



FÜR BREMEN.



Der ausführliche Geschäftsbericht 2008



**ÜBER 100 MILLIONEN FAHRGÄSTE
HABEN IM JAHR 2008 DIE BAHNEN
UND BUSSE DER BSAG GENUTZT.**

PERSPEKTIVE.

**DAMIT WURDE DIE IM SOMMER 2008
ERSTELLTE PROGNOSE DEUTLICH ÜBER-
TROFFEN. DAS UNTERNEHMEN WIRD
SICH JEDOCH NICHT AUF DEM ERREICH-
TEN AUSRUHEN. VOR ALLEM WIRD DIE
BSAG WEITER IN DIE ERNEUERUNG DER
FAHRZEUGFLOTTE INVESTIEREN. IM
BERICHTSJAHR SIND 79 NEUE DIESEL-
BUSSE MIT HÖCHSTEM UMWELT-
STANDARD AUSGELIEFERT WORDEN,
WEITERE 39 FÜR 2009 UND 21 FÜR 2010
SIND BESTELT. ZUDEM HAT DAS UNTER-
NEHMEN IN 2008 ZEHN NEUE STRASSEN-
BAHNEN MIT NIEDERFLURTECHNIK ER-
HALTEN, VIER WEITERE WURDEN BIS MAI
2009 AUSGELIEFERT UND NEUN BAHNEN
SIND BIS MAI 2011 BESTELT.**

**DIE MODERNISIERUNG DES FUHRPARKS
UND AUCH DES GLEISNETZES SOWIE DER
FAHRGASTZUWACHS GEHEN EINHER
MIT EINER VERBESSERUNG DER WIRT-
SCHAFTLICHEN RAHMENBEDINGUNGEN:**

IM JAHR 2008 WURDE DER KONTRAKT MIT DER STADTGEMEINDE BREMEN ZUM ACHTEN MAL IN FOLGE EINGEHALTEN. MIT EINEM VERLUST VON 56,9 MIO. EUR LAG DIESER WERT UM 0,8 MIO. EUR NIEDRIGER ALS 2007 UND UM 0,8 MIO. EUR BESSER ALS GEPLANT. ZUM VERGLEICH: 1997 BETRUG DER VERLUST-AUSGLEICH NOCH 86 MIO. EUR.

IM MITTELPUNKT STAND FÜR DIE BSAG IN 2008 DAS ZUKUNFTSPROGRAMM „BSAG 2020“. DIE VERHANDLUNGEN ZWISCHEN DER BSAG, DER STADTGEMEINDE BREMEN UND DER GEWERKSCHAFT VER.DI ÜBER EINE WEITERE ZUSAMMENARBEIT ÜBER DAS JAHR 2010 HINAUS ENDETEN AM 16. JUNI 2009 MIT DEM BESCHLUSS EINES NEUEN KONTRAKTS BIS ENDE 2020 DURCH DEN BREMER SENAT.

DIE BSAG HAT VIEL ERREICHT – UND STELLT SICH WEITERHIN GROSSEN AUFGABEN WIE DER ERWEITERUNG DES SCHIENENNETZES UND DEM THEMA UMWELTSCHUTZ.

FÜR BREMEN.





STEIGERUNG.

FÜR BREMEN.

WIR FAHREN – FÜR BREMEN

100.258.000 Fahrgäste haben im Berichtsjahr die Straßenbahnen und Busse der BSAG genutzt – das Ziel „100 Millionen Fahrgäste“ wurde damit seit 1987 erstmalig wieder erreicht! Zum Vergleich: 2007 wurden 98.523.000 Fahrgäste befördert. Dieses entspricht einer Steigerung in 2008 um rund 1,76%. Somit konnte der Trend aus den vorherigen Jahren fortgesetzt werden. Mittlerweile nutzen über 45.000 Kundinnen und Kunden die BOB-Karte und weitere 45.000 Personen fahren mit Jahrestickets. Auch die verstärkte Nutzung des JobTicket-Angebots hat zur Steigerung beigetragen. Zur Veranschaulichung: 100.258.000 Fahrgäste bedeuten durchschnittlich mehr als 274.500 Beförderungen pro Tag – das Ergebnis einer ständig verbesserten Leistung.

Die BSAG wird auch weiterhin engagiert an der Mobilität der Menschen in der Stadt arbeiten. Das Unternehmen hat die Strategie „BSAG 2020“ eingeschlagen. 2020 – diese Jahreszahl steht für den neuen Kontrakt zwischen der Stadtgemeinde Bremen, Vorstand und Betriebsrat der BSAG und Gewerkschaft ver.di. Der bestehende Kontrakt wurde 2005 geschlossen und läuft zum Jahresende 2010 aus.

Auf dem Weg zur Direktvergabe ab dem 1. Januar 2011 wurde ein Vergleich mit dem kalkulatorischen Wettbewerbsniveau vorgenommen. Das Gutachten besteht aus zwei Teilen. Im ersten Teil geht es um die Ermittlung des Wettbewerbsniveaus im Jahr 2008, das bis 2013 fortgeschrieben wurde.

Im zweiten Teil wird das Effizienzprogramm der BSAG bewertet. Dazu wurden die Maßnahmen zur Kostensenkung auf Belastbarkeit und Umsetzbarkeit überprüft. Das Ergebnis bestätigte: Die BSAG ist mit ihren Zielen auf dem richtigen Weg.

Nach mehrmonatiger Verhandlung wurde der Abschluss des „Kontrakts über die strategische Weiterentwicklung der Bremer Straßenbahn AG in den Jahren 2011 bis 2020“ in der Aufsichtsratsitzung am 12. Juni 2009 genehmigt und am 16. Juni 2009 auch im Senat der Stadt Bremen positiv bewertet und zur Behandlung in der Bürgerschaft freigegeben.

Die Grundlage für die Direktbeauftragung der BSAG durch die Stadt Bremen bildet ein „Vertrag über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im straßengebundenen ÖPNV auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen (ÖDLA)“. Dieser Vertrag soll zwischen der Stadt Bremen, dem Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN), der Bremer Verkehrsgesellschaft mbH – zu fast 100 Prozent Eigentümerin der BSAG und im Eigentum der Stadtgemeinde Bremen – sowie dem Unternehmen BSAG geschlossen werden.

ZIELE DES KONTRAKTS SIND U. A.

- die weitere Reduzierung der Unternehmensverluste von 54,7 Mio. Euro in 2011 auf 40,2 Mio. Euro in 2020
- die Umsetzung des Schienennetzausbaus um rund 27 Kilometer, u.a. die Verlängerungen der Straßenbahnlinien 1 nach Mahndorf, 4 nach Lilienthal und 8 nach Stuhr / Weyhe
- die Steigerung der Fahrgastzahlen um 10 Millionen
- die Senkung des CO₂-Ausstoßes um 15 Prozent
- die Sicherung und soziale Gestaltung der Arbeitsplätze
- der Erhalt der insgesamt 100 Ausbildungsplätze

Die hohe Qualität und die strategische Weiterentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Bremen sind für weitere zehn Jahre gesichert!

„GUTE KARTEN“ ZUR INTERNEN INFORMATION

Die Restrukturierung und die Kontraktverhandlungen ließen der internen Kommunikation zusätzliche Bedeutung zukommen. Das Unternehmen ist hierbei im Geschäftsjahr neue Wege gegangen. Neben den internen Informationsmedien wie Mitarbeiterinnen- und Mitarbeiter-Zeitung und Intranet kam ein weiteres, neues Medium zum Einsatz: der Kartensatz „BSAG 2020“. „Wir haben gute Karten und werden sie spielen.“ lautet die Kernbotschaft. Über die nach Themen sortierte Kartenserie gelang nicht nur eine umfassende Information der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter über den Stand und die Strategie des Unternehmens, sondern es wurde zudem zu Vorschlägen sowie zum Austausch zwischen Vorstand, Vorgesetzten und Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern angeregt.



ENTWICKLUNG.

FÜR BREMEN.

ZIELNETZ 2010 – WIR FAHREN WEITER

Bremen setzt auf den Ausbau seines Straßenbahnnetzes. Die Baudeputation in der Bremischen Bürgerschaft unterstrich dieses im Dezember 2008 erneut durch einen einstimmigen Beschluss. Insgesamt sieht das Zielnetz 27 Kilometer neue Straßenbahnstrecke vor.

Für die BSAG ist der Netzausbau auch eine Frage der Wirtschaftlichkeit: Zu erwartende Fahrgastzuwächse bedeuten Mehrerträge. Die in den zurückliegenden Jahren eröffneten Neubaustrecken brachten teilweise mehr als 50% neue Kundinnen und Kunden.

MIT DER LINIE 1 NACH MAHNDORF

Am weitesten fortgeschritten sind die Planungen für die Verlängerung der Linie 1 nach Mahndorf. Die Strecke wird von der derzeitigen Endhaltestelle Züricher Straße bis zum neu geplanten Bahnhof Mahndorf führen. Damit sind künftig Osterholz-Tenever und der Bereich Weserpark direkt mit der Straßenbahn zu erreichen. Die ersten Gleisanlagen in Höhe Weserpark sind bereits zu sehen – als eine im Rahmen des Straßenbaus vorgezogene Maßnahme. Die Neubaustrecke wird 4,7 Kilometer lang. Der Baubeginn ist für Anfang 2010 geplant, mit der Inbetriebnahme ist 2012 zu rechnen.

MIT DEN LINIEN 1 UND 8 IN RICHTUNG SÜDEN

Im Süden schreiten die Planungen für die Verlängerung der Strecke der Linie 1 vom Roland-Center bis Mittelshuchting voran. Der Beschluss ist für Frühjahr 2010 vorgesehen. Baubeginn soll im Dezember 2010 sein, die ersten Straßenbahnen könnten auf der gemeinsamen Teilstrecke mit der Linie 8 Ende 2012 rollen. Durchgängig befahrbar soll die gesamte Neubaustrecke der Linie 1 ab 2013/14 sein.

Die Linie 8 findet ihre Fortsetzung vom Roland-Center bis Weyhe, wobei sie größtenteils auf der Strecke der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn (BTE) geführt und die Gemeinden Stuhr und Weyhe/Leeste mit Bremen verbinden wird. Baubeginn soll auch hier möglichst noch 2010 sein, die Inbetriebnahme in 2012.

DIE LINIE 4 ROLLT NACH LILIENTHAL

Die „Standardisierte Bewertung“ hat der Verlängerung der Linie 4 von der heutigen Endhaltestelle in Bremen-Borgfeld bis nach Falkenberg in der Gemeinde Lilienthal die Wirtschaftlichkeit bestätigt, der Planfeststellungsbeschluss liegt bereits vor. Die technisch-wirtschaftliche Prüfung (TWP) ist inzwischen erfolgt. Der Rat der Gemeinde Lilienthal hat sich in einer Sondersitzung am 11. Mai 2009 mit Mehrheit für die Verlängerung der Linie 4 ausgesprochen. Der Baubeginn der 5,6 Kilometer langen Strecke ist für 2010 vorgesehen, die Inbetriebnahme in 2012.

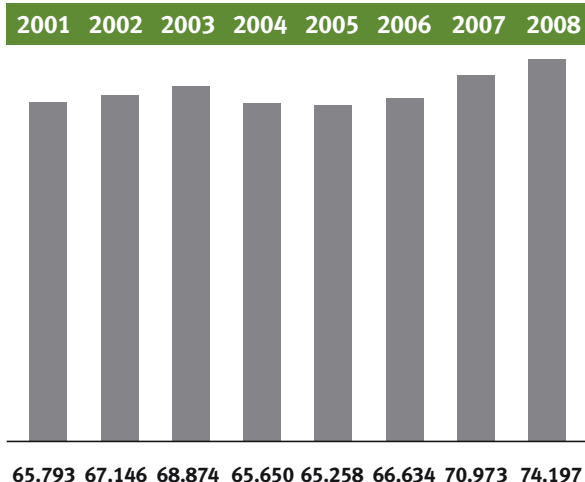
MIT DEN LINIEN 2 UND 10 IN DEN SÜDOSTEN

Für Herbst 2009 ist der Antrag auf Planfeststellung für die Verlängerungen der Linien 2 und 10 vorgesehen. Die Linie 2 soll vom Betriebshof Sebaldsbrück über die Sebaldsbrücker Heerstraße und die Osterholzer Heerstraße bis zur Osterholzer Landstraße führen. Die geplante Strecke ist 2,35 Kilometer lang. Die Inbetriebnahme der Straßenbahn wäre mit einer deutlichen Emissionsentlastung der Osterholzer Heerstraße verbunden.

Der geplante Abzweig der verlängerten Linie 10 zum Tor 8 des Mercedes-Benz-Werkes in der Hermann-Koenen-Straße ist nur 0,75 Kilometer lang – aber von großer Bedeutung. Der Baubeginn beider Vorhaben ist für 2015 vorgesehen.

ENTWICKLUNG DER BEFÖRDERUNGSE- ERTRÄGE (IN TAUSEND)

Mit 74.197 TEUR sind die Beförderungserträge gegenüber dem Vorjahr um 3.224 TEUR gestiegen.



BEFÖRDERUNGSETRÄGE IN TEUR (NETTO)

	1995	2000	2005	2007	2008
Fahrgeldeinnahmen	43.820	47.112	56.063	62.143	65.349
Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr nach § 45 a PBefG	4.838	5.915	5.710	5.115	4.943
Ausgleichszahlungen nach § 148 SGB IX (bis 2000 Schwerbehindertengesetz)	2.999	7.200	2.102*	2.321*	2.497
Finanzierungsbeitrag ZVBN bzw. Abgeltungszahlungen der Stadtgemeinde Bremen für besondere Tarife einschließlich Umsteigepauschale	1.227	1.000	–	–	–
Zuschüsse für besondere Linien	550	576	956	803	785
Beförderungseinnahmen aus dem Berufsverkehr nach § 43 PBefG	565	320	56	58	59
Beförderungseinnahmen aus dem Schülerverkehr nach § 43 PBefG und FreiStVO sowie Mietwagenverkehr	203	365	371	533	564
Insgesamt	54.203	62.488	65.258	70.973	74.197

* ohne Korrekturen für § 148 SGB IX aus Vorjahren

BEFÖRDERUNGSEINNAHMEN (BRUTTO) IN CENT

		1995	2000	2005*	2007	2008
Beförderte Personen	Cent	59,51	70,56	70,33	76,72	78,85
	Messzahl	117,10	138,90	138,42	151,00	155,19
Personen-km	Cent	11,69	13,92	13,87	15,13	15,55
	Messzahl	116,00	138,10	137,60	150,06	154,22
100 Platz-km	Cent	209,86	227,22	238,82	258,51	266,95
	Messzahl	109,60	118,70	124,73	135,02	139,42

* ohne Erlösschmälerung nach § 148 SGB IX in Vorjahren



WIRTSCHAFTLICH.

FÜR BREMEN.

ZWEI KILOMETER GLEIS AUF DREI GROSSBAUSTELLEN VERLEGT

Gut zwei Kilometer Gleis hat der Gleisbau der BSAG im Berichtsjahr auf drei Baustellen ausgewechselt. 774 m waren es am Ostertorsteinweg zwischen Goetheplatz und Sielwall, 805 m bei den drei Pfählen zwischen Georg-Bitter-Straße und Stader Straße und 450 m auf der Bürgermeister-Smidt-Brücke. Hier kam aufgrund der vorgegebenen Aufbauhöhen ein spezielles Brückenschienen-Profil mit geringerer Steghöhe zum Einsatz. Auf der Wilhelm-Kaisen-Brücke wurden an nur einem Tag die Schienenauszugsvorrichtungen, die den Gleisen im Bereich von Brücken die erforderliche Bewegungsfreiheit einräumen, samt umgebenden Fahrbetons erneuert. Bereits begonnen hat die Verlegung von rund 680 m neuer Gleise auf dem BSAG-Betriebshof Neustadt unter der A281-Brücke. Ebenfalls begonnen hat der Bau der Anbindung des Betriebshofs Neustadt zwischen Duckwitzstraße und Flughafendamm. Beide Vorhaben werden 2009 abgeschlossen. Darüber hinaus wurden 2008 von der Instandhaltung 169 km Gleis und 375 Weichen gereinigt, gepflegt und instand gehalten.

URBAN TRACK

Im Zuge der Baumaßnahme Bei den Drei Pfählen vom 15. September bis zum 11. Oktober 2008 wurden an einem Aktionswochenende in 58 Stunden 805 m der bis zu 30 Jahre alten Gleise der Linien 2 und 10 ausgetauscht. Gleichzeitig ist eine Betontragplatte unter dem Gleiskörper eingebaut worden.

Die Haltestelle Bei den drei Pfählen konnte im Bauzeitraum zu einer „Kap-Haltestelle“ umgebaut werden. Die Fahrgäste können stadtauswärts jetzt unmittelbar in die Straßenbahn steigen ohne die Fahrbahn überqueren zu müssen. Hierbei wurde auch das Pflaster gegen eine Lärm mindernde Fahrbahndecke aus Gussasphalt ausgetauscht.

Mit dieser Baumaßnahme beteiligte sich die BSAG am Projekt „Urban Track“, mit dem besonders wirtschaftliche Gleisbauformen entwickelt und bestehende verbessert werden. Das von der EU geförderte Projekt soll zur Harmonisierung der Bauformen, zur Senkung der Unterhaltungskosten, zur Reduzierung der Lärm- und Vibrationsentwicklung sowie zum modularen Aufbau bei der ÖPNV-Infrastruktur in den Städten führen.

MODERNES BAUSTELLENMARKETING

Baustellenmarketing nutzt die Auffälligkeit einer Baumaßnahme und verstärkt diese im positiven Sinne durch geeignete Marketing-Aktionen. Mittels Gestaltung, Werbung, Veranstaltungen und Kommunikation wird die Akzeptanz gefördert und die „Baustelle zur Schaustelle“. Ein Beispiel für modernes Baustellenmarketing in Bremen ist die Abwicklung der Baumaßnahme im Ostertorsteinweg vom 25. März bis zum 19. Mai 2008. Dort wurden 774 m Gleis aus dem Jahr 1978 sowie die komplette Fahrbahn einschließlich Parkstreifen und Gehwegen erneuert. Die Firma hanseWasser Bremen GmbH sanierte gleichzeitig den rund 100 Jahre alten Abwasserkanal in diesem Straßenzug. In intensiven Gesprächen, u. a. mit Vertreterinnen und Vertretern des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, des Ortsamts, der Interessengemeinschaft „Das Viertel“, von hanseWasser und BSAG, konnte ein Vermarktungsplan mit dem Schwerpunkt einer umfangreichen Kommunikation für die Öffentlichkeit erstellt werden. Es entstand ein entsprechender Maßnahmen-, Zeit- und Kostenplan. Das Ergebnis war eine sehr sorgfältige Baustellenkoordination mit geringst möglichen Beeinträchtigungen für Anwohnerinnen und Anwohner, Geschäftsleute und Kundschaft. Die zeitweilige Sperrung der Hauptverkehrsachse durch das Viertel wurde durch Umleitung der Linien 2 und 3 über den Hauptbahnhof gelöst. Trotz eines dreitägigen Baustopps konnte die Strecke für die Linien 2 und 3 sogar zwei Tage vor dem geplanten Termin fertig gestellt werden.

EIN KILOMETER FAHRDRAHT ERNEUERT

Gleisbaustellen im Netz bedeuten vielfach auch einen Einsatz für den Fahrleitungsbau. Im Zuge der altersbedingt erforderlichen Umgestaltung der Bürgermeister-Smidt-Brücke wurde 2008 die komplette Fahrleitungsanlage inklusive der Maste erneuert. Während der Bauarbeiten Bei den drei Pfählen fand ein Austausch der gesamten Fahrleitungsanlage statt. Neue Maste wurden auch bei der Gleisbaumaßnahme im Ostertorsteinweg errichtet. Im gesamten Streckennetz stand 2008 die Erneuerung von 854 m Fahrdraht an.

STROMVERSORGUNG

Auch die Stromversorgung brachte im Berichtsjahr mehrere Baustellen: In Walle wurden etwa 2 km Bahnstromkabel ausgetauscht und gleichzeitig Leerrohre für das Lichtwellenleiternetz eingebaut. Im Rahmen der Modernisierung der betriebsinternen Datenübermittlung zur Überwachung und Steuerung der Bahnstromversorgung erfolgten in Gröpelingen Arbeiten am Lichtwellenleiternetz. Die Gleichrichterwerke Gröpelingen und Langewieren wurden etwa am selben Standort neu errichtet und in Betrieb genommen.

UMWELTBEWUSST.

FÜR BREMEN.



NIEDERFLURSTRASSENBAHNEN MODERNISIERT

Der Fahrzeugbestand der BSAG wurde auch im Berichtsjahr wieder erheblich modernisiert. Von dem Firmenkonsortium Bombardier Transportation GmbH, Berlin und Vossloh Kiepe GmbH, Düsseldorf wurden zehn weitere Niederflurbahnen der neuesten Generation auf die Schiene gebracht. Somit waren zum Jahresende bereits 30 Züge vom Typ GT8N-1 im Einsatz. Sie lösen sukzessive die alten Hochflurzüge nach über 30 Jahren Dienst und entsprechend gestiegenem Wartungsaufwand ab. Zur weiteren Modernisierung der Flotte wurden im laufenden Jahr vier Bahnen geliefert, weitere neun Bahnen sind zur Auslieferung bis Mai 2011 bestellt. Insgesamt stehen dann 120 Niederflurbahnen zur Verfügung: 77 GT8N der ersten Generation und 43 des neuesten Typs. Das Durchschnittsalter der Straßenbahnzüge der BSAG wird 2009 bei 11,4 Jahren liegen. Das Unternehmen reagierte mit den Neubestellungen auch auf die gestiegene Nachfrage und den Netzausbau. Parallel zur Neubeschaffung werden die Niederflurstraßenbahnen GT8N der ersten Generation nach 15 Jahren Einsatz in Technik und Ausstattung modernisiert.

BUS-FUHRPARK UMWELTFREUNDLICHER

Auch in den Bus-Fuhrpark der BSAG wurde und wird investiert. Im Herbst 2008 wurden 22 dreiachsige Gelenkbusse vom Typ Urbino 18 und 17 zweiachsige Solobusse vom Typ Urbino 12 des polnischen Herstellers Solaris Bus & Coach S.A. in Betrieb genommen. Anfang 2008 lieferte Solaris bereits 22 Gelenkbusse, 16 Solobusse sowie zwei zweiachsige Midibusse vom Typ Alpino. Die wendigen Midibusse finden ihren Einsatz auf Linien mit niedrigerem Fahrgastaufkommen wie auf der Linie 32 in Borgfeld. Sämtliche Gelenk- und Solobusse erfüllen, wie alle seit 2006 gelieferten Modelle, den gegenwärtig anspruchsvollsten Abgasstandard für Dieselfahrzeuge in Europa, den EEV-Standard (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle). Dieser übertrifft die Abgasqualität der Norm Euro 5, die ab dem 1. September 2009 bei LKW und Bussen für alle Fahrzeugtypen gültig wird.

Durch die Umrüstung der Bus-Flotte auf besonders umweltfreundliche Fahrzeuge ist es der BSAG in den zurückliegenden Jahren gelungen, den Schadstoffausstoß um ein Drittel zu senken. Dieses gilt sowohl für Partikel- als auch für Stickoxid-Emissionen. Damit fährt Bremen bundesweit vorne weg. Die neuen Busse sind mit Klimaanlage und mit Hubliften (Ausnahme: Midibusse) ausgestattet und bieten gepolsterte Sitzflächen und weniger Bänke auf Podesten.

Für das laufende Jahr sind 39 Busse und für 2010 weitere 21 Busse bestellt. Als Ziel sollen Ende 2010 rund 150 Niederflurbusse mit modernster Umwelttechnik im Einsatz sein. Die neuen Fahrzeuge ersetzen Busse der Baujahre 1994/95, die aufgrund ihrer hohen Laufleistung und entsprechendem Wartungsbedarf nicht mehr wirtschaftlich zu betreiben sind. Das Durchschnittsalter der Omnibusse der BSAG wird Ende 2010 bei 4,6 Jahren liegen. Die höchste Einsatzdauer beträgt rund 15 Jahre, in denen viele Fahrzeuge jeweils mehr als eine Million Kilometer zurückgelegt haben.

HINEINGEHEN STATT EINSTEIGEN

Die technisch innovative BSAG ist unter den deutschen Verkehrsunternehmen auch eine Vorreiterin in Sachen Niederflurtechnik. Bereits am 8. Oktober 1988 wurden die ersten 35 Niederflurgelenkbusse in Betrieb genommen; seit Ende 1997 ist die gesamte Busflotte auf Niederflurfahrzeuge umgestellt, die alle über einen Hublift verfügen (Ausnahme: Midibusse).

Im Jahr 1990 kam der weltweit erste vollkommene Niederflurstraßenbahnwagen vom Typ GT6N auf die Schiene, an dessen Entwicklung die BSAG maßgeblich beteiligt war. In Bremen rollte die erste Niederflurbahn vom Typ GT8N der ersten Generation im Oktober 1993. Ein Pluspunkt für die Umwelt: Die Fahrzeuge erzeugen beim Bremsen Strom und leiten diesen zurück ins Fahrleitungsnetz. Im Dezember 2005 wurden die ersten beiden von insgesamt 43 Niederflurstraßenbahnen des neuesten Typs GT8N-1 in Bremen vorgestellt. Sie ersetzen weitgehend die letzten Hochflurzüge.

STEUERUNGSTECHNIK GT8N

15 Jahre sind seit der Auslieferung der ersten Niederflurstraßenbahnen vom Typ GT8N vergangen. Mit Fortschreiten der technischen Entwicklungen gestaltet sich die Beschaffung von Ersatzteilen zunehmend schwieriger. Der GT8N ist durch die Antriebstechnik und den elektronischen Bordnetzumformer betroffen. Der langjährige Geschäftspartner der BSAG für die elektrische Ausrüstung der Straßenbahnen, die Vossloh Kiepe GmbH aus Düsseldorf, fand eine Lösung. Es wurde eine Ersatzeinheit entwickelt, die bei kleinerer Bauweise und geringerem Gewicht ein verbessertes Fahr- und Bremsverhalten bietet. Inzwischen konnten bereits fünf Bahnen mit der neuen Technik ausgerüstet werden. Bis 2012 ist die Modernisierung weiterer 20 GT8N vorgesehen.

HYBRID-BUS IM TESTBETRIEB

Seit Juni 2008 befand sich bei der BSAG ein Niederflurgelenkbus mit Hybrid-Antriebstechnik von der Solaris Deutschland GmbH aus Berlin im Testbetrieb. Das Umweltressort finanzierte die Miete für den Bus bis Ende Juni 2009 aus EU-Mitteln. Im Einsatz auf der Linie 25 stellte der Bus die Möglichkeiten der dieselektrischen Technologie auf einer Volllaststrecke mit vielen Fahrgästen und vielen Haltestellen unter Beweis. Der Bus vom Typ Urbino 18 Hybrid der zweiten Generation lieferte Erkenntnisse über Dieserverbrauch, Reduktion der Schadstoffemission und der Feinpartikel in den Abgasen, Fahrverhalten, Geräusentwicklung, Instandhaltbarkeit sowie Zuverlässigkeit und Akzeptanz bei den Fahrgästen, dem Fahrpersonal und in den Werkstätten der BSAG. Das Fahrzeug wurde Ende Juni 2009 an Solaris zurückgegeben.

COMPRO-PROJEKT

Am 18. September 2008 nahmen rund 60 Vertreterinnen und Vertreter von europäischen Verkehrsbetrieben, Städten und Forschungseinrichtungen aus 13 Ländern an dem „COMPRO-Projekt“ auf dem Gelände der BSAG teil. Das Projekt befasst sich mit der Beschaffung umweltfreundlicher Busantriebe für Europa. COMPRO steht für COMmon PROcurement. Im Rahmen dieses EU-Projekts erfolgte in Bremen der Einsatz des dieselektrischen Hybrid-Testbusses.

HARNSTOFF REINIGT ABGAS

Die neuen Busse der BSAG tanken nicht nur Diesel, sondern in einem zusätzlichen Tank am Fahrzeug auch AdBlue. Dieses ist eine 32,5-prozentige Harnstoff-Lösung, die zur Nachbehandlung von Abgasen in einem speziellen Katalysator verwendet wird. Die umweltschonende Lösung geht mit den Stickoxiden eine chemische Reaktion ein und vermindert so die Stickoxidmenge um etwa 90%.



SERVICE.

FÜR BREMEN.

BESSER INFORMIERT

„Linie 3 in Richtung Weserwehr: Abfahrt in drei Minuten“ – so präzise und aktuell informiert die BSAG ihre Fahrgäste an vielen Haltestellen via elektronischer Anzeige. Kernstück dieser dynamischen Fahrgastinformation (DFI) ist das Rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL). Im Bordcomputer der Busse und Straßenbahnen sind die exakt vermessenen Strecken sowie die Fahrpläne hinterlegt. Der Rechner ermittelt fortlaufend, wo sich das Fahrzeug gerade befindet und ob Abweichungen vom Fahrplan vorliegen. Alle 15 Sekunden werden diese Daten an die Betriebsleitstelle der BSAG übermittelt. Dort errechnet die Elektronische Datenverarbeitung, wann das entsprechende Fahrzeug an den nächsten Haltestellen abfahren wird und sendet diese Daten an die Anzeigetafeln.

Im November 2008 wurde bei der BSAG das seit 1995 im Einsatz befindliche System VICOS-LIO 1000 durch das aktuelle VICOS-LIO ersetzt. Dazu wurden in der Leitstelle, in 360 Fahrzeugen und an den über 200 dynamischen Fahrgastinformationen sämtliche Softwaremodule auf die neuesten Versionen und die Hardwarekomponente auf die erforderlichen Techniken umgestellt. Der Schweizer Lieferant Continental Automotive Switzerland AG arbeitet derzeit daran, dass die Anzeigetafeln den Fahrgästen der BSAG zukünftig korrekte Angaben liefern. Nach erfolgreicher Installation bietet das moderne System eine Vielzahl zusätzlicher Funktionen zur Optimierung der Verkehrslenkung und der Fahrgastinformation.



EXPERTEN.

FÜR BREMEN.

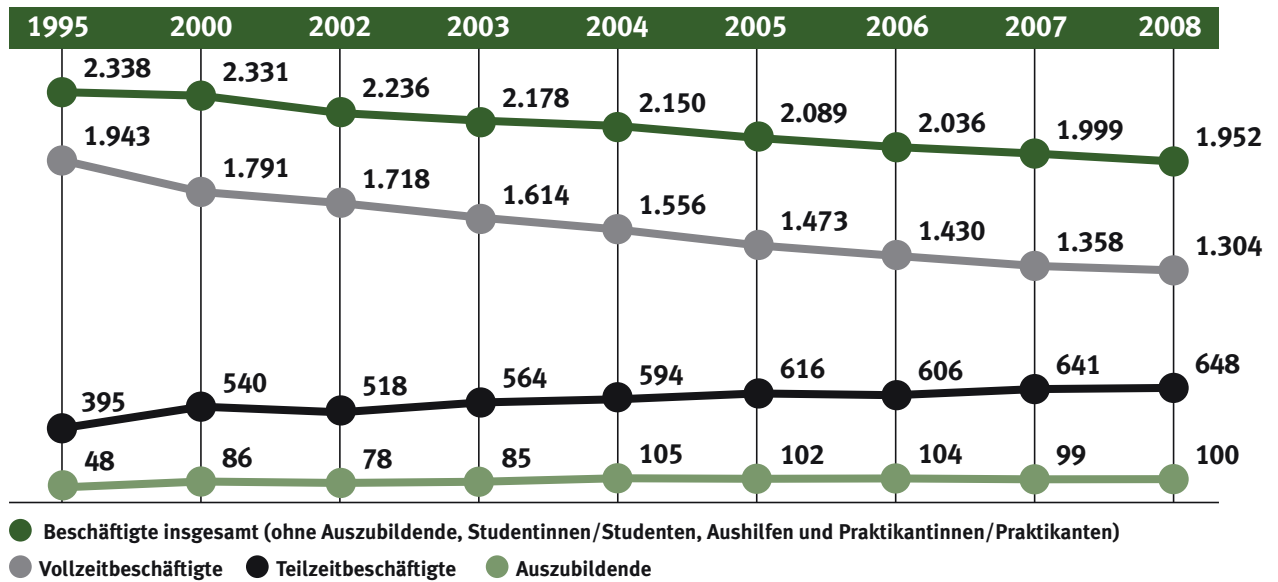
PERSONALSTANDSENTWICKLUNG

Der Personalstand lag zum Jahresende 2008 einschließlich der Auszubildenden (100) sowie Studenten und Praktikanten (47) bei 2.099 Beschäftigten (Vorjahr 2.143), davon waren 648 Teilzeitbeschäftigte (Vorjahr 641).

Der Personalstand ohne Auszubildende, Studenten und Praktikanten sank im Vergleich zum Vorjahr um 47 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf 1.952 Beschäftigte. Die Anzahl der Teilzeitbeschäftigten erhöhte sich im Berichtszeitraum um sieben Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die der Vollzeitbeschäftigten verringerte sich um 54. Damit wurden die im Rahmen der Unternehmens-Restrukturierung anvisierten Personalzahlen auch 2008 erreicht.

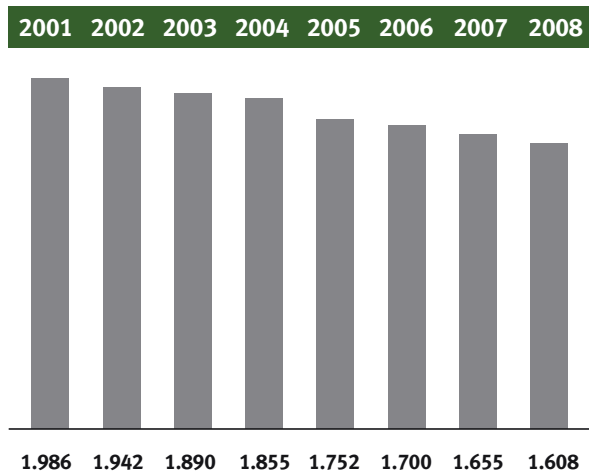
Im Fahrdienst werden seit Ende 2007 wieder Einstellungen vorgenommen. In allen anderen Bereichen wird sich der Personalabbau bis 2010 fortsetzen. Dabei kommt es aber auch wieder zu Einstellungen, weil wichtige Funktionen besetzt werden müssen.

Bei der Entwicklung der Zahl der Auszubildenden steht die Orientierung an den zukünftig benötigten Fachkräften im Vordergrund. Dabei gilt jedoch weiterhin, dass eine hohe Zahl an Ausbildungsplätzen zur Verfügung gestellt wird und die BSAG sich damit ihrer gesellschaftlichen Verantwortung gegenüber Bremen und der jungen Generation stellt. Insbesondere bleibt es Ziel des Unternehmens, auch Hauptschulabgängern eine Berufsausbildung (insbesondere im Ausbildungsberuf „Fachkraft im Fahrdienst“) anzubieten.



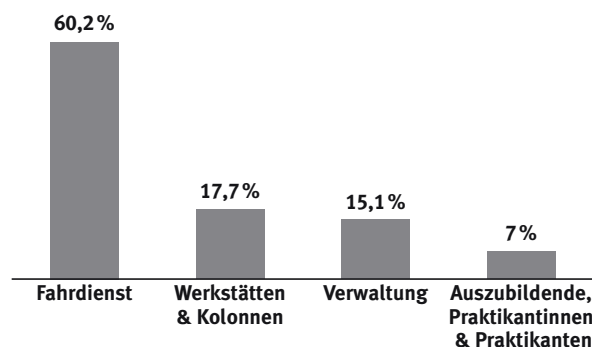
PERSONALSTAND 2001–2008 IN VOLLZEIT UMGERECHNET

Betrachtet man die Entwicklung der Personalzahlen ohne Inaktive (z. B. Mitarbeiter/-innen in Elternzeit/außerhalb der Lohnfortzahlung und ohne Auszubildende) auf der Basis, dass die Anzahl der Teilzeitbeschäftigten (363 TZ und 285 ATZ) in Vollzeitbeschäftigung umgerechnet wird, ergibt sich für die Jahre 2001 bis 2008 folgendes Bild:



BELEGSCHAFTSSTRUKTUR

Zum 31.12.2008 betrug die Anzahl der im Fahrbetrieb beschäftigten Lohn- und Gehaltsempfänger 1.263 Mitarbeiter/-innen. Hiervon waren 919 Vollzeit- und 344 Teilzeitbeschäftigte. Als Fahrer/-innen waren 1.075 beschäftigt. Davon sind 731 in Vollzeit und 344 in Teilzeit (einschließlich ATZ) beschäftigt.



FÖRDERUNG VON FÜHRUNGSNACHWUCHS

Am 2. September 2008 präsentierten die 15 Absolventinnen und Absolventen des vierten Führungskräftenachwuchsprogramms Vorstand und Führungskräften der BSAG die Ergebnisse ihrer sechsmonatigen erfolgreichen Projektarbeiten, die zum größten Teil in der Freizeit erstellt worden sind. Die Themen der Arbeitsgruppen lauteten: „Betrieblicher Perspektivwechsel“, „Einführung von Telearbeit“ und „Gemeinsam statt einsam – Führungszirkel bei der BSAG“. Die Resultate der Arbeiten gaben wichtige Impulse für die berufliche Tätigkeit. In den ersten zwölf Monaten des Programms hatten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zunächst 20 Bildungsbausteine absolviert. Im April 2008 startete das fünfte Programm mit zwölf Teilnehmerinnen und Teilnehmern.

Zusätzlich bietet die BSAG allen neuen Führungskräften ein einheitliches Trainingsprogramm an. Dieses Konzept wird seit November 2008 umgesetzt. Zum einen werden systematisch die wesentlichen betrieblichen Regelungen und Führungsinstrumente vermittelt. Zum anderen werden die individuellen Bedürfnisse der Führungskräfte berücksichtigt, etwa im Hinblick auf eine Erweiterung der eigenen Kompetenzen. Das Programm verfolgt das Ziel, die Einarbeitung zu erleichtern und von Beginn an sowohl ein abgestimmtes Verständnis von Führung zu entwickeln als auch die Vernetzung untereinander zu fördern.

QUALIFIZIERUNG VON LANGZEITARBEITSLSEN

Die BSAG gibt Langzeitarbeitslosen die Möglichkeit zur Ausbildung zur qualifizierten Busfahrerin bzw. zum qualifizierten Busfahrer. Ende 2007 wurde gemeinsam mit der Bremer Arbeitsgemeinschaft für Integration und Soziales (BAgIS) ein Weiterbildungsprojekt begonnen. Im April und im Dezember 2008 begannen zwei weitere Lehrgänge mit jeweils 15 Teilnehmerinnen und Teilnehmern. Die BSAG beabsichtigt auf diesem Wege insgesamt etwa 40 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für den Fahrdienst einzustellen. Die neunmonatigen Lehrgänge beinhalten unter anderem den Führerscheinwerb sowie die Typen- und Streckeneinweisung. Eigens für diese Qualifizierungsmaßnahme erwarb die BSAG durch die bremer arbeit gmbh (bag) eine Zertifizierung, die zur Weiterbildung berechtigt.

SCHULUNG FÜR WIRTSCHAFTLICHE FAHRWEISE

Seit 2007 setzt die BSAG jährlich eine Schulung nach Berufskraftfahrerqualifizierungsgesetz um. Im Berichtsjahr wurden alle Fahrdienstbeschäftigten im Busbereich in ökonomischer Fahrweise geschult. Nach einem zwanzigminütigen Praxistest unter Realbedingungen und einer anschließenden praktischen Schulung setzten sich die Busfahrerinnen und Busfahrer erneut hinter das Lenkrad. Ergebnis: Der Dieselverbrauch auf der Teststrecke reduzierte sich um 8 bis 20%. Im alltäglichen Fahrbetrieb senkt das die Kosten und schont die Umwelt. In 2009 sollen auch die Fahrdienstbeschäftigten im Straßenbahnbereich eine entsprechende Schulung erhalten. Die Themen im Vorjahr waren „Gesundheitsvorsorge“ und „Verhalten nach Unfällen“.

CHANCEN FÜR AUSZUBILDENDE

Im August 2008 begannen 15 männliche und 11 weibliche Auszubildende ihre Berufsausbildung bei der BSAG. Insgesamt befanden sich im Berichtsjahr 100 junge Menschen in acht gewerblichen und kaufmännischen Berufen in der Ausbildung. Auch in schwierigen Situationen auf dem Ausbildungsmarkt wurde über den eigenen Bedarf hinaus ausgebildet. Der Fachbereich Ausbildung steht in den nächsten Jahren vor großen Herausforderungen. Eine durchgeführte Organisationsentwicklung soll die Zukunft der Ausbildung bei der BSAG stärken und die Wettbewerbsfähigkeit erhalten.

PRIMA-WETTBEWERB

Die BSAG beteiligte sich auch 2008 wieder am PRIMA-Wettbewerb. Die Auszubildenden präsentierten zum Thema Arbeitsschutz das Projekt „Der sichere Mitarbeiter“, in dem es um die persönliche Schutzausrüstung und die Sicherheit in den Werkstätten ging. Am PRIMA-Wettbewerb beteiligen sich jedes Jahr Teams aus 13 deutschen Nahverkehrsunternehmen, die durch innovative Projekte und Maßnahmen im ÖPNV besondere Initiative für ihr Unternehmen gezeigt haben.

RE-AUDITIERUNG BEIM FAMILIENAUDIT

Am 25. August 2008 erhielt die BSAG die offizielle Nachricht von der berufundfamilie gGmbH, dass die Re-Auditierung erfolgreich war. Etwa ein Jahr später, am 17. Juni 2009, wurde der BSAG das Zertifikat „audit berufundfamilie“ der Hertie-Stiftung durch die Bundesfamilienministerin in Berlin überreicht. Bereits 2005 erhielt die BSAG das Grundzertifikat. In Deutschland sind derzeit über 640 Firmen, Institutionen und Hochschulen nach dem sogenannten Familienaudit zertifiziert. Die BSAG gehört neben einem weiteren Verkehrsunternehmen dazu. Der Workshop zur Re-Auditierung fand am 29. Mai 2008 unter Beteiligung einer Projektgruppe der BSAG und einer externen Leiterin statt.

ENTWICKLUNG DER GESUNDHEITSQUOTE

Die BSAG erreichte 2008 eine Gesundheitsquote von 92,4%. Das ist gegenüber 2007 ein um 0,3 Prozentpunkte verbessertes Ergebnis, es liegt aber immer noch um 0,8 Prozentpunkte unter der Zielmarke. Besonders erfreulich: Beim Fahrpersonal verbesserte sich die Quote gegenüber 2007 sogar überdurchschnittlich.

GESCHLOSSENE FAHRERKABINEN IM GT8N

In 2008 wurden im Rahmen der Grundüberholung der Straßenbahnen des Typs GT8N geschlossene Fahrer­kabinen eingebaut. Nachdem in allen Bahnen Fahrscheinautomaten installiert worden sind, konnten die Kabinen vollständig geschlossen werden. Dieses dient der Fahrsicherheit und der persönlichen Sicherheit des Fahrpersonals.

GESUNDHEITSSCHULUNG

„Gesundheitliche Anforderungen an Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Fahrdienst“ war ein Thema innerhalb der Betriebsgespräche 2008. Geschult wurden alle 1.300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Fahrberechtigung. Schwerpunktthemen waren die Hintergründe von Krankheiten, die zur Fahrdienstuntauglichkeit führen können, die rechtlichen Anforderungen an die Gesundheit von Fahrpersonal sowie die Prävention.

ZERTIFIKAT FÜR GEPRÜFTES UMWELTMANAGEMENT

Im Juli 2008 wurde der Umweltschutz bei der BSAG bereits zum sechsten Mal geprüft. Umweltgutachter Dr. Burkhard Kühnemann stellte in drei Prüfungstagen fest, dass das Unternehmen alle Anforderungen erfüllt. Die BSAG darf das Umweltzertifikat „EMAS / Geprüftes Umweltmanagement / Reg. Nr. D-112-0016“ weiter führen und das Logo weiter nutzen. Positiv wurde bewertet, dass das Fahrzeug-Erneuerungsprogramm die Umweltfreundlichkeit steigert und das Thema Klimaschutz einen hohen Stellenwert einnimmt. Die Besonderheit bei dieser Prüfung: Der Umweltgutachter wurde dieses Mal selbst überwacht, ob er das Unternehmen auch ausreichend intensiv und insbesondere objektiv bewertet. Über alle Aktivitäten zum Umweltschutz gibt der Nachhaltigkeitsbericht 2008 der BSAG Auskunft.



MEHR. FÜR BREMEN.

DER BREMEN-BUS

Touristinnen und Touristen sowie entdeckungsfreudige Bremerinnen und Bremer nehmen auf Stadtrundfahrten seit Dezember 2008 in einem neuen Fahrzeug der BSAG Platz: dem Bremen-Bus. Der Volvo-Reisebus 9700 verfügt über 44 nach hinten ansteigende Sitzplätze und bietet modernsten Komfort. Und er erfüllt die Euro 5-Abgasnorm. Von außen wurde der Bus mit bremischen Motiven gestaltet. Das Fahrzeug wird von BSAG und Bremer Touristik-Zentrale (BTZ) eingesetzt. Gemeinsam möchte man die Stadt Bremen allen Interessierten näher bringen.

MIT DER BAHN „ÜBER DAS WASSER“

Kulturbahn, „job4you“-Bahn, Sprachenbahn – eine Straßenbahn kann mehr als Fahrgäste von A nach B fahren. Zum Beispiel als Kulturbahn im Mai 2008 auf dem Rundkurs zur Langen Nacht der Museen unter dem Motto „Zeit im Museum“. In der Bahn erwarteten die Fahrgäste Lesungen, Kunstdarbietungen und ein Pianist. An der Strecke lagen Museen und weitere Bremer Kulturstätten. Shuttle-Busse ergänzten den Rundkurs der Bahn. Im Juli konnte mit der Kulturbahn die Ausstellung „Über das Wasser – Gustave Caillebotte“ in der Kunsthalle erreicht werden.

Zur „job4you“-Bahn wurde die Linie 10 im August 2008. Zwischen Gröpelingen und Sebaldsbrück konnten sich Jugendliche bei kompetenten Gesprächspartnerinnen und Gesprächspartnern der Agentur für Arbeit Bremen, der Bremer Arbeitsgemeinschaft für Integration und Soziales (BAGIS), der Handelskammer Bremen und der Handwerkskammer Bremen über Ausbildungsplatzangebote informieren.

Vielsprachig wurde es im September 2008 zwischen Volkshochschule (VHS) und Hauptbahnhof in der Sprachenbahn. Die VHS informierte während der Fahrt ausführlich über ihr Angebot.

CHRISTIVAL 2008: GENERALPROBE FÜR DEN KIRCHENTAG 2009

Vom 30. April bis 4. Mai 2008 fand in Bremen das Christival statt, ein christlicher Kongress für junge Menschen. Zu diesem Anlass versammelten sich rund 16.000 Dauerteilnehmerinnen und Dauerteilnehmer. Die BSAG hat sich dieser Herausforderung erfolgreich gestellt. Um die Menschenmengen befördern zu können, fuhr sie zeitweise Doppeltraktionen, indem zwei Niederflurstraßenbahnen des neuesten Typs (GT8N-1) aneinandergekuppelt wurden. Mit einer Fahrt konnte also die Kapazität verdoppelt werden. Die Generalprobe für ein Modell, das daraufhin auch am Abschlusstag des 32. Deutschen Evangelischen Kirchentags umgesetzt wurde.

Der Kirchentag fand vom 20. bis zum 24. Mai 2009 in Bremen statt, die Vorbereitungen liefen bei der BSAG bereits seit Mitte 2008. Gemeinsam mit dem Organisationsteam des Kirchentags wurden die Größenordnungen der Besucherströme ermittelt und entsprechende Einsatzpläne aufgestellt. Über 100.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmer täglich, am „Abend der Begegnung“ sogar rund 250.000 Gäste, galt es zusätzlich zum gewohnten Aufkommen von durchschnittlich 274.500 Kundinnen und Kunden pro Tag zu befördern. Für die BSAG bedeutete das Großereignis eine organisatorische Herausforderung und logistische Höchstleistungen. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie alle Fahrzeuge wurden benötigt. Täglich waren bis zu 122 Bahnen und bis zu 232 eigene Busse im Einsatz. Darüber hinaus mietete die BSAG Busse und Fahrpersonal von anderen Verkehrsunternehmen an. Es galt ein Sonderfahrplan mit vielen Extra-Fahrten und Sonderbuslinien. Die bisher größte Mobilitätsaufgabe der BSAG.

TICKET-AUTOMATEN IN ALLEN STRASSENBAHNEN

Im Mai 2008 wurden die Fahrzeuge der Straßenbahnlinien 2, 3 und 10 mit Ticket-Automaten der INIT GmbH aus Karlsruhe, den TOUCHbills, ausgestattet. Zuvor waren bereits die Bahnen der Linien 1, 4, 5, 6 und 8 entsprechend ausgerüstet worden. Eine Ausnahme bilden einige wenige Straßenbahnen der alten Serie GT4. Die neuen Terminals lassen neben der ec-Geldkarte und der BOB-Karte auch Münzgeld und Banknoten als Zahlungsmittel zu. Der Fahrgast kann seine Fahrkarte am Terminal einfach und bequem selbst kaufen und erhält je nach Zahlungsart sein Ticket elektronisch auf die Geld- bzw. BOB-Karte gespeichert oder als Papiausdruck. Das Fahrpersonal wird somit vom Fahrscheinverkauf im Fahrzeug entlastet. Die

Pünktlichkeit der Straßenbahnen, die Anschlussgenauigkeit und die Sicherheit im Fahrdienst konnten damit verbessert werden.

FAHRPLANAUSKÜNFTEN IM INTERNET

Die Fahrplanauskunft aus dem Internet wird immer beliebter. Im Jahr 2007 wurden in Bremen und Niedersachsen 24,6 Mio. Fahrplanauskünfte auf diesem Wege eingeholt. Im Jahr 2008 stieg die Zahl der Anfragen um fast 10% auf 26,9 Mio. Die Internetseite www.bsag.de erhielt im Berichtsjahr rund 3,5 Mio. Zugriffe. Das sind monatlich durchschnittlich rund 300.000 Zugriffe, Tendenz steigend. Auch die von der BSAG betreuten Internetseiten von WeserBahn und Delbus konnten einen deutlichen Anstieg der Zugriffe verzeichnen.

GUTE NOTEN FÜR DIE BSAG

Seit 1999 beteiligt sich die BSAG am ÖPNV-Kundenbarometer. Bei der Befragung von März bis Mai 2008 erzielte sie den bisher besten Wert von 2,56 in der Globalzufriedenheit. Sie lag damit weiterhin deutlich über dem Schnitt bundesdeutscher Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen. Zur Erläuterung: Note 1 bedeutet vollkommen zufrieden, Note 5 vollkommen unzufrieden. Besonders erfreulich sind der Anstieg der überzeugten Fahrgäste auf 42,1% (Vorjahr: 36,8%) und der Rückgang der enttäuschten Fahrgäste auf 9,7% (Vorjahr: 10,9%).

EINE STADT FÄHRT BOB

BOB – diese Abkürzung steht für „Bequem Ohne Bargeld“. Bereits über 45.000 Bremerinnen und Bremer fahren günstiger auf Rechnung – in jedem fünften Bremer Haushalt ist eine BOB-Karte vorhanden. Damit ist BOB deutschlandweit das erfolgreichste E-Ticketing-System. Das Prinzip: Erst fahren, dann zahlen. Ohne Grundgebühr und ohne Mindestumsatz. Die BOB-Karte ins Terminal stecken, das gewünschte Ticket auswählen – fertig! BOB-Fahren ist günstiger als der Erwerb von Einzeltickets. BOB ist im gesamten VBN-Gebiet gültig und zudem übertragbar. Ein weiterer Vorteil: Man benötigt keine Tarifkenntnisse, das System ermittelt immer den günstigsten Preis pro Tag.

BODO BONUS BRINGT VORTEILE

Das Bonusheft Bodo Bonus bietet viele Vorteile in Form von Gutscheinen und Rabatten und damit gleichzeitig viele Anregungen für Freizeitaktivitäten in Bremen, Bremerhaven und Oldenburg. Das Bonusheft ist ein Dankeschön an alle Kundinnen und Kunden mit JahresTicket, JahresTicketPLUS, 365-TageTicket, 365-TageTicketPLUS, JobTicket und BOB-Karte. Die Ausgabe 2008/2009 ist bis Ende September 2009 gültig. Alle Details zu Bodo Bonus gibt es unter www.bodobonus.de.

URBINO-BUS IM KLEINFORMAT

Die neuen BSAG-Busse des Typs Solaris Urbino 18 gibt es seit Dezember als Modell im Maßstab HO (1:87) zu kaufen. Verschiedene Modelle sind zum Preis von 29,00 EUR im BSAG-Kundenzentrum an der Domsheide erhältlich. Straßenbahn-Fans können den neuen GT8N-1 ebenfalls als Sammlermodell erwerben – für 139,00 EUR.

NEUER JAHRESFAHRPLAN

Der Jahresfahrplan begann im Berichtsjahr am 25. März und brachte einige Veränderungen mit sich. Danach verkehren die Linien 2, 3 und 10 mit leicht veränderten Fahrzeiten. Die Anschlüsse der Buslinien am Weserwehr und in Sebaldsbrück wurden entsprechend angepasst. Mehr Fahrten erhielt die Linie 6 zur Universität durch einen 6-Minuten-Takt in der vorlesungsfreien Zeit ab 25. August 2008. Das vor einem Jahr eingeführte Busnetz für den Bremer Osten wurde weiter optimiert, die Anschlüsse wurden dadurch verbessert.

„WIR FAHREN, WENN MAN UNS BRAUCHT“

Im Winterhalbjahr nutzen mehr Fahrgäste das Angebot der BSAG als im Sommerhalbjahr. Entsprechend wurden von Oktober 2007 bis März 2008 zusätzliche Fahrten auf den Linien 2, 4 und 10 in den Fahrplan aufgenommen. Ein zusätzliches Angebot bietet die BSAG mit ihrem Eventverkehr bei Ereignissen wie Maifeiertag, Langen Einkaufsnächten, Freimarkt, Advent und Silvester.

ERMÄSSIGT ZU SITTING BULL

Vom 13. Dezember 2008 bis zum 3. Mai 2009 war freitags im Überseemuseum BSAG- und VBN-Kudentag. Besucherinnen und Besucher der Sonderausstellung „Sitting Bull und seine Welt“ bezahlten an diesen Tagen als Dankeschön für ihre Treue nur den ermäßigten Eintrittspreis, wenn sie ein JahresTicket, JahresTicketPLUS, JobTicket, MonatsTicket oder eine BOB-Karte von BSAG oder VBN an der Kasse vorlegten. Kooperationen dieser Art werden von den Kundinnen und Kunden begrüßt und vernetzen bremische Einrichtungen.

GEMEINSAM.

FÜR BREMEN.



VBN – GEMEINSAM AUF ERFOLGSKURS

Im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN) in Bremen haben sich 37 Verkehrsunternehmen aus dem Nordwesten Deutschlands als Partner zusammengeschlossen. Die BSAG hält mit 43,15% den größten Geschäftsanteil und stellte im Berichtsjahr den Vorsitzenden der Gesellschafterversammlung.

Die zweite Säule der Verbundorganisation bildet der Zweckverband ZVBN als politischer Aufgabenträger für den ÖPNV. Ihm gehören 24 Landkreise, Städte und Gemeinden an. Durch die unterschiedlichen Zuständigkeiten von VBN und ZVBN ergibt sich eine klar getrennte unternehmerische und politische Verantwortung.

Das VBN-Gebiet umfasst eine Fläche von rund 8.700 km² mit etwa 1,9 Mio. Bewohnerinnen und Bewohnern. Darunter sind die Ballungsräume Bremen/Delmenhorst sowie Bremerhaven und Oldenburg. Zum 1. Januar 2008 wurde das Verbundgebiet um die Samtgemeinde Wursten im Landkreis Cuxhaven erweitert. Neu hinzu kamen hierdurch die Bahnhöfe Wremen und Dorum.

Die Fahrgeldeinnahmen im VBN entwickelten sich im Berichtsjahr weiter positiv, sie stiegen um 6,77% auf 142,7 Mio. EUR. Die Zahl der Fahrgäste lag mit 134,9 Mio. um 1,83% über Vorjahresniveau. Zu berücksichtigen ist bei dieser Betrachtung, dass der VBN-Tarif zum 1. Januar 2008 um 3,4% erhöht wurde.

Zum Jahresbeginn 2008 wurden zwei neue Linien im VBN-Nachtschwärmernetz in Betrieb genommen. Die N63 zwischen Bremen und Tarmstedt mit direkter Anbindung an die BSAG in Bremen-Borgfeld sowie die N12 zwischen Bremen und Stuhr-Brinkum sowie Weyhe-Kirchweyhe.

Am 27. Mai 2008 wurde das Informationsportal „FahrPlaner“ auf der Internetseite www.vbn.de ausgeweitet und komfortabler gestaltet. Gleichzeitig startete das neue verbundweite Angebot, VBN-Fahrpläne auf internetfähige Handys laden, anzeigen und regelmäßig aktualisieren zu können. In den ersten vier Wochen des neuen Angebots installierten über 2.500 Personen die kostenlose Software auf ihrem Mobiltelefon. Bis Ende 2008 waren es bereits über 7.000 Nutzerinnen und Nutzer.

Zu den weiteren Leistungen des VBN zählen die Gestaltung der Tarifstruktur, ein einheitliches Beschwerdemanagement, das verbundweite Callcenter, Kooperationen im Rahmen des KombiTickets sowie die Erarbeitung gemeinsamer Qualitätskonzepte. So bietet der VBN die Kundengarantien seit Dezember 2008 auch auf 38 wichtigen Regionalbuslinien an.

VGH – PARTNERIN IN HOYA

Das Geschäft der Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH (VGH) ist es, Menschen und Güter auf Straße und Schiene zu bewegen. Der Grundstein für die heutige VGH wurde 1881 gelegt. Die Gesellschaft beschäftigte im Geschäftsjahr im Durchschnitt 60 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Sie sorgen dafür, dass auf der Bahnlinie Eystrup–Syke ca. 130.000t Güter im Jahr transportiert werden, 30 Linienbusse auf 11 Buslinien verkehren und drei komfortable Reisebusse Urlaubsreisen quer durch Europa unternehmen. Die wichtigste Linie im VGH-Busnetz ist „die Schnelle 150“, die Hoya mit dem Bremer Hauptbahnhof verbindet. Die VGH betreibt darüber hinaus im Auftrag der BSAG die Linie 30 zwischen dem Ortsteil Falkenberg der Gemeinde Lilienthal und Borgfeld. Die Gesellschaft befördert mehr als eine Million Fahrgäste im Jahr. In Hoya hat die VGH im Oktober 2008 eine spektakuläre Baustelle eingerichtet: Die alte Weser-Eisenbahnbrücke machte einem Neubau Platz.

An der VGH ist die BSAG über ihre hundertprozentige Tochter WeserBahn GmbH zu 25,10% beteiligt. Die VGH wiederum ist eine Gesellschafterin des VBN.

DELBUS – KUNDENGARANTIEN

Nachdem die vier VBN-Kundengarantien im Februar 2007 auf allen Linien der BSAG, von BREMERHAVEN BUS und der Verkehr und Wasser GmbH (VWG) in Oldenburg erfolgreich eingeführt wurden, gelten diese seit 1. Mai 2008 auch auf allen Linien der Delbus GmbH & Co. KG in Delmenhorst. Garantiert werden vier wichtige Bestandteile eines qualitativ guten ÖPNV: Pünktlichkeit, Sauberkeit, Niederflurfahrzeuge und Anschlüsse. Im Bedarfsfall gibt es als Entschädigung ein TagesTicket oder die Übernahme von Taxi- bzw. Reinigungskosten. Die Delbus erbringt seit 25 Jahren die Leistungen im ÖPNV in Delmenhorst und im Umland. 30 Busse und fast 90 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stehen den täglich etwa 11.000 Fahrgästen zur Verfügung. Gesellschafter der Delbus sind die Stadt Delmenhorst und die BSAG.

METRONOM – BETEILIGUNG IN UELZEN

Die metronom Eisenbahngesellschaft mbH mit Sitz in Uelzen ist, bezogen auf die Verkehrsleistung, das größte nicht bundeseigene Eisenbahnunternehmen im SPNV. Das Eisenbahnunternehmen bedient die Strecken Hamburg – Bremen – Uelzen, Uelzen – Hannover – Göttingen, Hamburg – Stade – Cuxhaven und Tostedt – Hamburg – Lüneburg. Insgesamt beträgt das jährliche metronom-Streckenvolumen rund 8,1 Millionen Zugkilometer. Gesellschafter der metronom sind die in Celle ansässige NiedersachsenBahn GmbH (NB) zu 69,9%, die BeNEX GmbH in Hamburg zu 25,1% und die BSAG zu 5,0%.

WESERBAHN – GÜTERVERKEHR IN KOOPERATION EINGEBRACHT

Die WeserBahn GmbH aus Bremen ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der BSAG. In 2008 erbrachte sie Cargo-Leistungen auf den Strecken Kirchweyhe – Hagen, Kirchweyhe – Tornesch, Kirchweyhe – Brake, Kirchweyhe – Elze sowie ArcelorMittal Bremen GmbH – Wilhelmshaven. Sie bediente zudem den Neustädter Hafen und fuhr den Hemelinger Hafen an. Anfang 2009 gründeten die WeserBahn GmbH und die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) eine neue Gesellschaft im Schienengüterverkehrssektor: die Jade-Weser-Bahn GmbH. Das neue Unternehmen soll die vorhandenen Kenntnisse und Kontakte in der Region zunehmend nutzen und daraus regionale Schienengüterverkehre entwickeln. Darüber hinaus bietet die Jade-Weser-Bahn ihre Leistungen auch auf der gesamten öffentlichen Infrastruktur in der Bundesrepublik Deutschland an. Die WeserBahn hat ihre gesamten Güterverkehrsaktivitäten in die neue Gesellschaft eingebracht und ist zu 10% Anteilseignerin. Der Sitz der neuen Gesellschaft ist in Bremen, das operative Geschäft wird in Bremervörde bei der Betriebsleitung und Disposition der EVB durchgeführt.

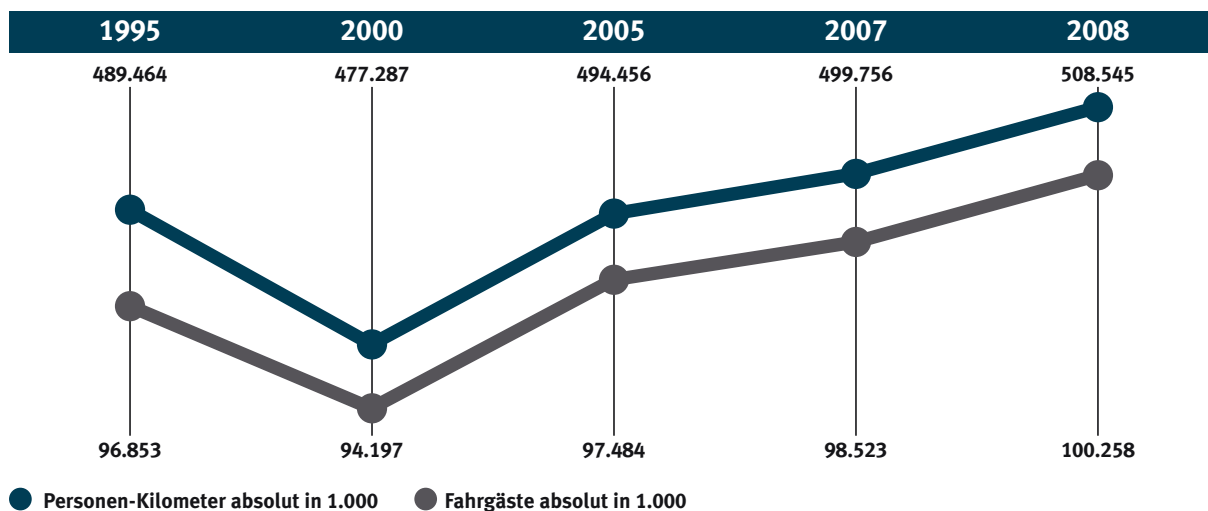


DAS GESCHÄFTSJAHR 2008.

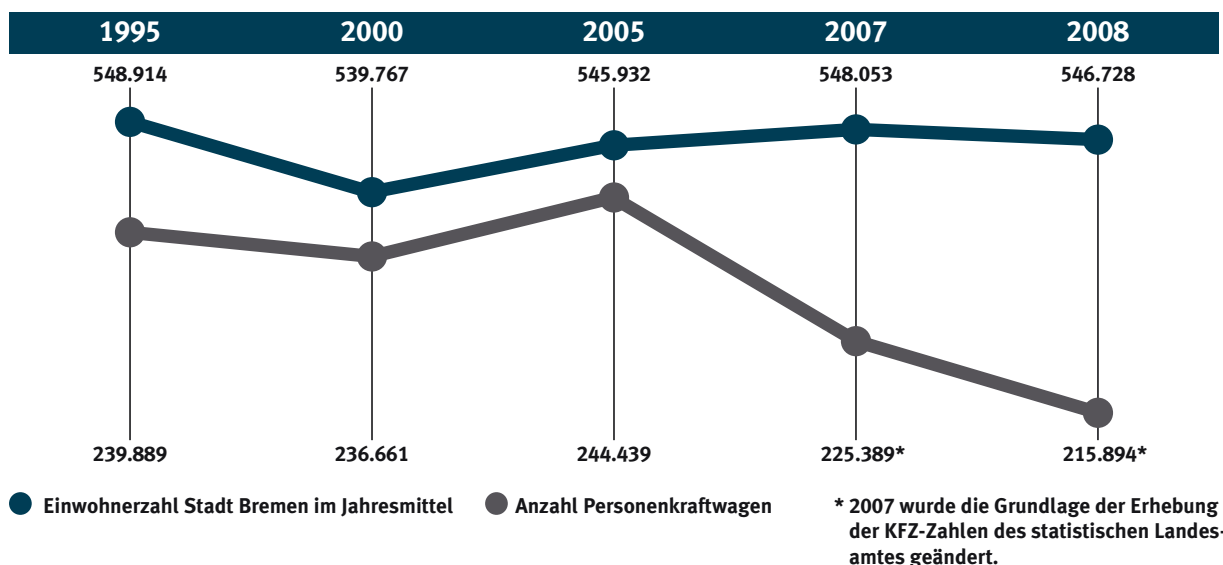


ENTWICKLUNG DER VERKEHRSLEISTUNG

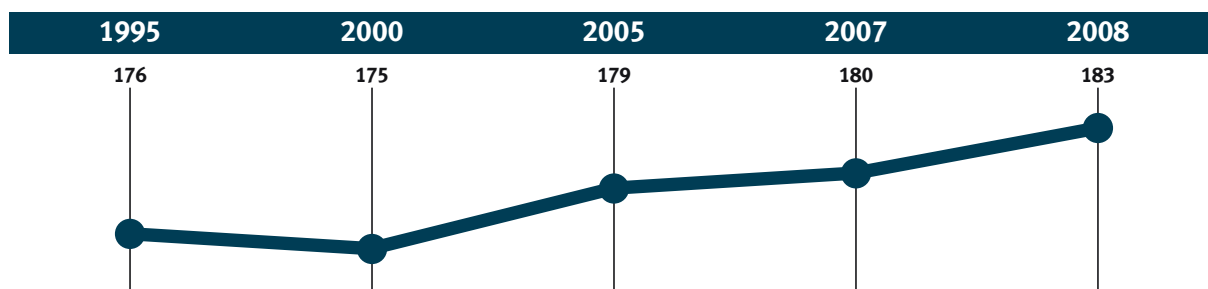
Immer mehr Menschen nutzen das Angebot der BSAG. Im Vergleich zum Vorjahr (2007) gewann das Unternehmen in 2008 1,7 Millionen Fahrgäste dazu.



ENTWICKLUNG DER AUSSERBETRIEBLICHEN EINFLUSSFAKTOREN



FAHRTEN JE EINWOHNER/-IN PRO JAHR IM ÖPNV



LAGEBERICHT

DER BREMER STRASSENBAHN AG ZUM

GESCHÄFTSJAHR 2008.

Die BSAG hat im Geschäftsjahr 2008 die Anforderungen, die sich aus der Betrauung mit der Erbringung von ÖPNV-Verkehrsleistungen durch den Senat der Stadtgemeinde Bremen und dem zwischen Bremen, Gewerkschaft ver.di sowie Vorstand und Betriebsrat der BSAG abgeschlossenen Unternehmenskontrakt ergeben, zum achten Mal in Folge erfüllt.

Gleichzeitig konnten die Verhandlungen mit den Kontraktpartnern über eine Beauftragung bis zum Jahr 2020 so weit vorangebracht werden, dass in der ersten Hälfte des Jahres 2009 eine Entscheidung möglich ist. Mit dem diesen Verhandlungen zugrunde liegenden Zukunftskonzept der BSAG wird der Fokus deutlich auf Wachstum gelegt.

100-MILLIONEN-GRENZE BEI NACHFRAGE ÜBERSCHRITTEN

Erstmals seit zwanzig Jahren konnte im Jahr 2008 mit 100,3 Mio. Fahrgästen die 100-Millionen-Grenze übersprungen werden. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies einen Zuwachs von 1,7 Mio. (1,8%) und damit eine Verbesserung gegenüber Plan um ebenfalls 1,7 Mio. (1,8%). Im Mai sorgte das „Christival“ für eine zusätzliche Nachfrage von 150.000 Fahrgästen und stellte damit aus Nahverkehrssicht eine gelungene Generalprobe für den Evangelischen Kirchentag im Jahr 2009 dar. Auch die zwischenzeitlich deutlich gestiegenen Kraftstoffpreise wirkten sich positiv auf die Nutzung des ÖPNV in Bremen aus.

ANGEBOT GEMÄSS BETRAUUNG EINGEHALTEN

Das Angebot lag mit 21,9 Mio. Nutzwagen-Kilometer um 115.000 km (0,5 %) höher als im Vorjahr und um 51.000 km (0,2 %) leicht über Plan. Die für das Gebiet der Stadtgemeinde Bremen in der Betrauung vereinbarte Leistung wurde unter Berücksichtigung der Toleranzklauseln eingehalten. Die Kundengarantien als Bestandteil des mehrstufigen Qualitätssicherungssystems im VBN werden von den Kunden weiter gut angenommen. Die nächsten Schritte stellen hier die Durchführung repräsentativer Qualitätstests und – in deren Folge – die Entwicklung und Abstimmung eines verbundweit gültigen Bonus-Malus-Systems dar.

PERSONALBESTANDSZIEL ZUM JAHRESENDE ERREICHT

Der Personalstand betrug zum Jahresende 2.099 Mitarbeiter/-innen. Darin enthalten waren 100 Auszubildende. Gemessen in aktiven Vollzeitpersonalen waren 1.608 Mitarbeiter/-innen bei der BSAG beschäftigt und damit gegenüber Vorjahr 47 (2,8 %) und gegenüber Plan acht (0,5 %) weniger.

Der Personalaufwand konnte gegenüber dem Vorjahr um 4,0 Mio. EUR (4,5 %) auf 83,3 Mio. EUR gesenkt werden. Die Planüberschreitung um 2,4 Mio. EUR (2,9 %) war in erster Linie auf den im Jahresdurchschnitt über Plan liegenden Personalbestand, höhere sonstige Bezüge, höhere Beiträge an die Ruhgeldkasse und die erstmalige Bildung von Rückstellungen für noch nicht verbrauchte Bonustage im Rahmen der Gesundheitsvorsorge zurückzuführen.

MODERNISIERUNG DES FAHRZEUGPARKS FORTGEFÜHRT

Im Jahr 2008 lagen die Investitionen (Zugänge gemäß Anlagenspiegel) mit 50,1 Mio. EUR um 29,2 Mio. EUR (139,8 %) und damit deutlich höher als im Vorjahr. Dabei stellte die Modernisierung der Fahrzeugflotte bei Straßenbahnen und Bussen den Investitionsschwerpunkt dar. Im Bereich der Infrastruktur standen die Maßnahmen „Ostertorsteinweg“, „Bei den 3 Pfählen“ und Arbeiten auf dem Betriebsgelände Flughafendamm im Vordergrund der Aktivitäten im Jahr 2008. Weiterhin wurde eine neue Software zur umfassenden Erneuerung des Rechnergestützten Betriebsleitsystems eingeführt.

UMSATZSTEIGERUNGEN DURCH HÖHERE FAHRPREISE UND NACHFRAGEANSTIEG

Die Umsatzerlöse lagen mit 78,0 Mio. EUR um 3,4 Mio. EUR (4,6 %) höher als 2007 und um 3,0 Mio. EUR (4,1 %) über Plan. Im Wesentlichen war dies auf die Entwicklung der Fahrgelderträge zurückzuführen, die aufgrund der Fahrpreiserhöhung von 3,4 % und des Nachfrageanstiegs von 1,8 % gesteigert werden konnten. Positiv wirkte sich auch aus, dass sich die Mehrheit der Kunden im Jahresabonnement für das mit Zusatznutzen ausgestattete und deswegen entsprechend teurere Ticket entschieden hatte. Bei den sonstigen Umsatzerlösen erhöhten sich sowohl die Werbeerträge als auch die Erhöhten Beförderungsentgelte.

LEISTUNGSBERECHNUNG AN BREMEN HÖHER ALS GEPLANT

Die übrigen Erträge waren erneut durch die Entwicklung der sonstigen betrieblichen Erträge geprägt. Diese lagen mit 9,4 Mio. EUR um 2,3 Mio. EUR (32,8%) deutlich über Plan. Zurückzuführen war dies auf höhere Weiterberechnungen an den Betrieb gewerblicher Art (BgA) der Stadtgemeinde Bremen, insbesondere im Zusammenhang mit der finanziellen Abwicklung der Baumaßnahmen „Hafenstraßenbahn“, „Ostertorsteinweg“ und „Bei den 3 Pfählen“.

Insgesamt lagen die betrieblichen Erträge mit 89,0 Mio. EUR um 1,2 Mio. EUR (1,3%) niedriger als der Wert des Jahres 2007 und um 5,5 Mio. EUR (6,6%) über Plan.

MATERIALAUFWENDUNGEN DURCH ENERGIEPREISE BEEINFLUSST

Die Materialaufwendungen sanken im Vergleich zu 2007 um 0,5 Mio. EUR (1,4%), lagen aber um 1,9 Mio. EUR (6,3%) höher als geplant. Da der Rückgang der Energiepreise erst mit Verzögerung wirkte, kam es gegenüber dem Vorjahr zu einem Anstieg der Energiekosten um 1,9 Mio. EUR (16,3%), der Plan wurde um 1,1 Mio. EUR (8,4%) überschritten. Aufgrund des starken Preisverfalls gegen Ende des Jahres mussten für Preissicherungsgeschäfte bei Diesel und Strom jeweils Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften zu Lasten der sonstigen betrieblichen Aufwendungen von insgesamt 1,5 Mio. EUR gebildet werden. Hinzu kamen ungeplante Zuführungen zu Rückstellungen für unterlassene Instandhaltungen von 0,4 Mio. EUR.

BETEILIGUNGSAKTIVITÄTEN VON ABNEHMENDER BEDEUTUNG

Die Consult Team Bremen – Gesellschaft für Verkehrsplanung und Bau mbH (CTB) war überwiegend für die BSAG als Projektsteuerer in Bezug auf Maßnahmen zum Ausbau des Straßenbahnnetzes tätig. Die WeserBahn GmbH (WBG) hat ihre operativen Tätigkeiten im Reisebus- und Eisenbahnverkehr eingestellt. Die Delbus GmbH & Co. KG im Geschäftsfeld Bus und die Verkehrsgesellschaft Grafschaft Hoya GmbH (VGH) als Beteiligung der WBG in den Geschäftsfeldern Bus und Güterverkehr entwickelten sich jeweils erfreulich.

ERGEBNISVERBESSERUNG GEGENÜBER KONTRAKT

Mit einem Verlust von 56,9 Mio. EUR lag das Ergebnis um 0,8 Mio. EUR (1,4%) niedriger als 2007 und um 0,8 Mio. EUR (1,4%) besser als geplant.

Zur Beurteilung der Kontrakteinhaltung sind die vereinbarten Öffnungsklauseln zu berücksichtigen:

- **Zahlungen nach § 45a PBefG (Ausbildungsverkehre):** Im Geschäftsjahr gab es weder gesetzliche Änderungen noch Änderungen des Kostensatzes, so dass der vereinbarte Verlustausgleich nicht anzupassen war.
- **Zahlungen nach § 148 SGB IX (Schwerbehindertenbeförderung):** Da es im Geschäftsjahr weder gesetzliche Änderungen noch Änderungen der Berechnungsvorschriften gab, blieb der Verlustausgleich unbeeinflusst.

- **Investitionsförderung:** Die erhaltenen Fördermittel nach GVFG und BremÖPNVG lagen mit 12,5 Mio. EUR um 1,7 Mio. EUR über dem im Kontrakt zugrunde gelegten vergleichbaren Betrag. Ohne Auswirkungen auf den Verlustausgleich blieben aus dem Jahr 2009 umgeschichtete Mittel in Höhe von 1,6 Mio. EUR für die Beschaffung neuer Straßenbahnen. Auf das Jahr 2006 vorgezogene Mittel in Höhe von 1,4 Mio. EUR sowie auf das Jahr 2008 vorgezogene Mittel in Höhe von 1,7 Mio. EUR entlasteten das Ergebnis der BSAG im Jahr 2008 um 0,3 Mio. EUR und führten zu einem entsprechend verminderten Verlustausgleichsanspruch.
- **Benchmarking (Energiepreissteigerung):** Die Preiserhöhungen für Diesel und Fahrstrom lagen im gewogenen Mittel deutlich oberhalb des Selbstbehalts der BSAG. Die daraus folgende Mehrbelastung konnte jedoch durch Mehreinnahmen aus Fahrpreiserhöhungen aufgefangen werden, so dass der Verlustausgleich nicht angepasst werden musste.

Unter Berücksichtigung dieser Öffnungsklauseln wurde das im Kontrakt vereinbarte Ergebnis um 0,7 Mio. EUR verbessert. Gemäß Ziff. 8 des Kontraktes vom 14. Dezember 2004 kann diese Ergebnisverbesserung zusammen mit den Mehrergebnissen der Vorjahre im Jahr 2009 zum Ausgleich einer etwaigen Überschreitung des vereinbarten Verlustes verwendet werden.

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Die Bilanzsumme hat sich gegenüber dem Vorjahr um 22,9 Mio. EUR oder 11,5 % erhöht. Ursächlich hierfür ist insbesondere der investitionsbedingte Anstieg des Anlagevermögens um 25,3 Mio. EUR. Auf der Passivseite haben sich in diesem Zusammenhang die Bankverbindlichkeiten um 18,8 Mio. EUR und die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 7,4 Mio. EUR erhöht. Bei unverändertem Eigenkapital von 23,0 Mio. EUR hat sich die Eigenkapitalquote (inkl. Sonderposten) aufgrund der gestiegenen Bilanzsumme von 12,3 % im Vorjahr auf 11,1 % verringert.

Hinsichtlich der Entwicklung der Cashflows wird auf die im Anhang dargestellte Kapitalflussrechnung verwiesen.

FORTSCHRITTE BEI VERHANDLUNGEN ÜBER FORTSETZUNG DER BEAUFTRAGUNG

Die Verhandlungen über die Beauftragung der BSAG mit der Erbringung von ÖPNV-Leistungen über das Jahr 2010 hinaus sind im Geschäftsjahr gut vorangekommen. Ein vom Vorstand vorgelegtes Maßnahmenpaket, das weitere Einsparungen bei Personal- und Sachaufwendungen ermöglicht, wurde inzwischen von einem unabhängigen Gutachter geprüft. Zusammen mit Vorschlägen zur deutlichen Steigerung der Fahrgelderträge und einem abgestimmten Zeitplan für den Ausbau des Straßenbahnnetzes liegt nunmehr ein Gesamtkonzept zur Weiterentwicklung der BSAG bis zum Jahr 2020 vor, das in der ersten Hälfte des Jahres 2009 beschlossen und auf dessen Basis die BSAG beauftragt werden soll.

RISIKOBERICHT

Der bewusste Umgang mit möglichen Risiken ist für die BSAG elementarer Bestandteil des unternehmerischen Handelns und essentielle Grundlage aller strategischen Entscheidungen. Jedes unternehmerische Handeln ist jedoch untrennbar mit Chancen und Risiken verbunden. Aus diesem Grund ist ein wirksames Risikomanagement ein bedeutender Erfolgsfaktor zur nachhaltigen Sicherung des Unternehmens.

Zur Erreichung dieser Zielsetzung ist ein Risikofrüherkennungssystem erforderlich, um Risiken rechtzeitig zu erkennen und Gegenmaßnahmen einleiten zu können. Der Umgang mit Risiken ist in einem Risikohandbuch beschrieben und die Bewertung von Risiken wird von einem Risk Management Committee vorgenommen.

Die Interne Revision prüft das Risikomanagement als unabhängige Überwachungsinstanz.

Dem Aufsichtsrat wird mindestens vierteljährlich im Rahmen der Prognose für das laufende Geschäftsjahr berichtet.

FINANZRISIKEN

Die von der BSAG verwendeten Finanzinstrumente umfassen im Wesentlichen Darlehen und flüssige Mittel. Diese Finanzinstrumente dienen der Finanzierung der Geschäftstätigkeit und Investitionen. Die Gesellschaft verfügt über verschiedene weitere Finanzinstrumente wie zum Beispiel Forderungen und Verbindlichkeiten, die unmittelbar aus der Geschäftstätigkeit resultieren.

Derivative Finanzinstrumente werden nicht zu Handels- und Spekulationszwecken, sondern ausschließlich zur Risikoabsicherung und Planungssicherheit eingesetzt.

Grundsätzlich bestehen für die BSAG Zinsänderungs-, Liquiditäts- und Ausfallrisiken. Fremdwährungsrisiken ist die BSAG nicht ausgesetzt. Das Zinsänderungsrisiko aus den langfristigen Bankdarlehen wird durch fristenkongruente Zinsfestschreibungen kompensiert. Zinsderivate werden nicht eingesetzt. Der Mittelabfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit und damit der Liquiditätsbedarf wird maßgeblich durch im Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der Bremer Verkehrsgesellschaft mbH vereinbarte, unterjährige Abschlagszahlungen auf die Verlustübernahme gedeckt. Für Ausfallrisiken von Forderungen werden Einzelwert- und Pauschalwertberichtigungen gebildet. Zusammengefasst sind die Risiken aus Finanzinstrumenten für die BSAG als gering einzustufen.

AUSBLICK SOWIE CHANCEN UND RISIKEN

Die vom Aufsichtsrat am 19. Dezember 2008 beschlossene Planung für das Geschäftsjahr 2009 sieht einen Verlustausgleich von 53,4 Mio. EUR vor. Für den Verlustausgleich für das Geschäftsjahr 2010 wird ein ähnliches Niveau wie 2009 angestrebt. Wichtigste Maßnahmen sind eine weitere Steigerung der Fahrgelderträge

und die fortlaufende Umsetzung der Maßnahmen zur Kostensenkung und Prozessoptimierung. Die Investitionsplanung weist ein Volumen von 44,9 Mio. EUR mit den Schwerpunkten Fahrzeugbeschaffung und Gleisenerneuerung auf. Die Investitionen werden wie in der Vergangenheit durch Eigenmittel, Investitionszuschüsse und langfristige, durch Bürgschaften Bremens gesicherte Bankdarlehen finanziert.

Bestandsgefährdende Risiken bestehen derzeit nicht.

Ergebnisrisiken bestehen aufgrund einer im Jahre 2005 angekündigten, aber bisher nicht gestellten Forderung der Fondsgesellschaft KOLLA nach Übernahme von Gewerbesteuerbelastungen, die aus einem inzwischen abgeschlossenen Leasing-Fonds-Modell stammen. Da eine rechtliche Grundlage für diese Forderung weiterhin nicht erkennbar ist, wurde auf die Bildung einer Rückstellung für Prozessrisiken verzichtet.

Zur Absicherung gegen steigende Dieselpreise in den Jahren 2009 und 2010 wurden zwei Warentermingeschäfte (Swap) mit einem Volumen von insgesamt 12.456 MT (metrische Tonne) abgeschlossen. Der zum 31. Dezember 2008 beizulegende Zeitwert lag um 0,8 Mio. EUR niedriger als bei Abschluss des Geschäftes, so dass eine Drohverlustrückstellung in dieser Höhe gebildet wurde. Um Preisänderungsrisiken auszuschließen wurde der Strombezugspreis für 2009 fixiert. Auch hier wurde eine Drohverlustrückstellung in Höhe von 0,8 Mio. EUR gebildet.

Chancen ergeben sich für die BSAG aus der Entwicklung der Fahrgelderträge.

GRUNDZÜGE DES VERGÜTUNGSSYSTEMS

VORSTANDSVERGÜTUNG

Die Vergütung für die Vorstandsmitglieder setzt sich aus erfolgsunabhängigen und erfolgsbezogenen Komponenten zusammen. Die erfolgsunabhängigen Teile bestehen aus Fixum und Sachbezügen, während eine Zielerreichungsprämie erfolgsbezogen ist.

Die erfolgsunabhängige Grundvergütung wird monatlich als Gehalt ausgezahlt. Zusätzlich erhalten die Vorstandsmitglieder Sachbezüge, die sich aus den nach steuerlichen Richtlinien anzusetzenden Werten für die Nutzung von Dienstwagen richtet.

Ein Vorstandsmitglied hat darüber hinaus Anspruch auf Ruhegehalts- und Hinterbliebenenversorgung.

AUFSICHTSRATSVERGÜTUNG

Die Vergütung des Aufsichtsrates ist in § 14 der Satzung geregelt. Neben dem Ersatz ihrer Auslagen wird eine feste jährliche Vergütung von 1.500 EUR gezahlt. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält das Doppelte, der Stellvertreter das Eineinhalbfache der Vergütung. Eine erfolgsabhängige Vergütung wird nicht gewährt.

ANGABEN ZU § 289 ABS. 4 HGB

Das Grundkapital beträgt gemäß § 4 der Satzung 10.225.837,62 EUR und ist eingeteilt in 200.000 Stückaktien, die sämtlich auf den Inhaber lauten. Jede Stückaktie gewährt eine Stimme. Die Bremer Verkehrsgesellschaft mbH besaß am Bilanzstichtag 198.059 Stück bzw. 99,03%.

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, sind nicht ausgegeben worden. Sofern Arbeitnehmer am Kapital der Gesellschaft beteiligt sind, üben diese ihre Kontrollrechte unmittelbar aus.

Für die Bestellung und Abberufung des Vorstandes gelten die Bestimmungen der §§ 84 und 85 des Aktiengesetzes. Gemäß § 6 der Satzung besteht der Vorstand aus drei Personen. Die Mitglieder des Vorstands werden vom Aufsichtsrat bestellt und abberufen.

Für Änderungen der Satzung gelten grundsätzlich die Bestimmungen der §§ 133 und 179 Aktiengesetz.

Befugnisse des Vorstands, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen, liegen nicht vor.

Die Gesellschaft hat keine Vereinbarungen unter der Bedingung eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots abgeschlossen. Es sind keine Entschädigungsvereinbarungen der Gesellschaft mit Mitgliedern des Vorstands oder Arbeitnehmern für den Fall eines Übernahmeangebots getroffen worden.

NACHTRAGSBERICHT

Der Finanzvorstand Herr Hofmann wird zum 30. Juni 2009 auf eigenen Wunsch aus dem Unternehmen ausscheiden. Ein Nachfolger ist noch nicht gefunden.

Weitere Vorgänge von besonderer Bedeutung sind nach dem Schluss des Geschäftsjahres nicht eingetreten.

VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER ZUM LAGEBERICHT

Nach bestem Wissen versichern wir, dass im Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage der Gesellschaft so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung der Gesellschaft beschrieben sind.

Bremen, den 31. März 2009

Der Vorstand


Drechsler


Hofmann


Hünig

BERICHT DES

AUFSICHTSRATS.

Der Aufsichtsrat hat im Berichtsjahr die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Aufgaben wahrgenommen. Die Arbeit des Vorstands im Geschäftsjahr 2008 wurde sorgfältig und regelmäßig überwacht und beratend begleitet. Der Vorstand informierte regelmäßig, zeitnah und umfassend durch schriftliche und mündliche Berichte über alle für das Unternehmen relevanten Fragen der Planung, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage und des Risikomanagements. Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den Plänen wurden im Einzelnen erläutert. Die strategische Ausrichtung des Unternehmens stimmte der Vorstand mit dem Aufsichtsrat ab und erörterte in regelmäßigen Abständen den Stand der Strategieumsetzung.

Im Geschäftsjahr 2008 ist der Aufsichtsrat zu vier Sitzungen zusammengetreten. Auch außerhalb dieser Sitzungen wurde der Vorsitzende des Aufsichtsrats regelmäßig vom Vorstandsvorsitzenden über die aktuelle Entwicklung der Geschäftslage und wesentliche Geschäftsvorfälle informiert. In Entscheidungen von grundsätzlicher Bedeutung war der Aufsichtsrat frühzeitig eingebunden. Neben der Erörterung der unten genannten Themen in Sitzungen des Aufsichtsrats und der Ausschüsse sowie schriftlichen und mündlichen Erläuterungen durch den Vorstand wird der Aufsichtsrat regelmäßig schriftlich über die Geschäftslage und den Geschäftsgang informiert. Diese Informationsschreiben enthalten auch Erklärungen über Abweichungen von laufenden oder geplanten Entwicklungen.

SCHWERPUNKTE DER BERATUNGEN IM AUFSICHTSRAT

Gegenstand der regelmäßigen Beratungen im Aufsichtsrat waren die Planung und die aktuelle Geschäftsentwicklung des Unternehmens, die Restrukturierung, der Netzausbau, die strategische Ausrichtung sowie die finanzielle Lage.

In der Aufsichtsratssitzung vom 08.04.2008 wurde über die Sonderprüfung gemäß § 7 Absatz 2 des Infrastrukturvertrages (vormals: Investitionsvertrages) berichtet.

In der Aufsichtsratssitzung vom 26.05.2008 wurde der Jahresabschluss gemeinsam mit den Wirtschaftsprüfern beraten und einzelne Bilanzpositionen eingehend erörtert. Außerdem hat der Aufsichtsrat die Tagesordnung für die Hauptversammlung 2008 beschlossen.

In der Sitzung vom 22.09.2008 wurde über die Beteiligungen berichtet.

In der Sitzung vom 19.12.2008 hat der Aufsichtsrat der Beschaffung von Straßenbahnen für das Zielnetz zugestimmt. Weiter hat der Aufsichtsrat dem Investitionsplan 2009, dem Erfolgsplan 2009 und der Aufnahme von Darlehen zugestimmt. Darüber hinaus wurde zum Stand der Kontraktverhandlungen, zu den Zielnetzmaßnahmen, der Energiebeschaffungsstrategie der BSAG, den Auswirkungen der Bankenkrise auf die BSAG, den Auswirkungen für die BSAG aus dem Corporate Governance Kodex und der Aktualisierung des Risikohandbuchs der BSAG berichtet.

AUSSCHÜSSE

Der Aufsichtsrat wurde in seiner Arbeit durch die von ihm gebildeten Ausschüsse unterstützt.

Der Bau- und Betriebsausschuss trat am 28.11.2008 zusammen. In der Sitzung wurde der Ausschussvorsitzende gewählt und über die Planungsmaßnahmen, die laufenden Baumaßnahmen, den Bereich Fahrzeuge/Werkstätten und die Betriebslage berichtet.

Der Finanz- und Beteiligungsausschuss traf sich im Jahr 2008 zu einer Sitzung. In dieser Sitzung vom 05.12.2008 wurden vom Finanz- und Beteiligungsausschuss alle wichtigen wirtschaftlichen, finanziellen und betrieblichen Tagesordnungspunkte der nachfolgenden Aufsichtsratssitzung ausführlich vorbereitet.

CORPORATE GOVERNANCE

Der Aufsichtsrat hat sich mit der Weiterentwicklung der Corporate-Governance-Grundsätze im Unternehmen beschäftigt und dabei die Änderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex vom Juni 2008 berücksichtigt. Im Dezember ist seitens des Vorstands und des Aufsichtsrats eine neue Entsprechenserklärung abgegeben worden.

ÄNDERUNGEN IM AUFSICHTSRAT

In der Zusammensetzung des Aufsichtsrats gab es im Jahr 2008 keine Veränderungen.

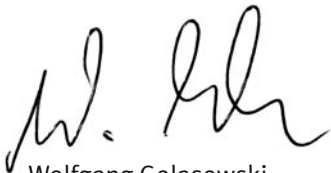
JAHRESABSCHLUSS

Die Buchführung, der Jahresabschluss und der Lagebericht der Gesellschaft sind von dem in der ordentlichen Hauptversammlung am 28.08.2008 gewählten Abschlussprüfer, der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Bremen, geprüft worden. Die Prüfung hat keine Beanstandungen ergeben. Der uneingeschränkte Bestätigungsvermerk wurde erteilt. Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht geprüft und ohne Einwendungen gebilligt. Damit ist der Jahresabschluss nach § 172 AktG festgestellt.

Der Aufsichtsrat dankt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie dem Vorstand der Bremer Straßenbahn AG für die im Geschäftsjahr 2008 erbrachten Leistungen.

Bremen, den 12. Juni 2009

Der Aufsichtsrat



Wolfgang Golasowski

Vorsitzender

BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2008

AKTIVSEITE	2008 EUR	2007 EUR
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	2.570.517,00	1.898.662,00
II. Sachanlagen	165.500.399,46	140.862.303,58
III. Finanzanlagen	2.720.751,42	2.720.751,42
	170.791.667,88	145.481.717,00
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	4.795.983,79	4.527.993,61
2. Unfertige Leistungen	27.743,04	106.994,10
	4.823.726,83	4.634.987,71
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.373.367,16	997.127,19
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	13.409.174,12	12.954.361,94
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	326.365,46	302.549,89
4. Sonstige Vermögensgegenstände	26.081.566,46	31.779.591,33
	41.190.473,20	46.033.630,35
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	4.994.338,22	2.743.284,25
	51.008.538,25	53.411.902,31
C. Rechnungsabgrenzungsposten	19.828,61	21.498,16
	221.820.034,74	198.915.117,47

PASSIVSEITE	2008 EUR	2007 EUR
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	10.225.837,62	10.225.837,62
II. Kapitalrücklage	11.790.750,44	11.790.750,44
III. Gewinnrücklage		
Gesetzliche Rücklagen	1.022.583,76	1.022.583,76
	23.039.171,82	23.039.171,82
B. Sonderposten mit Rücklageanteil	1.510.000,00	1.510.000,00
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	24.579.028,00	24.494.476,00
2. Sonstige Rückstellungen	26.704.927,59	25.199.161,44
	51.283.955,59	49.693.637,44
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	115.718.608,62	96.946.348,83
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	21.240.531,92	13.800.027,97
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	159.442,18	503.418,49
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	582.312,63	984.715,96
5. Sonstige Verbindlichkeiten	6.413.118,60	10.370.156,82
Davon aus Steuern:		
1.092.569,00 EUR (Vj. 1.076.045,75 EUR)		
Davon im Rahmen der sozialen Sicherheit:		
355.827,59 EUR (Vj. 221.803,09 EUR)		
	144.114.013,95	122.604.668,07
E. Rechnungsabgrenzungsposten	1.872.893,38	2.067.640,14
	221.820.034,74	198.915.117,47

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2008	EUR	2008 EUR	EUR	2007 EUR
1. Umsatzerlöse		77.971.782,74		74.553.457,51
2. Verminderung des Bestands an unfertigen Leistungen		-79.251,06		-133.315,31
3. Andere aktivierte Eigenleistungen		1.693.652,61		1.474.148,34
4. Sonstige betriebliche Erträge		9.430.197,17		14.275.499,99
		89.016.381,46		90.169.790,53
5. Materialaufwand				
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	20.602.262,92		19.522.687,94	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	11.631.566,30		13.184.003,45	
		32.233.829,22		32.706.691,39
6. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter	66.274.100,34		70.060.406,24	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	17.049.732,51		17.213.829,66	
Davon für Altersversorgung:				
4.255.798,03 EUR (Vj. 4.059.756,04 EUR)		83.323.832,85		87.274.235,90
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		14.294.588,60		12.828.326,54
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen		11.297.642,59		9.772.104,09
9. Erträge aus Beteiligungen		36.534,67		72.574,42
10. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		99.055,06		0,00
11. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens		104.047,90		104.047,90
12. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		278.465,97		261.049,56
Davon aus verbundenen Unternehmen:				
5.123,00 EUR (Vj. 0,00 EUR)				
13. Aufwendungen aus Verlustübernahme		316.129,52		997.759,31
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		4.902.329,79		4.672.187,10
15. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-56.833.867,51		-57.643.841,92
16. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		279,65		342,24
17. Sonstige Steuern		101.909,87		102.431,88
18. Erträge aus Verlustübernahme		56.936.057,03		57.746.616,04
19. Jahresüberschuss		0,00		0,00

ANHANG

FÜR DAS

GESCHÄFTSJAHR 2008.

ALLGEMEINE ANGABEN

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2008 wurde nach den für börsennotierte Kapitalgesellschaften geltenden Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) und unter Beachtung ergänzender Vorschriften des Aktiengesetzes (AktG) aufgestellt.

BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die Bilanzierungsmethoden und Bewertungsgrundsätze blieben gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen unverändert.

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen wurden zu ursprünglichen Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen, bewertet. Die Herstellungskosten umfassten Fertigungsmaterial, Fertigungslöhne sowie Material- und Fertigungsgemeinkosten. Erhaltene Investitionszuschüsse wurden von den Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten abgesetzt.

Die Abschreibungen erfolgten nach der linearen Methode. Die zugrunde gelegte Nutzungsdauer der Vermögensgegenstände entsprach den steuerlichen Vorschriften. Auf die Zugänge bei den abnutzbaren Anlagen wurde der zeitanteilige Abschreibungssatz verrechnet. Vermögensgegenstände mit einem Anschaffungswert bis 1.000,00 EUR (i. Vj. 410,00 EUR) wurden im Anschaffungsjahr voll abgeschrieben.

Die Finanzanlagen wurden zu Anschaffungskosten bzw. unter Berücksichtigung des § 253 Abs. 2 Satz 3 i. V. m. § 279 Abs. 1 Satz 2 HGB mit dem niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt.

Die Vorräte wurden zu gleitenden Durchschnittspreisen bewertet. Für Materialien mit langer Lagerdauer wurden angemessene Abschläge vorgenommen. Die unfertigen Leistungen wurden mit Herstellungskosten bewertet. Diese umfassten Fertigungsmaterial, Fertigungslöhne sowie Material- und Fertigungsgemeinkosten.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände wurden – außer einer abgezinsten langfristigen Forderung – zu Nennwerten angesetzt. Das allgemeine Ausfallrisiko für Forderungen wurde durch eine aktivische Absetzung berücksichtigt.

Für die Pensionsrückstellungen wurden die Teilwerte auf der Grundlage der „Richttafeln 2005G“ von Prof. Dr. Heubeck und unter Anwendung eines Rechnungszinssatzes von 6% versicherungsmathematisch ermittelt.

Bei der Ermittlung der Rückstellung für Altersteilzeit wurde ebenfalls ein Rechnungszinssatz von 6% angewendet.

Die Verpflichtungen aus Jubiläumszusagen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen auf der Basis des Teilwertverfahrens im Sinne von § 6a EStG unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 5,5% p. a. und den Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck ermittelt.

Bei der Bemessung der übrigen Rückstellungen wurde allen erkennbaren Risiken angemessen Rechnung getragen.

Die Verbindlichkeiten wurden mit Rückzahlungsbeträgen angesetzt.

ANGABEN ZU POSTEN DER BILANZ

Aufgliederung und Bewegung des Anlagevermögens ergeben sich aus der „Entwicklung des Anlagevermögens“, die diesem Anhang als Anlage beigelegt ist. Die Gliederung der Sachanlagen wurde gemäß den Bestimmungen der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen erweitert.

Abweichend zum Vorjahr wurde die Beteiligung an der Delbus Verwaltungsgesellschaft mbH, Delmenhorst, nicht mehr unter den Beteiligungen, sondern unter den Anteilen an verbundenen Unternehmen ausgewiesen. Entsprechend wurde der den Anschaffungskosten entsprechende Buchwert von – wie im Vorjahr – 12.750,00 EUR umgegliedert und der Vorjahresausweis im Anlagenspiegel zur Herstellung der Vergleichbarkeit angepasst. Das Beteiligungsverhältnis bei dieser Gesellschaft hat sich gegenüber dem Vorjahr nicht verändert.

Bei den Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, handelte es sich um ein Darlehen an die Delbus GmbH & Co. KG, Delmenhorst.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen richteten sich im Wesentlichen gegen die Bremer Verkehrsgesellschaft mbH, Bremen. In diesem Posten waren Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr in Höhe von 391.114,00 EUR (Vj. 1.557.371,00 EUR) enthalten.

In den sonstigen Vermögensgegenständen waren Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr in Höhe von 14.772.014,67 EUR (Vj. 15.465.749,91 EUR) enthalten.

Sämtliche anderen Forderungen hatten Restlaufzeiten bis zu einem Jahr.

Das Grundkapital ist eingeteilt in 200.000 Stückaktien, die sämtlich auf den Inhaber lauten. Davon besaß die Bremer Verkehrsgesellschaft mbH am Bilanzstichtag 198.059 Stück bzw. 99,03 %.

Die gesetzliche Rücklage ist mit 1.022.583,76 EUR vollständig dotiert.

Der Sonderposten mit Rücklageanteil resultierte aus der nach steuerlichen Vorschriften (§ 6b EStG) im Jahr 2006 gebildeten Rücklage für Erträge aus Grundstücksverkäufen.

Die ausgewiesenen Pensionsrückstellungen berücksichtigten neben dem versicherungsmathematischen Deckungskapital für die Verpflichtung gegenüber den Anspruchsberechtigten, die nicht Mitglieder der Ruhegeldkasse der Bremer Straßenbahn (VVaG) sind, auch Verpflichtungen der Gesellschaft aus der Anpassung gemäß § 16 BetrAVG gegenüber Mitgliedern der Ruhegeldkasse der Bremer Straßenbahn (VVaG).

Die sonstigen Rückstellungen enthielten u. a. Beträge für Jubiläumsrückstellungen (896 TEUR), für unterlassene Instandhaltung (426 TEUR), für Haftpflichtrisiken (1.001 TEUR), für Drohverluste (1.534 TEUR), für ausstehende Rechnungen (880 TEUR) sowie weitere Verpflichtungen aus dem Personalbereich (21.085 TEUR).

Eine Aufgliederung mit Restlaufzeiten der Verbindlichkeiten ergibt sich aus dem folgenden Verbindlichkeitspiegel.

ART DER VERBINDLICHKEIT	GESAMTBETRAG		RESTLAUFZEITEN			
	lfd. Jahr	Vorjahr	BIS ZU 1 JAHR		MEHR ALS 5 JAHRE	
	EUR	EUR	lfd. Jahr	Vorjahr	lfd. Jahr	Vorjahr
			EUR	EUR	EUR	EUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	115.718.609	(96.946.349)	23.820.560	(19.547.895)	33.300.00	(17.655.000)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	21.240.532	(13.800.028)	21.240.532	(13.800.028)	0	(0)
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	159.442	(503.418)	159.442	(503.418)	0	(0)
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	582.313	(984.716)	582.313	(984.716)	0	(0)
Sonstige Verbindlichkeiten	6.413.118	(10.370.157)	6.157.472	(10.114.511)	255.646	(255.646)
	144.114.014	(122.604.668)	51.960.319	(44.950.568)	33.555.646	(17.910.646)

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultieren aus Lieferungen und Leistungen und die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, im Wesentlichen aus Verrechnungen innerhalb des Verkehrsverbundes.

Am 31. Dezember 2008 bestanden Verpflichtungen aus einem Bestellobligo in Höhe von bis zu 19,4 Mio. EUR aus dem im Jahr 2002 abgeschlossenen Vertrag über die Lieferung von 20 Niederflurstraßenbahnen sowie aus der Ausübung von Optionen über die Lieferung von 19 weiteren Niederflurstraßenbahnen. Das Bestellobligo betrifft 9 Fahrzeuge aus der Restabwicklung dieser Verträge. Darüber hinaus bestand ein Bestellobligo für die Lieferung von 8 Bussen in Höhe von 2,1 Mio. EUR. Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen, die weder in der Bilanz erscheinen noch als Haftungsverpflichtung genannt wurden, bewegen sich im Rahmen der üblichen Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen, aus einer Verpflichtung für eine noch nicht eingezahlte Kommanditeinlage sowie laufenden Bestellungen.

Im Geschäftsjahr wurden zwei Warentermingeschäfte (Swap) zur Absicherung gegen steigende Dieselpreise mit einem Volumen von insgesamt 12.456 MT (metrische Tonne) abgeschlossen. Zum 31. Dezember 2008 wurde in diesem Zusammenhang eine Drohverlustrückstellung in Höhe von 758 TEUR gebildet.

KAPITALFLUSSRECHNUNG

In der folgenden Kapitalflussrechnung werden die wesentlichen finanzwirtschaftlichen Vorgänge weiter aufgegliedert:

	2008 TEUR	2007 TEUR
CASHFLOW AUS LAUFENDER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT		
Jahresergebnis vor Verlustübernahme	-56.936	-57.747
Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	14.295	12.828
Zuschreibungen zum Anlagevermögen	0	-229
Zunahme der Rückstellungen	1.590	571
Ergebnis aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	-142	-97
Zunahme/Abnahme der Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen ist	-1.049	1.964
Zunahme/Abnahme der Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen ist	2.850	-758
= Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-39.392	-43.468
CASHFLOW AUS DER INVESTITIONSTÄTIGKEIT		
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-1.003	-435
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-49.111	-20.463
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens	321	103
= Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-49.793	-20.795
CASHFLOW AUS DER FINANZIERUNGSTÄTIGKEIT		
Zuschüsse zur Finanzierung des Anlagevermögens	12.513	6.315
Einzahlungen aus der Aufnahme von Krediten	35.780	10.000
Veränderung der Lieferantenkredite gem. Zahlungsplan Straßenbahn	0	1.580
Auszahlungen aus der Tilgung von Krediten	-17.316	-16.699
Verlustübernahme für das laufende Geschäftsjahr (Abschlag)	52.602	49.889
Verlustübernahme Vorjahr (Restbetrag)	7.857	13.351
= Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	91.436	64.436
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	2.251	173
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	2.743	2.570
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	4.994	2.743

ANGABEN ZU POSTEN DER GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Die sämtlich im Inland erzielten Umsatzerlöse gliedern sich wie folgt auf:

	EUR	Vorjahr EUR
Fahrgelderträge	65.349.426	62.143.488
Ausgleichszahlungen gem. § 148 SGB IX	2.497.384	2.321.277
Ausgleichszahlungen gem. § 148 SGB IX aus Vorjahren	-622	274.098
Ausgleichszahlungen gem. § 45 a PBefG	4.942.552	5.114.689
Zuschüsse für Linien	785.083	802.781
Einnahmen aus dem Berufsverkehr	59.040	58.480
Einnahmen aus dem freigestellten Schülerverkehr und Mietwagenverkehr	564.099	532.977
	74.196.962	71.247.790
Andere Umsatzerlöse	3.774.821	3.305.668
	77.971.783	74.553.458

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten:

	EUR	Vorjahr EUR
Gewinne aus Anlagenabgängen	162.291	103.074
Weiterberechnungen an die Stadtgemeinde Bremen	3.173.372	6.568.555
Weiterberechnungen an verbundene und beteiligte Unternehmen	634.764	896.304
Erträge aus Haftpflichtschäden	924.207	1.057.078
Sonstige periodenfremde Erträge	120.025	772.634
Diverse andere Posten	4.415.538	4.877.855
	9.430.197	14.275.500

Der mit dem Betrieb gewerblicher Art „Bau und Vermietung von Nahverkehrsanlagen“ der Freien Hansestadt Bremen sowie dem Amt für Straßen und Verkehr geschlossene Infrastrukturvertrag trat mit Wirkung vom 1. Juli 2006 in Kraft und ersetzte die seit dem 1. Januar 1996 geltende Fassung des Investitionsvertrages und den Straßenbenutzungsvertrag. Bremen obliegt die Planung und Finanzierung der Betriebs- und Straßenanlagen bei Neubaumaßnahmen sowie der Neubau, der Ersatzbau, die Ersatzbeschaffung, der Umbau und die Entfernung des Unterbaus, des Untergrundes, der Haltestellenbauwerke und der Fahrsignalanlagen als Teil verkehrstechnischer Lichtsignalanlagen. Des Weiteren beschafft Bremen die Grundstücke für neue Betriebs-

anlagen. Die Durchführung dieser Baumaßnahmen vollzieht sich im Rahmen der von Bremen bereitgestellten Mittel und wird von der Gesellschaft nach den gleichen Grundsätzen wie die von der Gesellschaft selbst zu finanzierenden Investitionen abgewickelt. Die Aufwendungen hierfür wurden in den betreffenden Posten der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen. Die Erstattung dieser Investitionskosten seitens Bremen wurde unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen.

Die Erträge aus Verlustübernahme betrafen den gemäß Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag von der Bremer Verkehrsgesellschaft mbH zu übernehmenden Verlust 2008.

ERGÄNZENDE ANGABEN

Beteiligungen	Anteil am Eigenkapital %	Eigenkapital TEUR	Ergebnis 2008 TEUR
unmittelbar			
WeserBahn GmbH, Bremen	100	503	– ¹⁾
Consult Team Bremen Gesellschaft für Verkehrsplanung und Bau mbH, Bremen	100	660	– ¹⁾
Delbus Verwaltungsgesellschaft mbH, Delmenhorst	51	25 ²⁾	– ²⁾
BST – Bremer Service Team elko GmbH, Bremen	49	181 ²⁾	123 ²⁾
TM Traffic Marketing GmbH, Bremen	49	70 ²⁾	46 ²⁾
Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN), Bremen	43,15	143 ²⁾	34 ²⁾
Norddeutsche Bahngesellschaft mbH, Celle	33,33	20 ²⁾	–1 ²⁾
Connect-Fahrplanauskunft GmbH, Hannover	20	52 ²⁾	10 ²⁾
mittelbar			
LASA Schienentechnik GmbH, Bremen	51	601	185
Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH, Hoya	25,1	2.769 ²⁾	282 ²⁾

1) Es bestehen Ergebnisabführungsverträge.

2) Eigenkapital und Jahresergebnis des Geschäftsjahres 2007

ORGANE UND AUFWENDUNGEN FÜR ORGANE

DER VORSTAND der Gesellschaft setzt sich aus folgenden Herren zusammen:

Name	Wohnort	Mitgliedschaft in Aufsichtsräten und Kontrollgremien
Dipl.-Ing. Georg Drechsler (Vorstandsvorsitzender)	Bremen	Delbus GmbH & Co. KG Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH Verband deutscher Verkehrsunternehmen
Dipl.-Ökonom Peter Hofmann	Hamburg	Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN) Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs- und Versorgungsunternehmen (HDN)
Michael Hünig	Bremen	Delbus GmbH & Co. KG DelRegio GmbH BG Bahnen

DER AUFSICHTSRAT setzte sich aus folgenden Mitgliedern zusammen:

Name	Ausgeübter Beruf	Wohnort	Mitgliedschaft in weiteren Aufsichtsräten und Kontrollgremien
Wolfgang Golasowski (Vorsitzender)	Staatsrat	Bremen	BREPARK GmbH Bremer Verkehrsgesellschaft mbH Flughafen Bremen GmbH Immobilien Bremen, Anstalt des öffentlichen Rechts Großmarkt Bremen GmbH Hanseatische Wohnungs-Beteiligungsgesellschaft mbH Bremer Aufbau-Bank GmbH
Siegfried Sauer (stellvertretender Vorsitzender)	Gewerkschaftssekretär	Bremen	TÜV Nord AG
Harald Fengler	Gewerkschaftssekretär	Oldenburg	Bremer Verkehrsgesellschaft mbH
Michael Haar	Fahrer	Bremen	Ruhegeldkasse der Bremer Straßenbahn VVaG Delbus GmbH & Co. KG
Angelika Hanke	Fahrerin	Weyhe	Bremer Verkehrsgesellschaft mbH Ruhegeldkasse der Bremer Straßenbahn VVaG
Ulrike Hauffe	Landesbeauftragte für Frauen des Landes Bremen	Bremen	Bremer Arbeit GmbH Bremer Verkehrsgesellschaft mbH

Tabelle wird auf der nächsten Seite fortgesetzt →

Mitglieder des Aufsichtsrats – Fortsetzung

Name	Ausgeübter Beruf	Wohnort	Mitgliedschaft in weiteren Aufsichtsräten und Kontrollgremien
Dr. Heiner Heseler	Staatsrat	Bremen	Bremer Weser-Stadion GmbH Bremer Marketing GmbH JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft mbH & Co. KG Musikfest Bremen GmbH EWE TEL GmbH, Oldenburg Bremer Kommunikationstechnik GmbH
Harry Homfeld	Angestellter	Bremen	Ruhegeldkasse der Bremer Straßenbahn VVaG Sterbekasse der Bremer Straßenbahn VVaG
Reimund Kasper	Mitglied der Bremischen Bürgerschaft	Bremen	Betriebsausschuss Geo-Information Betriebsausschuss Stadtgrün Sondervermögensausschuss Infrastruktur
Axel Kohfeldt	Personalleiter	Delmenhorst	Bremer Verkehrsgesellschaft mbH BKK Firmus Ruhegeldkasse der Bremer Straßenbahn VVaG Sterbekasse der Bremer Straßenbahn VVaG
Karin Krusche	Mitglied der Bremischen Bürgerschaft	Bremen	Betriebsausschuss Immobilien Bremen (IBOG) Betriebsausschuss Stadtbibliothek / Volkshochschule / Musikschule Sondervermögensausschuss Infrastruktur
Dieter Mützelburg	Staatsrat	Bremen	Flughafen Bremen GmbH Bremer Aufbau-Bank GmbH Bremer Verkehrsgesellschaft mbH Bremer Landesbank
Helmut Pflugradt	Mitglied der Bremischen Bürgerschaft	Bremen	Mitglied im Vorstand des Haus- und Grundbesitzervereins Mitglied im Vorstand der Aufbaugemeinschaft stellv. Mitglied im Entsorgungsbetriebsausschuss
Peter Rickert	Kfz-Schlosser	Bremen	Delbus GmbH & Co. KG Ruhegeldkasse der Bremer Straßenbahn VVaG BKK Firmus
Hubert Schulte	Staatsrat	Bremen	GEWOBA AG Wohnen und Bauen Gesundheit Nord gGmbH – Klinikverbund Bremen
Axel Stolz	Fahrer	Schwane- wede	Bremer Verkehrsgesellschaft mbH

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats betragen im Geschäftsjahr 26.250,00 EUR. Die Vergütung für die Mitglieder des Vorstands setzte sich wie folgt zusammen:

	Gehalt EUR	Zielerreichungsprämie EUR	Sachbezug EUR	Gesamt EUR
Georg Drechsler	155.248,44	30.000,00	8.160,38	193.408,82
Peter Hofmann	155.248,44	30.000,00	15.010,31	200.258,75
Michael Hünig	140.000,00	30.000,00	4.833,60	174.833,60
	450.496,88	90.000,00	28.004,29	586.501,17

Herr Georg Drechsler hat darüber hinaus Anspruch auf Ruhegehalts- und Hinterbliebenenversorgung. Der Pensionsrückstellung wurden im Geschäftsjahr 73.447,00 EUR zugeführt.

Die Ruhegelder und Hinterbliebenenbezüge früherer Vorstandsmitglieder beliefen sich auf 330.543,59 EUR. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und deren Hinterbliebenen wurden 3.339.556,00 EUR zurückgestellt.

Im Geschäftsjahr wurden Honorare des Abschlussprüfers für die Abschlussprüfung in Höhe von 61.800,00 EUR und für Steuerberatungsleistungen in Höhe von 17.185,00 EUR gemäß § 285 Satz 1 Nr. 17 HGB als Aufwand erfasst.

Von der durchschnittlichen Zahl der Arbeitnehmer (1.969) waren 1.552 Lohnempfänger und 417 Gehaltsempfänger einschließlich der leitenden Angestellten.

Die Bremer Verkehrsgesellschaft mbH, Bremen, Amtsgericht Bremen HRB 9430, ist mehrheitlich an der Gesellschaft beteiligt. Sie ist das Mutterunternehmen, das den Konzernabschluss für den größten Kreis von Unternehmen im Sinne des § 285 Satz 1 Nr. 14 HGB aufstellt. Der Konzernabschluss wird im elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht.

Die Bremer Verkehrsgesellschaft mbH hat uns gemäß § 41 Abs. 2 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Bremer Straßenbahn AG am 1. April 2002 99,024 % betragen hat.

Die Freie Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde) hat uns gemäß § 41 Abs. 2 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Bremer Straßenbahn AG am 1. April 2002 99,024% betragen hat. Dieser Stimmrechtsanteil ist ihr gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG in voller Höhe zuzurechnen.

Vorstand und Aufsichtsrat haben am 19. Dezember 2008 die Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 6. Juni 2008 abgegeben. Die Erklärung ist durch Wiedergabe auf unserer Homepage www.bsag.de dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht worden.

VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER ZUM JAHRESABSCHLUSS

Nach bestem Wissen versichern wir, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Jahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.

Bremen, den 31. März 2009

Der Vorstand



Drechsler



Hofmann



Hünig

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

	ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN				KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN				BUCHWERTE		
	1.1.2008	Zugänge	Zuschüsse	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2008	1.1.2008	Zugänge	Abgänge	31.12.2008	31.12.2007
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände											
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	7.333.025,59	1.003.442,97	-	991,41	323.436,00	8.658.913,15	5.778.799,59	331.587,97	991,41	6.109.396,15	2.549.517,00
2. Geleistete Anzahlungen	344.436,00	-	-	-	-323.436,00	21.000,00	-	-	-	-	21.000,00
	7.677.461,59	1.003.442,97	-	991,41	-	8.679.913,15	5.778.799,59	331.587,97	991,41	6.109.396,15	2.570.517,00
II. Sachanlagen											
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken davon: Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	24.611.877,90	231.370,38	-	-	206.040,76	25.049.289,04	16.232.349,01	562.967,14	-	16.795.316,15	8.379.528,89
	(22.708.698,06)	(231.370,38)	(-)	(-)	(206.040,76)	(23.146.109,20)	(16.091.182,06)	(524.726,14)	(-)	(16.615.908,20)	(6.530.201,00)
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	54.117.445,08	4.174.481,71	1.650.000,00	-	123.558,69	56.765.485,48	13.202.707,08	2.240.712,40	-	15.443.419,48	41.322.066,00
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	164.152.235,28	37.143.762,52	8.681.000,00	2.010.956,81	5.949.777,59	196.553.818,58	90.474.079,28	8.602.633,07	2.008.888,77	97.067.823,58	99.485.995,00
4. Technische Anlagen und Maschinen	9.733.411,45	1.431.546,79	-	66.428,36	291.677,06	11.390.206,94	7.016.885,45	536.151,85	66.428,36	7.486.608,94	3.903.598,00
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	37.708.433,78	1.955.336,43	-	1.565.698,01	645.172,12	38.743.244,32	30.002.682,89	2.020.536,17	1.389.187,63	30.634.031,43	8.109.212,89
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	7.467.603,80	4.174.177,10	-	-	-7.216.226,22	4.425.554,68	-	-	-	-	4.425.554,68
	297.791.007,29	49.110.674,93	10.331.000,00	3.643.083,18	-	332.927.599,04	156.928.703,71	13.963.000,63	3.464.504,76	167.427.199,58	165.500.399,46
III. Finanzanlagen											
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	682.542,36	-	-	-	-	682.542,36	-	-	-	-	682.542,36
2. Beteiligungen	399.135,80	-	-	-	-	399.135,80	252.706,70	-	-	252.706,70	146.429,10
3. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.891.779,96	-	-	-	-	1.891.779,96	-	-	-	-	1.891.779,96
	2.973.458,12	-	-	-	-	2.973.458,12	252.706,70	-	-	252.706,70	2.720.751,42
	308.441.927,00	50.114.117,90	10.331.000,00	3.644.074,59	-	344.580.970,31	162.960.210,00	14.294.588,60	3.465.496,17	173.789.302,43	170.791.667,88
											145.481.717,00

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS.

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Bremer Straßenbahn Aktiengesellschaft, Bremen, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2008 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung auf Grund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Bremer Straßenbahn Aktiengesellschaft, Bremen. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Bremen, den 29. April 2009

KPMG AG

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(vormals

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft

Aktiengesellschaft

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft)



Fahlbusch
Wirtschaftsprüfer



Drechsler
Wirtschaftsprüfer

IMPRESSUM.

BREMER STRASSENBAHN AG
FLUGHAFENDAMM 12 • 28199 BREMEN
FON 0421-55960 • FAX 0421-5596302
INFO@BSAG.DE • WWW.BSAG.DE

V.I.S.D.P. • BSAG, JENS-CHRISTIAN MEYER
KONZEPTION/INHALT • BSAG, NICOLE BOLLHORST
KONZEPTION/GESTALTUNG • BRASILHAUS
FOTOS • BSAG-ARCHIV, MARTIN ROSPEK

IRRTÜMER, SATZ- UND DRUCKFEHLER VORBEHALTEN.