

Bremen bewegen.

Nachhaltigkeitsbericht



2017



BSAG

mit vereinfachter Umwelterklärung gemäß Verordnung (EG) Nr. 1221 / 2009

DIE BSAG – MEHR ALS STRASSENBAHN

Täglich sorgt die Bremer Straßenbahn AG in Bremen mit 338 Fahrzeugen – modernen Straßenbahnen und Bussen – für Mobilität.

Fast 300.000 Menschen fahren täglich bequem, pünktlich und sicher, denn Service und Qualität werden bei uns großgeschrieben. Dafür sind über 2.000 Mitarbeitende Tag und Nacht im Einsatz.

Rund 56 Prozent der Mitarbeitenden der BSAG arbeiten im Fahrdienst, 13 Prozent in den Werkstätten und Reparatur- bzw. Baukolonnen, gut 21 Prozent sind in der Verwaltung aktiv und neun Prozent bilden die Gruppe der Auszubildenden und Studenten. Das Unternehmen spiegelt die Zusammensetzung der bremischen Gesellschaft wider. Männer und Frauen, Erfarene, Anfänger und Berufsrückkehrer: Sie alle bilden die BSAG.

Bremen und die BSAG sind eng miteinander verbunden: 188 Mal fährt jede Bremerin bzw. jeder Bremer jedes Jahr mit Bus oder Bahn – statistisch gesehen. Insgesamt kommt es so zu 105 Millionen beförderten Personen jährlich. Die BSAG modifiziert ständig ihr Angebot, um besser und attraktiver, aber auch wirtschaftlicher zu sein. Erklärtes Ziel ist, den Modal Split zugunsten des Umweltverbundes zu verändern, damit sich die Zahl weiter erhöht.

Wir übernehmen Verantwortung bei den wichtigen Zukunftsthemen. Wir unterstützen den weiteren Ausbau der Infrastruktur und treiben die Entwicklung neuer Antriebstechniken voran. Neue Mobilitätsformen, der Aufbau von Mobilitätsketten und neue Vertriebswege gehören ebenso dazu. Und: Die Mobilität muss nachhaltig noch sauberer und leiser werden. Daran arbeitet die BSAG – für Bremen und umzu.



INHALT

4	Vorwort
6	Nachhaltige Unternehmensführung
8	Die Zukunft im Blick
12	Von der Vision zur Realität
13	Integres Verhalten im Unternehmen
14	Aktives Mitglied der Stadtgesellschaft
16	Auf das Wesentliche konzentrieren
17	Nachhaltigkeitsprogramm
18	Wirtschaftliche Nachhaltigkeit
20	Wirtschaftlich erfolgreiches Jahr
21	Angebot und Linienausbau sicherstellen
22	Qualität in den Kundenbeziehungen
24	Barrierefrei reisen
25	Faire Beschaffungspraktiken
26	Soziale Nachhaltigkeit
28	Arbeitgeber mit Verantwortung
31	Kompetenzen managen
33	Gesundheit sichern
36	Ökologische Nachhaltigkeit*
38	Umweltfreundlicher Verkehr
43	Umweltschutz bei Baumaßnahmen
44	Umweltschutz an den Standorten
51	Anhang
52	Über diesen Bericht
53	Erklärung des Umweltgutachters
54	GRI-Inhaltsindex
58	Kontakt / Impressum

*Die Angaben zum Umweltmanagement und zur Umweltleistung hat ein externer Umweltgutachter gemäß der Öko-Audit-Verordnung der Europäischen Union (EMAS) geprüft und für inhaltlich richtig befunden, siehe Gültigkeitserklärung auf Seite 53.



NACHHALTIGKEIT IST WEG UND ZIEL ZUGLEICH

Der Öffentliche Personennahverkehr steht vor großen Umbrüchen. Die BSAG hat sich dazu verpflichtet, diesen Wandel im Sinne von Wirtschaftlichkeit, Umweltschutz und sozialer Verantwortung zu gestalten.

Als dem chinesischen Philosophen Konfuzius der Spruch »Der Weg ist das Ziel« zugeschrieben wurde, konnte er selbstverständlich die Fahrgäste der BSAG nicht gemeint haben. Unsere Kundinnen und Kunden wollen sehr wohl an ihr Ziel, und wir stellen ihnen dafür einige der Möglichkeiten wie Straßenbahnstrecken und Verkehrsmittel, das heißt Busse und Bahnen, zur Verfügung. Immer mehr Bremerinnen und Bremer machen davon Gebrauch, und darüber freuen nicht nur wir uns,

sondern auch die Umwelt. Denn wir stehen für den umweltfreundlichen Öffentlichen Personennahverkehr in der Stadt.

Im Jahr 2017 haben wir wieder einiges dafür getan, die Bürgerinnen und Bürger und ihre Gäste umweltfreundlich an ihr Ziel zu bringen. Wir haben die Anschaffung von 77 neuen Straßenbahnen auf den Weg gebracht, die nicht nur unsere Umweltleistung verbessern, sondern auch den Komfort für die

Reisenden. Wir arbeiten weiter intensiv am Ausbau des Liniennetzes. Die Elektromobilität ist auf dem Vormarsch und wird zunehmend das Stadtbild prägen. Der Energieverbrauch unserer Fahrzeuge nimmt weiter ab, ebenso die Schadstoffemissionen der Busse. Mit immer mehr barrierefreien Straßenbahnhaltestellen – 2017 waren es knapp 84 Prozent – ermöglichen wir mehr Mobilität auch für bewegungseingeschränkte Menschen.

Die Grundlage, solche und ähnliche Verbesserungen auch in der Zukunft zu verwirklichen, ist der sogenannte »Öffentliche Dienstleistungsauftrag« (ÖDLA). Auch wenn er zum gegenwärtigen Zeitpunkt (Juni 2018) noch nicht unterzeichnet ist, steht doch seit dem vergangenen Jahr fest, dass die BSAG auch in der Zeit bis Juni 2041 für den ÖPNV in der Stadt verantwortlich sein wird. Das begreifen wir als Vertrauensvorschuss, den wir nicht enttäuschen wollen.

Wir haben uns im Jahr 2017 – nicht zuletzt durch die Diskussion um den ÖDLA – intensiv Gedanken darüber gemacht, wie der ÖPNV in zukünftigen Jahrzehnten aussehen wird und wie die BSAG diese Zukunft mitgestalten kann. Denn Digitalisierung

und Elektromobilität, der demografische Wandel, die Entwicklung von Angebot und Nachfrage und veränderte Kundenerwartungen – all dies sind Themen, die uns schon heute und mit Sicherheit noch mehr in der Zukunft beschäftigen werden. Dabei spielt das Thema Nachhaltigkeit eine ganz wesentliche Rolle. Unser Zukunftsbild finden Sie in diesem Bericht.

Die verantwortliche Gestaltung eines nachhaltigen ÖPNV braucht aber mehr als Visionen. Wir analysieren systematisch die in Frage kommenden Schwachstellen und arbeiten dabei an der Verbesserung der Umweltleistungen ebenso weiter wie an der Kundenzufriedenheit sowie den Beziehungen zu unseren Mitarbeitenden, Lieferanten und Geschäftspartnern. Insofern ist Nachhaltigkeit dann eben doch ein Ziel, zum dem man ständig auf dem Weg ist – ganz unphilosophisch und sehr praktisch.

In diesem Sinne wünschen wir Ihnen eine anregende Lektüre mit unserem Nachhaltigkeitsbericht und freuen uns, wenn Sie diesen Weg mit uns gemeinsam gehen.



Michael Hünig

Vorstand Betrieb und Personal, Arbeitsdirektor



Hans Joachim Müller

Kaufmännischer Vorstand und Sprecher des Vorstands

Weitere Informationen unter:

www.bsag.de › Unternehmen › Geschäftliches



○ *Nachhaltige*

Unternehmens- führung

ÖDLA^o

verhandelt: Die BSAG wird bis mindestens Juni 2041 den ÖPNV in Bremen organisieren.

2030^o

Unser »Zukunftsbild 2030« zeigt unsere Vision von einer nachhaltig erfolgreichen BSAG.

Null^o

Toleranz zeigen wir bei Compliance-Verstößen. Das regelt der neue Verhaltenskodex.

19^o

Maßnahmen enthält das aktualisierte Nachhaltigkeitsprogramm 2018.

Die BSAG sorgt in Bremen für nachhaltige Mobilität und plant für die Zukunft. Ob Digitalisierung oder Elektromobilität, demografischer Wandel oder Angebotsentwicklung – überall stehen in der Verkehrsbranche die Zeichen auf Veränderung. Aufgrund des sich rasch entwickelnden Mobilitätsmarkts ist es erforderlich, dass wir neben einer effizienten Gestaltung und Erweiterung unseres bestehenden Angebots neue Mobilitätsformen erproben und bestehende Strukturen hinterfragen.

Aus der Nachhaltigkeitsperspektive ist die Aufgabe an unser Unternehmen damit klar und eindeutig gestellt. Unser Ziel ist es, sowohl zu einer klimaneutralen Mobilität beizutragen, als auch die Lebensqualität der Stadt Bremen zu verbessern. Um zukunftsfähig zu bleiben, müssen wir uns dabei weiterentwickeln und verändern. Eine

wesentliche Voraussetzung dafür ist die wirtschaftliche Stabilität, die aus dem neuen Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) resultiert. Er gibt uns Planungssicherheit für die Jahre 2019 bis 2041, stellt aber gleichzeitig auch Anforderungen an unsere wirtschaftliche Effizienz, zukünftige Investitionen, den Umweltschutz und die Entwicklung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Wir begleiten diese Rahmenvereinbarung mit einem Maßnahmenpaket, das von der Compliance-Struktur bis zu einem aktualisierten Nachhaltigkeitsprogramm reicht. Wir wollen damit ethisch einwandfreies und gesetzestreu Verhalten ebenso sicherstellen wie die operativen Bausteine für den Umweltschutz und eine verantwortliche Personalpolitik.

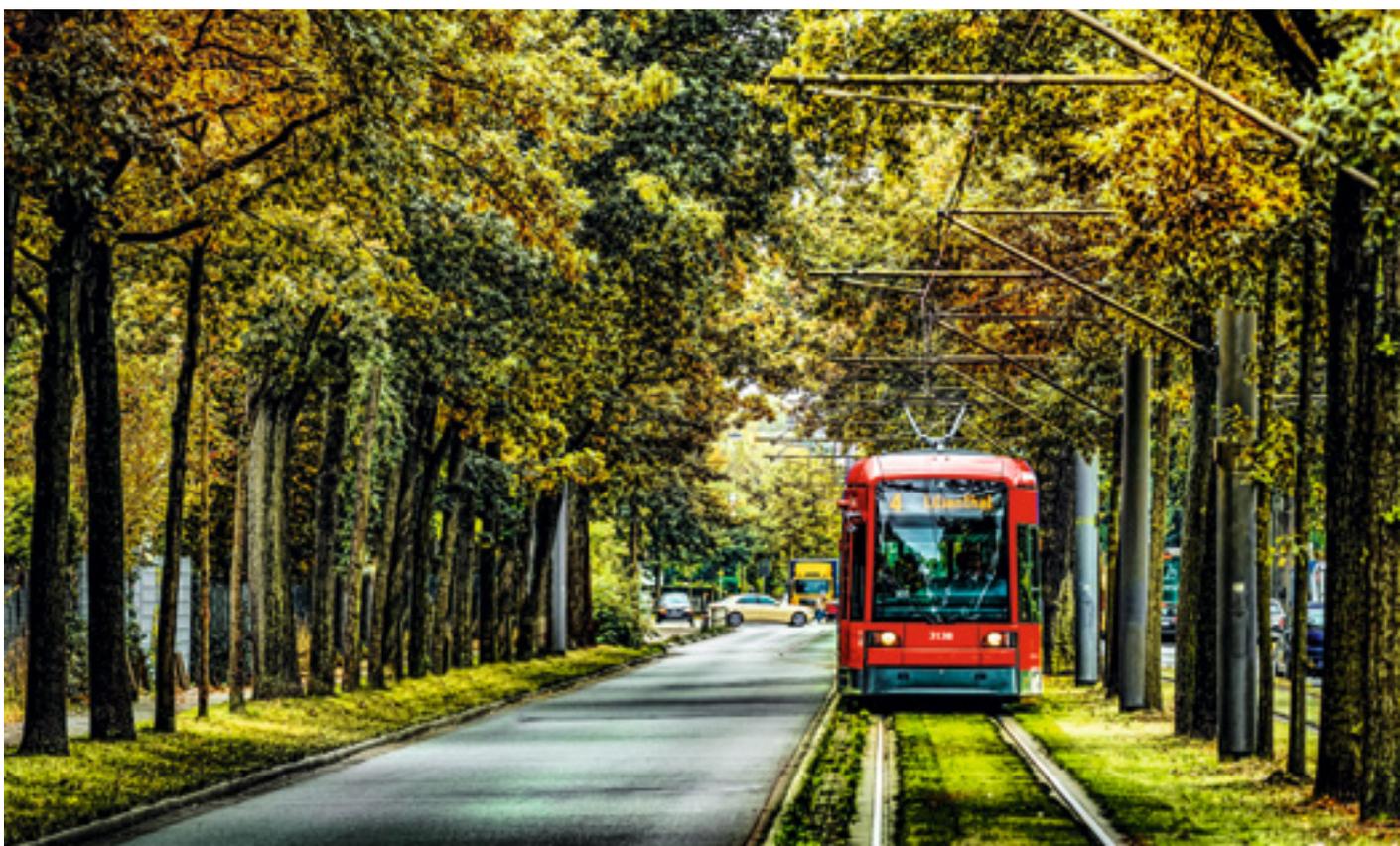
DIE ZUKUNFT IM BLICK

Unternehmensstrategie und Nachhaltigkeitsstrategie gehen bei der BSAG Hand in Hand. Denn wer nachhaltig wirtschaften will, muss die Zukunft im Blick haben.

Der Öffentliche Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) ist seit vielen Jahren die Betriebsgrundlage für die BSAG. Er regelt die langfristige Zusammenarbeit zwischen dem Verkehrsressort der Hansestadt Bremen, dem Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) und der BSAG. Das 2017 noch laufende Vertragswerk endet mit Ablauf des Jahres 2018. Auf Basis dieser Sachlage verhandelte die BSAG mit ihren Partnern einschließlich der Gewerkschaft ver.di und dem Betriebsrat über die genauen Modalitäten eines künftigen Kontrakts, der die Basis für diesen 2018 abzuschließenden ÖDLA 2019 bis 2041 bildet.

Im Februar 2017 lief die Frist ab, bis zu der potenzielle Wettbewerber im Rahmen der europaweiten Ausschreibung ein Angebot für die künftige Erbringung der Verkehrsleistungen hätten einreichen können. Da dies nicht der Fall war, steht fest, dass die BSAG auch für den nächsten ÖDLA, dessen Grundlage der ausgehandelte Kontrakt war, zuständig sein wird, der vom 1. Januar 2019 bis zum 30. Juni 2041 gelten wird.

Im neuen Vertragswerk werden auch die Themen Elektro- und Multimobilität eine wichtige Rolle spielen. Der ÖDLA ist flexibel konzipiert und enthält Freiräume für die Gestaltung von Zukunftsthemen, unabhängig davon, ob diese eher rechtlicher, technischer oder marktbezogener Art sind.



SIEBEN BAUSTEINE FÜR EINE NACHHALTIGE ZUKUNFT

Unsere Strategie in Richtung Zukunft basiert auf sieben Bausteinen:

1. Digitalisierung

Immer mehr Geschäftsprozesse funktionieren heute online und nicht mehr auf dem Papier. Aber die Entwicklung geht noch weiter: Fahrsimulatoren können Fahrstunden für Straßenbahnfahrer/-innen (zum Teil) ersetzen, Tickets stecken im Smartphone, Verkehrsmittel fahren autonom. Die BSAG begreift diese Entwicklungen als Chance und prüft, was sinnvoll ist und was den Kundinnen und Kunden sowie uns als Unternehmen nützt.

2. Elektromobilität

Die derzeit getesteten Elektrobusse im Dienst der BSAG sind nur der Anfang. Elektrobusse werden künftig deutlich häufiger im Stadtbild zu sehen sein. Das bedeutet aber: Wir brauchen Finanzierungspartner und wir müssen eine Ladeinfrastruktur schaffen. Der Strombedarf würde sich vermutlich versechsfachen. Dafür reichen die gegenwärtigen Stromnetze nicht aus.

3. Barrierefreiheit

Schätzungen zufolge sind rund ein Viertel der Bremerinnen und Bremer dauerhaft oder vorübergehend in der Mobilität eingeschränkt. Für sie ist ein barrierefreier Zugang zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eine Voraussetzung für die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben. Hinzu kommt: Ab dem 1. Januar 2022 ermöglicht das Personenbeförderungsgesetz einen Anspruch auf Barrierefreiheit.

4. Unternehmenssteuerung und Prozesse

Um effizienter zu werden und auf künftige Herausforderungen immer gut vorbereitet zu sein, werden wir das interne Prozessmanagement auf den Prüfstand stellen. Da, wo noch nicht geschehen, wird es standardisierte Verfahren geben, nach denen sich alle richten müssen. So können wir auch neue Mitarbeitende flexibel integrieren und einsetzen.

5. Demografischer Wandel

Die Alterung der Gesellschaft ist für uns auf zwei Ebenen wesentlich: Wir müssen unser Angebot anpassen (Stichwort »Barrierefreiheit«) und wir müssen etwas für unsere Mitarbeitenden tun, zum Beispiel den Altersdurchschnitt in den Abteilungen angleichen und die Gesundheit der Mitarbeitenden und ihre Beschäftigungsfähigkeit erhalten.

6. Angebots- und Nachfrageentwicklung

Bremen ist eine wachsende Stadt. Die Haushaltslage des Landes jedoch ist angespannt. Gleichzeitig definiert Bremen im neuen ÖDLA die Anforderungen an den Nahverkehr neu. Damit die Einnahmen trotzdem gesichert sind, müssen mehr Menschen auf Bus und Bahn umsteigen – zum Beispiel, indem wir das Liniennetz stärker am Bedarf ausrichten und den ÖPNV attraktiver machen.

7. Alternative Vertriebswege

Der Fahrscheinautomat mit seinen papiergebundenen Tickets wird mittelfristig verschwinden. Andere Vertriebswege gewinnen an Bedeutung, wie etwa Mobilitätsplattformen und multimodale Angebote.

BSAG-ZUKUNFTSBILD 2030: MODERN, ANDERS, ÖKOLOGISCH

In einem kooperativen Prozess haben wir im Jahr 2017 damit begonnen, eine neue Zukunftsvision für die BSAG zu erarbeiten. Wo wollen wir im Jahr 2030 stehen? Wie sehen wir unsere Aufgabe? Welche Services wollen wir bieten?

Das Ergebnis wurde im März 2018 allen Mitarbeitenden präsentiert: das BSAG-Zukunftsbild 2030.



Haltestellen werden zu Mobilitätspunkten

Von Bus oder Bahn aufs (Leih-) Fahrrad oder zum (Leih-) Wagen. Die BSAG wird zum intermodalen Verkehrsanbieter.



Von Experten für Experten

Unser Wissen und unsere Erfahrung stellen wir der Stadt Bremen und ihren Bürgerinnen und Bürgern zur Verfügung.



Technik dient dem Menschen

Wir nutzen den technischen Fortschritt, sofern er den Menschen dient – um die Lebensqualität und Mobilität zu verbessern.



Technik erleichtert die Arbeit

Automatisierung und Digitalisierung nutzen wir zum Beispiel für gesündere Arbeitsplätze und sinnvolle Vernetzung.



Ökologisch unterwegs

Wir sind Teil der Verkehrs- und Energiewende und eine starke, klimaneutrale Alternative zum motorisierten Individualverkehr.



Barrierefreie Mobilität

Ob jung oder alt, mobilitätseingeschränkt oder nicht – wir stehen für Barrierefreiheit in Bahn, Bus und bei Bezahlssystemen.



Intelligente Mobilität aus einer Hand

Bus und Straßenbahn sind das Rückgrat unseres Angebots. Aber wir bauen unser Angebot mit weiteren Verkehrsmitteln aus.



Wir sind gern Dienstleister

Freundlicher und fairer Service zeichnet uns aus. Wir beraten zur gesamten Mobilitätskette, einfach, flexibel, bezahlbar und innovativ.



Bedarfsgerechte Mobilität

Neben Bus und Bahn bieten wir vermehrt Mobilitätsdienstleistungen, die individuellen Wünschen entsprechen.



Wir lassen niemanden allein

Guter Service und Beratung gelten im Servicecenter ebenso wie im Fahrzeug. Damit alle zufrieden, sicher und zuverlässig ankommen.



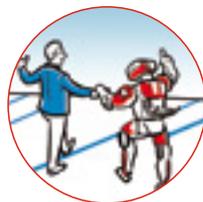
Arbeitsplätze, die man haben möchte

Wir sind die Top-Arbeitgeberin in unserer Stadt. Wir legen Wert auf ökologisches, gesundes und soziales Handeln.



Menschen für Menschen

Bei uns stehen die Menschen im Mittelpunkt, ob als Mitarbeitende oder als Kundinnen und Kunden – fair, freundlich und wertschätzend.



Mensch und Technologie Hand in Hand

Wir fördern die Verbindung von Mensch und Technologie, wenn sie für gute und sinnvolle Ergebnisse steht.



Anders arbeiten

Bei uns gibt es flexible und lebensphasenorientierte Arbeitsmodelle – für vielfältige und dem Alter gerechte Arbeitsformen.



Familie und Beruf

Wir stärken die Vereinbarkeit von Familie und Beruf durch eine lebenswerte und autofreie Innenstadt sowie attraktive Arbeitszeit- und Dienstplanmodelle.



Wir bauen das Netz aus

Unser Denken endet nicht an der Landesgrenze. Mit unseren Fachkräften erhalten, planen und erweitern wir unsere Infrastruktur.



Wir nutzen alle Verkehrswege

Mit Hilfe von Kooperationen sind wir in der Lage, für uns und unsere Kundinnen und Kunden alle denkbaren Verkehrswege zu nutzen.

VON DER VISION ZUR REALITÄT

Ein wichtiger Baustein, um die Vision zur Realität werden zu lassen, ist die Beschaffung von 77 neuen Straßenbahnen. Die BSAG verfügt aktuell über insgesamt 120 Straßenbahnen, von denen 77 in den Jahren 1993 bis 1996 in Betrieb genommen wurden. Aufgrund einer sehr hohen Laufleistung haben diese bereits heute ihr technisches Laufzeitende nahezu erreicht. Die Pläne und Konzepte zur Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen laufen deswegen bereits seit 2012. Sie wurden zwischenzeitlich fertiggestellt und gingen 2017 in die Umsetzung. Die hohe Vorlaufzeit entstand insbesondere durch verschiedene Einzelprojekte – von technischen, rechtlichen bis zu finanziellen Aspekten –, die zusammen erarbeitet und in Einklang gebracht werden müssen. Das Gesamtprojekt ist deswegen in verschiedene Teilprojekte gegliedert:

- Beschaffung von 77 neuen Fahrzeugen bis März 2022
- Anpassung Infrastruktur und Werkstätten bis Ende 2022
- Erweiterung zweier Werkstattbereiche am Standort Flughafendamm
- Änderung der Straßenbahnabstellanlage am Standort Neue Vahr
- Neubau Betriebshof und Umsteiganlage Gröpelingen bis Ende 2022

Anfang Mai 2019 werden die ersten Fahrzeuge geliefert, die voraussichtlich ab August 2019 zum Einsatz kommen. Diese sind dabei sowohl technisch als auch aus Sicherheits- und Komfortaspekten auf dem neuesten Stand. Die neuen Straßenbahnen sind mit Mehrzweckflächen für Rollstuhlfahrer, Kinderwägen oder Rollatoren ausgestattet und können dabei trotzdem die nahezu gleiche Anzahl von Fahrgästen befördern. Die

wartungsarmen und langlebigen Fahrzeuge sind dabei zu 90 Prozent recyclingfähig und sind in der Lage, rückgewonnene Bremsenergie zur Beheizung des Innenraums im Winter zu verwenden oder sie als Strom ins Netz einzuspeisen. Durch die Verwendung von Schallabsorbern wird zudem der Lärm deutlich reduziert. Dadurch, dass die Fahrzeuge nach neuesten Erkenntnissen der Ergonomie gestaltet wurden, entlasten diese auch unsere Mitarbeitenden aus Fahrdienst und Werkstatt bei der Wartung und im Betrieb.

Mit den neuen Straßenbahnen geht die Einrichtung von entsprechenden Abstell- und Instandhaltungsplätzen einher. Der Standort Gröpelingen gehört mit 24.000 Fahrgästen, die pro Tag zu- oder umsteigen, zu den größten in unserem Netz. Die Neuplanung sieht vor, dass insgesamt 33 Abstellflächen geschaffen, 4.400 Meter Gleise verlegt sowie eine erweiterte Werkstatt mit Sozialräumen für unsere Mitarbeitenden eingerichtet wird. Dieser Neubau des Betriebshofs und der Umsteiganlage steigert darüber hinaus die Lebensqualität des Stadtteils Gröpelingen, indem ein zentraler Punkt völlig neugestaltet wird.



INTEGRES VERHALTEN IM UNTERNEHMEN

Damit wir unsere über 140-jährige Tradition im Öffentlichen Personennahverkehr erfolgreich fortführen können, ist unser guter Ruf unverzichtbar – in der Öffentlichkeit ebenso wie bei Fahrgästen, in Geschäftsbeziehungen und nicht zuletzt bei unseren Aufsichtsorganen. Unsere Dienstleistung ist das Produkt der erfolgreichen Zusammenarbeit vieler Menschen. Dieser Erfolg ist nur möglich durch ein einwandfreies und verantwortungsvolles Handeln aller Mitarbeitenden.

Der Vorstand der BSAG positioniert sich klar zu Gesetzestreue und Rechtschaffenheit und trägt die Verantwortung zur Sicherstellung der Compliance. Zur Unterstützung bei der Erfüllung dieser Verantwortung hat der Vorstand eine Compliance-Beauftragte bestellt. Im Jahr 2016 wurde die Grundlage für eine zentrale Compliance-Organisation geschaffen, die von der Compliance-Beauftragten gesteuert wird. Sie ist dem Ressort des Vorstands für Betrieb und Personal (Arbeitsdirektor) zugeordnet. Ein externer Ombudsmann steht Mitarbeitenden, Geschäftspartnern und Dritten für Hinweise auf mögliche Verstöße zur Verfügung.

Weiterführende Hinweise

Unseren im Jahr 2017 verabschiedeten Verhaltenskodex finden Sie hier:
www.bsag.de › Unternehmen › Compliance

Unsere jährliche Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) finden Sie hier:
www.bsag.de › Unternehmen › Berichte & Veröffentlichungen › Corporate Governance

Ein Verhaltenskodex definiert verbindlich geltende Mindeststandards und soll als ein Leitfaden gelten, an dem sich das Handeln aller Mitarbeitenden – unabhängig von der Position und dem Verantwortungsbereich – orientieren soll. Er regelt den Umgang mit unseren Kundinnen und Kunden sowie Geschäftspartnern ebenso wie unseren Umgang miteinander und unser gesellschaftliches Engagement. Ergänzend existiert eine eigenständige Richtlinie zum Umgang mit Geschenken, Einladungen und sonstigen Zuwendungen. Im Jahr 2017 wurde die erste Führungsebene zu Compliance-Fragen informiert, Schulungen für relevante Mitarbeitende beginnen 2018.

Auf Grundlage der Berichte der Compliance-Beauftragten berichtet der Vorstand dem Aufsichtsrat einmal im Jahr zur Compliance-Organisation, deren Entwicklung und zu notwendigen Veränderungen. Er berichtet zudem über Compliance-Verstöße von wesentlicher Bedeutung und die eingeleiteten Maßnahmen. Im Berichtszeitraum kam es zu keinem bestätigten Compliance-Verstoß.

AKTIVES MITGLIED DER STADTGESELLSCHAFT

Stakeholder der BSAG sind alle Menschen und Personengruppen, die direkt oder indirekt einen Einfluss auf unseren Unternehmenserfolg haben oder die von den positiven oder negativen Auswirkungen unseres Unternehmens betroffen sind. Dazu zählen unsere Fahrgäste, Mitarbeitende und Anteilseigner ebenso wie Anwohner, die Politik und Vertreter gesellschaftlicher Gruppen.

STAKEHOLDER DER BSAG



Um die Stakeholder der BSAG einzubinden und aktuell zu informieren, arbeiten die Stabsstelle Presse und Kommunikation und das Center Marketing und Vertrieb eng zusammen. Als Unternehmen der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Bremen gehen wir transparent und hilfsbereit auf Fragen und Bedürfnisse von Interessierten ein.

Aktuelle Entwicklungen werden ebenso wie längerfristige Pläne und Visionen auf verschiedenen Wegen kommuniziert. Dabei wird großer Wert auf die persönliche Kommunikation gelegt, um direktes Feedback zu bekommen. Im Jahr 2017 initiierte die BSAG zum Beispiel ihr neues öffentliches Format »Mobildialog« und war darüber hinaus auf

verschiedenen öffentlichen Veranstaltungen in den Stadtteilen präsent. Mit regelmäßig stattfindenden Image-Befragungen und anhand der starken Medienpräsenz des Unternehmens bewerten wir, ob wir auf dem richtigen Weg sind.

IM DIALOG MIT DER POLITIK

Die bremische Politik wird von der BSAG als Repräsentanz der Bürgerinnen und Bürger verstanden. Aus dieser Betrachtung heraus ist ein kontinuierlicher und offener Austausch mit den gewählten Parlamentariern unbedingte Voraussetzung für eine kundenorientierte Dienstleistung. Dies betrifft die Auseinandersetzung über das verkehrliche Kerngeschäft ebenso wie über die Infrastruktur-Planungsleistung für die Stadt.

Der Kontakt zu den politischen Gruppen und Gremien wird durch Teilnahme an Veranstaltungen, Podiumsdiskussionen zum Nahverkehr, Verbands-

arbeit (Arbeitgeberverbände) und direkte Gespräche mit Politik und Verwaltung intensiv gepflegt. Daran wirken verschiedene Bereiche des Hauses teilweise in direktem Kontakt zu Externen ebenso mit, wie die Leitungsebene 1 und der Vorstand. Als kommunales Unternehmen verstehen wir uns als Teil der Stadtgesellschaft. Die Weiterentwicklung der Mobilität für die Stadt und die Menschen ist grundlegendes Ziel unseres Handelns, auch in der Zusammenarbeit mit Politik, Gremien und Verwaltung. Eine direkte Einflussnahme auf die Politik verbietet uns dagegen unser Verhaltenskodex, auch Parteispenden werden nicht geleistet.



AUF DAS WESENTLICHE KONZENTRIEREN

Nachhaltigkeit ist ein sehr vielfältiges Thema – bei seiner Operationalisierung muss jedes Unternehmen einen Ansatz finden, der den spezifischen Herausforderungen seiner Branche gerecht wird. In einem umfangreichen Diskussionsprozess hat sich die BSAG 2017 der Aufgabe gestellt, die wesentlichen Themen zu identifizieren, die in der Zukunft strategisch und operativ im Vordergrund stehen sollen.

In diesem Prozess haben wir externe Ansprüche, Erwartungen und Standards mit unseren eigenen ökonomischen, ökologischen oder sozialen Zielvorstellungen abgeglichen. Dabei kam uns unsere gute gesellschaftliche Vernetzung innerhalb Bremens entgegen. Aus einer Vielzahl von Gesprächs- und Austauschformaten konnten wir

zahlreiche wertvolle Erkenntnisse gewinnen. Dazu zählten auch unser Beschwerdemanagement, Pressegespräche sowie – seitens interner Stakeholder – eine Mitarbeitendenbefragung und die Einschätzung persönlich befragter Führungskräfte.

Ob ein Thema als »wesentlich« eingeschätzt wurde, hing davon ab, ob es zu mindestens einem der Ziele einen bedeutenden Beitrag leistet oder ob dessen Nichtbearbeitung die Ziele in Gefahr bringt.

Die aus dem Prozess resultierende Liste an Themen hilft uns in der künftigen strategischen Ausrichtung ebenso wie in der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Wir haben sie in die Bereiche Unternehmensführung, Gesellschaft und Umwelt sowie Mitarbeitende geclustert.

WESENTLICHE THEMEN FÜR DIE BSAG

Unternehmensführung	<ul style="list-style-type: none"> • Verantwortungsvolle Unternehmenssteuerung • BSAG-Zukunftsthemen • Wirtschaftliche Leistung • Lokale Wertschöpfung • Verantwortung in der Lieferkette • Dialog mit der Politik
Gesellschaft und Umwelt	<ul style="list-style-type: none"> • Kundenbeziehungen und -service • Barrierefreiheit • Fahrgastsicherheit • Angebot und Linienausbau • Baumaßnahmen • Elektromobilität • Energieverbrauch und Emissionen an den Standorten
Mitarbeitende	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktiver Arbeitgeber und Beschäftigung • Mitarbeitendengesundheit und -sicherheit • Wissensmanagement • Vielfalt und Chancengleichheit • Fairer Arbeitgeber

Mit unseren wesentlichen Themen im Blick erstellen wir jährlich ein Nachhaltigkeitsprogramm mit detaillierten Maßnahmen, um unsere Nachhaltigkeitsziele kontinuierlich zu verfolgen und ihre Umsetzung zu prüfen.

NACHHALTIGKEITSPROGRAMM 2018

Ziel	Maßnahmen
Nachhaltige Unternehmensführung	
BSAG zukunftsfähig aufstellen	Einleitung von Maßnahmen zur Umsetzung der Zukunftsstrategie in allen sieben zentralen Bausteinen. Zukunftsbild kommunizieren, diskutieren und erste Schritt einleiten.
Wirtschaftliche Nachhaltigkeit	
Nachfrage stärken	Planung unterschiedlicher Maßnahmen, um den ÖPNV in Bremen attraktiver zu machen.
Kundenzufriedenheit verbessern	Tiefere Analyse der Ursachen und Umsetzung der erarbeiteten Maßnahmen zur Stärkung der Zufriedenheit.
Verantwortung in der Lieferkette stärken	Einführung eines strukturierten Berichtswesens.
Soziale Nachhaltigkeit	
Größtmögliche Barrierefreiheit	Erarbeitung verschiedener Vorschläge, um den barrierefreien Zugang zum Öffentlichen Personennahverkehr weiter zu verbessern.
Kundensicherheit im Fokus	Optimierung der Aufenthaltsqualität im Bereich verschiedener Haltestellen und Aufmerksamkeitskampagne zur Handynutzung.
Vielfalt und Chancengleichheit fördern	Weiterverfolgung der Aufgaben und Ziele des Frauenförderplans und verstärkte Eingliederung von Geflüchteten und Menschen mit Migrationshintergrund.
Kompetenzmanagement stärken	Ausbau des Managements der Fort- und Weiterbildung sowie des Wissenstransfers.
Arbeitsunfälle reduzieren	Umsetzung des verabschiedeten Gesamtkonzepts zur Reduktion der Arbeitsunfälle.
Ökologische Nachhaltigkeit	
Elektromobilität vorantreiben	Wissenschaftliche Begleitung des Testbetriebs der E-Busse auf den Linien 51 und 63 und Einreichung von Förderanträgen für weitere E-Busse. Umsetzung eines Einführungskonzepts für die Elektromobilität. Beteiligung am Konzept »Green City« zur nachhaltigen Reduktion verkehrsbedingter Luftschadstoffe.
Emissionen reduzieren	Ausschreibung von circa 40 Bussen der Abgasstufe Euro 6. Abschalten wärmegeführter Busversorgungsanlagen.
Energieverbrauch senken	Verabschiedung des Energiekonzepts für den Standort Flughafendamm. Abschalten der Druckluftversorgung an den Busversorgungsanlagen.
Lärmbelastung reduzieren	Messung der Fahrzeuge mit »Radabsorbieren« und des Schienennetzes. Einleitung weiterer Maßnahmen nach Vorliegen der Ergebnisse. Ausstattung der 77 neuen Straßenbahnen mit Radabsorbieren.



○ *Wirtschaftliche*

Nachhaltigkeit

105,6 Mio.

Fahrgäste hat die BSAG 2017 befördert – ein Plus um 1,5 Millionen

4,61

Tage dauerte 2017 die durchschnittliche Bearbeitungszeit von Kundenanliegen – deutlich kürzer als die Vorgabe von 14 Tagen.

2 Mio.

Euro betrug der Auftragswert, der 2017 Gegenstand von sozialökologischen Lieferantenüberprüfungen war.

2,5

war die Schulnote der BSAG bei der Zufriedenheit im Kundenbarometer 2017 – im Vergleich zu 1,6 im Vorjahr.

Die BSAG erbringt Leistungen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie damit zusammenhängende Dienstleistungen in Bremen. Mit nachhaltigem Handeln soll die Zukunft des ÖPNV im Raum Bremen und der mit ihm in Berührung stehenden Menschen langfristig positiv mitgestaltet werden. Dementsprechend entwickelt und optimiert die BSAG konsequent ihre Dienstleistungsangebote und Prozesse, um ihrem Anspruch gerecht zu werden. Hierbei wird auch die steigende Nachfrage nach Mobilität berücksichtigt.

Wirtschaftliche Nachhaltigkeit bedeutet für die BSAG, dass der Öffentliche Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) sowie der Kontrakt erfüllt und so das Unternehmen mit seinen rund 2.000 Arbeitsplätzen dauerhaft gesichert wird. Dies bildet die Grundlage

für nachfolgende Verträge und langfristige Investitionen. Die Erfüllung der in den Vertragswerken hinterlegten Kriterien wird durch das interne Qualitätsmanagementsystem sichergestellt.

Durch die neue Direktvergabe der Erbringung des öffentlichen Nahverkehrs in Bremen im Februar 2017 steht fest, dass die BSAG auch für den nächsten ÖDLA zuständig sein wird, der vom 1. Januar 2019 bis zum 30. Juni 2041 gelten wird. Das damit ausgedrückte Vertrauen der Stadt betrachten wir als Ansporn, beim bisher Geleisteten nicht stehenzubleiben.

WIRTSCHAFTLICH ERFOLGREICHES JAHR

Bremen und die BSAG sind eng miteinander verbunden: 188 Mal fahren jede Bremerin und jeder Bremer pro Jahr mit Bus oder Bahn – statistisch gesehen. Insgesamt kommt es so zu rund 105 Millionen beförderten Personen jährlich. Die BSAG verbessert ihr Angebot ständig, damit sich diese Zahl weiter erhöht. Im Jahr 2017 überstieg die Zahl der Fahrgäste mit 105,6 Millionen um 1,5 Millionen (1,4 %) den Vorjahreswert und um 0,8 Millionen (0,7 %) den Planansatz. Diese Entwicklung ist insbesondere auf Nachfragesteigerungen beim StadtTicket und Semesterticket zurückzuführen.

Das Angebot lag bei 21,6 Millionen Nutzwagen-Kilometern und damit nahezu auf dem Planansatz (+0,15 %). Geringere Leistungen durch den Entfall der Stadtrundfahrten (rund 90.000 Nutz-km) und der Einstellung der Linie 99 (rund 50.000 Nutz-km) wurden durch Umleitungsmaßnahmen im Zuge der Baumaßnahme Bahnhof Blumenthal (rund 120.000 Nutz-km) ausgeglichen. Im Straßenbahnbereich kamen auf der Linie 1 Leistungen hinzu, in gleicher Höhe entfielen Leistungen auf der Linie 8.

Die Umsatzerlöse lagen mit 115,5 Millionen EUR um 2,9 Millionen EUR (2,6 %) höher als im Vorjahr und um 0,9 Millionen EUR (0,8 %) über Plan.

Die Erträge aus der Personenbeförderung (107,2 Millionen EUR) überstiegen den Vorjahreswert um 2,6 Millionen EUR (2,5 %) und den Planwert um 0,8 Millionen EUR (0,8 %). Die Tarifierhöhung zu Beginn des Jahres wirkte sich dabei mit durchschnittlich 1,7 Prozent über alle Ticketarten der BSAG aus. Die Gesamtleistung war mit 119,6 Millionen EUR um 0,2 Millionen EUR (0,2 %) höher als im Vorjahr und lag 1,1 Millionen EUR (1,0 %) über Plan.

Mit einem Verlust von 55,5 Millionen EUR lag das Ergebnis um 0,1 Millionen EUR (0,1 %) unter dem Planwert von 55,6 Millionen EUR und damit um 4,8 Millionen EUR (9,5 %) über dem Vorjahreswert. Zwar wurde mit diesem Ergebnis der fortgeschriebene Planverlust nicht erreicht, dennoch wurde kumuliert auch im siebten Jahr in Folge die Ziellinie gemäß Kontrakt eingehalten.

Die Bilanzsumme erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 62,8 Millionen EUR (28,7 %) auf 281,3 Millionen EUR. Die Eigenkapitalquote verringerte sich aufgrund der gestiegenen Bilanzsumme von 27,1 Prozent im Vorjahr auf 21,0 Prozent.

ANGEBOT UND LINIENAUSBAU SICHERSTELLEN

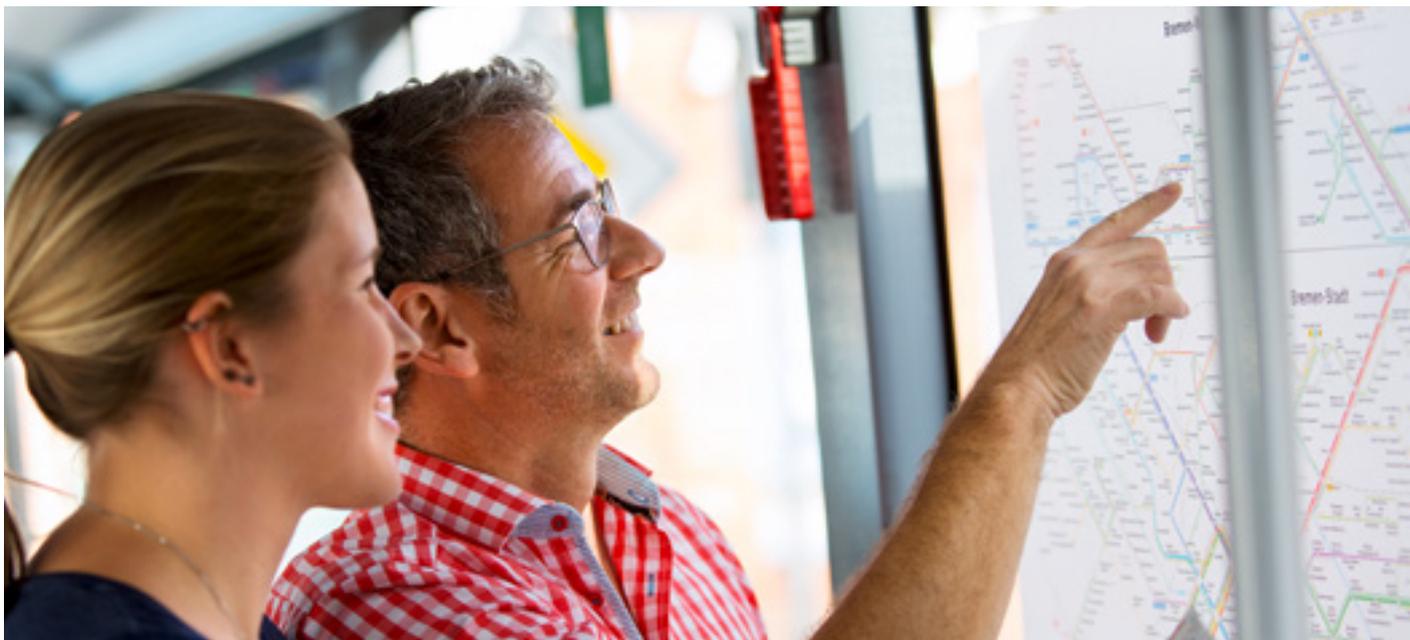
Die BSAG möchte ihren Fahrgästen ein breites und kundenorientiertes Angebot bieten. Dabei werden im Rahmen des ÖDLA konkrete Vorgaben zum Beispiel bezüglich des Einzugsbereichs der Haltestellen, der Betriebs- und Taktzeiten oder der Fahrzeugauslastung gestellt. Beispielsweise bestehen hinsichtlich der Fahrzeugauslastung festgelegte Qualitätskriterien, die nicht unterschritten werden sollen, so etwa eine mittlere Auslastung der Busse und Bahnen in der gleitenden Spitzenstunde der Hauptverkehrszeit von 65 Prozent. Die Vorgaben des ÖDLA bauen auf spezifischen Empfehlungen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen zur Gestaltung des Angebots im ÖPNV auf.

Der strategische Linienausbau wird im Verkehrsentwicklungsplan 2025 beschrieben. Dabei besteht bei vielen Maßnahmen das Ziel, den Direktfahreranteil durch Linienenerweiterung zu erhöhen. Das von der BSAG bediente Gebiet wird laufend an veränderte Rahmenbedingungen angepasst und neue Gebiete

durch veränderte Linien erschlossen. Aktuell liegen nur sehr wenige Teilgebiete außerhalb der definierten Erschließungsradien.

In 30 Prozent der Straßenbahnen und 40 Prozent der Busse sind automatische Fahrgastzählanlagen eingebaut. Mit Hilfe von Infrarotsensoren über jeder Tür werden die Ein- und Aussteigenden an jeder Haltestelle gezählt. Mindestens einmal jährlich werden alle Fahrgastzahlen ausgewertet.

Die BSAG verarbeitet die Daten der Kundinnen und Kunden unter Einhaltung der bestehenden Gesetze, insbesondere des Bundesdatenschutzgesetzes (BDSG). Alle Mitarbeitenden, die mit personenbezogenen Daten arbeiten, sind geschult und schriftlich zur Verschwiegenheit verpflichtet. Für den Umgang mit personenbezogenen Daten existiert eine interne Datenschutzordnung. Im Berichtszeitraum sind uns keine Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes von Kundendaten bekannt geworden.



QUALITÄT IN DEN KUNDENBEZIEHUNGEN

Mit der BSAG fahren jährlich über hundert Millionen Fahrgäste. Die Bedürfnisse und Wünsche der Kundinnen und Kunden und somit die Qualität im Sinne der Kundenorientierung und Kundenzufriedenheit haben für die BSAG daher einen sehr hohen Stellenwert.

Im ÖDLA, insbesondere in der Anlage 4, sind für alle Bereiche der BSAG Qualitäts-Mindeststandards beschrieben. Über die Einhaltung wird der Stadt zwei Mal im Jahr berichtet.

In vielen Bereichen des Unternehmens gibt es direkte bzw. indirekte Kundenbeziehungen. Beispielhaft seien hier das Fahrpersonal, die Kundenbetreuung, die Fahrgastinformation, die

Öffentlichkeitsarbeit und das Beschwerdemanagement genannt. Für das Qualitätsmanagement im Bereich Kundenbeziehungen ist der Fachbereich Qualität und Kundenanliegen im Center E (Verkehrsplanung und Qualität) verantwortlich. Dazu gehört auch ein aktives Beschwerdemanagement. Die BSAG ist seit 2016 zertifiziert nach der DIN EN 13816, einer Europäischen Norm für die Servicequalität von Verkehrsunternehmen des Öffentlichen Personenverkehrs aus Kundensicht. In einem umfangreichen QM-Handbuch sind der Qualitätskreis zu den Qualitätskriterien und die Messinstrumente für alle Bereiche der BSAG beschrieben. Wesentliche Messinstrumente sind objektivierende Qualitätserhebungen, Kundenbarometer und Beschwerdemanagement.

Alle Kundinnen und Kunden sollen innerhalb von 14 Tagen zufriedenstellende Antworten auf ihre Anliegen erhalten. Die Auswertung der Kundenanliegen ist Bestandteil eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses. Ziel ist das Abstellen von Beschwerdeursachen.

KUNDENZUFRIEDENHEIT GESUNKEN

Die Anzahl der Kundenanliegen hat sich von 5.209 im Jahr 2016 auf 5.557 erhöht, liegt aber im mehrjährigen Vergleich auf ähnlichem Niveau. Die durchschnittliche Bearbeitungszeit der Kundenanliegen lag bei 4,61 Tagen. 99,64 % der Kundenanliegen wurden innerhalb der Frist von 14 Tagen beantwortet.

Die Globalzufriedenheit im Kundenbarometer sank von der Schulnote 1,6 auf 2,5 im Jahr 2017. Insgesamt wurden 29 Merkmale abgefragt. Bei



zehn Merkmalen hat sich die BSAG in der Kundenwahrnehmung verbessert. Der Fachbereich Qualität und Kundenanliegen hat auf dieser Grundlage ausgewertet, in welchen Bereichen die wesentlichen Herausforderungen liegen. In einer speziellen Arbeitsgruppe wurden im Jahr 2017 Maßnahmen erarbeitet, die geeignet sind, die Erwartungen der Kundinnen und Kunden besser zu erfüllen. Auch wurde eine Nicht- bzw. Wenignutzerstudie in Auftrag gegeben, um mehr über die Gründe zu erfahren.

ZAHL DER KUNDENANLIEGEN STEIGT

Im Jahr 2017 sind bei uns 5.427 Kundenbeschwerden bzw. -eingaben eingegangen. Dies waren 358 mehr als im Vorjahr (+6,7 %). Die meisten Beschwerden betrafen, wie auch schon in den Vorjahren, die Kategorien »Betrieb« und »Personal«. In den Kategorien »Haltestellen und Stationen« sowie »Sicherheit/Sonstiges« gab es die größten prozentualen Steigerungen im Vergleich zum Vorjahr und zum Durchschnitt der Jahre 2006 bis 2015. Die größten positiven Veränderungen im Vergleich zum Vorjahr gab es in den Bereichen »Fahrzeuge« und »Fahrplan/Anschlüsse«. Die Gesamtzahl der 5.557 Kundenanliegen setzt sich aus 5.427 Beschwerden und 130 Loben zusammen.

SICHERHEIT IM FOKUS

Die Sicherheit unserer Fahrgäste sowohl in den Fahrzeugen als auch an Haltestellen hat für die BSAG einen sehr hohen Stellenwert. Unsere Kundinnen und Kunden sollen jederzeit ein gutes Gefühl haben, wenn sie sich an unseren Haltestellen aufhalten und unsere Fahrzeuge benutzen. Dies

gilt insbesondere für ältere Fahrgäste und Kinder. Dabei unterscheiden wir nach der objektiven Sicherheit, die sich beispielsweise in Zahlen zu körperlichen Übergriffen äußert, und dem subjektiven Sicherheitsgefühl, das in Kundenbeschwerden gemessen oder in Kundenumfragen bewertet werden kann.

Im Bereich der objektiven Sicherheit ist, gemessen an der Zahl der Fahrgasteingaben, kein signifikanter Anstieg festzustellen. Mit einem Anteil von unter 0,5 Prozent der Gesamtzahl an Beschwerden liegt sie auf einem niedrigen Niveau. Auch die Zahl der Überfälle auf den Fahrdienst war in den vergangenen Jahren kontinuierlich rückläufig. Leicht zugenommen hat die Zahl der Streitigkeiten mit Fahrgästen sowie der Streitigkeiten von Fahrgästen untereinander. Anders ist die Situation beim subjektiven Sicherheitsgefühl. Wir unterscheiden hier nach der Sicherheit an Haltestellen und in den Fahrzeugen sowie jeweils tagsüber und abends. Hier nimmt die Zufriedenheit mit der Sicherheit in den letzten Jahren tendenziell eher ab, und dies an Haltestellen eher als in den Fahrzeugen und abends eher als tagsüber.

Im vergangenen Jahr haben wir zahlreiche Maßnahmen ergriffen, um an den betreffenden Orten die Sicherheit zu verbessern, auch in Zusammenarbeit mit der Polizei, mit der wir seit 2017 einen Kooperationsvertrag haben. So haben wir 2017 einen Infobus eingesetzt und speziell zum Thema Taxibestellung zur Zielhaltestelle des Fahrgasts informiert. Im Jahr 2018 wollen wir unter anderem die Aufenthaltsqualität im Bereich der Haltestellenanlage am Hauptbahnhof verbessern und die Fahrgäste auf einen sicheren Umgang mit ihrem Handy aufmerksam machen.

BARRIEREFREI REISEN

Barrierefreiheit ist für die BSAG schon seit langer Zeit ein zentrales Thema. Im Jahr 1988 gehörten wir zu den ersten Unternehmen, die niederflurige Busse eingesetzt haben. Im Jahr 1990 haben wir die weltweit erste zu 100 Prozent niederflurige Straßenbahn mitentwickelt und in Betrieb genommen. Die Straßenbahnen und Busse der BSAG besitzen einen Lift, mit dem Rollstuhlfahrende ein- und aussteigen können.

Für Fahrzeuge hat die BSAG Mindeststandards definiert, die bei Neubeschaffungen einzuhalten sind, wie etwa Sondernutzungsflächen, Sprechstellen, Haltestellenansagen und -anzeigen, Taststreifen. Ähnliches gilt für Neu- oder Ausbauprojekte an der Infrastruktur, wie Blindenleitsystem, Rampenneigungen, Auffanggitter gegenüber Tür 1 etc. Diese Standards werden kontinuierlich umgesetzt.

Um eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, wird derzeit in Zusammenarbeit mit der Freien Hansestadt Bremen der Standard weiterentwickelt. Dabei gibt ein »Qualitätskreis Barrierefreiheit« vor, wie Barrierefreiheit sichergestellt und wer an den Maßnahmen zu beteiligen ist. Partner sind der Landesbehindertenbeauftragte der Freien Hansestadt Bremen und die Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe behinderter Menschen Bremen e. V. sowie weitere Interessenvertretungen.

Zu den Maßnahmen gehören auch direkte Hilfen für die Kunden, wie etwa Rollatorentrainings: In Zusammenarbeit mit dem SelbstBestimmt Leben e. V. bietet die BSAG regelmäßig einen Trainingsparcours für Rollstuhlfahrende an. Die Qualität unserer Maßnahmen überprüfen wir über das Kundenbarometer, Objektiverhebungen und Qualitätstests des Verkehrsverbunds Bremen/Niedersachsen, zusätzlich werten wir entsprechende Kundenanliegen aus.

Ende 2017 waren 83,8 Prozent der Straßenbahnhaltestellen barrierefrei und verfügten beispielsweise über Blindenleitstreifen (Bushaltestellen liegen in der Zuständigkeit der Stadt). Zur Weiterentwicklung des barrierefreien Standards wurde eine Musterhaltestelle auf dem Betriebshof Neustadt aufgebaut.



FAIRE BESCHAFFUNGSPRAKTIKEN

Als Anbieter von Dienstleistungen im Verkehrs- und Mobilitätsbereich leistet die BSAG einen unmittelbaren Beitrag zur volkswirtschaftlichen Entwicklung und zur Lebensqualität im Großraum Bremen. Durch unsere Arbeit leisten wir nicht nur einen wichtigen Beitrag zur öffentlichen Daseinsvorsorge, sondern besitzen als größte Auftraggeberin in Bremen auch eine Verantwortung für die Wirtschaft und die Menschen in der Stadt.

Als öffentliche Auftraggeberin gelten für die BSAG die Regelungen des Öffentlichen Vergaberechts. Alle Beauftragungen werden beim Senat für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, bei Werten über 30.000 EUR zusätzlich beim Hauptzollamt gemeldet. Die BSAG ist verpflichtet, das Bremische Gesetz zur Sicherung von Tariftreue, Sozialstandards und Wettbewerb bei öffentlicher Auftragsvergabe (BremTtVG) anzuwenden und sicherzustellen, dass diese Mindeststandards bei der Vergabe von Aufträgen eingehalten werden.

Zentrales Entscheidungskriterium bei der Vergabe von Aufträgen ist das beste Preis-Leistungs-Verhältnis. Als wichtiges Leistungsmerkmal gilt dabei eine sozialverträgliche und ökologisch vorteilhafte Ausrichtung der Lieferanten sowie der Waren und Dienstleistungen. Im Rahmen unserer Allgemeinen Einkaufsbedingungen verpflichten wir unsere Lieferanten, die maßgeblichen Unfallverhütungs- und Arbeitsschutzvorschriften sowie Vorschriften zum Schutz der Umwelt oder des freien Wettbewerbs anzuerkennen und einzuhalten. Aktuell arbeiten wir daran, unser Lieferantenmanagement strukturiert auszuweiten und ein systematisches Berichtswesen einzuführen.

Die BSAG ließ im Jahr 2017 fünf Firmen auf Tariftreue prüfen. Die Prüfungen ergaben keine Ver-

stöße gegen das BremTtVG. Außerdem meldete die BSAG 857 Bestellungen mit 1.652 Bestellungen an die Sonderkommission Tariftreue. Bei der Bestellung von Bauleistungen führte die BSAG 2017 drei eigene Kontrollen aus dem Vorjahr zuende und organisierte zwei weitere Kontrollen der Sonderkommission Tariftreue. Das Gesamtvolumen der Aufträge dieser fünf Prüfungen betrug rund 2 Millionen EUR. Als Mitglied der Arbeitsgruppe Sozialfaire Beschaffung haben wir zudem einen Lieferanten von Arbeits- und Dienstkleidung unter Berücksichtigung der Arbeits- und Sozialstandards ausgewählt.

Als EMAS-zertifiziertes Unternehmen überprüft die BSAG ihre Lieferanten auch nach Umweltkriterien. Viele Lieferanten arbeiten nach Umweltnormen wie ISO 14001, Eco Step 5.0 (für Mittelständler) oder FSC. Die BSAG hat im Berichtszeitraum 2017 keine neuen Lieferanten aufgenommen und demzufolge auch keine neuen Überprüfungen vorgenommen.



Soziale

Nachhaltigkeit

+ 2,3 %^o*höherer Personalbestand***4.781**^o*Weiterbildungstage pro Jahr – ein Plus von
1.406 Tagen gegenüber dem Vorjahr***32,3 %**^o*Frauenanteil und damit Spitzenwert unter
den deutschen ÖPNV-Anbietern***28**^o*Unfälle mehr als im Vorjahr*

Der fortschreitende demografische und digitale Wandel verändert die Arbeitswelt und stellt auch die BSAG nachhaltig vor neue Herausforderungen. Dies reicht von der Automatisierung von Prozessen, über das Entstehen neuer Arbeitswelten und zunehmender Vernetzung bis hin zu einem Kulturwandel im Unternehmen. Gleichzeitig werden im Rahmen des Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) konkrete Erwartungen in Bezug auf die Förderung von Vielfalt oder die betriebliche Mitbestimmung an uns formuliert.

Dies betrachten wir als zwei Seiten derselben Medaille: Vielfalt zu fördern und Chancengleichheit zu gewährleisten bereichert die BSAG mit neuen Sichtweisen und Ideen. Durch das aktive Einbeziehen unserer Mitarbeitenden im Rahmen der betrieblichen Mitbestimmung entwickeln wir gemeinsam tragfähige Antworten auf neue Herausforderungen und fördern die Motivation

und Zufriedenheit. Die Weiterentwicklung der Tarifverträge und Betriebsvereinbarungen ist dabei ein wichtiges Werkzeug. Damit möchte die BSAG ein attraktiver Arbeitgeber für bestehende wie neue Mitarbeitende sein und gemeinschaftlich zum Erfolg des Unternehmens beitragen.

Arbeitgeberattraktivität sowie Vielfalt und Chancengleichheit fallen in die Verantwortung des Centers Personal und werden direkt an den Vorstand berichtet. Für die Themen Vielfalt und Chancengleichheit wurde eine eigene Diversity-Beauftragte bestellt. Verschiedene Gesetze, wie das Allgemeine Gleichstellungsgesetz, Betriebsverfassungsgesetz, Tariftreue-Gesetz, Entgelttransparenzgesetz, Gesetz zur Stärkung der Teilhabe und Selbstbestimmung von Menschen mit Behinderungen ebenso wie eigene Betriebsvereinbarungen geben dabei den Rahmen vor.



ARBEITGEBER MIT VERANTWORTUNG

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BSAG sind das Rückgrat des Öffentlichen Personennahverkehrs in Bremen. Als Arbeitgeber stehen wir in der Verantwortung, attraktive, sichere und zukunftsfähige berufliche Perspektiven für unsere bestehenden und künftigen Mitarbeitenden zu schaffen und zu erhalten. Diesem Ziel dienen vielfältige Maßnahmen des Centers Personal, die vom Recruiting und der Aus- und Weiterbildung über die Wahrung von Vielfalt und Chancengleichheit bis zum Gesundheitsschutz reichen.

Im Jahr 2017 hat sich der Personalbestand leicht um 2,3 Prozent auf 2.065 erhöht. Davon sind knapp drei Viertel in Vollzeit angestellt. Mit einem Frauenanteil von 32,3 Prozent nehmen wir einen Spitzenwert unter den deutschen ÖPNV-Betreibern ein. Zur Gesamtzahl der Mitarbeitenden kamen im Jahr 2017 noch im Jahresdurchschnitt 148 Auszubildende, Studierende, Praktikantinnen und Praktikanten und Aushilfen hinzu. Zeitarbeitnehmende bzw. »Leiharbeitskräfte« werden bei der BSAG nicht beschäftigt.

Entwicklung des Personalbestands nach Arbeitsvertrag und Geschlecht

(per 31.12.)

	2015			2016			2017		
	Männer	Frauen	Gesamt	Männer	Frauen	Gesamt	Männer	Frauen	Gesamt
Vollzeit	1.099	274	1.373	1.146	281	1.427	1.163	312	1.475
Teilzeit	231	351	582	233	359	592	235	355	590
Gesamt	1.330	625	1.955	1.379	640	2.019	1.398	667	2.065
Weitere*	84	57	141	84	63	147	96	52	148

* Auszubildende, Studierende, Praktikantinnen und Praktikanten, Aushilfen

Im Jahr 2017 wurden 127 Menschen (2016: 126) neu eingestellt, darunter waren 67 Frauen. Die Fluktuationsrate liegt bei 3,96 Prozent. Wir pflegen eine gute Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat und den Gewerkschaften im Unternehmen – 93,5 Prozent der Mitarbeitenden fallen unter die gültigen Tarifverträge.

Neueinstellungen 2017 nach Alter und Geschlecht

Einstellungen gesamt	127
davon Männer	60
davon Frauen	67
Alter	
bis 20 Jahre	28
21 bis 30 Jahre	37
31 bis 40 Jahre	24
41 bis 50 Jahre	19
51 bis 60 Jahre	19

GEZIELTE FRAUENFÖRDERUNG

Die BSAG verfolgt seit Jahren erfolgreich einen stringenten Plan zur Erhöhung des Frauenanteils im Unternehmen. Unsere Zielsetzungen berücksichtigen dabei explizit die Vorgaben des ÖDLA, darunter die Beibehaltung einer Frauenquote von mindestens 30 Prozent, die Erhöhung des weiblichen Führungskräfteanteils sowie die Aufstellung und Umsetzung von Frauenförderplänen.

Durch eine regelmäßige Berichterstattung zum Stand der einzelnen Themen an den Vorstand (laufend) und den Aufsichtsrat (vier Mal jährlich) evaluieren wir den Erfolg unserer Maßnahmen. Darüber hinaus dokumentiert ein jährlicher Qualitätsbericht zu den ÖDLA-Vorgaben unsere Übereinstimmung mit ihnen. Bei Hinweisen auf Verstöße gegen unsere internen Regelungen bzw. die entsprechende Rahmengesetzgebung existieren interne Kommunikationswege sowie ein externer Ombudsmann. Im Berichtszeitraum sind uns keine Verstöße gegen den Grundsatz der Gleichbehandlung bekannt.

Im Dezember 2017 hat die BSAG ihren zweiten Frauenförderplan für die Jahre 2017 bis 2022 verabschiedet und den vorangehenden über den Zeitraum 2013 bis 2016 evaluiert. Die Grundlagen dafür wurden bereits in unserer »Betriebsvereinbarung Nr. 27 zu einer frauen- und familienfreundlichen Personalpolitik« gelegt, die seit dem 1. Januar 1995 in Kraft ist. Seit dem 1. April 2011 gilt zudem der Tarifvertrag Frauenförderung. Ein Ergebnis der im Frauenförderplan festgelegten Maßnahmen und Ziele ist der genannte hohe Frauenanteil im Unternehmen, ein anderes Ergebnis ist der Anteil weiblicher Führungskräfte (ohne Fach-Führungskräfte): Er lag Ende 2017 bei 25,2 Prozent. Vier von zwölf Mitgliedern der nächsten Führungsebene unter dem Vorstand sind Frauen.

Im Hinblick auf Entlohnung bzw. Vergütung gilt bei der BSAG der Grundsatz, dass gleiche Leistung auch gleich bezahlt wird. Dennoch befinden sich mehr Frauen in den unteren Lohngruppen E1 bis E4, was unter anderem mit dem Qualifikationsniveau und dem verstärkten Wunsch nach Teilzeit zu tun hat. Teil unserer Bemühungen zur Erhöhung des Frauenanteils in qualifizierten Berufen ist die gezielte Förderung von Frauen als Straßenbahnfahrerinnen sowie die für 2018 im zweiten Anlauf angestrebte Betriebsvereinbarung Mobiles Arbeiten und andere Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Mit der jährlichen Teilnahme am Girls' Day (im Jahr 2017 am 27. April) bringen wir Mädchen von weiterführenden Schulen vermeintlich männliche technische Berufe näher.

Frauenanteil in den Entgeltgruppen der BSAG 2017*

	Gesamt	Frauen	Frauenanteil in %
E1 bis E4	116	84	72,41
E5 bis E6	1.421	454	31,95
E7 bis E8	295	56	18,98
ab E9	221	60	27,15
V, LT, AT	31	7	22,58

* ohne Mitarbeitende in ATZ Freiphase, ohne Auszubildende, Vollzeit- und Teilzeitbeschäftigte

FAMILIENFREUNDLICHES UNTERNEHMEN

Beruf und Familie »unter einen Hut zu bringen«, ist nicht immer einfach, gerade bei Berufen im Schichtdienst wie etwa als Bus- oder Straßenbahnfahrer(in). Dennoch bemühen wir uns immer wieder, den erforderlichen Spagat zu bewerkstelligen – und das mit Erfolg: Externe Auszeichnungen, wie das seit Jahren bestehende Audit »berufundfamilie« der gemeinnützigen Hertie-Stiftung (bis 15. März 2018) sowie das Siegel »Ausgezeichnet Familienfreundlich« vom Impulsgeber Zukunft e. V. (seit 1. April 2018) bestärken uns, dass wir auf dem richtigen Weg sind.

VIELFALT STÄRKEN

Chancengleichheit gilt bei der BSAG nicht nur zwischen den Geschlechtern. Die Vielfalt unserer Gesellschaft hinsichtlich Nationalität und ethnischer Herkunft, sexueller Orientierung, Alter, Behinderungen, Religion und Weltanschauung und anderer Indikatoren betrachten wir als eine Chance für die Unternehmensentwicklung. Unterschiedliche Sichtweisen führen zu neuen Lösungsansätzen in unseren unternehmerischen Herausforderungen und können uns daher nur nützen.

Auch im Jahr 2017 haben wir bei der Eingliederung von Migrantinnen und Migranten sowie Geflüchteten einen Schwerpunkt gesetzt. Als kommunales Unternehmen wollen wir damit ein Zeichen setzen, diese Menschen aktiv ins lokale Arbeitsleben zu integrieren. Bereits seit dem Jahr 2015 führt die BSAG Einstiegsqualifizierungen mit jungen Geflüchteten durch, zum Beispiel als Fachkräfte im Fahrbetrieb, Konstruktionsmechaniker, Kfz-Mechatroniker, Fahrzeuglackierer oder Tiefbaufacharbeiter. Drei junge Geflüchtete wurden danach bereits in die Ausbildung übernommen. Im Jahr 2018 beginnt erstmals eine geflüchtete Frau eine Einstiegsqualifizierung zur Kauffrau für Büromanagement. Bewerbungen junger Geflüchteter für Einstiegsqualifizierungen haben im Jahr 2017 sprunghaft zugenommen, von neun im Jahr 2016 auf 71 im vergangenen Jahr. Bei der Jahrestagung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) im November 2017 wurde die BSAG für ihr Engagement in der beruflichen Integration geflüchteter Menschen als »Talent im ÖPNV« ausgezeichnet.



KOMPETENZEN MANAGEN

Kompetenzmanagement ist ein wesentlicher Aspekt in der Personalentwicklung und im Talent Management. Es hat die Aufgabe, die bestehenden Fachkenntnisse und Fertigkeiten zu ermitteln, zu beschreiben und so zu entwickeln, dass die Kompetenzen der Mitarbeitenden der Nachfrage im Unternehmen entsprechen. Wir machen damit die Personalplanung ein Stückweit transparenter und tragen zur Erreichung strategischer Unternehmensziele bei. Kurzum: Kompetenzmanagement sichert den Wissenserwerb und die Weiterentwicklung des Unternehmens als Ganzes.

Die BSAG sieht den Kompetenzaufbau und -erhalt als einen wesentlichen Baustein ihrer Personalentwicklung, um die Beschäftigungsfähigkeit und Leistungsfähigkeit der Mitarbeitenden langfristig zu sichern. Denn in Zukunft wird es für unsere Fachkräfte verstärkt darauf ankommen, sich zielorientiert weiterzubilden und lebenslanges Lernen zur Selbstverständlichkeit zu machen.

Die berufliche Fort- und Weiterbildung der BSAG hat das Ziel, aufbauend auf der Erstausbildung und/oder den beruflichen Erfahrungen einer Person neue Qualifikationen zu vermitteln oder alte zu erhalten und aufzufrischen. Das Lernen in der beruflichen Fort- und Weiterbildung kann entweder formal in internen oder externen Weiterbildungsmaßnahmen oder online am Arbeitsplatz bzw. informell (Alltags- und Erfahrungslernen) erfolgen.

Die systematische Umsetzung erfolgt in sechs Schritten:

1. Bedarfsanalyse
2. Zieldefinition
3. Planung
4. Durchführung
5. Erfolgskontrolle
6. Transfersicherung

Für den Wissenstransfer gilt, dass dieser eine professionelle Basis für die langfristige und strategische Personalplanung bildet und Engpassrisiken – besonders bei ungeplanter Fluktuation – rechtzeitig minimiert. Über unser bestehendes Konzept zum Wissensmanagement sichern wir die schnelle Verantwortungsübernahme insbesondere bei Schlüsselpositionen. Instrumente der BSAG, die dafür zur Verfügung stehen, sind unter anderem:

- Leitfaden Wissensmanagement
- Matrix Schlüsselpositionen
- Einarbeitungspläne
- Mentoring-Programm
- Prozessmanagement-Software
- Wikis
- Funktionsbeschreibungen und Organisationshandbuch

Unsere wesentliche Kennzahl in der Fort- und Weiterbildung ist die Anzahl der Weiterbildungstage pro Jahr. Sie stieg im Jahr 2017 auf 4.781,48 Tage – ein Plus von 1.406,18 Tagen gegenüber dem Vorjahr. Mittelfristig ist die Einführung weiterer Kennzahlen geplant.

LÖSUNGEN FÜR UNGELERNTÉ UND LANGZEITARBEITSLÖSE

Nicht in allen Bereichen der BSAG müssen hochqualifizierte Spezialisten arbeiten, und so bietet die BSAG auch Chancen für An- und Ungelernte oder Langzeitarbeitslose, wenn bestimmte körperliche Voraussetzungen, ausreichende Deutschkenntnisse sowie ein kundenorientiertes Verhalten vorhanden sind. In Zusammenarbeit mit dem Bremer Jobcenter bieten wir für diese Zielgruppe eine einjährige Ausbildung in den drei Bereichen Fahrgastbegleiter/-in, Ticketprüfer/-in oder Kraftomnibusfahrer/-in an. Im Jahr 2017 haben insgesamt 72 Arbeitssuchende bzw. Arbeitslose an unseren Qualifizierungsmaßnahmen teilgenommen. Davon konnten 38 nach erfolgreichem Abschluss übernommen werden.



GESUNDHEIT SICHERN

Ziele des Betrieblichen Gesundheitsmanagements (BGM) sind, die Leistungsbereitschaft und Leistungsfähigkeit der Mitarbeitenden zu erhalten, zu fördern und zu verbessern und somit Fehlzeiten im Betrieb zu verringern sowie die Kundenzufriedenheit zu erhöhen.

Die BSAG strebt an, die Arbeitsplatzverhältnisse so zu gestalten, dass berufsbedingte gesundheitsgefährdende Belastungen in jeder Lebensphase minimiert werden. Gleichzeitig wollen wir gesundheitsfördernde Ressourcen stärken, um so Gesundheit, Wohlbefinden, Freude an der Arbeit und die Verbundenheit mit dem Unternehmen zu erhöhen. Damit das Gesundheitsmanagement erfolgreich sein kann, sind die Mitarbeitenden zu aktiver Beteiligung und eigenverantwortlichem Verhalten aufgefordert.

Grundlage sind unter anderem gesetzliche Anforderungen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes. Dreh- und Angelpunkt sind die Gefährdungsbeurteilungen nach dem Arbeitsschutzgesetz und die darauf basierenden Verordnungen. Derzeit wird das Gesamtkonzept zur Durchführung und Dokumentation von Gefährdungsbeurteilungen überarbeitet, denn die Anforderungen sind in den vergangenen Jahren komplexer geworden. In die Überarbeitung ist neben den Fachkräften der Betriebsrat der BSAG eingebunden.

Bestandteil des BGM ist auch die Erhebung einschlägiger Kennzahlen wie der Gesundheitsquote, der Zahl der Arbeits- und Wegeunfälle und der damit einhergehenden Arbeitsausfalltage (vgl. Kennzahlentabelle Seite 34).

MEHR ARBEITSUNFÄLLE 2017

Mit 189 Unfällen im Jahr 2017 sind die Unfallzahlen insgesamt deutlich angestiegen (2016: 161). Insbesondere die bei der Berufsgenossenschaft meldepflichtigen Unfälle ohne Fremdbeteiligung (zum Beispiel Stolperunfälle) haben deutlich zugenommen. Steigende Unfallzahlen verzeichnen sowohl der Fahrdienst als auch die Werkstätten. Dadurch sind auch die durch Arbeitsunfälle bewirkten Ausfalltage gestiegen. Allerdings sind die Ausfalltage durch Wegeunfälle im Vergleich zum Vorjahr gesunken.

Im Jahr 2017 wurde das Konzept der physischen Gefährdungsbeurteilungen völlig neu konzipiert, um die Anforderungen aus regulatorischen Vorgaben vollständig (und im Wortlaut) umzusetzen. Über 190 substanzielle Anforderungen an Gefährdungsbeurteilungen wurden identifiziert. Diese wurden strukturiert und in ein Gesamtkonzept eingearbeitet. Das Konzept ist vom Vorstand und Arbeitsschutzausschuss verabschiedet worden und befindet sich in der Umsetzungsphase. Das gilt gleichermaßen für die Verordnung zur Arbeitsmedizinischen Vorsorge, bei der der Betriebsarzt und die Führungskräfte involviert waren.

In einem ausführlichen Statusbericht zu psychischen Belastungen im Fahrdienst, insbesondere nach traumatischen Erfahrungen wie Unfällen mit Personenschäden, haben wir 2017 Bilanz gezogen und bisherige Maßnahmen evaluiert.

SOZIALE NACHHALTIGKEIT – Weitere Kennzahlen 2013 bis 2017

	2013	2014	2015	2016	2017	Diff. 2017 zu 2016
Weiterbildung (Schulungstage)						
Fahrerschulungen und BKrFQG-Schulungen	2.858	2.712	2.867	1.426	2.395	969
Qualifizierung (Verkehrsmeister u.Ä.) und Maßnahmen für bestimmte Mitarbeitergruppen	176	384	363	1.229	1.237	8
Arbeitsmethodik und Sozialkompetenz	120	144	198	80	207	127
Führungswissen und Gesundheitsvorsorge	16	199	557	68	362	294
Kaufmännisches Wissen und Managementkenntnisse	6	24	73	95	96	1
Technische, betriebliche und gesetzliche Weiterbildung	446	587	422	377	392	15
EDV-Wissen und -Anwendung	184	134	140	100	93	-7
Gesamt	3.806	4.183	4.620	3.375	4.781	1.406
Gesundheitsquote (in %)						
Verwaltung	94,2	93,2	94,1	93,6	93,8	0,2
Center Fahrzeuge	94,1	92,7	93,7	93,0	94,1	1,1
Center Infrastruktur	94,7	94,9	91,8	94,1	93,2	-0,9
Fahrdienst	90,2	89,6	89,8	88,4	88,2	-0,2
Gesamt	92,1	91,4	91,5	90,9	90,7	-0,2
Arbeitsunfälle (Anzahl)						
Meldepflichtige Unfälle	64	69	76	76	111	35
Nicht meldepflichtige Unfälle	67	38	58	54	51	-3
Wegeunfälle	24	21	15	31	27	-4
Gesamt	155	128	149	161	189	28
Ausfalltage durch Arbeitsunfälle (Anzahl)						
Betriebsunfälle	2.623	3.839	3.995	3.665	4.277	612
Wegeunfälle	597	1.249	370	840	464	-376
Gesamt	3.220	5.088	4.365	4.505	4.741	236





.....○
Ökologische
Nachhaltigkeit

1.800 m³

weniger Wasser verbraucht

7,6%

weniger Abfälle produziert

3,7%

weniger Strom benötigt

0,4%

mehr CO₂ ausgestoßen

Der Umweltschutz hat bei der BSAG seit jeher eine große Bedeutung. Durch unsere Verkehrsleistungen tragen wir dazu bei, die Mobilität für unsere Bürgerinnen und Bürger umweltfreundlich zu gestalten und fließenden Verkehr bei geringstmöglichen Belastungen sicherzustellen.

Teil der Unternehmensstrategie ist die im Jahr 2005 beschlossene »Unternehmenspolitik für eine nachhaltige Entwicklung«. Sie beschreibt unseren Nachhaltigkeitsansatz als Anbieter einer ökologischen Alternative für eine sinnvolle Entwicklung der Verkehrsstruktur in der Region einerseits und als verantwortlicher Arbeitgeber im gesellschaftlichen Umfeld andererseits. Sie ist die Grundlage sowohl für unsere Umwelt- und Klimaschutzstrategie als auch für unsere Rolle als Arbeitgeber und gesellschaftlicher Akteur. Ein wichtiger rechtlicher

Rahmen mit Auswirkungen auf die Umweltleistung ist der Öffentliche Dienstleistungsauftrag (ÖDLA), der für die Zeit von 2019 bis 2032 neu abgeschlossen wurde.

Die Umwelt- und Klimaschutzstrategie sieht unter anderem vor, dass unsere CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2020 um 15 Prozent (bezogen auf 2010) reduziert werden sollen. Zu diesem Ziel tragen sowohl unsere Fahrzeuge wie auch unsere Gebäude bei. Unsere Standorte verfügen seit 2003 über ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem. Mit der im Jahr 2012 eingeführten »Betriebsvereinbarung zur Beteiligung der Mitarbeitenden an Energieeinsparungen« haben wir einen finanziellen Anreiz auf Mitarbeitendenebene eingeführt, an Energieeinsparungen aktiv mitzuwirken.

UMWELTFREUNDLICHER VERKEHR

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) trägt maßgeblich dazu bei, die Umweltauswirkungen des Verkehrs insgesamt zu senken. Neben den Lärmemissionen sind es insbesondere die Stickoxid- und Partikelemissionen von (Diesel-)Pkws, die die Luftqualität in den Städten belasten. Der Umweltvorteil des ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr ist vielfach belegt, unter anderem in Veröffentlichungen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV). Deshalb ist es erklärtes Ziel der BSAG, immer mehr Kunden von den Vorteilen des ÖPNV zu überzeugen, um eine umweltfreundliche Alternative zu bieten.

Dabei sind wir uns bewusst, dass auch der ÖPNV einen Teil zu den Umweltbelastungen in Bremen beiträgt, solange fossile Energieträger, allen voran Diesel, genutzt werden. Daher ist es der gemeinsame Wille des Unternehmens und der Stadt Bremen, die Elektromobilität weiter zu entwickeln und bis zum Jahr 2025 50 Prozent der Verkehrsleistungen klimaneutral zu erbringen. Da die Straßenbahnen bereits seit einigen Jahren mit klimaneutralem Ökostrom betrieben werden, gelingt dies nur mit der Einführung elektrisch betriebener Busse.

Auch Lärm gilt als umweltschädliche Emission. So verursachen Straßenbahnen beim Durchfahren von Kurven oder beim Überqueren von Kreuzungen oder Weichen Lärm, den wir verringern wollen. Vielversprechend sind Messergebnisse mit Radabsorbern, die, direkt an den Rädern angebracht, Schwingungen am Entstehungsort dämpfen. Alle neuen Straßenbahnen werden mit diesen Radabsorbern ausgestattet. Entsprechende Hinweise von Anwohnern oder Kunden nehmen wir sehr ernst und bearbeiten sie im Rahmen unseres Beschwerdemanagements.

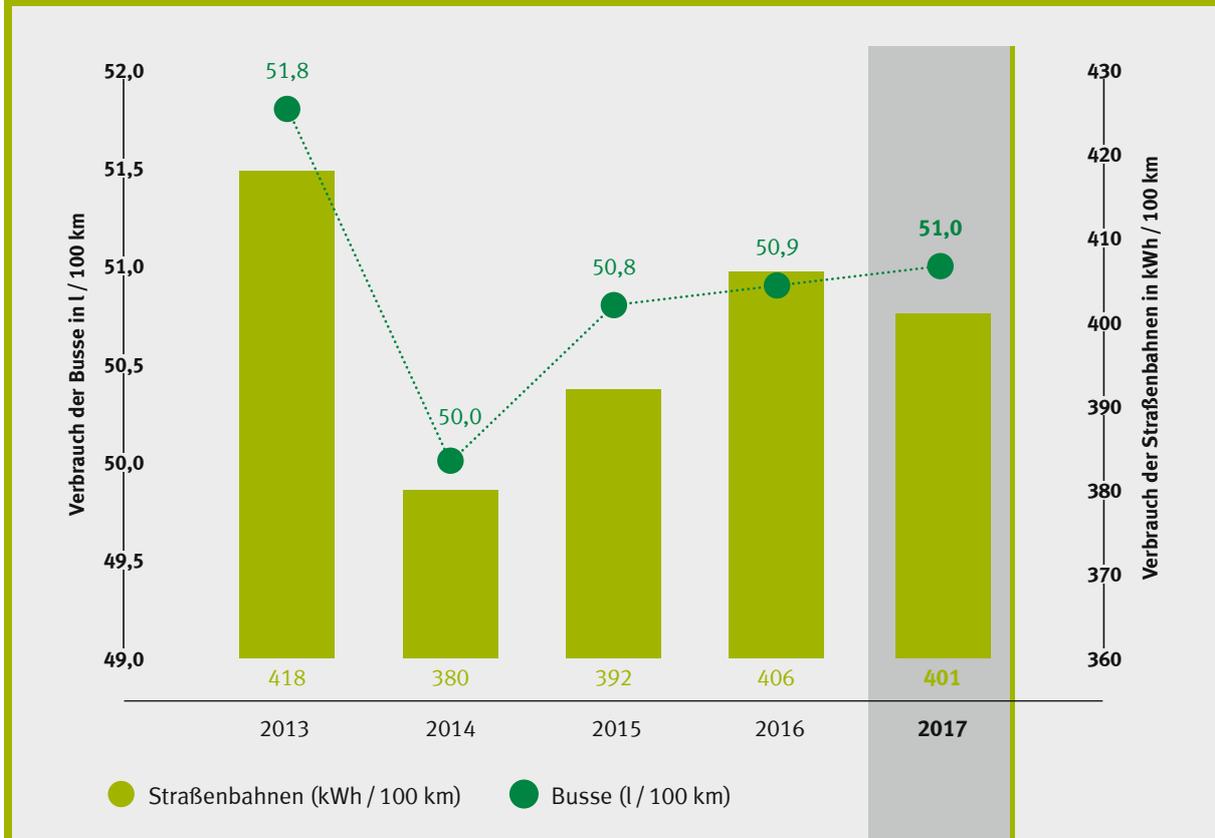
Das Controlling der Umweltauswirkungen erfolgt über unser Umweltmanagementsystem, das nach ISO 14001 zertifiziert und nach EMAS validiert ist. Die jährliche Umwelterklärung ist im Nachhaltigkeitsbericht integriert und gibt Auskunft über die Entwicklung wichtiger Umweltkennzahlen.

ENERGIEVERBRAUCH DER FAHRZEUGE SINKT

Im Berichtsjahr 2017 sank der spezifische Energieverbrauch der Straßenbahnen geringfügig von 406 Kilowattstunden pro 100 Kilometer (2016) auf 401 Kilowattstunden pro 100 Kilometer. Der spezifische Verbrauch der Busse lag mit durchschnittlich 51 Liter Diesel pro 100 Kilometer auf dem Niveau des Vorjahres. Verbrauchsmessungen im Herbst 2017 haben ergeben, dass die Fahrzeuge des Herstellers EVOBUS mit Abgasstandard Euro VI mit knapp über 50 Liter pro 100 Kilometer zu den verbrauchsgünstigen Gelenkbussen gehören.



DURCHSCHNITTLICHER ENERGIEVERBRAUCH DER FAHRZEUGE



Bei den Dienst- und Sonderfahrzeugen entwickelt sich der Durchschnittsverbrauch an Dieselmotorkraftstoff nicht positiv. Er erhöhte sich 2017 nochmals um 2,3 Prozent gegenüber 2016. Da die Bautätigkeit 2017 abgenommen hat, ist der Verbrauch der Baumaschinen 2017 deutlich um 28,1 Prozent zurückgegangen. Der Bedarf an Kältemittel für die Straßenbahnen des Typs GT8N-1 sowie die Busse ist 2017 um 18 Prozent gestiegen. Dies ist besonders bedauerlich, weil das Kältemittel, der Fluorkohlenwasserstoff R134a, ein erhebliches klimaschädliches Potenzial aufweist, wenn es in die Luft gelangt. Das Treibhauspotenzial ist im Vergleich zu CO₂ um das 1.430-fache höher. Wir erfassen die Nachfüllmengen an R134a, die im Laufe des Jahres bei Wartungsarbeiten in die Klimaanlage der Fahrzeuge nachgefüllt werden mussten. Wir gehen davon aus, dass diese Nachfüllmengen durch Undichtigkeiten in die Atmosphäre gelangten. Bei Bussen sind insbeson-

dere die langen Kühlmittelleitungen zwischen dem Kompressor am Motorblock und den Verdampfern auf dem Fahrzeugdach anfällig für Undichtigkeiten. Leider sind die Hersteller nicht in der Lage, dies dauerhaft abzustellen.

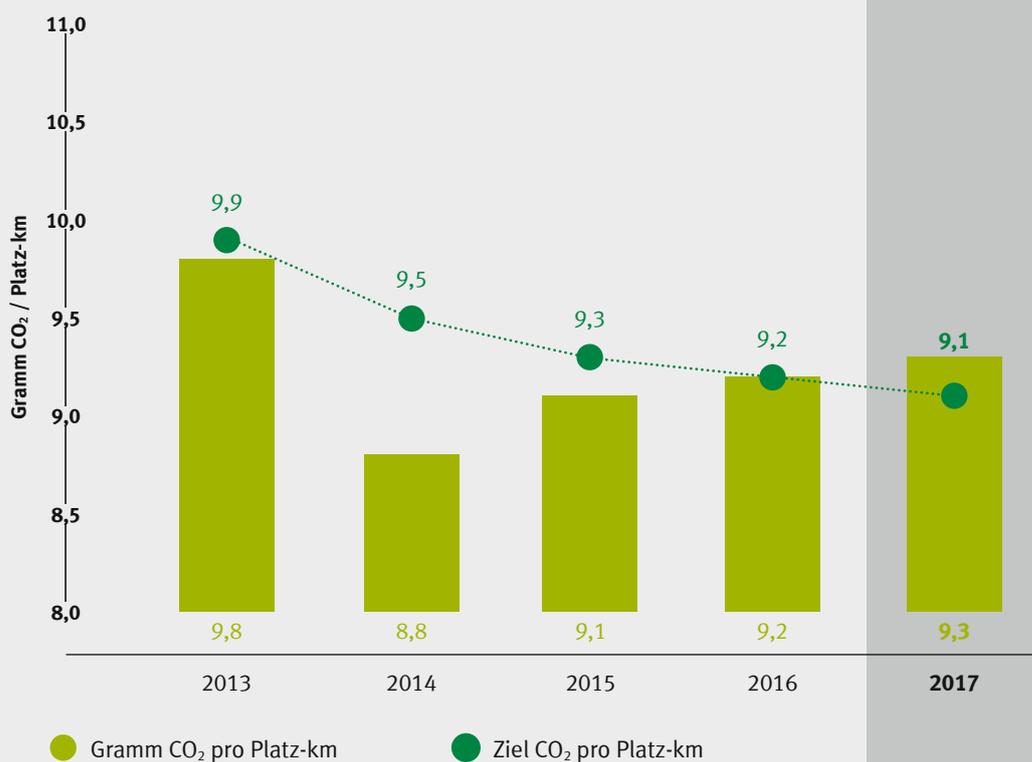
Die Nachfüllmenge verteilt sich auf über 200 Busse und 43 Straßenbahnen. Zwei Busse, die 2017 neu angeschafft wurden, setzen auf ein anderes Klimasystem. Hier wird die Kälte in mehreren elektrisch betriebenen Kühlanlagen hergestellt, so dass bei eventuellen Leckagen nur wenig Kühlmittel austreten kann. Allerdings handelt es sich dabei nur um eine Kühleinrichtung, nicht um eine Klimatisierung, was Auswirkungen auf den Komfort für Fahrgäste haben kann. Erfahrungen bleiben abzuwarten.

CO₂-EMISSIONEN LEICHT ANSTIEGEND

Die wichtigste Ursache für CO₂-Emissionen ist weiterhin der Dieselerverbrauch für den Busbetrieb, zunehmend aber auch das Leckagenproblem bei den Klimaanlageanlagen. Erstmals konnte im Jahr 2017 das gesteckte Ziel von 9,1 Gramm CO₂ pro Platz-km nicht erreicht werden.

Mit 9,3 Gramm CO₂ pro Platz-km liegt der Wert nicht nur um 0,1 Gramm pro Kilometer über dem Vorjahreswert, sondern auch um 0,2 Gramm pro Kilometer über dem Zielwert. Einen nicht unbedeutenden Teil daran hat der Anstieg der Emissionen des Kältemittels.

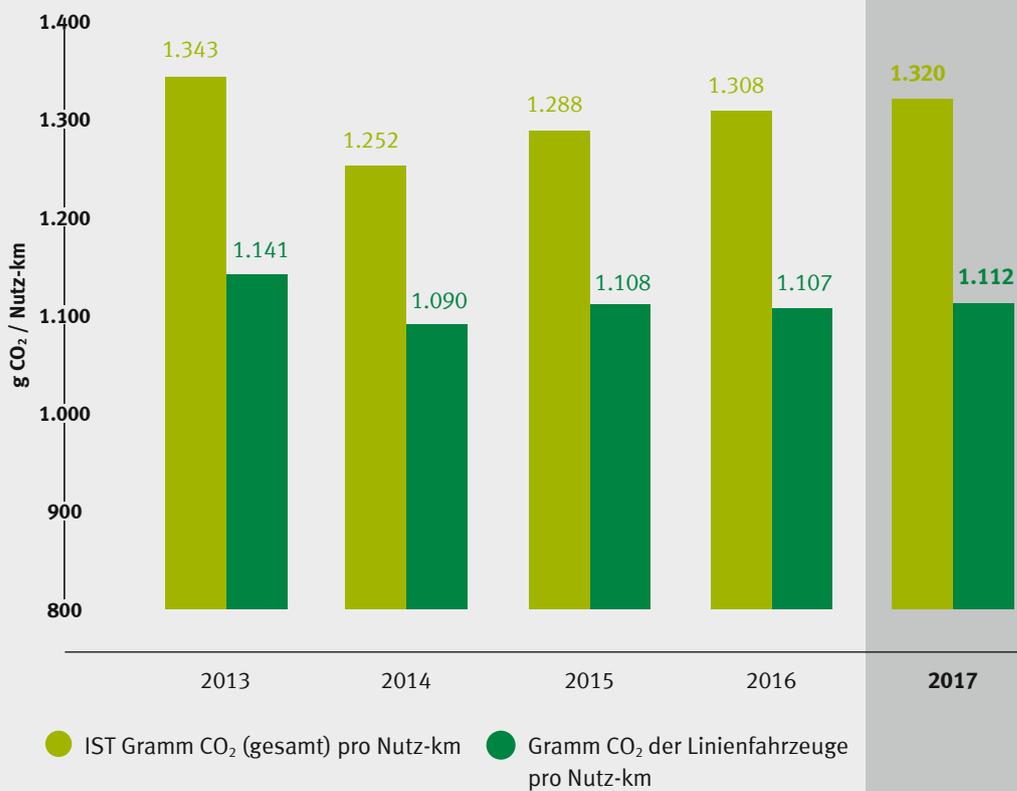
ENTWICKLUNG DER KLIMASCHUTZKENNZAHL



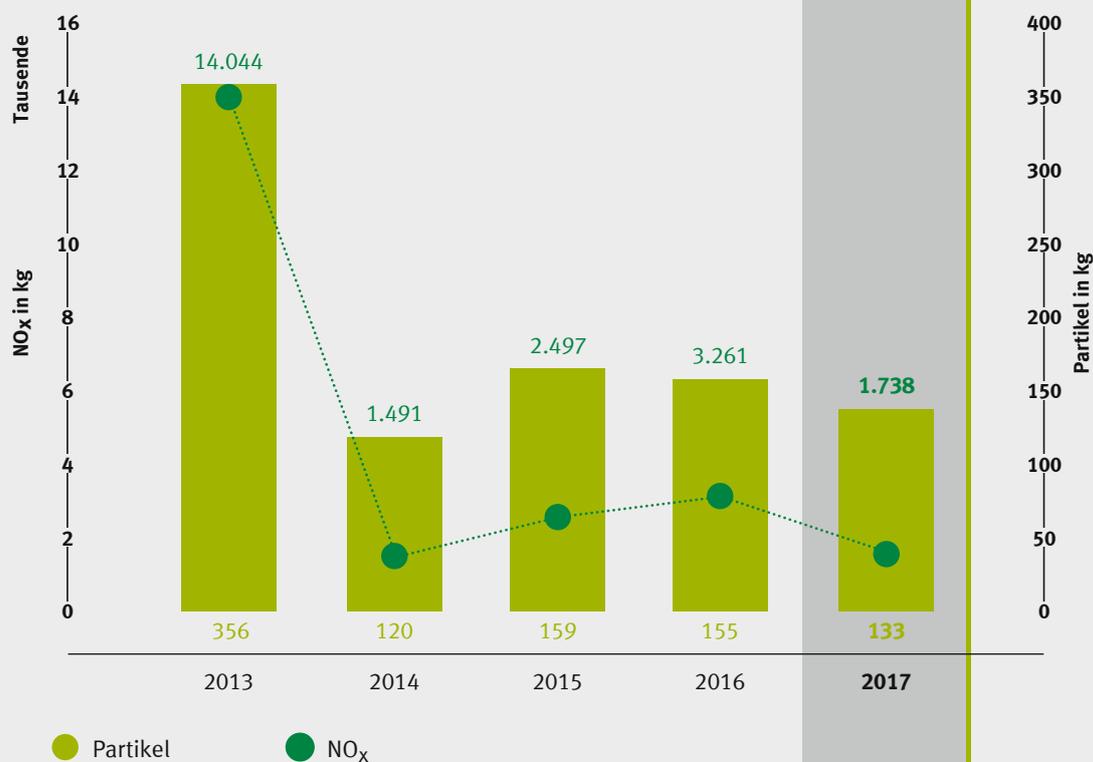
Bei höheren CO₂-Emissionen und niedrigeren Nutz-km errechnen sich schlechtere Kennzahlen bei den CO₂-Emissionen pro Nutz-km. Sie stiegen um 1 Prozent bezogen auf die CO₂-Gesamtemission an

bzw. um 0,5 Prozent bezogen auf die CO₂-Emissionen der Linienfahrzeuge. Die Tendenz zu schlechteren Emissionswerten hält damit seit 2014 an.

CO₂-EMISSIONEN PRO NUTZ-KM



PARTIKEL UND STICKOXIDEMISSIONEN DER LINIENBUSSE IN KG/A



Daten berechnet mit GEMIS (Globales Emissions-Modell integrierter Systeme) in dem Emissionsfaktoren mit der Kilometerleistung multipliziert werden

WENIGER SCHADSTOFFEMISSIONEN BEI DEN BUSEN

Im Jahr 2017 konnten die Gebrauchtbusse mit Abgasstandard Euro III, die seit 2015 im Schienenersatzverkehr eingesetzt worden sind, wieder außer Betrieb genommen werden. Dieser war durch dringende Reparaturen an Straßenbahnfahrzeugen nötig geworden. Außerdem wurden im Jahr 2017 20 Busse mit Abgasstandard Euro VI in Betrieb genommen, die ältere Fahrzeuge ersetzen. In Folge dessen sanken sowohl die Emissionen der Partikel als auch der Stickoxide.

Die intensive öffentliche Diskussion um Abgasmanipulationen und die Verbrauchs- und Emissionsunterschiede zwischen Test- und Realbetrieb haben auch vor der BSAG nicht halt gemacht. In der Folge haben wir Messungen im Realbetrieb bei unseren Bussen vorgenommen. Es wurden verschiedene

Busse unterschiedlicher Hersteller und Baujahre mit Abgasstandard EEV im Vergleich zu Euro VI getestet. Die Messungen führte das Institut für angewandte Nutzfahrzeugforschung (BELICON GmbH) an der Hochschule Landshut im Herbst 2017 durch.

Das Institut kam unter anderem zu dem Ergebnis, dass sich aufgrund des obligatorischen SCR-Filters mit Harnstoffeinspritzung (SCR: selektive katalytische Reduktion) bei den Euro-VI-Fahrzeugen ein »Quantensprung« bei der Reduzierung der Stickoxidemissionen eingestellt habe. Bei den Testfahrten mit rund 0,65 Tonnen Zuladung (entspricht einer Besetzung mit neun Fahrgästen) erreichte der Euro-VI-Gelenkbus eine Stickoxidreduzierung um mehr als 95 Prozent gegenüber dem Mittelwert der EEV-Fahrzeuge.

UMWELTSCHUTZ BEI BAUMASSNAHMEN

Jedes Jahr beschäftigen uns durchschnittlich zehn größere Baumaßnahmen rund um die Verkehrswege und Betriebsstätten der BSAG. Hoch- und Tiefbaumaßnahmen rund um unsere Gleisanlagen und Werkstattgebäude sind unabdingbar, um langfristig die Betriebsabläufe und die Betriebssicherheit zu gewährleisten. Im Ergebnis sichern diese Baumaßnahmen, dass wir das ÖPNV-Angebot für die Bremer Bürgerinnen und Bürger aufrecht erhalten und ausweiten können. Durch moderne Gebäude und Arbeitsplätze verbessern wir auch die Arbeitsbedingungen für unsere Mitarbeitenden.

Ein Beispiel dafür ist der Neubau der Betriebsstelle Neustadt und der Betriebsleitstelle. Die Einsatzstelle unserer Fahrerinnen und Fahrer des Betriebs hofs Neustadt war in die Jahre gekommen, sodass ein Neubau notwendig war. Darüber hinaus musste die Leitstelle an neue technische Entwicklungen angepasst werden. Beides wird nun in einem Gebäude vereint, das technisch auf ein aktuelles Niveau und hinsichtlich der Arbeitsplatzgestaltung attraktiver gestaltet wird. Der Bezug ist für Herbst 2018 geplant.

Baumaßnahmen, insbesondere im Gleisbau, haben in unterschiedlicher Form Auswirkungen auf Mensch und Umwelt – in Form von Lärm, Emissionen, Baustellenverkehr, eingeschränkter Erreichbarkeit für Anwohner, mitunter auch Umsatzeinbußen für Ladenbesitzer. Größere Baumaßnahmen waren 2017 insbesondere die Gleiserneuerungen am Bremer Hauptbahnhof, am Stern, an der Wendeschleife Roland Center und an der Doventorscontrescarpe.

Selbstverständlich versuchen wir, die negativen Auswirkungen von Bautätigkeiten so gering wie möglich zu halten. Je nach Art und Stadium der Baumaßnahme sind hierfür die Center Infrastruktur, Verkehrsplanung und Betrieb zuständig. Auf Basis verschiedener gesetzlicher Vorgaben erstellen wir konkrete Dienstanweisungen, darunter auch Umweltauflagen, die Gewährung fairer Arbeitsbedingungen bei unseren Lieferanten, das Bodenmanagement im Vorfeld der Bauarbeiten sowie der Umgang mit Abfällen, etwa in Form von Wiederverwendung oder Verschrottung von Gleisen. Die vor Ort ausgebauten bzw. aufgebrochenen Materialien werden zu ca. 90 % recycelt (vgl. auch Kennzahlentabelle auf Seite 50).

Die Konformität des Wareneingangs mit unseren Einkaufsbedingungen, wird kontinuierlich durch die Bauüberwachung überprüft. Bei jeder größeren Baumaßnahme beziehen wir bereits im Vorfeld die Öffentlichkeit im Rahmen von Planungsverfahren mit ein. Hier haben die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, das Verfahren bereits früh aktiv zu beeinflussen. Während der Baumaßnahmen nehmen wir an einem Servicetelefon Beschwerden auf und beantworten Fragen.

UMWELTSCHUTZ AN DEN STANDORTEN

Die BSAG betreibt eine Vielzahl von Gebäuden, die ganz unterschiedlichen Zwecken dienen. Dazu gehören Verwaltungsgebäude und Werkstätten ebenso wie Kundencenter, Rechencenter, Gleichrichterwerke, Pausenräume und Toilettenanlagen. Beim Betrieb von über 66.000 m² Nutzfläche werden Heizenergie und elektrischer Strom benötigt, Abfälle müssen entsorgt und Lärm von Standorten vermieden werden.

Die BSAG strebt mit der Teilnahme am europäischen Umweltmanagementsystem EMAS an, ihre negativen Umweltauswirkungen kontinuierlich zu senken. Die Einhaltung von Vorgaben aus dem Baurecht, dem Abfallrecht oder dem Immissionschutzrecht sind dabei Mindeststandards. Auslöser von Sanierungsmaßnahmen sind oftmals die Verbesserung von Sozialstandards in Verbindung mit Energiesparmaßnahmen, sodass ökologische und soziale Aspekte gleichermaßen verbessert werden.

Seit dem Jahr 2010 bezieht die BSAG zertifizierten Ökostrom sowohl für Fahrzeuge als auch für alle Standorte, sodass wir in diesen Bereichen bereits weitgehend klimaneutral arbeiten. Im Gebäudebereich konzentrieren wir uns daher auf die Verbesserung der Energieeffizienz. Eine koordinierende Rolle für Energiesparmaßnahmen nimmt unser Arbeitskreis Energie ein. Darüber hat die BSAG ein Anreizsystem eingeführt, das eine Beteiligung der Mitarbeitenden bei Energieeinsparungsmaßnahmen finanziell belohnt. Zudem wird derzeit für den größten Standort am Flughafendamm ein integriertes Energiekonzept für die nächsten Jahre erarbeitet.

Wichtige Zielgröße ist der Energieverbrauch pro beheizter Nutzfläche. Wir streben an, diesen Wert

vom Basisjahr 2013 bis zum Jahr 2025 um 15 Prozent zu senken. Zur Datenerfassung wird das BSAG-interne Energiemonitoring sukzessive ausgebaut.

STEIGENDER ENERGIE-VERBRAUCH 2017

Kernziel der 2014 beschlossenen »Betriebsvereinbarung Energieeinsparungen« ist, die Motivation aller Mitarbeitenden für das Thema Energiesparen durch eigene Beiträge zu erhöhen, etwa beim Fahren von Bussen, Straßenbahnen und Dienstfahrzeugen oder in Büros und Werkstätten. An den so erzielten Kosteneinsparungen sollen jeweils zur Hälfte das Unternehmen und die Mitarbeitenden beteiligt werden. Unterschreiten die Ist-Werte die Plan-Werte, kommt es zur Auszahlung.

Nachdem für die Jahre 2015 und 2016 Einsparungen erreicht wurden, konnte dies für 2017 leider nicht fortgesetzt werden. Während bei Heizwärme und Strom Einsparungen erzielt wurden, fielen beim Fahrstrom und bei Diesel Mehrverbräuche an. Unter dem Strich überstiegen die Energiekosten des Jahres 2017 die Planwerte, sodass es für das vergangene Jahr keine Beteiligung für die Mitarbeitenden gegeben hat.

Im Jahr 2017 haben wir damit begonnen, ein System zu testen, das Fahrpersonal bei energiesparender Fahrweise unterstützt und ihnen individuelle Rückmeldungen gibt. Mit diesem System ist die Einführung eines individualisierten Belohnungssystems möglich. Mit einer Entscheidung ist im Laufe des Jahres 2018 zu rechnen.

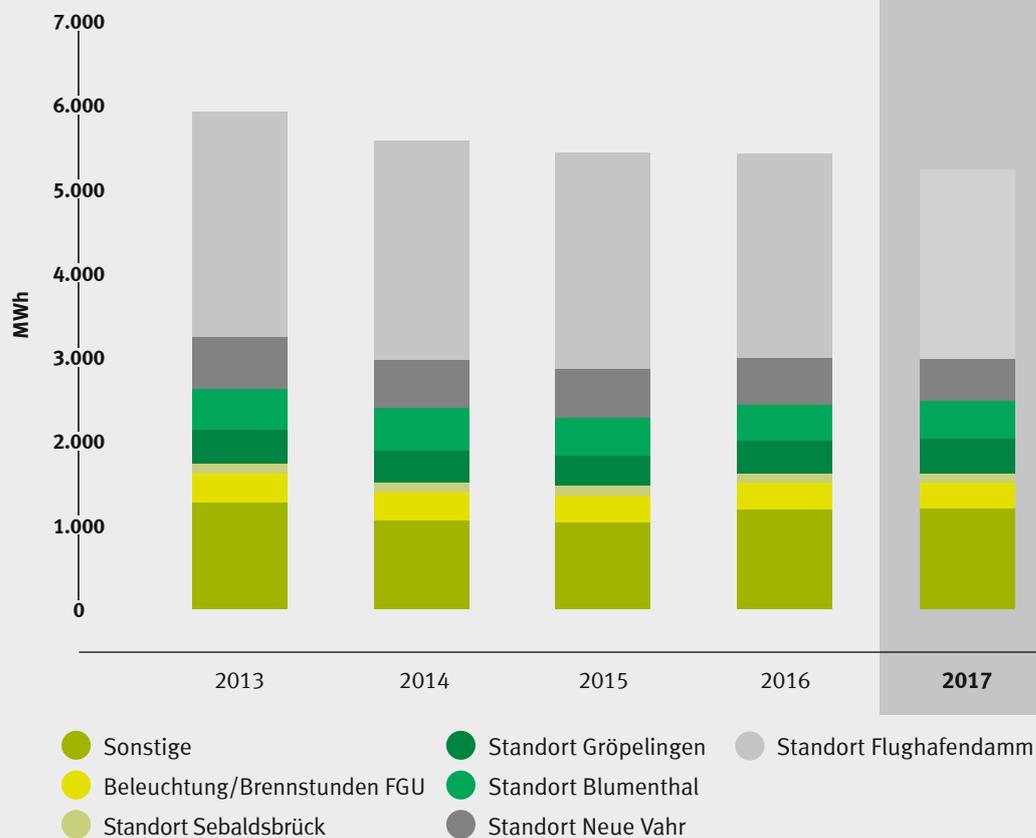
WENIGER STROM TROTZ MEHR AUFGABEN

Der Gesamtverbrauch elektrischer Energie sinkt bei der BSAG seit Jahren kontinuierlich. Gegenüber 2016 hat sich der Verbrauch nochmals um 3,7 Prozent verringert. Für den Standort Flughafendamm ist bemerkenswert, dass die Verbrauchsmenge auch die Energie beinhaltet, die zur Beladung der drei Elektrobusse benötigt wurde, die sich bei uns derzeit im Testeinsatz befinden. Diese benötigten 2017 immerhin rund 53 MWh Strom. Außerdem wurden in Teilen der Verwaltung am Flughafendamm Klimaanlageanlagen installiert. Darüber hinaus

werden Busse zukünftig nicht mehr mit Warmwasser vorgeheizt, sondern mit elektrischen Heizlüftern, die tendenziell den Strombedarf erhöhen. An den Standorten Neue Vahr und Flughafendamm waren die Warmwasservorheizanlagen zu Beginn des Winters 2017/18 schon nicht mehr im Einsatz.

Auf der anderen Seite wurde 2017 die Versorgung der Busse mit Druckluft eingestellt, sodass deutlich weniger Energie für die Kompressoren benötigt wurde. Zu den Einsparungen hat außerdem der ganzjährige Betrieb der LED-Beleuchtung in der Servicewerkstatt am Flughafendamm beigetragen.

VERBRAUCH ELEKTRISCHER ENERGIE



WARMES JAHR MIT GERINGEM HEIZENERGIEVERBRAUCH

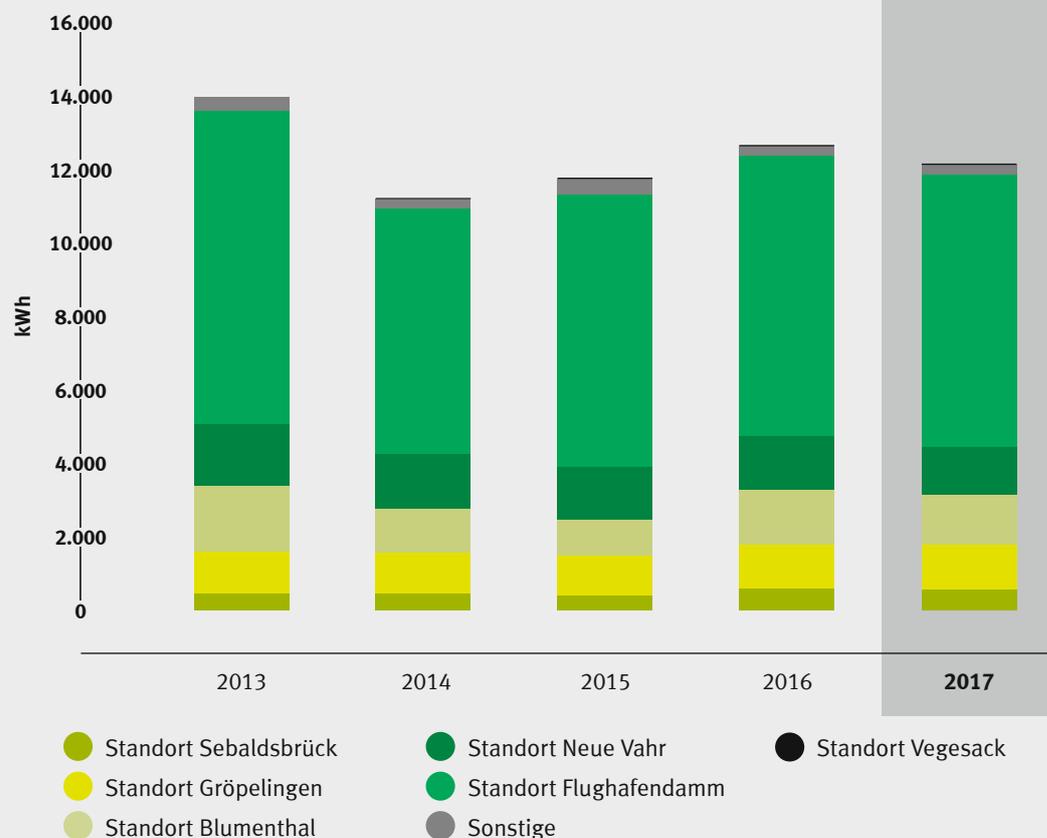
Der Heizenergieverbrauch sank im Jahr 2017 im Vergleich zu 2016 um 4,6 Prozent oder 580.000 Kilowattstunden. Lediglich an den Standorten Gröpelingen und vor allem Vegesack ist der Verbrauch gestiegen, letzterer vor allem deshalb, weil das dortige Kundencenter nach der Sanierung eines Wasserschadens wieder ganzjährig in Betrieb war.

Neben dem Abschalten der Warmwasservorheizungen für Busse an den Standorten Neue Vahr und

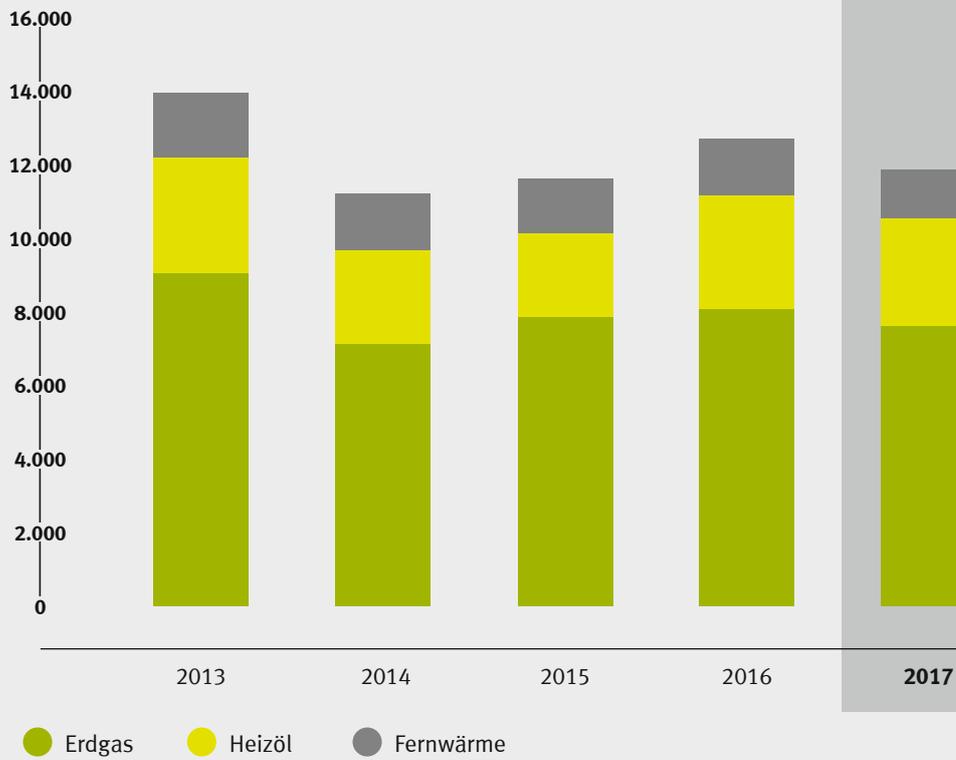
Flughafendamm, ist diese Reduktion auch auf den ganzjährigen Betrieb der optimierten Heizungssteuerung in der Servicewerkstatt zurückzuführen.

Weil 2017 ein vergleichsweise warmes Jahr war, lag der Heizenergiebedarf temperaturbereinigt geringfügig unter dem Bedarf von 2016. Das Maß dafür sind die sogenannten Gradtagzahlen, also das Maß für die Tage und die Intensität, an denen Gebäude beheizt werden mussten. Sie lagen 2017 um 66 Punkte unter denen des Vorjahres und um 355 Punkte unter dem langjährigen Mittel.

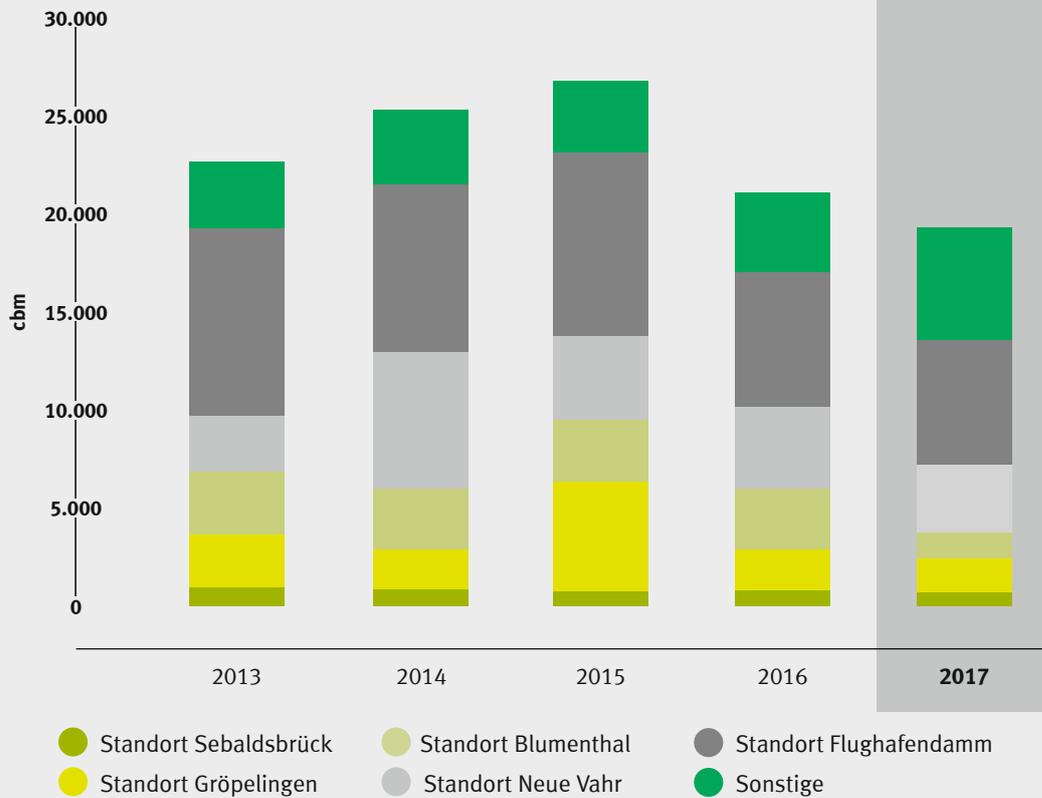
HEIZENERGIEVERBRAUCH



HEIZENERGIEVERBRAUCH NACH ART



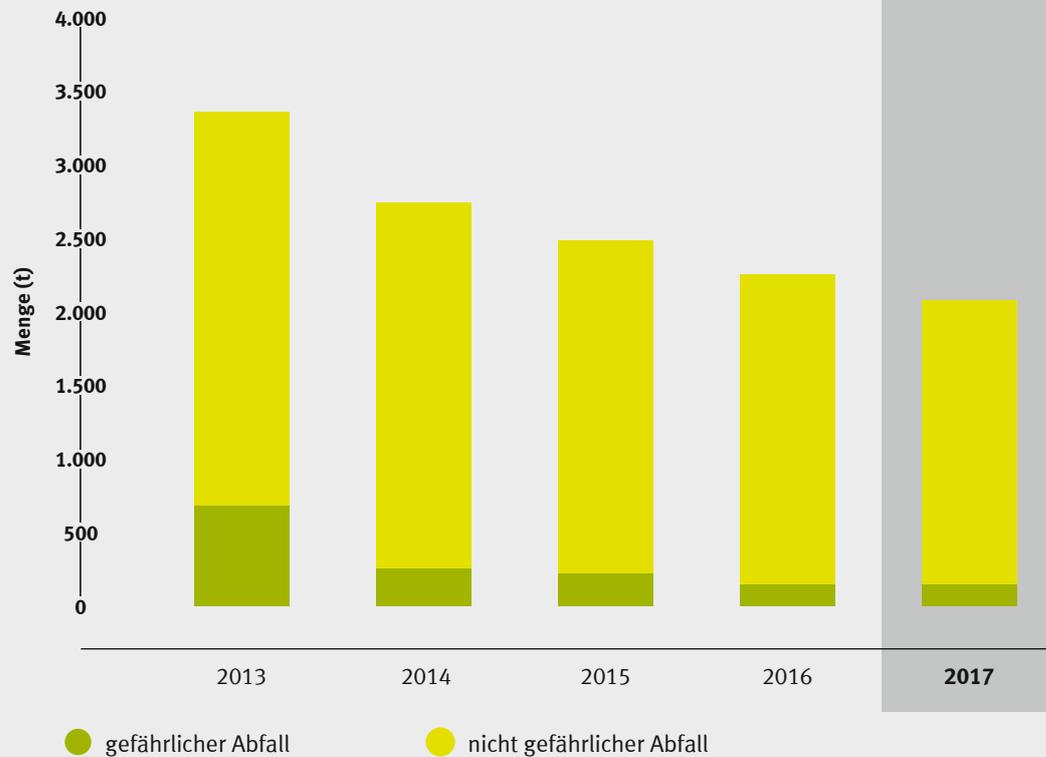
WASSERVERBRAUCH



REKORD BEI WASSER-EINSPARUNGEN

Der Wasserverbrauch zeigte auch 2017 wieder eine erfreuliche Tendenz nach unten. Nach dem Höchstverbrauch im Jahr 2015 sank der Wasserverbrauch im Jahr 2017 auf einen historischen Tiefstand. Im Vergleich zum Vorjahr wurden 8,6 Prozent bzw. rund 1.800 m³ Wasser weniger verbraucht. Insbesondere scheint die Abwasseraufbereitungsanlage in Blumenthal gut zu funktionieren, sodass der Brauchwasseranteil im Waschwasser der Fahrzeugreinigungsanlage erhöht werden konnte. Dadurch wurde weniger Frischwasser benötigt.

ABFALLBILANZ



SINKENDES ABFALL- AUFKOMMEN

Auch beim Abfallaufkommen tragen unsere Bemühungen zur Abfallreduzierung und -verwertung Früchte. Die registrierte Abfallmenge sank 2017 um 7,6 Prozent gegenüber 2016 auf 2.079 Tonnen. Während 8,4 Prozent weniger nicht gefährliche Abfälle (1.927 t) anfielen, stieg der Anteil gefährlicher Abfälle um 3,4 Prozent von 147 Tonnen auf 152 Tonnen.

Seit August 2017 gilt eine neue Gewerbeabfallverordnung. Unternehmen sind nun in der Pflicht, Gewerbe-, Bau- und Abbruchabfälle einer stofflichen Verwertung zuzuführen und dies zu dokumentieren. Eine energetische Verwertung ist nur noch mit einer dokumentierten Begründung

möglich, etwa wenn eine stoffliche Verwertung wirtschaftlich nicht zumutbar oder technisch nicht möglich ist. Hinsichtlich der Gewerbeabfälle war nachzuweisen, wie hoch die Getrennsammelquote im Unternehmen in zwei Zeitabschnitten war: einmal von Mai bis Juli 2017 – also in den drei Monaten vor Einführung der Novellierung – und von August bis Dezember 2017. Erreicht die Quote mindestens 90 Prozent, sieht die Gewerbeabfallverordnung vor, dass die verbleibenden 10 Prozent ohne Begründung in die energetische Verwertung gehen können. Eine Getrennsammelquote von 90 Prozent kann allerdings bei der BSAG nicht eingehalten werden, weil die Abfälle, die bei der Innenreinigung von Bussen und Straßenbahnen anfallen, aus einer Vielzahl öffentlich zugänglicher Stellen stammen. Eine Getrennsammlung ist für diese Abfälle daher nicht wirtschaftlich zumutbar.

ÖKOLOGISCHE NACHHALTIGKEIT – Weitere Kennzahlen 2013 bis 2017

	2013	2014	2015	2016	2017	Diff. 2017 zu 2016
Fahrleitungsbau						
Einbau von Fahrleitungsmasten (t)	–	–	–	–	31,6	–
Abspannseile aus Bronze (t)	–	–	–	–	0,3	–
Kupferkabel (t)	–	–	–	–	8,3	–
Fahrdraht (t)	–	–	–	–	5,4	–
Gleisbau						
Einbau Schienenmaterial (in t)	–	–	–	–	343	–
Einbau Betontragplatten (in t)	–	–	–	–	462	–
Einbau Fahrbahnbeton (in t)	–	–	–	–	3.742	–
Einbau Gussasphalt (in t)	–	–	–	–	302	–
davon Recyclinganteil (in %)	–	–	–	–	10	–
Gesamtlänge Ersatzbau (in m)	–	–	2.780	3.189	2.906	–283
Gesamttonnage (in t)	–	–	4.643	5.325	4.849	–476
Durchschnittlicher Materialeinsatz Ersatzbau (in t/Gleismeter)	–	–	–	–	1,67	–
Energiebezug gesamt (in MWh)						
Strom (ohne Eigenerzeugung durch das BHKW)	36.302	34.743	35.293	36.249	35.910	–339
Heizenergie	13.960	11.208	11.608	12.711	11.873	–838
Kraftstoffe	77.785	74.847	76.213	75.717	75.911	193
Gesamt	128.047	120.799	123.114	124.678	123.694	–984
CO₂-Emissionen						
Emissionen gesamt (in t)	28.342	26.892	27.682	28.034	28.139	106
CO ₂ pro Platz-km (in g/km)	9,7	8,8	9,1	9,2	9,3	0,1
CO ₂ pro Nutz-km (in g/km)	1.329	1.252	1.279	1.305	1.320	15
CO ₂ pro Nutz-km der Linien- fahrzeuge (in g/km)	1.131	1.090	1.108	1.107	1.112	5
CO ₂ pro Personen-km (in g/km)	53,9	51,7	53,6	54,0	53,3	–0,7
CO ₂ pro Personen-km der Linien- fahrzeuge (in g/km)	45,9	45,0	46,1	45,7	44,9	–0,8
Bremssandverbrauch						
Bremssandverbrauch (in t)	354,2	377,4	339,9	348,3	360,9	12,6
Bremssandverbrauch pro Nutz-km der Straßenbahnen (in kg/100 km)	4,7	4,8	4,3	4,4	4,6	0,2
Grünleisanteil (in %)						
Anteil am gesamten Schienennetz (inkl. Abstellanlagen)	13,6	17,2	17,4	17,4	17,4	0,0

Anhang



ÜBER DIESEN BERICHT

zu den Begutachtungs- und Validierungstätigkeiten

Mit dem vorliegenden Nachhaltigkeitsbericht 2017 setzt die Bremer Straßenbahn AG (BSAG) ihre seit Jahren gepflegte Nachhaltigkeitsberichterstattung fort. Erstmals verwendet die BSAG in diesem Bericht die Sustainability Reporting Standards der Global Reporting Initiative (GRI) in ihrer aktuellen Fassung (2016). Die 1997 gegründete GRI mit Sitz in Amsterdam ist ein international anerkannter Standardsetzer im Bereich der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Mit der Verwendung der GRI-Standards fördern wir die Relevanz, Transparenz und Vergleichbarkeit des Berichts für fachlich spezialisierte Zielgruppen. Dieser Bericht wurde in Übereinstimmung mit den GRI Standards, Option »Kern«, erstellt.

Die Themen und Inhalte des Berichts wurden auf Basis der GRI-Standards und einer Wesentlichkeitsanalyse weiterentwickelt, wobei die Kapitelgliederung aus den Vorjahren übernommen werden konnte. Das Kapitel »Ökologische Nachhaltigkeit« stellt dabei gleichzeitig die Umwelterklärung nach EMAS dar (»Eco-Management and Audit Scheme«, das Umweltmanagementsystem der Europäischen Union). Darauf bezieht sich die »Erklärung des Umweltgutachters« auf Seite 53; die anderen Teile des Berichts wurden nicht extern validiert. Die wirtschaftlichen und die Personalkennzahlen entsprechen allerdings den Angaben im Geschäftsbericht 2017, der durch Wirtschaftsprüfer verifiziert wurde.

Die BSAG berichtet im jährlichen Turnus. In Vorbereitung auf die Umstellung auf die GRI-Standards wurde über das Berichtsjahr 2016 lediglich eine Umwelterklärung veröffentlicht. Ab dem vorliegenden Bericht sind Nachhaltigkeitsbericht und Umwelterklärung wieder integriert.

Der Berichtszeitraum ist das Kalenderjahr 2017. In einzelnen Fällen sind aktuelle Entwicklungen der ersten Jahreshälfte 2018 mitberücksichtigt worden. Datenbasis sind interne Controlling- und Managementsysteme, wobei Zahlen mindestens im Dreijahresvergleich dargestellt werden. Redaktionsschluss war der 15. Juni 2018. Der nächste Bericht erscheint voraussichtlich im Juli 2019.

ERKLÄRUNG DES UMWELTGUTACHTERS

Erklärung des Umweltgutachters zu den Begutachtungs- und Validierungstätigkeiten

Das Institut für Umwelttechnik Dr. Kühnemann und Partner GmbH mit der Registrierungsnummer DE-V-0133, vertreten durch Herrn Dr. Burkhard Kühnemann mit der Registrierungsnummer DE-V-0103, zugelassen für den Bereich 49.31 Personenbeförderung im Nahverkehr zu Lande, bestätigt, begutachtet zu haben, dass die Organisation Bremer Straßenbahn AG wie in der Umwelterklärung angegeben, alle Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 über die freiwillige Teilnahme von Organisationen an einem Gemeinschaftssystem für Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung (EMAS), geändert durch Änderungsverordnung (EU) 2017/1505 vom 28. August 2017, erfüllt.

Mit der Unterzeichnung dieser Erklärung wird bestätigt, dass

- die Begutachtung und Validierung in voller Übereinstimmung mit den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 durchgeführt wurden,
- das Ergebnis der Begutachtung und Validierung bestätigt, dass keine Belege für die Nichteinhaltung der geltenden Umweltvorschriften vorliegen,
- die Daten und Angaben der Umwelterklärung der Organisation ein verlässliches, glaubhaftes und wahrheitsgetreues Bild sämtlicher Tätigkeiten der Organisation innerhalb des in der Umwelterklärung angegebenen Bereichs geben.

Diese Erklärung kann nicht mit einer EMAS-Registrierung gleichgesetzt werden. Die EMAS-Registrierung kann nur durch eine zuständige Stelle gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 erfolgen. Diese Erklärung darf nicht als eigenständige Grundlage für die Unterrichtung der Öffentlichkeit verwendet werden.

Bremen, den 26. Juni 2018



Dr. Burkhard Kühnemann
Umweltgutachter
Zulassungsnummer DE-V-0103



GRI-INHALTSINDEX



GRI-Standards	Seite	Auslassung/Kommentar
GRI 101: Grundlagen 2016		
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016		
Organisationsprofil		
GRI 102-1: Name der Organisation	2	
GRI 102-2: Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistungen	2	
GRI 102-3: Ort des Hauptsitzes	Bremen, Deutschland	
GRI 102-4: Betriebsstätten	2	
GRI 102-5: Eigentum und Rechtsform	2	s. Festlegung Barabfindung für squeeze-out gemäß §§ 327 a ff. AktG
GRI 102-6: Bediente Märkte	2, 20	
GRI 102-7: Größenordnung der Organisation	2, 12, 20	
GRI 102-8: Informationen über Angestellte und andere Mitarbeiter	28	
GRI 102-9: Lieferkette	25	
GRI 102-10: Signifikante Änderungen in der Organisation und ihrer Lieferkette		s. Festlegung Barabfindung für squeeze-out gemäß §§ 327 a ff. AktG
GRI 102-11: Vorsorgeprinzip oder Vorsichtsmaßnahmen	13	
GRI 102-12: Externe Initiativen	13, 27, 38	
GRI 102-13: Mitgliedschaft in Verbänden	15, 30	
Strategie		
GRI 102-14: Aussagen der Führungskräfte	4, 5	
GRI 102-15: Wichtigste Auswirkungen, Risiken und Chancen	2, 7-9, 16, 17	
Ethik und Integrität		
GRI 102-16: Werte, Richtlinien, Standards und Verhaltensnormen	13	
GRI 102-17: Verfahren für ethische Beratung und Bedenken	13, 29	
Führung		
GRI 102-18: Führungsstruktur		s. Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex
Einbeziehung von Stakeholdern		
GRI 102-40: Liste der Stakeholder-Gruppen	14	
GRI 102-41: Tarifverhandlungen	28	
GRI 102-42: Bestimmen und Auswählen von Stakeholdern	14	
GRI 102-43: Ansatz für die Stakeholder-Einbeziehung	10, 14-16, 22	
GRI 102-44: Schlüsselthemen und Anliegen	10, 14-16	
Vorgehensweise bei der Berichterstattung		
GRI 102-45: Entitäten, die in den Konzernabschlüssen erwähnt werden		s. BSAG in Zahlen
GRI 102-46: Bestimmung von Berichtsinhalt und Themenabgrenzung	16	
GRI 102-47: Liste der wesentlichen Themen	16	

GRI-Standards	Seite	Auslassung/Kommentar
GRI 102-48: Neuformulierung der Informationen	34	
GRI 102-49: Änderungen bei der Berichterstattung	52	
GRI 102-50: Berichtszeitraum	52	
GRI 102-51: Datum des aktuellsten Berichts	52	
GRI 102-52: Berichtszyklus	52	
GRI 102-53: Kontaktangaben bei Fragen zum Bericht	58	
GRI 102-54: Aussagen zur Berichterstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards	52	
GRI 102-55: GRI-Inhaltsindex	54-57	
GRI 102-56: Externe Prüfung	52, 53	
Themenspezifische Angaben		
GRI 201: Wirtschaftliche Leistung 2016		
GRI 103: Managementansatz 2016 (inklusive 103-1, 103-2, 103-3)	17, 19	
GRI 201-1: Direkt erwirtschafteter und verteilter wirtschaftlicher Wert	20	Wir können im Moment keine Angaben zur Verteilung machen, da die Daten noch nicht vorliegen.
GRI 203: Indirekte ökonomische Auswirkungen 2016		
GRI 103: Managementansatz 2016 (inklusive 103-1, 103-2, 103-3)	17, 19, 25	
GRI 203-1: Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	21, 24	
GRI 205: Korruptionsbekämpfung 2016		
GRI 103: Managementansatz 2016 (inklusive 103-1, 103-2, 103-3)	13	
GRI 205-2: Informationen und Schulungen zu Strategien und Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung	13	Wir können im Moment keine quantitativen Angaben zu Schulungen machen. Wir bereiten die Datenerfassung vor und wollen dazu ab 2019 berichten.
GRI 205-3: Bestätigte Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen	13	
GRI 301: Materialien 2016		
GRI 103: Managementansatz 2016 (inklusive 103-1, 103-2, 103-3)	37, 43	
GRI 301-1: Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	50	
GRI 301-2: Eingesetzte rezyklierte Ausgangsstoffe	50	
GRI 302: Energie 2016		
GRI 103: Managementansatz 2016 (inklusive 103-1, 103-2, 103-3)	17, 37, 38, 44	
GRI 302-1: Energieverbrauch innerhalb der Organisation	45-47, 50	
GRI 302-3: Energieintensität	38, 44	
GRI 302-4: Verringerung des Energieverbrauchs		Wir machen keine Angaben zu absoluten Energieeinsparungen. Für uns relevant sind die berichteten spezifischen Einsparungen.
GRI 302-5: Senkung des Energiebedarfs für Produkte und Dienstleistungen	38, 39	

GRI-INHALTSINDEX

GRI-Standards	Seite	Auslassung/Kommentar
GRI 303: Wasser 2016		
GRI 103: Managementansatz 2016 (inklusive 103-1, 103-2, 103-3)	37, 44, 48	
GRI 303-1: Wasserentnahme nach Quelle	48	Wasser wird nur aus dem öffentlichen Netz bezogen.
GRI 305: Emissionen 2016		
GRI 103: Managementansatz 2016 (inklusive 103-1, 103-2, 103-3)	17, 37, 38, 40, 44	
GRI 305-1 Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	39, 50	
GRI 305-2: Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	50	Wir berichten unsere CO ₂ -Emissionen nicht aufgeteilt nach Scope1 und Scope2. Für uns relevant sind die berichteten CO ₂ -Gesamtemissionen.
GRI 305-4: Intensität der THG-Emissionen	40, 41, 50	
GRI 305-5: Senkung der THG-Emissionen	40, 50	
GRI 306: Abwasser und Abfall 2016		
GRI 103: Managementansatz 2016 (inklusive 103-1, 103-2, 103-3)	37, 44, 48, 49	
GRI 306-2: Abfall nach Art und Entsorgungsverfahren	49	
GRI 308: Umweltbewertung der Lieferanten 2016		
GRI 103: Managementansatz 2016 (inklusive 103-1, 103-2, 103-3)	17, 25	
GRI 308-1: Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden	25	
GRI 401: Beschäftigung 2016		
GRI 103: Managementansatz 2016 (inklusive 103-1, 103-2, 103-3)	27, 28	
GRI 401-1: Neue Angestellte und Angestelltenfluktuation	28, 29	Wir können im Moment die Daten zur Fluktuation nicht nach Geschlecht und Altersgruppe berichten, da die Daten nicht vorliegen. Wir bereiten die Datenerfassung vor und wollen dazu ab 2020 berichten.
GRI 402: Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis 2016		
GRI 103: Managementansatz 2016 (inklusive 103-1, 103-2, 103-3)	27, 28	
GRI 402-1: Mindestmitteilungsfrist für betriebliche Veränderungen	27	
GRI 403: Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz 2016		
GRI 103: Managementansatz 2016 (inklusive 103-1, 103-2, 103-3)	17, 28, 33	
GRI 403-2: Art und Rate der Verletzungen, Berufskrankheiten, Arbeitsausfalltage und Abwesenheit sowie die Zahl arbeitsbedingter Todesfälle	33, 34	Wir berichten die Daten nicht aufgeschlüsselt nach Geschlecht, da dies für uns nicht relevant ist.
GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016		
GRI 103: Managementansatz 2016 (inklusive 103-1, 103-2, 103-3)	17, 28, 31, 32	
GRI 404-1: Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestellten	32	Wir können die Daten im Moment nicht berichten. Wir bereiten die Datenerfassung vor und wollen dazu ab 2019 berichten. Wir berichten bereits jetzt die Anzahl der Weiterbildungstage.

GRI-Standards	Seite	Auslassung/Kommentar
GRI 404-2: Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	31, 32, 34	
GRI 405: Vielfalt und Chancengleichheit 2016		
GRI 103: Managementansatz 2016 (inklusive 103-1, 103-2, 103-3)	17, 27-30	
GRI 405-1: Vielfalt in Leitungsorganen und der Angestellten	28, 29	s. Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex
GRI 405-2: Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern	29	
GRI 406: Gleichbehandlung 2016		
GRI 103: Managementansatz 2016 (inklusive 103-1, 103-2, 103-3)	27-30	
GRI 406-1: Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen	29	
GRI 413: Lokale Gemeinschaften 2016		
GRI 103: Managementansatz 2016 (inklusive 103-1, 103-2, 103-3)	43	
GRI 413-1: Geschäftsstandorte mit Einbindung lokaler Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen	43	
GRI 414: Soziale Bewertung der Lieferanten 2016		
GRI 103: Managementansatz 2016 (inklusive 103-1, 103-2, 103-3)	17, 25	
GRI 414-1: Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien überprüft wurden	25	
GRI 415: Politische Einflussnahme 2016		
GRI 103: Managementansatz 2016 (inklusive 103-1, 103-2, 103-3)	15	
GRI 415-1: Parteispenden	15	
GRI 416: Kundengesundheit und Kundensicherheit 2016		
GRI 103: Managementansatz 2016 (inklusive 103-1, 103-2, 103-3)	17, 23	
GRI 416-1: Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien auf die Gesundheit und Sicherheit	23	
GRI 418: Schutz der Kundendaten 2016		
GRI 103: Managementansatz 2016 (inklusive 103-1, 103-2, 103-3)	21	
GRI 418-1: Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes oder den Verlust von Kundendaten	21	
GRI 419: Sozioökonomische Compliance 2016		
GRI 103: Managementansatz 2016 (inklusive 103-1, 103-2, 103-3)	13	
GRI 419-1: Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften im sozialen und wirtschaftlichen Bereich	13	

KONTAKT

Sie haben noch Fragen zum
Nachhaltigkeitsmanagement der BSAG?
Dann freuen wir uns auf den Kontakt zu Ihnen:

Bremer Straßenbahn AG
Karl-Heinz Kenkel
Stabsstelle Umwelt-, Arbeits- und Gesundheitsschutz (UA)

Flughafendamm 12 · 28199 Bremen
Telefon: 0421 55 96-502 · Telefax: 0421 55 96-159

Karl-HeinzKenkel@bsag.de
www.bsag.de



IMPRESSUM

Nachhaltigkeitsbericht 2017 der BSAG

Stabsstelle Umwelt-, Arbeits- und Gesundheitsschutz (UA)

V.i.S.d.P.: Karl-Heinz Kenkel

Redaktion: Karl-Heinz Kenkel

Realisierung: Nicole Bollhorst, Henrik Bruns

Text: akzente kommunikation und beratung GmbH, München

Fotos: Thomas Joswig, Tristan Vankann

Gestaltungskonzept: :i/i/d, Bremen

Umsetzung: GfG / Gruppe für Gestaltung, Bremen

Druck und Korrektorat: Müller Ditzen AG, Bremerhaven

Papier: CircleSilk

Den Online-Nachhaltigkeitsbericht finden Sie unter
www.bsag.de/unternehmen

Alle Informationen wurden mit größter Sorgfalt
bearbeitet. Jedoch gilt auch hier:
Satz- und Druckfehler sind vorbehalten.



Bremer Straßenbahn AG

Flughafendamm 12 · 28199 Bremen

Telefon 0421 55 96-0 · Telefax 0421 5596-302

info@bsag.de · www.bsag.de