

# BREMEN

MONTAG  
2. APRIL 2012



BSAG-Vorstandschef Wilfried Eisenberg sitzt auf Kundenwache bei Bussen und Straßenbahnen – auch durch Verlängerung der Linie 1.  
FOTO: KIRALUFT

## „Bis 2025 zehn Millionen Kunden mehr“

Vorstandschef Wilfried Eisenberg über seine Visionen für die Straßenbahn AG und die Verkehrsentwicklung

Soll einem Vierteljahr ist Wilfried Eisenberg (43) Vorstandschef der Bremer Straßenbahn AG (BSAG). Der Rostocker setzt auf die Straßenbahn und denkt dabei auch an die Wiederbelebung alter Straßen und die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel. Über seine Visionen für die künftige Mobilität in Bremen spricht er mit Rainer Kabisch.

**Was kann Bremen von Rostock lernen?**  
Wilfried Eisenberg: Ich bringe Erfahrungen der Netzwerkisierung mit reinliniarigen Straßenbahn-Ausbau mit. Aus den Diskussionen im Osten kann man etwa für das Thema Linie 1 in Fachberg lernen, bei der Gestaltung der Verkehrs-Infrastruktur an morgen zu denken – nicht an heute.

**Wo sind denn auf der Bremer Karle weiße Flecken, die Sie gerne mit neuer Infrastruktur füllen wollen?**  
Die Entwicklung der Linien 1 in Fachberg und der Linie 8 bis Stuhlfüssen müssen zusammen gedacht werden, denn sie sind wichtig für Bremen und Niedersachsen. Auch sollten bestimmte Dinge vorgedacht werden – zum Beispiel in Fiesdorf. Laest sich wiederbeleben, was in den 60er-Jahren dort zurückgebaut wurde? Und wie entwickelt sich die Überseestadt? Da müssen wir schnell sein und sagen: Da trainiert wir uns stetig in Bremen.

**Also auch verschwundene Schienen neu verlegen?**  
Ich kann mir grundsätzlich vorstellen, die vormals verfallenen Gleise – auch in Wollmerhausen – zu reaktivieren. Diese ganzen Themen wollen wir im Gespräch mit der Stadt mit neuen Visionen füllen.

**Verkehrströme fließen kreisförmig in die Stadtmitte. Können Sie sich vorstellen,**

eine Linie kreisförmig um die Innenstadt zu bauen – wie die Circle Line in London? Wenn man die Möglichkeit hat, einen Strahlring zu bauen, sollte man die Chance ergreifen. Für Bremen wäre das auf alle Fälle sinnvoll.

**Sie wollen ein umfassendes Mobilitätsangebot unterbreiten, mit Vernetzung der Verkehrsträger. Haben Sie schon elektrische Räder zum Verleihen angeschafft?**  
Wir diskutieren das Thema mit der Politik, auch die Wohnungsbaugesellschaft. Gewiss ist dabei: Wir wollen ein Gesamtkonzept mit Fahrgästen als ergänzendes Verkehrsmittel zum Öffentlichen Personennahverkehr.

**Die Rede ist auch von Mietautos an den Endhaltestellen von Bus und Bahn.**  
Das machen wir heute schon mit der Firma Cambio als unserem Partner. Gerade haben wir eine Station in Tenover eingeweiht, wo ein Fahrzeug entliehen werden kann und man als Kunde der BSAG weiter vorankommt.

**Bremen arbeitet an einem Verkehrsentwicklungsplan. Welche Rolle werden Bus und Bahn im Jahr 2025 spielen?**  
Eine größere. Das Busnetz wird komplett neu geplant, denn es stammt aus den 70er-Jahren und ist immer nur zusammengepackt worden. Außerdem werden mögliche Erweiterungen des Straßenbahnnetzes untersucht und festgeschrieben.

**Bus und Bahn werden mehr genutzt?**  
Ja. Viele schalten ihr Zweitauto ab und bindeln ihre Wege. Im Winter überlegen sich viele, ob sie Winterreifen kaufen oder mit der Straßenbahn fahren. Und durch die demografische Entwicklung werden immer

mehr ältere Bremer auf die BSAG umsteigen. Bis 2025 werden wir locker zehn Millionen Fahrgäste mehr haben.

**Das Forschungsinstitut DLR teilt Ihre Prognose nicht. Eine Stadt sieht dem Öffentlichen Personennahverkehr ÖPNV eher in der Defensive.**  
Diese Einschätzung teile ich nicht, denn individuelle Mobilität mit dem Auto wird immer teurer. Ein Elektroauto kostet rund 40.000 Euro, da können Sie jahrelang mit der Bremer Straßenbahn AG fahren und dabei erdrende Angebote wahrnehmen, wenn Sie zum Beispiel mal einen Wagen brauchen.

**Wer gibt das Geld für Ihre Visionen? Der Bund zieht sich aus der Finanzierung des ÖPNV zurück.**  
2019 läuft das Finanzierungsgesetz aus. Deshalb ist es auch wichtig, jetzt Gas zu geben, etwa bei der Verlängerung der Linie 1. Bremen braucht klare politische Rahmenbedingungen und eine gute BSAG – die ist vorhanden – um diese Dinge umzusetzen. Von Bundesseite gibt es genug finanzielle Mittel, um die die Städte konkurrieren. Was wir nicht brauchen, wird vielleicht in Hannover geteilt.

**45 Prozent Ihres Budgets entfallen auf Fahrkartenpreise. Wird sich der Anteil erhöhen?**  
Ja. Uns wird von der Politik vorgegeben, die Nutzerfinanzierung zu erhöhen. Energiepreise erhöhen sich, also werden auch die Fahrpreise steigen. Es bräuhet bei kontinuierlichen Steigerungen von zwei bis drei Prozent.

**Zum Schluss noch sechs Themen, die in Bremen immer wieder auf die Tagesord-**

**nung kommen: die Straßenbahn von der Ober- in die Martinistraße verlegen...**  
Nein, auf gar keinen Fall.

**... von Vegesack mit Straßenbahn auf Gleisen der Dieselschienenbahn bis Domsheide...**  
Es wäre gut und möglich, die Systeme zu verknüpfen, allerdings sind die Rechte auf dieser Strecke noch vergeben.

**... die City-Maut als Einnahmequelle...**  
Sie ist abhängig von der Stadtgröße, Bremen ist dafür zu klein.

**... Parkhäuser veräußern, damit die Leute mit Ihrer Straßenbahn in die City fahren...**  
Es gibt permanente Aufwitzer, eine Park-Verflechtung ist nicht die Lösung.

**... Zukunft des Stadttickets für Bedürftige...**  
Das Ticket hat eine Zukunft, wir haben eine soziale Verantwortung. Die Erweilung des Stadttickets muss die Politik entscheiden, weil es alle Bürger tragen.

**... ganztägige Vorne beim Busfahrer einstellen, um die Einnahmen zu erhöhen...**  
Eventuell kommt diese Lösung schnell, denn es erhöht das Bewusstsein, dass unsere Leistungen nicht umsonst sind – und es verhindert Schwarzfahrten.

### Zur Person

Wilfried Eisenberg, Jahrgang 1968, kam in Warmenitz zur Welt. Er ist gelernter Elektromonteur und Ingenieur, Ausbildung und Karrieren machte er bei der Rostocker Straßenbahn AG, wo er vom Straßenbahnverkehrsleiter 2007 zum technischen Vorstand aufstieg. Seit 2012 ist der Vater von fünf Kindern Vorstandssprecher der Bremer Straßenbahn AG.