord in einem Pilotprojekt erprobten Kundengarantien haben wir im Februar 2007 auf das gesamte Verkehrsgebiet der BSAG ausgeweitet.

### KUNDENGARANTIE: IMMER EINE GUTE FAHRT

Den Fahrgästen geben wir – wie auch andere Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen – vier Garantien hinsichtlich:

- Pünktlichkeit
- Sauberkeit
- Verfügbarkeit von Niederflurfahrzeugen
- Anschluss

Im Fall eines Falles können sich die Fahrgäste direkt an uns wenden, indem sie das 24-Stunden-Kundentelefon oder das Internet-Kontaktformular des VBN nutzen. Von Februar bis einschließlich Dezember 2007 gab es insgesamt 1.090 Garantiefälle bei der BSAG, statistisch waren es durchschnittlich 90 pro Monat. Unpünktliche Abfahrten waren mit 845 Angaben (77 %) der häufigste Beschwerdegrund, gefolgt von 195 Fällen nicht eingehaltener Anschlussgarantie (18 %), 41 Hinweisen auf mangelnde Sauberkeit (4 %) und neun nicht erfüllte Niederflurgarantien (1 %).

### KOOPERATION

Wir bringen unsere Standpunkte und Interessen in nationalen und europäischen Fachverbänden ein und engagieren uns in Netzwerken für das betriebliche Gesundheits- und Umweltmanagement. Beispielsweise beteiligen wir uns als Mitglied des „Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen“ an der Diskussion über die Zukunft des öffentlichen Personennahverkehrs.

### VERBANDSARBEIT: VERTRETUNG GEMEINSAMER INTERESSEN

Nicht nur die deutschen Verkehrsunternehmen, auch die ÖPNV-Verbände aus den anderen EU-Mitgliedstaaten hatten zunächst zu befürchten, dass die Verordnung das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs in der EU erheblich schwächen könnte. Da die Positionen der Kommunen und ÖPNV-Vertreter im Laufe des Rechtssetzungsverfahrens überzeugten, bleibt es weitgehend beim Status Quo: Mit der nun geltenden EU-Verordnung ist es den Kommunen auch künftig selbst überlassen, ob sie Nahverkehrsleistungen im Wettbewerb ausschreiben oder direkt an ihre eigenen Unternehmen vergeben.

Wir arbeiten in den Ausschüssen und Arbeitsgruppen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) mit sowie in der nationalen Sektion des „Europäischen Zentralverbands der öffentlichen Wirtschaft“, in der wir Mitglied sind. Der CEEP ist die Interessenvertretung der kommunalen Unternehmen auf europäischer Ebene, besonders gegenüber den EU-Organen. Ein Beispiel für unsere Mitarbeit im VDV ist das von der VDV-Akademie 2006 herausgegebene „Kompetenz-Handbuch für Aus- und Weiterbildungsstätten im ÖPNV“ für die nach dem neuen Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz vorgeschriebenen Weiterbildungen (siehe auch Kapitel „Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter“): Die BSAG war an der Erarbeitung der Qualitätsrichtlinien beteiligt. Und als Gründungsmitglied des „Bildungszentrums für Verkehrsbetriebe“ organisieren wir gemeinsam mit anderen Verkehrsunternehmen Seminare und Kurse für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

### PARTNERSCHAFTEN: FÜR GESUNDHEIT UND UMWELT

Die BSAG gehört zu den „Unternehmen für Gesundheit“ einem Netz für die betriebliche Gesundheitsförderung in der EU. Mit unserer Unterzeichnung der „Luxemburger Deklaration zur betrieblichen Gesundheitsförderung in der Europäischen Union“ haben wir uns 2006 verpflichtet, der betrieblichen Gesundheitsförderung einen hohen Stellenwert beizumessen. Gleiches gilt für den Umweltschutz und wird durch unsere Mitgliedschaft in der „Partnerschaft Umwelt Unternehmen Bremen“ unterstrichen – ein Netzwerk von Unternehmen und Behörden des Landes Bremen, das dem Erfahrungsaustausch zum betrieblichen Umweltmanagement dient.

Im Gespräch sind wir auch mit Umweltorganisationen, die traditionell enge Verbündete des öffentlichen Personennahverkehrs sind, etwa den Landesverbänden Bremen und Niedersachsen des „Verkehrsclub Deutschland“.



Mehr Infos unter

[www.vdv.de](http://www.vdv.de)  
[www.ceep.eu](http://www.ceep.eu)  
[www.bizev.de](http://www.bizev.de)  
[www.netzwerk-unternehmen-fuer-gesundheit.de](http://www.netzwerk-unternehmen-fuer-gesundheit.de)  
[www.umwelt-unternehmen.bremen.de](http://www.umwelt-unternehmen.bremen.de)  
[www.vcd.org/nds](http://www.vcd.org/nds)



# MEHR FÜR MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER

WAS WIR DAFÜR TUN: WIR BAUEN UNSER ANGEBOT AN WEITERBILDUNGEN AUS, ENTWICKELN DIENSTPLANSTRUKTUREN „VON UNTEN NACH OBEN“, ENGAGIEREN UNS FÜR LANGZEITARBEITSLÖSE UND ERLEICHTERN ES MIT VIELEN MASSNAHMEN, FAMILIE UND BERUF ZU VEREINBAREN.

### ENTWICKLUNG UND AUSGLEICH

Zu unseren Restrukturierungsmaßnahmen gehört auch der Abbau von Personal. Wir achten darauf, dass dies sozialverträglich geschieht, steigern gleichzeitig die Produktivität und machen an den Ausbildungsplätzen keine Abstriche. Im Gegenteil: Ende des Jahres 2007 beschäftigte die BSAG 2.143 Menschen, darunter 641 Teilzeitbeschäftigte (30%), 99 Auszubildende (5%) und 45 Studenten und Praktikanten (2%). Damit lag der Gesamtpersonalstand um 30 Personen unter dem Vorjahreswert. Die Zahl der Auszubildenden stieg dagegen: Nachdem im Sommer 2007 29 junge Frauen und Männer ihre Ausbildung bei der BSAG erfolgreich abgeschlossen hatten, starteten wenige Wochen später 31 Jugendliche bei uns in ihr Berufsleben. Mit jährlich insgesamt rund 100 Auszubildenden bilden wir über den eigenen Bedarf aus.

Von 2003 bis Ende 2007 ist der Personalbestand im Fahrdienst um über zehn, in den anderen Unternehmensbereichen um fast 14 Prozent gesunken. Aufgrund einer erhöhten Fluktuation, bedingt vor allem durch das Ausscheiden älterer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, hat sich die Zahl der Beschäftigten im Fahrdienst schneller als erwartet dem Planwert angenähert. Um die erforderlichen Fahrleistungen erbringen zu können, stellen wir inzwischen wieder Personal ein: Im September 2007 verstärkten elf neu eingestellte Fahrerinnen und Fahrer unsere Dienste. Für neue Ideen und Ansätze in der Personalpolitik wurden wir 2007 mit dem „Dortmunder Personalmanagement Prädikat“ ([www.newdeals.de](http://www.newdeals.de)) ausgezeichnet.

### WEITERBILDUNG: VOLLES PROGRAMM

Statistisch hat jede Mitarbeiterin und jeder Mitarbeiter der BSAG im Jahr 2007 einen Arbeitstag an einer – zumeist innerbetrieblich durchgeführten – Weiterbildung teilgenommen, insgesamt wurden 2.175 Schulungstage absolviert, 500 mehr als im Vorjahr. Ersthelfer-Schulungen gehören zum Standard-Repertoire unseres Kursangebotes und sind insbesondere für unser Fahrpersonal unverzichtbar. Welche Weiterbildungsmaßnahmen anzustreben sind, besprechen die Vorgesetzten mit ihren Mitarbeitern bei jährlichen Orientierungsgesprächen.

Unseren Busfahrerinnen und -fahrern ist die Abkürzung BKrFQG bestens bekannt: Nach dem im Oktober 2006 in Kraft getretenen neuen „Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz“ sind Führerscheinprüfungen ab Oktober 2008 um einen so genannten „Befähigungsnachweis“ zu ergänzen. Die BSAG-Beschäftigten, deren Führerscheine über September 2013 hinaus verlängert werden sollen, müssen deshalb

ab 2008 an einem jährlichen Qualifikationskurs teilnehmen. Da die BSAG als Aus- und Weiterbildungsstätte zugelassen ist, können wir diese Kurse selbst durchführen. Zu den Themen gehören Gesundheitsvorsorge, Stressprävention, das richtige Verhalten nach Unfällen sowie eine wirtschaftliche – und damit umweltorientierte – Fahrweise.

Zu den Zielen unserer Personalpolitik gehört es, Führungskräfte möglichst aus unserem eigenen Personal zu rekrutieren. Im Jahr 2007 startete dazu unser fünftes Führungskräfte-Nachwuchsprogramm, an dem 15 Frauen und Männer über einen Zeitraum von etwa 18 Monaten teilnehmen. In 17 Themen-Modulkursen vermitteln wir ihnen Grundkenntnisse und -fähigkeiten, die sie für die Übernahme einer Führungsaufgabe bei der BSAG brauchen.

### PERSPEKTIVEN: PROJEKT FÜR ARBEITSLÖSE GESTARTET

Im November 2007 wurde unser Weiterbildungsbereich als Bildungsträger nach dem dritten Sozialgesetzbuch (SGB III) anerkannt. Seither können wir geförderte Maßnahmen durchführen. Denn auch wir wollen unseren Beitrag dazu leisten, Langzeitarbeitslosen, von denen es in Bremen viele gibt, eine berufliche Perspektive zu eröffnen. Gemeinsam mit der „Bremer Arbeitsgemeinschaft für Integration und Soziales“ ([www.bagis.de](http://www.bagis.de)) haben wir dazu das Ausbildungsprogramm „Omnibusfahrer“ entwickelt: Im November 2007 starteten die ersten 15 Teilnehmerinnen und Teilnehmer diese 9-monatige Qualifizierung, an deren Ende die Übernahme in ein reguläres Arbeitsverhältnis mit der BSAG möglich ist. Dieses Projekt ist das erste, bei dem die Bremer Straßenbahn AG Träger einer von der BagIS geförderten Qualifizierungsmaßnahme ist.

### NEUE DIENSTPLÄNE: MEHR AUSGLEICH FÜR DAS FAHRPERSONAL

Unser Projekt zur „Optimierung der Dienstplanstrukturen“ (ODPS) konnten wir 2007 in wesentlichen Teilen abschließen und haben damit nach 15 Jahren erstmals neue Strukturen für den Einsatz im Fahrdienst. Mit dem Winterfahrplan 2007/2008 wurden Dienstpläne eingeführt, die unsere Fahrerinnen und Fahrer maßgeblich mitgestaltet haben. Dies geschah in einem breiten Beteiligungsprozess mit Diskussionsrunden, Betriebsversammlungen und Befragungen, der bei der BSAG bislang einmalig ist.

Die neuen Pläne zeichnen sich durch gleich bleibende Dienstanzfangszeiten innerhalb eines Arbeitsblocks und längere tägliche Ruhezeiten aus: Zwischen zwei Schichten liegen jetzt mindestens 14 Stunden. Im Mittelpunkt steht der

4-1-Rhythmus: Innerhalb eines 5-Wochenturnus folgen auf vier Arbeitstage ein freier Tag sowie freie Tage an Wochenenden. Somit gibt es höchstens vier planmäßig aufeinander folgende Arbeitstage (was nicht mit einer 4-Tage-Woche zu verwechseln ist). Jedes zweite Wochenende haben die Fahrerinnen und Fahrer frei. In einigen Fahrzeugwerkstätten haben wir erreicht, dass die für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter besonders belastenden siebentägigen Nachtschichten nur noch selten erforderlich sind. Mit den neuen Dienstplänen konnten wir lange geäußerte Wünsche des Fahrpersonals umsetzen. Wir sind überzeugt, dass dies dazu beiträgt, die Gesundheitsquote weiter zu steigern.



Mehr Infos unter

[www.newdeals.de](http://www.newdeals.de)

[www.bagis.de](http://www.bagis.de)

[www.beruf-und-familie.de](http://www.beruf-und-familie.de)

### FAMILIENFREUNDLICHKEIT: MIT ZERTIFIKAT

Familiäre und berufliche Ansprüche in Einklang zu bringen, ist für viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BSAG keine leichte Aufgabe und muss täglich gelöst werden – vor allem bei den im Schichtdienst arbeitenden Fahrdienst-Kollegen. Ein relativ hohes, tendenziell steigendes Durchschnittsalter von 44 Jahren in der Belegschaft sowie die längere Lebensarbeitszeit machen Ausgleichmaßnahmen nicht nur für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, sondern auch zur Gewinnung von jungem Nachwuchs künftig immer wichtiger.

In der Elternzeit halten wir den Kontakt zu den Müttern und Vätern und laden sie ein, an Weiterbildungen teilzunehmen. Außerdem können sie während der Elternzeit oder danach in Teilzeit arbeiten, wovon ein Drittel unserer Belegschaft Gebrauch macht. Und für den Nachwuchs unserer Beschäftigten haben wir in der Betriebskindergartenstätte Hünefeldstraße e. V., der auch individuelle Betreuungszeiten anbietet, fünf Plätze reserviert. Für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die nicht in Schichten arbeiten müssen, bieten wir Gleitzeit. Ein „Langzeitkonto“ ermöglicht es zudem, bis zu 2.000 Arbeitsstunden anzusparen und für eine befristete Freistellung zu nutzen.

Diese Maßnahmen ergänzen finanzielle Hilfen der BSAG: unsere betriebliche Altersvorsorge (Ruhegeldkasse), Darlehen für Wohnungsumzüge und den Kauf von Wohneigentum oder die in Trauerfällen an die Hinterbliebenen ausbezahlten Hilfen. Großen Anklang findet in der Belegschaft der BSAG die Möglichkeit der Entgeltumwandlung als weiteres Standbein der privaten Altersvorsorge, Ende 2007 hatten über 860 Beschäftigte sie genutzt. Über diese und weitere Angebote und Hilfen informieren wir im Intranet und mit einer 2008 veröffentlichten Broschüre („Balance von Beruf und Familie – Wir sind für Sie da!“). Nachdem wir bereits im September 2005 das Grundzertifikat „beruf & familie“ der gemeinnützigen Hertie-Stiftung ([www.beruf-und-familie.de](http://www.beruf-und-familie.de)) erhalten hatten, bestanden wir im Juni 2008 erfolgreich die Re-Auditierung.

### MITARBEITERZUFRIEDENHEIT: MEHR KOMMUNIZIEREN

Neue Dienstpläne für das Fahrpersonal und erweiterte Angebote zur Vereinbarung von Beruf und Familie sollen auch die Zufriedenheit unserer Mitarbeiter erhöhen. Eine Umfrage im Sommer 2006 von dem Institut „psychonomics“ deutschlandweit in verschiedenen Unternehmen durchgeführte Untersuchung ergab bei den 350 befragten BSAG-Beschäftigten zwar eine starke Bindung an das Unternehmen, auch wurden unsere Sozialleistungen und die Gesundheitsförderung positiv bewertet. Gleichzeitig gab es deutliche Kritik: Viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beklagten verstärkten Stress am Arbeitsplatz und wünschten sich eine bessere Kommunikation mit Vorgesetzten. Der Vorstand hat sich mit diesen Ergebnissen im Jahr 2007 eingehend beschäftigt. Zu den daraus resultierenden Maßnahmen gehören die Organisationsentwicklungsprozesse in den Centern Betrieb, Absatz und Marketing sowie Infrastruktur.

### GESUNDHEIT UND SICHERHEIT

Das Jahr 2007 stand bei der BSAG unter dem Motto „Wir machen uns fit“: Noch nie zuvor haben wir so viel Zeit und Geld investiert, um die Gesundheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu verbessern. Viele konstruktive Vorschläge dazu kamen aus der Belegschaft selbst. Eine im Vergleich zu anderen Verkehrsunternehmen niedrige Gesundheitsquote im Jahr 2006 war der Auslöser dafür gewesen. Zwar konnten wir die Gesundheitsquote 2007 gegenüber 2006 bereits um 0,5 auf 92,1 Prozent verbessern, das Ziel von 92,7 Prozent verfehlten wir jedoch. Bis 2010 soll sich die Quote auf 94,3 Prozent verbessern. Von einer um drei Prozentpunkte gestiegenen Gesundheitsquote erwarten wir – trotz höherer Ausgaben für unsere Förderangebote – jährliche Einsparungen von etwa 900.000 Euro aufgrund geringerer Krankenstände.

Unsere im Sommer 2007 durchgeführte Gesundheitskampagne mit einem Infotour-Bus haben mehr als 800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter genutzt, um sich über die zahl-



reichen Angebote der BSAG ausführlich zu informieren. Dazu gehören beispielsweise die in eigener Regie durchgeführten Ernährungsberatungen, Lauftrainings und Yoga-Kurse. Das von der BSAG-Betriebssportgemeinschaft zusätzlich zusammengestellte Kursprogramm reicht von Badminton über Wandern bis zu Kutterpullen, eine norddeutsche Variante des Rudersports.

Zeitlich flexibel nutzen können unsere Beschäftigten die mehr als 30 Studios des Verbundes hansefit ([www.hansefit.de](http://www.hansefit.de)) in und um Bremen, mit dem die BSAG 2007 einen Firmenvertrag geschlossen hat. Der Erfolg hat sich schnell eingestellt: Etwa ein Drittel der Belegschaft nutzt diese Möglichkeit und tut in diesen Studios etwas für die eigene Gesundheit. Alle Angebote – darunter auch die der Betriebskrankenkasse (BKK) firmus ([www.bkk-firmus.de](http://www.bkk-firmus.de)) – haben wir in einer 2007 verteilten „Gesundheitsfibel“ zusammengefasst.

### FAHRZEUGSITZE: WICHTIGER BAUSTEIN ZUR GESUNDERHALTUNG

Über Rückenprobleme auf den Sitzen der Straßenbahn aus der Baureihe GT8N klagten viele unserer Fahrer: Die Sitze waren mittlerweile überaltert, schon kleine Erschütterungen machten sich im Rücken unangenehm bemerkbar. Deshalb tauschten wir 2007 die Fahrersitze in allen 77 Straßenbahnzügen dieses Typs durch bewährte, luftgefederte Bus-Fahrersitze aus. Unsere Werkstatt hat dazu eigens einen Kompressor entwickelt, der für die Verstellung der Sitzhöhe und die Federung in den Straßenbahnen erforderlich ist. Rückenschulurse gehören dennoch weiterhin zu unserem festen Angebot. Mit einem halben Dutzend Massagepraxen in Bremen sowie einer mobilen Masseurin hat die BSAG Kooperationsverträge geschlossen. Für einen geringen Eigenanteil können sich unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter behandeln lassen – im Jahr 2007 wurden rund 1.100 gesunde Massagen gebucht. Da rückenbedingte Erkrankungen dennoch bis heute das Gros der Ausfallzeiten ausmachen, ließen wir im Herbst 2007 Verbesserungsmöglichkeiten bei Hebe- und Tragetätigkeiten im Rahmen eines studentischen Praxissemesters untersuchen. Die Analyse zeigt, dass wir unsere Vorsorge- und Informationsmaßnahmen noch an einigen Stellen optimieren können.

### ARBEITSSCHUTZ: NUR GUT GERÜSTET IST GUT GEARBEITET

Atemschutz, Gehörschutz, Lederschürze und Visier, Brillen und Handschuhe: Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Werkstätten sind gut gerüstet, wenn sie an Maschinen arbeiten oder bestimmte Reparaturen durchführen. Diese unverzichtbaren Utensilien gehören zu ihrer persönlichen Schutzausrüstung, im Fachjargon „PSA“. Eine solche zu tragen, ist zwar für viele Arbeiten zwingend vorgeschrieben. Doch oft siegt die persönliche Bequemlichkeit: Brillen oder Handschuhe bleiben schon einmal liegen, was die Unfallrisiken unnötigerweise erhöht. Eine Gruppe aus Werkstatt-Mitarbeitern, Ausbildern sowie Sicherheitsfachkräften und -beauftragten der BSAG entwickelte deshalb in Eigenregie ein Projekt, um ihre Kollegen besser über Sinn und Notwendigkeit der PSA zu informieren.

Unsere Sicherheitsfachkräfte haben die Führungskräfte über die Notwendigkeit von Schutzausrüstungen beraten und entsprechenden Arbeitsanweisungen neu gefasst. Im Vorfeld hatte eine Umfrage unter den Werkstatt-Kollegen aufgezeigt, wo es „zwackt“ in der Bekleidung und wie sich dies ändern lässt. Auszubildende unseres Center F (Werkstätten) kamen auf die Idee, kurze Videofilme zu drehen, die zeigen, wie die Schutzausrüstungen sachgemäß anzulegen und bei den verschiedensten Arbeiten in den Werkstätten zu tragen sind. Bislang sind so ein halbes Dutzend Filme entstanden, die wir bei den Werkstatt-Unterweisungen vorführen – ein Projekt, das die Auszubildenden beim Wettbewerb „Prima“ ([www.wettbewerb-prima.de](http://www.wettbewerb-prima.de)) im April 2008 ihren jungen Kollegen aus anderen Verkehrsunternehmen zur Nachahmung präsentierten.

Auf den Erfolg dieses Projekts können die Beteiligten sichtlich stolz sein: Die Zahl der Arbeitsunfälle in den Werkstätten hat sich 2007 gegenüber dem Vorjahr mehr als halbiert (siehe Grafik). Deshalb beschlossen wir, das Projekt in anderen Unternehmensbereichen fortzusetzen – ein unschätzbare Hilfsmittel dafür sind die von unseren Auszubildenden gedrehten Videos. Noch häufiger anwenden wollen wir ferner den Ansatz der kollegialen Beratung, bei dem Führungskräfte der unteren Ebene (Gruppenleiter) ihre Kolleginnen und Kollegen in anderen Bereichen besuchen und ihr Wissen direkt weitergeben – bei der BSAG ist das gelebter Arbeitsschutz.

### BETRIEBSUNFÄLLE, BSAG GESAMT

	2003	2004	2005	2006	2007
Nicht meldepflichtige Unfälle	109	91	84	82	42
Meldepflichtige Unfälle	94	75	83	54	50
Wegeunfälle	32	23	26	27	17

Mehr Infos unter  
[www.hansefit.de](http://www.hansefit.de)  
[www.bkk-firmus.de](http://www.bkk-firmus.de)  
[www.wettbewerb-prima.de](http://www.wettbewerb-prima.de)

# MEHR FÜR DIE UMWELT



WAS WIR DAFÜR TUN: WIR SENKEN DEN ENERGIEVERBRAUCH IN UNSEREN GEBÄUDEN UND IM FAHRBETRIEB, REDUZIEREN DIE LÄRM- UND SCHADSTOFFEMISSIONEN, BEGRÜNEN DIE TRASSEN UND LASSEN UNSER UMWELTMANAGEMENT EXTERN PRÜFEN. ZIELE UND MASSNAHMEN 2008 SIND IN UNSEREM UMWELTPROGRAMM FESTGELEGT.



### RELEVANTE UMWELTASPEKTE

Die BSAG hat in einem Bewertungsverfahren festgestellt, dass der Energieverbrauch der Fahrzeuge sowie der Strom- bzw. Heizenergiebedarf der Gebäude die wesentlichen Umweltauswirkungen darstellen. Die Bereiche Abfall sowie Wasser/ Abwasser sind für die Fahrzeugwerkstätten relevant, treten aber gegenüber dem Energiebedarf in den Hintergrund. Auf Basis dieser Erkenntnis und vor dem Hintergrund der aktuellen Klimaschutzdiskussion wurde in die Balanced Scorecard die Kennzahl CO<sub>2</sub> Emission pro Platz-km in g/km aufgenommen. Die Kennzahl ist auf einen Zielwert von 17,6 g/km für 2008 festgelegt worden. Von dieser Kennzahl leiten sich einige Maßnahmen ab, die im Umweltprogramm 2008 aufgenommen wurden (s. Anhang).

### ENERGIEEFFIZIENZ

Den Gesamtenergieverbrauch – in Gebäuden und im Fahrbetrieb – konnten wir im Jahr 2007 um 1,5 Prozent gegenüber 2006 reduzieren. Zunehmend wird es jedoch schwerer, signifikante Einsparpotenziale zu entdecken. Möglichkeiten, die wir noch nicht ausgeschöpft haben, sind die energetischen Sanierungen der Gebäude und die Optimierung der Hallenbeleuchtung in unseren Werkstätten. Für 2008 steht deshalb eine detaillierte Analyse auf unserem Programm. Bei unserem Fuhrpark müssen wir leider feststellen, dass Effizienzgewinne durch eine bessere Motorentechnik durch Komfortzuwachs aufgezehrt werden. Wir machen damit ähnliche Erfahrungen wie die Automobilbranche. In unserem Fall sind es unter anderem die Klima- und Heizungsanlagen in den Fahrzeugen, die immer mehr Energie verbrauchen.

Den Stromverbrauch für den Fahrbetrieb unserer Straßenbahnen konnten wir 2007 deutlich um 6,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr und damit auf 30,2 Millionen Kilowattstunden verringern. Den größten Anteil daran haben die neuen GT8N-1-Bahnen, die beim Bremsen Strom erzeugen und

diesen ins Netz der Fahrleitung einspeisen. Beigetragen haben auch die wärmeren Wintermonate: Da die elektrischen Heizungen in den Straßenbahnen immer seltener eingeschaltet werden mussten, sank der Verbrauch pro 100 Kilometer zurückgelegter Fahrten seit 2001 von 425 auf 401 Kilowattstunden (-6%).

### KRAFTSTOFFVERBRAUCH: AUCH EIN KOSTENFAKTOR

Gestiegen ist dagegen der Dieselmotorkraftstoffverbrauch unserer Busflotte: in 2007 um drei Prozent auf insgesamt 8.100.000 Liter (siehe auch Tabelle). Je 100 Kilometer zurückgelegter Fahrten erhöhte sich der Verbrauch seit 2003 von 50,1 Liter auf 52,6 Liter (+ 5%). Ursache sind die häufiger eingesetzten großen Gelenkbusse: Während wir 2003 noch gut ein Drittel aller Fahrten mit den verbrauchsärmeren Solo-Bussen erbrachten, war es 2007 nur mehr ein Viertel – mehr Personen zu befördern führt eben auch zu einem höheren Kraftstoffverbrauch. Die neu beschafften Solo-Busse könnten den BSAG-Flottenverbrauch in den nächsten Jahren zwar wieder etwas sinken lassen, doch hängt dies letztlich auch davon ab, in welchem Maße wir die Klimaanlage dieser Busse einschalten müssen. Vor allem mit Schulungen zur verbrauchsarmen Fahrweise wollen wir erreichen, den Trend des steigenden Verbrauchs umzukehren. Angesichts steigender Kraftstoffpreise ist dies nicht nur ein ökologisches, sondern auch ein ökonomisches Gebot. Dazu nutzen wir alle Möglichkeiten und testen beispielsweise intelligente Getriebesteuerungen, die je nach Fahrzeugbeladung und Topographie den optimalen Schaltpunkt ermitteln. Ebenfalls im Programm ist der Test eines Hybridbusses: Mit einer Kombination aus Diesel- und Elektromotor verspricht der Hybridantrieb im Stadtverkehr mit seinen vielen Start- und Stoppvorgängen Energieeinsparungen von bis zu 30 Prozent.

### ENERGIEVERBRAUCH FAHRZEUGBETRIEB

	2003	2004	2005	2006	2007
Straßenbahnen – gesamt (kWh in Tausend)	33.381	32.912	32.899	32.328	30.200
Straßenbahnen – spezifisch (kWh je 100 km)	444	431	433	425	401
Omnibusse – gesamt (Dieselmotorkraftstoff in Tausend Liter)	7.416	7.389	7.583	7.903	8.107
Omnibusse – spezifisch (Liter je 100 km)	50,1	50,8	51,5	51,9	52,6

### CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN: ABSOLUT NUR KNAPP GESUNKEN

Die mit dem Energieeinsatz in Gebäuden und Fahrzeugen unmittelbar verbundenen Gesamtemissionen von Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) bei der BSAG lagen 2007 um zwei Prozent unter dem Vorjahreswert. Während unsere Straßenbahn-Flotte (Fahrstrom) die CO<sub>2</sub>-Emissionen überdurchschnittlich, nämlich um sechs Prozent reduzieren konnte, stiegen die durch die Bus-Flotte verursachten Emissionen um zwei Prozent (Dieselmotorkraftstoff). Unterm Strich stagnieren die gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen damit auf einem Niveau von 51.700 Tonnen jährlich. Einsparmaßnahmen haben sich hinsichtlich der Klimabilanz bislang nicht nennenswert ausgewirkt, da sie sich vornehmlich auf Bereiche wie die Gebäudeheizung erstreckten, die für die Gesamtbilanz nicht ausschlaggebend sind. Das heißt: Um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß in der Summe nennenswert senken zu können, bedürfte es signifikanter Effizienzsteigerungen im Fahrbetrieb der Bahnen (Fahrstrom) und Busse (Dieselmotorkraftstoff) – beides ist jedoch in den nächsten Jahren nicht zu erwarten. Für Einsparungen bedarf es dann eines technischen Quantensprungs, beispielsweise durch serienmäßige Busse mit Brennstoffzellenantrieb oder Leichtbautechnik, die Kohlefaserverbundwerkstoffe nutzt. Gewisse Einsparungen können wir lediglich noch durch die geplanten Verlängerungen der energieeffizienteren Straßenbahnlinien erzielen, die zumindest teilweise Buslinien ersetzen.

### Spezifische Kenngröße: Deutliche Verbesserung

Anders sieht es bei den spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen aus. Diese zentrale ökologische Leistungskennzahl lässt sich errechnen, indem man die Gesamtemissionen (für Heizung, Strom, Fahrstrom und Diesel) auf die erbrachte Leistung (Personen-Kilometer) umlegt. Resultat ist die Menge an CO<sub>2</sub>, das die Beförderung einer Person über einen Kilometer verursacht. Aufgrund der gestiegenen Auslastung unserer Fahrzeuge sanken die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen unseres Fuhrparks in den vergangenen Jahren deutlich: allein im Jahr 2007 um rund fünf Prozent gegenüber 2006. Als weitere Kenngrößen sind für uns die Emissionen je Nutzwagen- sowie je Platz-Kilometer relevant – beide beziehen sich auf die Betriebsleistungen der BSAG:

- Die Kennzahl „CO<sub>2</sub> pro Nutzwagen-Kilometer“ beschreibt die Summe der im Fahrplan ausgewiesenen Fahrten unserer Straßenbahnen und Busse. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen je Nutzwagen-Kilometer stagnieren (2003: 2,35 kg; 2007: 2,37 kg).
- Die Kennzahl „CO<sub>2</sub> pro Platz-Kilometer“ beschreibt das Angebot an Sitz- und Stehplätzen in den Fahrzeugen, multipliziert mit den Nutzwagen-Kilometern. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Platz-Kilometer haben wir von 2003 bis 2007 von 18,11 auf 17,63 Gramm reduzieren können (Ziel für 2008: 17,60 g).

Beide Kennzahlen beziehen sich somit auf unser Strecken- und Platz-Angebot, während sich die Angaben zu den Emissionen je Personen-Kilometer auf die tatsächliche Auslastung in einem Jahr beziehen.

### CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN

	2003	2004	2005	2006	2007
Emissionen gesamt (in Tausend Kilogramm)	52206	50805	51600	52571	51548
Fahrstrom	21597	21294	21286	20916	19574
Dieselmotorkraftstoff	22471	22390	22977	23945	24567
Heizöl	3786	2872	2090	802	815
Erdgas	209	235	1215	2830	2522
Fernwärme	206	198	189	200	173
Emissionen spezifisch je Personen-Kilometer (in Gramm/km)	106,6	103,3	105,9	108,2	103,1
Omnibusse – spezifisch (Liter je 100 km)	50,1	50,8	51,5	51,9	52,6



Mehr Infos unter

[www.bsag.de/pdf/Umweltprogramm\\_2008.pdf](http://www.bsag.de/pdf/Umweltprogramm_2008.pdf)

## UMWELTFREUNDLICHKEIT: IM VERGLEICH ZUM PKW-VERKEHR

Das Kraftfahrtbundesamt veröffentlichte in einer Presseerklärung vom Frühjahr 2008 einen CO<sub>2</sub>-Emissionswert von 172,5 Gramm je Kilometer (g/km) als Durchschnitt aller in Deutschland zugelassenen PKWs. Darin eingeflossen sind die Normverbrauchswerte der PKWs; in der Praxis liegen diese Werte meist höher. Gleichwohl lassen sich anhand des genannten Werts bei einer statistischen Besetzung von 1,2 Personen je PKW CO<sub>2</sub>-Emissionen in Höhe von 143,7 g/km und Person errechnen. Im Vergleich dazu betrug der CO<sub>2</sub>-Emissionswert bei der BSAG 2007 je Fahrgast nur 88,2 g/km. Berechnungsbasis sind die Verbrauchswerte der Busse und Straßenbahnen bezogen auf die Beförderungsleistung. Wer die BSAG-Angebote nutzt, fährt damit um den Faktor 1,6 klimafreundlicher als mit dem eigenen PKW.

## EMISSIONEN

Unsere Investitionen in einen umweltverträglichen Fuhrpark verbessern die Bremer Luft. Deutlich bemerkbar macht sich unser Entschluss, neue Busse nur noch mit EEV-Standard einzuführen: Die von unseren Bussen verursachten Emissionen an Stickoxiden und Russpartikeln (Feinstaub) haben sich von 2006 zu 2007 mehr als halbiert – im Vergleich zum Jahr 2001 sind sie sogar um zwei Drittel gesunken. Dieser Trend wird sich fortsetzen. Denn 77 Busse, mit denen wir 2008 unseren Fuhrpark erneuern, erfüllen den „EEV“-Standard (EEV: Enhanced Environmental Friendly Vehicle) und sind damit besonders schadstoffarm. Dieser Standard ist die bislang anspruchsvollste Abgasnorm für Omnibusse und Lastkraftwagen. Die neuen Solo- und Gelenkbusse haben sogar einen geringeren Schadstoffausstoß als es gemäß der ab 2009 vorgeschriebenen Abgasnorm Euro 5 nötig wäre; die Midi-Busse erfüllen die Euro 5-Norm.

Damit trägt die BSAG erheblich dazu bei, dass Bremen die ab 2010/2011 geltenden EU-Umweltziele in der Luftreinhaltung erfüllen kann. Die Hälfte der für 2008 bestellten neuen Busse ist schon seit dem Frühjahr im Einsatz, weitere 39 werden ab Herbst ausgeliefert. Die BSAG sorgt sich hierdurch nicht nur um die Luftqualität in Bremen, sondern ist auch gut vorbereitet auf die Einführung der Umweltzone Bremen Anfang 2009.

## WENIGER LÄRM, MEHR GRÜN: FÜR EIN BESSERES KLIMA

Sowohl die neuen Busse als auch die neuen Straßenbahnen (GT8N 1) sind deutlich leiser als ihre Vorgängermodelle, was vor allem die Anwohnerinnen und Anwohner der Straßen freuen dürfte. Unvermeidlich ist der Lärm bei Gleisbauarbeiten. Weil wir diese auch in den frühen Morgen- und späten Abendstunden durchführen, kommt es gelegentlich zu Beschwerden. Im persönlichen Gespräch mit den Anwohnern sowie durch frühzeitige und umfassende Informationen werben wir um deren Verständnis im Interesse aller: Solche Bauarbeiten dienen dem Ziel, unseren Service zu verbessern, die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs weiter zu steigern und damit den umweltbelastenderen Straßenverkehr zu reduzieren.

Im Jahr 2007 haben wir Gleise auf einer Länge von sieben Streckenkilometern erneuert, stets auf dem neuesten Stand der Schalltechnik. Einige Abschnitte konnten wir bereits mit Rasen, pflegeleichten Dickblattgewächsen (Sedum) und Moosen begrünen: zum Beispiel das 2007 in Betrieb genommene Teilstück der Linie 3 zwischen Doven- und Hansator. Begrünte Gleistrassen verbessern das Stadtklima nicht nur optisch. Da der Bewuchs Wärme besser absorbiert als Asphalt, heizt sich die Luft an grünen Trassen weniger auf. Außerdem kann das Regenwasser besser versickern. Vom gesamten Trassennetz sind inzwischen rund zehn Prozent begrünt. Gemeinsam mit den zuständigen Planungsbehörden wollen wir diesen Anteil steigern. Insgesamt belegen die Grüngleise für unsere Straßenbahnen rund 100.000 Quadratmeter – mehr als 14 Fußballfelder. Für Begrünungen kommen allerdings nur Trassen in Betracht, die ausschließlich für das Straßenbahnnetz angelegt sind.

## UMWELTMANAGEMENT

Seit 2001 verfügt die Bremer Straßenbahn AG über ein „integriertes“ Managementsystem für den Umwelt-, Arbeits- und Gesundheitsschutz. Integriert heißt: Alle drei Teilaufgaben betrachten wir stets gemeinsam. Federführend zuständig dafür ist unsere „Stabsstelle Umwelt-, Arbeits- und Gesundheitsschutz“ (UA), sie berät Vorstand und Führungskräfte und koordiniert die Maßnahmen der Bereiche (Center). Der Leiter der Stabsstelle ist gleichzeitig Umweltmanagementbeauftragter, der vom Vorstand beauftragt wurde, das Umweltmanagementsystem einzurichten, fort zu entwickeln und die Wirksamkeit der Festlegungen zu überprüfen. Die Verantwortung für Umweltschutz, für die Verhütung von Arbeitsunfällen und zur Steigerung der Gesundheit liegt dabei grundsätzlich bei den Führungskräften der verschiedenen Hierarchien. Sie werden unterstützt durch interne und externe Berater, wie Umweltbeauftragte, Sicherheitsfachkräfte, Betriebsärzte, Sozialberater. Erstmals im August 2002 haben wir unser Umweltmanagement erfolgreich einer externen Prüfungen unterzogen: nach der internationalen Norm ISO 14001 (für das gesamte Unternehmen) sowie der europäischen Öko-Audit-(EMAS-) Verordnung (für sechs Standorte). Im Juni 2007 haben wir unsere Standorte Flughafendamm, Neue Vahr, Blumenthal, Sebaldsbrück und Gröpelingen erneut einer EMAS-Prüfung unterziehen lassen, im Juli 2008 die Standorte Flughafendamm, Neue Vahr, Blumenthal und Gröpelingen (siehe dazu auch die „Gültigkeitserklärung“ in diesem Bericht). Zertifizierungen unseres Arbeits- und Gesundheitsschutzes planen wir derzeit nicht.

In den internen Audits, die mittlerweile geübte Praxis darstellen, überprüfen wir die Funktionsfähigkeit des Managementsystems. Verbesserungswürdig, so die Prüfungen, ist vor allem die Kommunikation von Umweltschutzthemen. Deshalb haben wir für Auszubildende bereits eine Seminarreihe zum Klimaschutz durchgeführt. Die Audits dienen auch dazu, die Einhaltung von Umweltvorschriften zu überprüfen. Bemängelungen gab es dazu keine.

## PARTIKEL UND NO<sub>x</sub> EMISSIONEN DER BSAG-BUSSE



# BSAG KENN- ZAHLEN

5

## WEITERBILDUNG

Die Weiterbildungstage im gesamten Unternehmen lagen mit 2.150 Tagen im Jahr 2007 um 30 Prozent höher als im Vorjahr. Prozentual hatten die Betriebsgespräche im Fahrdienst und die verschiedenen Fahrerschulungen zusammen mit etwas über 50 Prozent den größten Anteil. Der starke Rückgang bei den Schulungen zu Führungswissen und Gesundheitsvorsorge ist damit zu erklären, dass wir das Thema Gesundheit im Jahr 2007 durch zahlreiche Informationsmaßnahmen aufgegriffen hatten, die sich an die gesamte Belegschaft richteten.

## SCHULUNGEN DER BSAG MITARBEITER (IN TAGEN)

	2003	2004	2005	2006	2007
Betriebsgespräche Fahrdienst (seit 2005)	–	–	1.750	984	920
Fahrerschulungen und (seit 2007) BKrFQG-Schulungen	336	884	255	0	177
Qualifizierungsprogramme (Verkehrsmeister u.ä.) und Maßnahmen für bestimmte Mitarbeitergruppen	618	321	154	0	329
Arbeitsmethodik und Sozialkompetenz	170	120	88	81	123
Führungswissen und Gesundheitsvorsorge	319	186	77	197	98
Kaufmännisches Wissen und Managementkenntnisse	74	77	13	55	92
Technische, betriebliche und gesetzliche Weiterbildung	387	112	202	184	254
EDV-Wissen und -Anwendung	321	177	155	160	182
Gesamt	2.225	1.877	2.694	1.661	2.175

## GESUNDHEITSQUOTE

Die Gesundheitsquote haben wir gegenüber 2006 um 0,5 auf 92,1 Prozent verbessern können, sie lag dennoch um 0,6 Prozent unter dem selbst gesteckten Ziel (92,7%). Im Vergleich der verschiedenen Bereiche (Center) zeigten sich deutliche Unterschiede: Während die Fahrzeugwerkstätten die Erwartungen erfüllten, blieben die Quoten des Fahrdienstes und der Verwaltung unter den Zielmarken. Je näher die Gesundheitsquote bei 100 liegt, umso weniger krankheitsbedingte Ausfälle gab es. Die Quote berechnet sich wie folgt:

$$\frac{100 - \text{Summe Krankheitstage} \times 100}{\text{Summe Soll-Arbeitstage}}$$

## GESUNDHEITSQUOTE DER BSAG-MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER (IN PROZENT)

	2003	2004	2005	2006	2007
Verwaltung	95,8	95,6	95,0	95,4	95,2
Werkstätten	91,6	92,1	91,3	91,9	93,0
Fahrdienst	89,4	90,2	90,1	89,7	90,3
Gesamt	91,4	91,9	91,6	91,6	92,1

## ARBEITSUNFÄLLE

Betriebsbedingte Arbeitsunfälle – am oder auf dem Weg zum Arbeitsplatz – haben mit 109 Vorfällen im Jahr 2007 einen historischen Tiefstand bei der BSAG erreicht. Umgerechnet gab es 18 Unfälle je einer Million Arbeitsstunden – oder 2,3 Unfälle je 100 Mitarbeiter. Gestiegen sind hingegen die krankheitsbedingten Ausfalltage, sie erreichten 2007 genau 2.421 Tage – es war der zweitniedrigste Wert seit 2002.

## ARBEITSUNFÄLLE DER BSAG-MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER

	2003	2004	2005	2006	2007
Meldepflichtige					
Unfälle	94	75	83	54	50
Nicht meldepflichtige					
Unfälle	109	91	84	82	42
Wegeunfälle	32	23	26	27	17
Gesamt	235	189	193	163	109

**STROMBEDARF**

Der Stromverbrauch bei der BSAG errechnet sich aus der Summe des eingekauften Fremdstroms (Strombezug) zuzüglich der Eigenproduktion abzüglich des in das Netz eingespeisten Stroms. Gegenüber dem Vorjahr sank unser Strombedarf für Anlagen, Gebäude und Haltestellen (ohne den Strom für das Trassenetz) um 8,5 Prozent auf rund 5.500 Megawattstunden (2006: ca. 6.000 MWh). Dies ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass wegen der milden Winter die elektrischen Weichenheizungen weniger eingeschaltet werden mussten, eine bedarfsgerechte Abschaltung der Beleuchtung stattfindet, deutlich weniger Einzelplatzdrucker (Umstellung auf Zentraldrucker) installiert und immer weniger Röhrenmonitore vorhanden sind. Ein Drittel des benötigten Stroms für Anlagen und Gebäude haben wir im Jahr 2007 in unserem neuen Blockheizkraftwerk (BHKW) am Flughafendamm selbst erzeugt. Für eine Gesamtbilanz der BSAG ist auch der Strombedarf für unsere Straßenbahnen zu berücksichtigen (siehe Kapitel Umwelt).

**WÄRMEBEDARF**

Vor allem witterungsbedingt schwankt der Heizenergiebedarf der BSAG-Standorte mitunter deutlich. Im Durchschnitt der letzten Jahre benötigten unsere Werkstätten, Depots und Verwaltungsgebäude jährlich um die 14.000 Megawattstunden Wärme (zum Vergleich: Das entspricht in etwa dem jährlichen Verbrauch von 1000 Einfamilienhäusern). Erdgas ist mit einem Anteil von 71 Prozent (2007) an der erzeugten Wärmeenergie der bedeutendste Energieträger: Sukzessive haben wir Heizöl in den vergangenen Jahren durch das umweltfreundlichere Erdgas ersetzt. Deutliche Einsparungen lassen sich in den nächsten Jahren noch bei den Gebäuden erreichen: Ihre energetische Sanierung ist dringend notwendig (vergl. Umweltprogramm).

**WASSERBEDARF**

Das Potenzial zur Wassereinsparung ist bei der BSAG mit dem Stand der Technik weitgehend ausgeschöpft: Mit insgesamt 21.700 Kubikmetern lag der Wasserverbrauch im Jahr 2007 leicht unter dem des Vorjahres. Die Schließung des Werkstandorts Sebaldsbrück im Jahr 2007 wird den gesamten Verbrauch nur bedingt reduzieren, da mit einer Zunahme am Standort Gröpelingen zu rechnen ist.

**ABFALLAUFKOMMEN**

Bei unserem Abfallaufkommen handelt es sich vorwiegend um Bodenaushub, der beispielsweise bei Gleisbauarbeiten anfällt. Ihn führen wir der Verwertung zu, wodurch sich die hohe Verwertungsquote von 77 Prozent im Jahr 2007 erklärt (2006: 73%). Die von unseren Kunden an den Haltestellen und in den Fahrzeugen hinterlassenen Abfälle lassen sich nicht wirtschaftlich vertretbar recyceln, sondern lediglich energetisch im Müllheizkraftwerk Bremen nutzen. In 2007 führte die Sanierung einer älteren Bahnstrecke, bei denen teerölpräparierte Bahnschwellen zu beseitigen waren, zu einem Anstieg der nicht verwertbaren Abfälle.

**STROMVERBRAUCH (IN MWH)**

	2003	2004	2005	2006	2007
Sebaldsbrück	170	166	161	152	149
Gröpelingen	333	321	307	310	304
Blumenthal	661	640	642	625	630
Neue Vahr	726	682	670	673	646
Flughafendamm	2.890	2.773	2.998	2.006	1.327
BHKW Eigenerzeugung	0	0	0	1.300	1.771
Verkaufte Strommenge	0	0	0	269	248
Sonstige	1.305	1.316	1.162	1.195	909
Gesamt	6.085	5.897	5.940	5.992	5.488

**HEIZENERGIEBEDARF (IN MWH)**

	2003	2004	2005	2006	2007
Sebaldsbrück	784	610	505	597	628
Gröpelingen	772	684	678	567	632
Blumenthal	1.755	569	1.619	1.772	1.675
Neue Vahr	1.494	1.438	1.475	1.570	1.297
Flughafendamm	9.422	8.060	7.944	10.705	9.632
Sonstige	770	660	1.081	437	351

**WÄRMEENERGIEQUELLEN (IN MWH)**

	2003	2004	2005	2006	2007
Fernwärme	1.664	1.596	1.522	1.614	1.400
Heizöl	12.494	9.479	6.899	2.669	2.689
Erdgas	839	944	4.880	11.366	10.127

**WASSERBEDARF (IN M<sup>3</sup>)**

	2003	2004	2005	2006	2007
Sebaldsbrück	650	2.583	1.544	1.380	1.419
Gröpelingen	1.681	1.659	1.453	1.122	1.071
Blumenthal	3.344	2.879	2.763	2.800	1.596
Neue Vahr	3.054	2.221	3.066	2.007	2.677
Flughafendamm	10.794	10.158	10.695	10.394	11.486
Sonstige	3.948	3.812	4.369	4.110	3.421

**ABFALLAUFKOMMEN (IN TONNEN)**

	2003	2004	2005	2006	2007
Abfälle zur Beseitigung	459	1.018	864	531	583
Abfälle zur Verwertung	2.685	3.511	2.470	1.454	1.987
Gesamt	3.144	4.529	3.334	1.985	2.570

## UNTERNEHMENSPOLITIK FÜR EINE NACHHALTIGE ENTWICKLUNG

Nachhaltige Unternehmensführung der BSAG besitzt zwei Dimensionen. Als Anbieter von Dienstleistungen im Verkehrs- und Mobilitätsbereich beeinflusst die BSAG unmittelbar die Lebensbedingungen im Großraum Bremen. Effektive Verkehrssysteme, die unseren Kunden ein schnelles, sicheres, energiesparendes Fortkommen gewährleisten, verringern die Belastungen durch den Individualverkehr und ermöglichen es Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, am Sozialleben teilzunehmen.

Die BSAG hat daher eine natürliche Verpflichtung eine aktive Rolle in der Verkehrspolitik einzunehmen und dort mit innovativen Ideen gestalterisch mitzuwirken, um immer mehr Menschen von den Vorzügen des öffentlichen Nahverkehrs zu überzeugen. Die BSAG will die ökologische Alternative für eine sinnvolle Entwicklung der Verkehrsstruktur in der Region sein und nimmt im Rahmen ihrer Möglichkeiten die Verantwortung wahr, diesen Beitrag kontinuierlich zu steigern.

Die zweite Dimension betrifft die BSAG als Arbeitgeber im gesellschaftlichen Umfeld. Die BSAG ist davon überzeugt, dass die Wettbewerbsfähigkeit erreicht und gesichert wird, wenn ökonomische, soziale sowie ökologische Aspekte im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung ausgewogen berücksichtigt werden. Die Nachhaltigkeit drückt sich auch darin aus, dass alle Interessensgruppen, Eigentümer und Mitarbeiter, Kunden und Anwohner, Auftraggeber und Auftragnehmer, Politiker und Gewerkschaften in Planungen und Entscheidungen angemessen eingebunden werden. Damit ist die Verantwortung des Unternehmens gegenüber den Mitarbeitern eng verknüpft. Sicherheit der Arbeitsplätze, Beteiligung der Mitarbeiter bei Entscheidungen sowie Transparenz sind Werte des Unternehmens. Aus wirtschaftlichen und sozialen Gründen betreibt die BSAG ein aktives betriebliches Gesundheitsmanagement mit dem Ziel, negative Auswirkungen der Arbeit zu vermeiden und die Gesundheit der Mitarbeiter zu verbessern.

Die Unternehmenspolitik für eine nachhaltige Entwicklung verpflichtet alle Mitarbeiter gemäß den nachfolgenden Grundsätzen zu handeln.

Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit der Dienstleistungen, die soziale Verpflichtung gegenüber den Mitarbeitern und die Verantwortung für die Umwelt gehören zum Leitbild des Unternehmens und bilden gleichrangige Unternehmensziele.

Veränderungsprozesse werden mit einem möglichst hohen Grad an Transparenz und Beteiligung durchgeführt. Dazu werden Instrumente eingeführt, die den Dialog zwischen allen Beteiligten fördern. Dieses Konzept wird ergänzt durch ein zukunftsfähiges Führungssystem.

Wir arbeiten ständig an der Erhöhung der Sicherheit am Arbeitsplatz und einer Verbesserung der Arbeitsbedingungen, um ein Arbeiten ohne negative Auswirkungen auf die physische und psychische Gesundheit der Mitarbeiter zu ermöglichen. Die Gesundheit der Mitarbeiter wird aktiv durch geeignete Maßnahmen gefördert. Arbeitsorganisation und Arbeitsgestaltung berücksichtigen die demografische Entwicklung.

Wir tragen dazu bei, die Belange der Ökonomie und der Ökologie in Einklang zu bringen. Dieses geschieht im \*Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeiten, durch die Umsetzung von Einsparungen beim Material- und Energieverbrauch, den Ersatz umweltgefährdender Stoffe, die Vermeidung, Verminderung und Verwertung von Abfällen, Abwässern und Emissionen sowie den Einsatz der besten verfügbaren Technik. Grundlage für die Verbesserungen ist die systematische Erfassung und Beurteilung der Umweltauswirkungen.

Wir optimieren alle Prozesse hinsichtlich Wirtschaftlichkeit, Sozialverträglichkeit, Umweltauswirkungen, Sicherheit und Gesundheitsschutz. Aus diesem Grund berücksichtigen wir diese Punkte systematisch sowohl bei der Planung und Durchführung von Dienstleistungen und Infrastrukturmaßnahmen als auch bei der Beschaffung und Instandhaltung. Wir führen mit der Öffentlichkeit und den zuständigen Institutionen einen offenen Dialog. Eines der Kommunikationsmittel ist der regelmäßig erscheinende Nachhaltigkeitsbericht.

Wir führen interne Überprüfungen durch, um die Basis für eine kontinuierliche Verbesserung in allen Bereichen zu schaffen. Bestandteil dieser internen Audits ist eine systematische, regelmäßige Analyse der Gesetze, Verordnungen und anderer Regelwerke, so dass wir die Einhaltung der relevanten Vorschriften sicherstellen. Bei Abweichungen greifen festgelegte Korrekturmaßnahmen. Regelmäßige Begehungen und Gespräche mit den Behörden sind Bestandteile der Notfallvorsorge.

Jeder Mitarbeiter und jede Mitarbeiterin ist für die nachhaltige Entwicklung der BSAG verantwortlich, nicht nur an seinem unmittelbaren Arbeitsplatz. Die Führungskräfte nehmen dabei eine Vorbildfunktion ein. Die Einhaltung von Gesetzen und Vorschriften ist für uns selbstverständlich. Aspekte der Nachhaltigkeit sind daher Gegenstand von systematischer Weiterbildung und besonderen Qualifizierungsmaßnahmen wie auch regelmäßiges Thema bei Routinebesprechungen.

Jahr	Ziel	Maßnahme	Termin	Verantw.
2008	Senkung der BSAG-Klimakennzahl auf 17,6 g CO <sub>2</sub> /Platz km	Reduzierung des Energieverbrauches der Drucklufterzeugungsanlagen	Ende 2008	F3, F4, F 46, UA
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• der Energiebedarf wird ermittelt</li> <li>• Bewertung der Relevanz des Energieverbrauches für die Druckluftanlagen</li> <li>• Entscheidung über Reduktionsmaßnahmen</li> </ul>		
		Der ökonomische und ökologische Nutzen von Hybridfahrzeugen im Bremer Raum wird geprüft:	Ende 2008	F4, F 47
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ein Hybridfahrzeug wird für ein Jahr angemietet</li> </ul>		
		Kraftstoffeinsparung durch optimalen Reifendruck	Ende 2008	F 4, F44
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reifendrucküberwachungssystem installieren</li> <li>• In der Betriebswerkstatt Neustadt wurde ein Reifendrucküberwachungssystem installiert</li> <li>• Nach der Erprobungsphase soll das System in anderen Betriebswerkstätten installiert werden.</li> </ul>		
		Schulungen des Fahrpersonals hinsichtlich ökonomischer Fahrweise:	Ende 2008	B3, P2
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Training in Theorie und Praxis</li> <li>• Nachhaltigkeit wird gewährleistet über Fahrerbegutachtungen der Fahrlehrer</li> <li>• Steigerung der Bewertungskennziffer von 1,08 auf 1,2</li> </ul>		
		Untersuchungen zur Einsparung von Kühlenergie des Datacenters.	Ende 2008	I 1
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• in Verbindung mit der Machbarkeitsstudie zur Sanierung des Verwaltungsgebäudes.</li> </ul>		
Beschaffung von 100 TFT Monitore u. a. zur Senkung des Energieverbrauches der EDV Anlagen um 7000 kWh.	Ende 2008	I 1		
Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zur Einsparung von Energie für Beleuchtungen:	Mitte 2008	C2		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestandsaufnahme</li> <li>• Konzeption</li> <li>• Wirtschaftlichkeitsberechnungen</li> <li>• Entscheidung</li> </ul>				
Erstellung von Energiepässen für alle Gebäude	Ende 2008	C 1		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• evtl. in Ergänzung: Thermographieaufnahmen</li> </ul>				
Machbarkeitsstudie zur energetischen Sanierung des Verwaltungsgebäudes.	Mitte 2008	C1		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Datenerfassung</li> <li>• Machbarkeitsstudie mit Alternativen</li> <li>• Wirtschaftlichkeitsberechnungen</li> <li>• Entscheidung</li> </ul>				
2008	Senkung des Wasserverbrauchs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schwerpunkt der Überprüfung MB Fahrzeuge – KOM 4601 - 4630</li> <li>• Die gesamten Wasserkreisläufe der Fahrzeuge, werden auf ihre Wasserverluste hin überprüft</li> <li>• Je nach Ergebnis werden technische Maßnahmen zur Lösung /Verbesserung der erkannten Probleme eingeleitet</li> </ul>	Ende 2008	F4
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wasseraufbereitungsanlage für Brauchwasser überarbeiten</li> <li>• Wiederherstellung der Brauchwasseranlage im Werkstattbereich Bremen Nord F44.3</li> <li>• Erkenntnisse zur Geruchsbelästigung bei F44.2 sind abzuwarten</li> </ul>	Ende 2008	UA, F4, F44, F46
2008	Reduzierung der Abgasemissionen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschaffung von Sonderfahrzeugen nur noch mit Partikelfilter</li> <li>• Bei einer Beschaffungsmaßnahme wird den Kostenverantwortlichen eine Empfehlung ausgesprochen</li> </ul>	Ende 2008	F4, Anforderer
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschaffungsmaßnahmen:</li> <li>• Gelieferte Fahrzeuge – 2 Stck. – Lkw</li> <li>• Geplante Fahrzeuge – 3 Stck. – Lkw</li> <li>• Geplante Fahrzeuge – 5 Stck. – Pkw</li> </ul>		
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Busbeschaffung mit Abgasstandard EEV</li> <li>• Geplante Beschaffungshöhe 22 SG Fahrz. / 17 SL Fahrz.</li> </ul>	Ende 2008	F4, F 47
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lieferung von 2 Gelenk- und 18 Solobussen mit EEV Standard</li> <li>• Lieferung von 2 Midibussen mit EURO 5 + DPF</li> </ul>	Frühjahr 2008	F4, F47

Jahr	Ziel	Maßnahme	Termin	Verantw.
2008	Optimierung der Lackier- und Beschichtungsprozesse	Prozesse, Verfahren, Einsatzmittel, und Methoden werden auf ihre Güte überprüft und ggf. angepasst <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dazu wird das Institut Bregau im Auftrag der BSAG eine Analyse erstellen</li> <li>• Die Ergebnisse der Analyse werden im Anschluss gemeinsam mit der Bregau aufgearbeitet und eventuelle Optimierungsprozesse eingeleitet</li> </ul>	Ende 2008	F4, F41
		Verfahren der heutigen Oberflächenbeschichtung ökonomisch / ökologisch überprüfen und ggf. anpassen	Ende 2008	F4, F3, F41
2008	Reduktion des Abfallanfalls	Austausch von Außenbandanzeigen am GT8N <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbau von 10 LED – Außenanzeigen</li> <li>• Dadurch eine Reduzierung von Bedarfsmittel, die dem Erhalt der Rollbandanzeigen dienen.</li> <li>• Bedarfsmittel – Mengenangabe der Einsparung: Siebdruckfarbe – ca. 20 kg Farbzusatz – ca. 2 Liter Nitroverdünnung – ca. 50 Liter Spiritus – ca. 50 Liter</li> </ul>	Ende 2008	F3
		GT8N – Filtermatten <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei 10 Fahrzeugen werden für das Heizung / Lüftungssystem auswaschbare Metallfilter eingebaut</li> </ul>	Ende 2008	F3
2008	Erhöhung des Umweltwissens bei Auszubildenden	Integration aktueller Umweltthemen z. B. Klimaschutz in den internen Ausbildungsunterricht	2008	P5
2008	Stabilisierung der niedrigen Unfallzahlen	Stabilisierung der niedrigen Verkehrsunfallzahlen im Center B durch: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Veröffentlichungen und Informationen zu Unfallschwerpunkten</li> <li>• Darstellung der Unfallschwerpunkte im Intranet</li> <li>• Schulung des Fahrpersonals im Betriebsgespräch</li> </ul>	2008	B3
		Weiterführung des Projektes mit Auszubildenden: Erstellung von Unterweisungsfilmen zum Umgang mit persönlichen Schutzausrüstungen	2008	F, C, UA, P5
2008	Steigerung der Gesundheitsquote für die BSAG auf 93,2%	Fortsetzung der begonnenen Gesundheitsaktivitäten, z. B.: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Firmenfitness</li> <li>• Betriebliches Eingliederungsmanagement</li> <li>• Belohnungssystem</li> </ul>	2008	alle Center und Stabsstellen
		Auf Fachbereichsebene werden die Umsetzungsteams „Gesundheit“ fortgesetzt.	2008	alle Center und Stabsstellen
		Die Führungsinstrumente werden um „Aufklärungsgespräche und Fehlzeiten-gespräche“ ergänzt	2008	alle Center und Stabsstellen

## GÜLTIGKEITSERKLÄRUNG

DER UMWELTGUTACHTER HAT DIE STANDORTE FLUGHAFENDAMM, NEUE VAHR, BLUMENTHAL UND GRÖPELINGEN DER ORGANISATION BREMER STRASSENBAHN AG (BSAG) AUF EINHALTUNG ALLER VORSCHRIFTEN DER VERORDNUNG (EG) NR. 761/ 2001 GEPRÜFT UND STELLT HIERMIT DIE ÜBEREINSTIMMUNG DES UMWELTMANAGEMENTSYSTEMS, DER UMWELTBETRIEBSPRÜFUNG UND IHRER ERGEBNISSE SOWIE DER AKTUALISIERTEN UMWELTERKLÄRUNG 2006/07 MIT DEN ANFORDERUNGEN DER VERORDNUNG FEST. HINWEISE AUF ABWEICHUNGEN VON EINSCHLÄGIGEN RECHTSVORSCHRIFTEN LIEGEN NICHT VOR. DIE DATEN UND INFORMATIONEN DER UMWELTERKLÄRUNG DER BSAG GEBEN EIN ZUVERLÄSSIGES, GLAUBWÜRDIGES UND RICHTIGES BILD ALLER TÄTIGKEITEN DER ORGANISATION WIDER.

HANNOVER, DEN 14. JULI 2008



Dr. Burkhard Kühnemann  
Umweltgutachter  
Zulassungsnummer: D-V-103



## KONTAKT

Sie haben noch Fragen zu unserem Nachhaltigkeitsmanagement?

Dann freuen wir uns auf den Kontakt zu Ihnen:

Bremer Straßenbahn AG

Stabsstelle Umwelt-, Arbeits- und Gesundheitsschutz (UA)

Karl-Heinz Kenkel

Flughafendamm 12

28199 Bremen

Fon 04 21 – 55 96-502

Fax 04 21 – 55 96 159

karl-heinzkenkel@bsag.de

www.bsag.de

## IMPRESSUM

V.i.S.d.P. >> BSAG, JENS CHRISTIAN MEYER

Redaktion >> BSAG, KARL-HEINZ KENKEL

TEXT >> akzente kommunikation und beratung

Konzeption/Gestaltung >> BRASILHAUS

Fotos >> BSAG-ARCHIV

Druck >> BERLINDRUCK

PAPIER >> DRUCKFEIN, FSC-ZERTIFIZIERT

ERSCHIENEN >> August 2008



**Bremer Straßenbahn AG**

Flughafendamm 12 • 28199 Bremen • Telefon 0421-55 96 0 • Telefax 0421-55 96 302 • [info@bsag.de](mailto:info@bsag.de) • [www.bsag.de](http://www.bsag.de)