

Bremer kommen immer gut an.



Mobil für Morgen

Info

info@bsag.de

Tel. 01805 – 826 826
(0,14 Euro/Min. aus dem
dt. Festnetz, aus den
Mobilfunknetzen max.
0,42 Euro/Min.)

BSAG
Postfach 10 66 27
28066 Bremen
www.bsag.de

Impressum

Nachhaltigkeits-Journal der BSAG
(Stand: März 2011)

Bremer Straßenbahn AG, V.i.S.d.P.:
Jens-Christian Meyer, Stabsstelle
Presse und Kommunikation, Flug-
hafendamm 12, 28199 Bremen

Redaktion: Heiner Brünjes (BSAG)

Weitere Mitwirkende: Martin
Rospek und Carsten Kathmann
(Fotos), Brasilhaus (Grafik)

Auflage: rund 220.000 Stück

Alle Informationen wurden mit
größter Sorgfalt bearbeitet.
Jedoch gilt auch hier: Irrtümer und
Änderungen sind vorbehalten.

Liebe Leserin, lieber Leser,

der Erhalt unserer Umwelt und somit auch der Lebensgrundlagen ist die entscheidende Aufgabe für die Zukunft genauso, wie die Sicherstellung der Mobilität. Elektrofahrzeuge in Verbindung mit einer nachhaltigen Stromerzeugung gewinnen daher stark an Bedeutung. Die Bremer Straßenbahn AG (BSAG) ist für die Verbreitung von Elektromobilität genau die richtige Partnerin, denn elektrisch angetriebene Fahrzeuge sind uns bestens vertraut: Bereits seit dem Jahr 1890 fahren wir mit unseren Straßenbahnen vor Ort ohne Abgase. Unsere umfangreichen Erfahrungen und Kenntnisse in Sachen Elektromobilität wollen wir nunmehr auch auf andere Verkehrsmittel anwenden: Zwei Hybridbusse der neuesten Generation werden derzeit durch uns einem gründlichen Test unterzogen. Die beiden Busse der Marke Evobus („Mercedes-Benz“) fahren ausschließlich elektrisch. Der Dieselmotor dient nur noch der Stromerzeugung. Zudem erprobt die BSAG in Zusammenarbeit mit dem Fraunhofer Institut zwei Elektroautos, die sie als Dienstfahrzeuge einsetzt.

Die Ausweitung des klimafreundlichen Verkehrs ist neben der Verbreitung neuer Antriebsformen insbesondere durch den Ausbau des Straßenbahnnetzes möglich. Die Verlängerung der Linie 1 bis zum neuen Haltepunkt Bf. Mahndorf wird seit rund einem Jahr gebaut; mit den Arbeiten bei den Einkaufsmärkten in Osterholz (Hans-Bredow-Straße) wurde soeben begonnen. Die Eröffnung der Teilstrecke zunächst bis nach Nußhorn ist für das Frühjahr 2012 denkbar, bis nach Mahndorf im Jahr 2013 geplant. Neben den guten Fortschritten beim Bau der Linie 1 freuen wir uns auch auf den ersten Spatenstich für die Verlängerung der Linie 4 von Borgfeld bis nach Lilienthal (siehe Seite 10). Die Eröffnung der ersten Straßenbahnstrecke zwischen Bremen und Niedersachsen steht für das Jahr 2013 im Termin-



Der Vorstand der BSAG: Hajo Müller, Bereich Finanzen (links) und Michael Hünig, Bereich Arbeit und Soziales

kalender. Die Planungen für die ebenfalls wichtigen Netzerweiterungen zum Beispiel nach Mittelshuchting und Leeste (Linien 1 und 8) werden mit Nachdruck vorangebracht. Mit diesen wie auch anderen Straßenbahn-Projekten werden auch die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass immer mehr Menschen vom Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen können und damit künftig mobil bleiben.

Und wir tun noch viel mehr: Die Erneuerung unseres Fuhrparks auf Schiene und Straße schreitet voran und wird auch in diesem Jahr fortgesetzt (siehe rechts). Im Zuge der

neuen Strecke der Linie 1 nach Mahndorf wollen wir modellhaft verschiedene Maßnahmen des Umweltschutzes erproben, wie zum Beispiel einen Energiespeicher. Wo immer es möglich und sinnvoll ist, begrünen wir bei Gleisbau-Maßnahmen den Bahnkörper, so zum Beispiel im Jahr 2010 im Doventor (Linie 10) und in diesem Jahr in Huckelriede (Linien 4 und 5; Niedersachsendamm).

Auch im Servicebereich wollen wir immer noch etwas besser werden. Mit den neuen Fahrgastbegleitenden zunächst auf der Linie 6 stehen wir Ihnen mit Rat und Tat zur Seite und bieten Menschen eine berufliche Perspektive an. Der Probetrieb der Kleinbuslinie 82 in Gröpelingen kommt einem seit langem bestehenden Wunsch der Bevölkerung des Ohlenhof-Quartiers entgegen.

Den Erfolg des gemeinsamen Engagements der BSAG, der Stadt Bremen und der niedersächsischen Nachbargemeinden zeigen auch die Fahrgastzahlen: Im Jahr 2010 waren es rund 102 Millionen Menschen, die unsere Linien nutzten. Das entlastet die Straßen und unsere Umwelt. Danke, dass Sie mit uns gefahren sind! Und nun wünschen wir Ihnen eine gute Fahrt.

Ihre Bremer Straßenbahn AG



Elektrobus für Mini-Bus-Touren



Rasengleise – so schön können Gleise gestaltet sein.

Nachhaltige Mobilität kommt gut an

Möglichst geräumig, bequem vor allem beim Ein- und Aussteigen, wirtschaftlich und umweltfreundlich – das sind einige wesentliche Anforderungen der Fahrgäste an die Bahnen und Busse. Trotz der schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben wir sehr viel erreicht: Abgesehen von einigen wenigen älteren Straßenbahnzügen, die nur noch in Ausnahmefällen eingesetzt werden, sind alle Fahrzeuge auf Schienen und Straßen niederflurig. Das betrifft 77 Straßenbahnzüge ab dem Baujahr 1993 und 34 Züge der neuesten Generation ab dem Jahr 2005 (siehe Foto oben rechts). Bei den Bussen sind es rund 210 Wagen, davon 50 kleinere Zweiachser und 160 größere Dreiachser (Gelenkwagen).

beschafften Dreiachser sind länger (18,75 m statt 18 m, siehe Bild unten links) als die älteren Wagen und bieten ebenfalls mehr Platz. Sie werden überwiegend auf den besonders stark genutzten Innenstadtlinien 24 bis 27 eingesetzt. Auch die 30 geplanten neuen Busse sollen je rund 50 Sitzplätze bieten. Ein ganz wesentlicher Beitrag zur Erweiterung der Kapazitäten ist die Umstellung stark genutzter Busverbindungen auf die leistungsfähigere Straßenbahn durch den laufenden und geplanten Netzausbau.

Wir wollen jedoch noch mehr für die Umwelt und den Komfort tun und erproben mögliche Fahrzeuggenerationen der Zukunft: Immer mehr Menschen werden künftig Straßenbahnen nutzen können und

Die BSAG ist für die Verbreitung von Elektromobilität genau die richtige Partnerin, denn elektrisch angetriebene Fahrzeuge sind uns bestens vertraut.



Seit dem Jahr 2005 haben wir unseren Fahrgästen 34 neue Straßenbahnen und etwa 150 neue Busse übergeben. Sie ersetzen Wagen, die wegen ihrer hohen Laufleistungen ausgesondert werden mussten. Bei den Straßenbahnen sind weitere neun Züge für die neuen Strecken fest bestellt. Sämtliche 43 Züge sowie die 77 Bahnen der neunziger Jahre können beim Bremsen Strom erzeugen und ihn in die Oberleitung zurückspeisen. Das spart Energie und mindert den Ausstoß des Treibhausgases Kohlendioxid. Um den positiven Umwelteffekt zu erhöhen, werden wir an der neuen Strecke der Linie 1 nach Mahndorf einen Energiespeicher erproben, der diesen Strom vorübergehend speichern und bei Bedarf wieder abgeben kann.

Die 150 neuen Busse bieten den höchsten Abgas-Standard für Dieselfahrzeuge (EEV-Standard; besser als Euro 5) in der Europäischen Union. Weitere 30 dreiachsige EEV-Busse (Gelenkwagen) stehen kurz vor ihrer Ausschreibung. Davon sollen 20 Stück Ende dieses Jahres und zehn weitere Ende des Jahres 2012 geliefert werden. Um immer mehr Fahrgäste befördern zu können, setzen wir bei Ersatz wie auch bei Neubeschaffungen auf größere, geräumige Wagen. Die neuen Straßenbahnen bieten zum Beispiel über 100 Sitzplätze statt, wie bisher, rund 80 Stück an. Bei den Bussen bestellen wir anstatt Zweiachsern zum Teil größere Gelenkbusse. Alle ab dem Jahr 2009

kommen somit in den Genuss der umweltfreundlichen und bequemen Elektromobilität. Dort, wo wir auch perspektivisch Busse einsetzen, sollen diese so attraktiv und Klima schonend wie möglich sein. Im Januar konnten wir einen Hybridbus des Herstellers Volvo testen. Ab dem Frühjahr erproben wir zwei Hybridbusse mit diesel-elektrischem Antrieb des Herstellers Evobus (Mercedes-Benz), die über kurze Strecken sogar rein elektrisch fahren können und Energie einsparen. Bewähren sie sich und rechtfertigt die praktisch erzielte Ersparnis den Mehrpreis, kann über eine weitere Beschaffung nachgedacht werden. Da bei dem seriellen Antrieb der Dieselmotor ausschließlich der Stromerzeugung dient, beschleunigen die beiden Busse so ruhig wie eine Straßenbahn und bieten somit viel Fahrkomfort. Fernziel ist der Bus mit einer Brennstoffzelle, d.h. Stromerzeugung durch eine chemische Reaktion von Wasserstoff und Luftsauerstoff, wobei Wasser als Abgas entsteht. Dies ist derzeit jedoch noch Zukunftsmusik. Über die Erprobung von Umwelttechniken im Straßenbahnbereich und bei den Hybridbussen hinaus testet die BSAG zwei Elektroautos (siehe Foto unten rechts). Mehr Infos zum Thema Nachhaltigkeit gibt's auf der BSAG-Homepage: (www.bsag.de/10039.php). Infos über unseren Fuhrpark finden Sie hier: www.bsag.de/2083.php



Einer von 150 neuen Dieselnissen mit höchstem Umweltstandard



Die BSAG testet zwei Elektroautos

Bereits seit dem Jahr 1890 fahren wir mit unseren Straßenbahnen vor Ort ohne Abgase. Unsere Kompetenzen in Sachen Elektromobilität wollen wir nunmehr auch auf andere Verkehrsmittel anwenden.



Neue Linie 1 rollt über Rasen

Auf der neuen Strecke der Linie 1 von der Züricher Straße bis nach Mahndorf kommt überwiegend Grüngleis zum Einbau, d. h. der Bahnkörper wird mit Rasen begrünt. Um den unterschiedlichen Ansprüchen vor Ort zu entsprechen, gibt es die verschiedensten technischen Bauformen. Die Merkmale sind zum Beispiel: gelegentliche Überfahrbarkeit durch Straßenfahrzeuge, Pflegebedürftigkeit, Optik und Wirtschaftlichkeit. Das Erscheinungsbild der neuen Strecke wird daher sehr unterschiedlich und somit interessant ausfallen:

- St.-Gotthard-Straße (zwei kurze Abschnitte): Begrünung mit Rasen nur zwischen den beiden Gleisen bis zur Schienen-Oberkante. Im Untergrund wird ein befahrbares, hoch druckfestes und wasser-durchlässiges Material (Biolit; ein besonders Gesteinsmehl) eingebracht, das im Notfall von Rettungs-Fahrzeugen überfahren werden kann. Der übrige Bahnkörper wird mit einer Asphalt-Oberfläche versehen.

Auf der neuen Strecke der Linie 1 von der Züricher Straße bis nach Mahndorf wird überwiegend Grüngleis verbaut, d.h. der Bahnkörper wird mit Rasen begrünt.

Einzelhandel und Gewerbe in Osterholz bleiben gut erreichbar

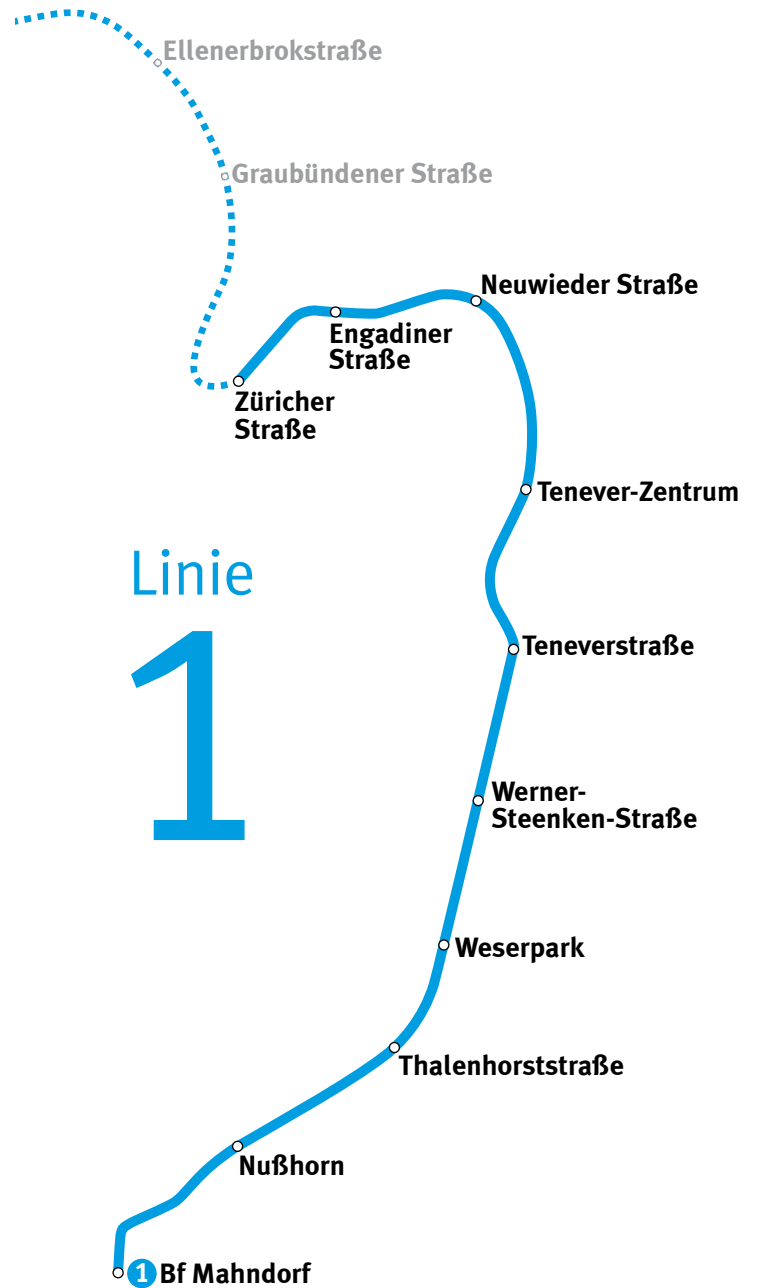
Die Vorbereitung der Bauarbeiten für die Verlängerung der Linie 1 berücksichtigt, dass die großen Einkaufsmärkte an der Hans-Bredow-Straße während der Bautätigkeit für alle Verkehrsteilnehmenden gut erreichbar bleiben. Zudem wurden beim Umbau wichtiger Kreuzungen, so zum Beispiel im Bereich Osterholzer Heerstraße/Hans-Bredow-Straße/Otto-Brenner-Allee, die Gleise vorab bereits mitverlegt, so dass diese Verkehrsknoten nicht mehr betroffen sind und voll funktionsfähig bleiben.



Michael Hünig, BSAG-Vorstand für den Bereich Arbeit und Soziales, freut sich auf die Linie 1



- Otto-Brenner-Allee: Die Gleise werden auf Beton-Längsbalken verlegt (Bremer Bauart). Der komplette Bahnkörper wird bis zur Schwellen-Oberkante begrünt. Die Schienen bleiben sichtbar.
- Wendeschleife Tenever: Die Oberflächeneindeckung erfolgt mit Schotterrasen.
- Hans-Bredow-Straße von der Osterholzer Heerstraße bis Nußhorn: Die Gleise werden auf Beton-Längsbalken verlegt (Bremer Bauart). Der komplette Bahnkörper wird bis zur Schienen-Oberkante begrünt, die Schiene ist somit eingedeckt und nicht sichtbar. Als Eindeckung wird Rollrasen auf Mutterboden verwendet.
- Nußhorn bis zur Endstelle Mahndorf: Bauart wie in der Hans-Bredow-Straße.



„Grüne“ Straßenbahnlinie 1

Der Ausbau des Straßenbahnnetzes ist ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz. Die Straßenbahn ist als Verkehrsmittel besonders umweltfreundlich, denn sie erzeugt vor Ort gar keine Abgase. Außerdem fahren wir mit „grünem Strom“ (siehe Seite 9). Die neue Strecke bis nach Mahndorf wird, wo immer es möglich ist, mit Rasen begrünt. Das gilt übrigens auch für viele vorhandene Streckenabschnitte, die erneuert werden müssen. Als Praxistest ist die Begrünung von rund 30 Oberleitungsmasten mit Kletterpflanzen geplant.

Besonders hohe Bedeutung haben Maßnahmen zur Energieeinsparung und somit der Verminderung des Treibhausgases Kohlendioxid. An der Linie 1 möchten die Beteiligten beispielhaft verschiedene Maßnahmen erproben. Folgende Projekte werden derzeit verfolgt:

- Die modernen Straßenbahnen erzeugen beim Bremsen Strom und speisen diesen in die Oberleitung zurück. Um ihn besser nutzen zu können, wird an der Walter-Geerdes-Straße (Osterholz) ein Energiespeicher gebaut werden. Noch offen ist derzeit die Technik (Schwungradmassen- oder Kondensator-Speicher).

- An der Walter-Geerdes-Straße entsteht zudem eine so genannte Umformerstation, in welcher die gelieferte Mittelspannung (Drehstrom) in die von den Straßenbahnen benötigte Spannung (600 Volt, Gleichstrom) umgewandelt wird. Auf dem Dach dieser Station ist eine Photovoltaik-Anlage geplant, die Sonnenenergie in Strom verwandelt.

Die Finanzierung dieser Maßnahmen aus den Projektmitteln für die Linie 1 ist gesichert.

- Für 200 Bäume und Sträucher, die insgesamt leider gefällt werden mussten, pflanzen wir rund 300 nach – also 100 mehr als bisher an der Strecke wuchsen! Bei der Auswahl berücksichtigen wir den vorhandenen Bestand; es werden überwiegend Eichen, in Einzelfällen auch Pappeln und Platanen gepflanzt. Bis zu vier Baumreihen werden die von der neuen Strecke benutzten Straßenzüge begrünen. Als Ersatz für das vorhandene Gehölz an der Endstelle in Mahndorf wird eine Wiese am FFH-Gebiet Krietes Wald (Flora-Fauna Habitat; zum Schutz des Eremiten, einem seltenen Käfer) aufgeforstet.

- Weitere Projekte befinden sich in der Überlegung.

Die Linie 1 nach Mahndorf wird zum Modell für Nachhaltigkeit. An der neuen Strecke werden beispielhaft verschiedene Maßnahmen des Umweltschutzes erprobt.



Nächster Halt: Mahndorf

Zwei gute Nachrichten vorweg: Die Bauarbeiten für die Verlängerung der Linie 1 bis nach Mahndorf kommen nicht nur mit großen Schritten voran, sondern die Gleis- und Straßenarbeiten für die beiden ersten Abschnitte werden den Kostenrahmen einhalten, wahrscheinlich sogar unterschreiten. Die Eröffnung der Teilstrecke von der Züricher Straße bis zur provisorischen Wendeschleife Nußhorn (heutige Endstelle der Buslinie 25) ist zum Frühjahr 2012 denkbar. Die abschließende Verlängerung bis nach Mahndorf ist für das Frühjahr 2013 vorgesehen.

Mit dem Bau des ersten Abschnittes der Verlängerung der Linie 1 von der Züricher Straße durch Tenever bis zur Osterholzer Heerstraße wurde im April 2010 begonnen. Nach der Erneuerung der Versorgungsleitungen und Kanäle sind die Gleis- und Straßenarbeiten deutlich sichtbar vorangekommen. Die Bautätigkeiten werden fortgeführt und bis Ende des Jahres abgeschlossen. Der Anschluss an die bestehende Strecke an der Züricher Straße ist zum Frühjahr 2012 denkbar.

Vor kurzem wurde auch mit dem Zweiten Bauabschnitt von der Osterholzer Heerstraße bis nach Nußhorn begonnen. Die Streckenlänge beträgt etwa 2.150 Meter. Ansprechende Bauformen mit viel Grün sollen vor allem den zentralen Einkaufsbereich aufwerten und die Aufenthaltsqualität erhöhen. Im folgenden Abschnitt im Zuge der Hans-Bredow-Straße, zwischen der Osterholzer Heerstraße und der Thalenhorststraße, verläuft die Straßenbahn auf einem besonderen Bahnkörper in Mittellage. Als Bauform ist auch hier ein optisch ansprechendes Rasengleis vorgesehen. Der Bahnkörper erhält auf der östlichen Seite eine parallele Baumreihe, hinter der Haltestelle Werner-Steenken-Straße auf einem kurzen Abschnitt sogar beidseitig. Der Straßenraum gliedert sich neben dem besonderen Bahnkörper in Mittellage in jeweils eine zweistreifige Richtungs-Fahrbahn. Durch die Trassierung ist es gelungen, einen Großteil der vorhandenen Bäume südlich der mittleren Zufahrt des Weserparks zu erhalten. Und mit Blick auf den Umweltschutz: Krietes Wald wird durch die Planung in keiner Weise beeinträchtigt.

■ Bei dem vor drei Jahren erfolgten Ausbau des Knotenpunktes Osterholzer Heerstraße/Hans-Bredow-Straße wurde die Straßenbahn-Verlängerung mit dem Vorab-Einbau der Schienen bereits berücksichtigt, so dass dort nicht mehr gebaut werden muss.

■ Im Teilabschnitt der Hans-Bredow-Straße zwischen der Osterholzer Heerstraße, vor dem ehemaligen Radio Bremen-Gelände bis

etwa hin zu Krietes Wald, sind die Fahrbahnen und Nebenanlagen bereits seit 2008 fertig gestellt. Der Gleisbau läuft in diesem Bereich auf dem freigehaltenen Streifen derzeit an.

■ Im Teilabschnitt der Hans-Bredow-Straße zwischen Krietes Wald, am Weserpark vorbei, der Thalenhorststraße und Nußhorn wird im Frühjahr 2011 jeweils eine lange Straßenseite (Fahrbahnen und Fahrbahnränder, beginnend auf der Seite des Weserparks) hergestellt. Nach etwa zwei Monaten wechseln die Baufirmen auf die gegenüberliegende Seite. Der Gleisbau ist dort ab etwa Juni 2011 geplant. Um den Verkehrsablauf möglichst wenig zu beeinträchtigen, werden die Bauarbeiten im sensiblen Kreuzungsbereich Hans-Bredow-Straße/Thalenhorststraße während der verkehrsärmeren Sommer-Schulferien 2011 ausgeführt.

■ Die gute Erreichbarkeit des Einzelhandels und Gewerbes an der Hans-Bredow-Straße ist selbstverständlich gewährleistet.

Die Haltestelle Weserpark befindet sich in Höhe des heutigen zentralen Fußgänger-Zugangs zum Weserpark. Aufgrund des zu erwartenden hohen Fahrgast-Aufkommens haben wir sie mit einer Breite von bis zu vier Metern geplant. Der Fußgänger-Überweg ist mit einer Breite von acht Metern ebenfalls für hohe Verkehrsströme ausgelegt. Einen Verknüpfungspunkt zwischen Bus und Straßenbahn wird es im Bereich der Hans-Bredow-Straße/Thalenhorststraße geben. In Zukunft enden dort die Buslinien aus Hemelingen und Arbergen. Die Planung sieht vor, die gegenüberliegenden Bahnsteige der Haltestelle Thalenhorststraße in Mittellage hinter dem Knotenpunkt jeweils von Straßenbahn und Bus benutzen zu lassen.

Auch im folgenden Streckenabschnitt wird die Straßenbahn auf einem besonderen Bahnkörper in Mittellage geführt. Daneben verbleibt eine Richtungs-Fahrbahn mit einer Breite von rund fünf Metern.

Auf dem dritten und letzten Abschnitt von Nußhorn bis zum geplanten neuen Haltepunkt Bf. Mahndorf haben die Arbeiten im Februar 2011 ebenfalls begonnen. Das Gelände ist bereits für die Bebauung vorbereitet. Ab Juni 2011 startet die Deutsche Bahn Netz AG mit der Herstellung der neuen Eisenbahnbrücke am Ehlersdamm, unter welcher die Linie 1 die Endschleife und Mobilitäts-Drehscheibe in Mahndorf erreicht. Zudem laufen die Arbeiten für die neuen Bahnsteige der Regio-S-Bahn. Der Hauptanteil der Arbeiten erfolgt im Jahr 2012.

Die Arbeiten zwischen Osterholz und Nußhorn laufen in diesem Jahr auf vollen Touren. Voraussichtlich im Frühjahr 2012 wird die Teilstrecke eröffnet.



Die Arbeiten im Bereich der künftigen Endhaltestelle Bf-Mahndorf haben bereits begonnen.



Die künftige Straßenbahn in Tenever



In rund 70 Sitzungen zum Ziel

Die Planung einer neuen Straßenbahnstrecke ist ein aufwändiges Projekt, das Jahre, wenn nicht gar Jahrzehnte dauern kann. Michael Osigus vom Amt für Straßen und Verkehr (ASV) gibt Antworten auf häufig gestellte Fragen zum Planungsablauf der Linie 1 bis nach Mahndorf.

Michael Osigus (37) ist Bremer und hat auch ein persönliches Interesse am Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), denn er benutzt für den Weg zur Arbeit und zu auswärtigen Terminen oft die Straßenbahn. Er schloss im Jahr 2000 sein Studium des Bauingenieurwesens mit der Vertiefungsrichtung Verkehrswesen an der Bremer Hochschule ab und arbeitete ab 2001 zunächst im einen Ingenieurbüro mit. Im Jahr 2003 wechselte er zum ASV und ist seitdem im Referat – Entwurf von Straßen – u. a. auch für die Schwerpunkte Bahnen und Busse (ÖPNV) zuständig. Eine seiner ersten Aufgaben war der Umbau der Langemarckstraße und dann die Umgestaltung des Leibnizplatzes in der Neustadt. Ab dem Jahr 2005 hat Michael Osigus am Projekt Linie 1–Mahndorf mitgewirkt, und hat es seit dem Jahr 2007 geleitet. Jetzt sieht er eine Hauptaufgabe darin dafür zu sorgen, dass die Planungen gemäß der Baugenehmigung (Planfeststellungsbeschluss) optimal umgesetzt werden.

BSAG-Journal: Welcher Weg musste bei der Planung der Linie 1 bis zum Realisierungsbeginn beschritten werden?

Michael Osigus: Wir kommen in vielen Schritten zum Ziel. Im Verlauf unserer Arbeit werden die ursprünglichen Planungen allmählich weiterentwickelt und laufend verfeinert. Bis zur Eröffnung einer neuen Strecke ist es ein weiter Weg. Es begann mit der Machbarkeitsstudie, bei der mögliche Trassenverläufe auf ihre Machbarkeit und auf ihren Nutzen untersucht werden. In diesem Fall haben wir zum Beispiel geprüft, wie das Wohngebiet Tenever und die Einkaufsmärkte an der Hans-Bredow-Straße am besten mit der Straßenbahn erschlossen werden können. Die Entscheidung fiel zugunsten der Linie 1 in ihrer nun zur Umsetzung freigegebenen Trassenführung, denn nur mit dieser Variante können beide Bereiche leistungsgerecht angebunden werden. Dabei wurde auch berücksichtigt, dass aufgrund der Verkehrsmengen eine Zweistreifigkeit (eine Fahrspur je Richtung) in der Otto-Brenner-Allee künftig ausreichend ist. Die zwei entfallenden Fahrstreifen in der Otto-Brenner-Allee sind durch den Stadtbau bedingt der Sanierungsmaßnahmen in Tenever nicht mehr notwendig und können so für die Straßenbahn genutzt werden.

Wir Planerinnen und Planer haben dann die Ergebnisse der Studie mit Hilfe eingeschalteter Ingenieurbüros über die Vorplanung, die Entwurfsplanung und die Genehmigungsplanung bis hin zur konkreten Ausführungsplanung weiterentwickelt. Ich selbst bin im Jahr 2005 im Rahmen der Vorplanung in das Projekt eingestiegen. Ein zentrales Instrument war und ist die vom ASV als Vorhabenträger gegründete und geleitete Projektgruppe, die aus Vertreterinnen und Vertretern des Amtes für Straßen und Verkehr, der BSAG, der beiden Ortsämter Osterholz und Hemelingen, des Bau- und Umweltsorts, wie zum Beispiel der Stadtplanung, der Technischen Aufsichtsbehörde, der Ampeltechnik (LSA-Technik), der Beleuchtung und eines ausführenden Ingenieurbüros zusammengesetzt ist. In rund 70 Projektkonferenzen haben wir den gesamten Planungsprozess begleitet und unsere verschiedensten Interessen eingebracht.

Welche Rolle spielt die Beteiligung der Öffentlichkeit bei den Planungen?

Was wir planen, ist später für jeden nutz- und sichtbar und somit für die Öffentlichkeit gedacht. Gezielte Bürgerbeteiligung und Information sind für das Vorankommen unabdingbar. Während des Planungsprozesses ist die Beteiligung sogar gesetzlich vorgeschrieben: Im Rahmen der Genehmigungsplanung kann sich die Öffentlichkeit im Zuge des beim Planfeststellungsverfahrens durch die öffentliche Auslegung der Planunterlagen (z. B. in den Ortsämtern) informieren. Betroffene können ihre Interessen einbringen. Anschließend muss dann abgewogen und entschieden werden. Der rechtzeitige Dialog mit allen Betroffenen fördert die Akzeptanz und hilft, Einvernehmen zu erzielen und langwierige juristische Auseinandersetzungen zu vermeiden. Jede(r) Interessent konnte sich umfangreich informieren.

So bieten wir seit Mitte 2007 eine eigene Homepage an: (www.anbindung-ost.de). Sie enthält zum Beispiel die gesamten Lagepläne und aktuelle Baustellen-Meldungen. Für das Projekt und die Verlängerungen der Linien 2 und 10 über Sebaldsbrück hinaus haben wir sogar ein eigenes Logo entwickelt. Anschauliche Bilder (Visualisierungen) ermöglichen es, sich ein Bild davon zu machen, wie schön die neuen Streckenabschnitte später einmal aussehen werden. Viele Presseartikel, zum Beispiel auch in der Kundenzeitung der BSAG, informierten über die Planungen. Denn Kenntnis schafft Verständnis.

Wie sieht es mit dem Umweltschutz bei der Verlängerung der Linie 1 aus?

Das Thema Nachhaltigkeit zieht sich wie ein roter Faden durch die Planungen. Die Straßenbahn ist ein umweltschonendes Verkehrsmittel. Wir haben so viel Grün wie irgend möglich eingeplant. Auf den meisten Abschnitten bauen wir mit Rasen begrünte Gleise. Das sieht nicht nur gut aus, sondern trägt nicht unerheblich zur Lärminderung bei. Technisch kommen unterschiedliche Bauformen zum Einsatz, so zum Beispiel in Tenever das Rasengleis Bremer Bauart, das etwa auch in der Überseestadt eingebaut wurde. In der Hans-Bredow-Straße, zwischen Osterholzer Heerstraße und Nußhorn, werden wir ein geschlossenes Grüngleis, wie es sich in der Lilienthaler Heerstraße (Linie 4) bewährt hat, einbauen. Für 200 Bäume und Sträucher, die weichen mussten, pflanzen wir rund 300 nach – also 100 mehr als bisher an der Strecke wuchsen! Bei der Auswahl berücksichtigen wir den vorhandenen Bestand; es werden überwiegend Eichen, in Einzelfällen auch Pappeln und Platanen gepflanzt. Bis zu vier Baumreihen werden die von der neuen Strecke benutzten Straßenzüge begrünen. Als Ersatz für das vorhandene Gehölz an der Endstelle in Mahndorf wird eine Wiese am FFH-Gebiet Krietes Wald (Flora-Fauna Habitat; zum Schutz des Eremiten; ein seltener Käfer) aufgeforstet. Weitere Projekte zum Thema Nachhaltigkeit, wie zum Beispiel Energieeinsparung, werden derzeit geprüft und entwickelt.

Was wird mit der vorhandenen Wendeschleife und Umstellanlage an der Züricher Straße?



Gleisbau in Tenever

Nach Inbetriebnahme der Verlängerung kann diese entfallen. Die neue Strecke wird zwei Wendeschleifen erhalten, davon eine in Tenever für Verstärkerfahrten (zum Beispiel „Schnelle 1“; Schnellbahnlinie 1S) und die eigentliche Schleife am Bf. Mahndorf. Das heutige Gelände an der St.-Gotthard-Straße kann für eine mögliche perspektivische städtebauliche Entwicklung und für den Wochenmarkt genutzt werden. Die künftige Haltestelle, auch von den verbleibenden Buslinien, entsteht zentral vor dem Kaufhaus, so dass auch kürzere Wege für die Fahrgäste gegeben sind.

Was ist mit dem Streckenabschnitt beim Weserpark?

Die Bauarbeiten sind vor kurzem angelaufen. Wichtig ist, dass die vorhandene Leistungsfähigkeit der Hans-Bredow-Straße (Zweistreifigkeit, teilweise sogar Dreistreifigkeit je Fahrtrichtung) erhalten bleibt. Der Weserpark und die weiteren Einkaufsmärkte werden auch während der bis zum Jahr 2012 andauernden Bauphase gut zu erreichen sein. An den wichtigsten Kreuzungen sind die Gleise bereits vorab eingebaut, so dass diese Verkehrsknoten nicht wieder aufgerissen werden müssen. Aufgrund der Baumpflanzungen und der mit Rasen begrünten Gleisstrecke entsteht ein optisch ansprechendes Erscheinungsbild, also eine deutliche Aufwertung und Verbesserung der Hans-Bredow-Straße. Bei den Maststandorten für Beleuchtung, Verkehrszeichen und Straßenbahn-Oberleitungen haben wir versucht, diese zu minimieren, optisch unauffällig zu platzieren und zu gestalten. Die drei wichtigsten Haltestellen im Bereich der Hans-Bredow-Straße erhalten breite, großzügige Bahnsteige und zum Teil doppelte Fahrgast-Unterstände.

An der Endstelle in Mahndorf soll eine enge Verzahnung verschiedener Verkehrsmittel entstehen. Was ist geplant?

Wie bereits berichtet, entsteht an der Mahndorfer Landstraße eine Mobilitäts-Drehscheibe, bei dem die unterschiedlichsten Verkehrsmittel miteinander verknüpft werden und somit ganz neue Fahrmöglichkeiten entstehen. Allen voran bieten die Heranführung der Straßenbahnlinie 1 über den Ehlersdamm an die Eisenbahnstrecke Bremen-Hannover und der Bau eines neuen Haltepunktes für die Eisenbahn die Möglichkeiten, schnell zum Beispiel von Tenever zum



Hauptbahnhof und in die City oder von Achim zum Weserpark zu kommen. Die neue Regio-S-Bahn, die vor kurzem eröffnet wurde, sorgt ohnehin für mehr Attraktivität beim Eisenbahnverkehr. Auch die Busse der Linien 37 (vom Kuhkamp) und 40/41 werden dort halten, so dass etwa die Arberger schneller ins Stadtzentrum kommen. Mit dem Auto oder dem Fahrrad fahrende Bürgerinnen und Bürger haben die Möglichkeit, ihr Verkehrsmittel vor Ort abzustellen und umzusteigen. Vorgesehen sind bis zu 220 Stellplätze beidseitig der Bahnlinie Bremen-Hannover für Pkws (P+R) und etwa 140 für Fahrräder (B+R). Ein Taxistand und gegebenenfalls Car-Sharing-Angebote runden das Angebot ab. Von diesen Maßnahmen profitiert insbesondere die Bevölkerung im Südosten Bremens, denn den Menschen in Hemelingen und Osterholz stehen ab dem Jahr 2013 viele neue und umweltschonende Möglichkeiten der Fortbewegung zur Verfügung. Kurzum: Die neue Mobilitäts-Drehscheibe sorgt für die Vernetzung des Südostens.

Was ist das Besondere am Projekt Verlängerung der Linie 1 bis nach Mahndorf?

Verkehrsplanungen werden von der Bevölkerung meist sehr unterschiedlich gesehen – das gilt auch für den Ausbau des Straßenbahnnetzes. Während die einen die Projekte begrüßen, werden sie von anderen abgelehnt. Anders bei der Linie 1: Die meisten Menschen und die Einkaufsmärkte im Südosten haben das Projekt begrüßt. Das zeigt alleine die sehr begrenzte Anzahl an Einwänden im Planfeststellungsverfahren und das Ergebnis, die Planfeststellung ohne Klageverfahren erreicht zu haben: Sie wollen die Straßenbahn. Die Arbeit macht uns daher viel Spaß, denn alle ziehen an einem Strang. Besonders hervorheben möchte ich hier noch einmal die äußerst konstruktive Zusammenarbeit der Projektgruppe Linie 1 Mahndorf, bestehend aus den Kolleginnen und Kollegen der bereits vorgenannten Institutionen. Ich freue mich auf die Linie 1-Mahndorf, wenn ich das Ergebnis unserer jahrelangen Arbeit „(er-)fahren“ kann!

Ziele rücken näher

Das heutige Straßenbahnnetz wird in den kommenden Jahren um insgesamt sechs Strecken erweitert. Im Jahr 2005 hat die Stadt Bremen den Bau von Schienen-Verbindungen nach Mahndorf (Linie 1), nach Mittelschuchting (Linie 1), nach Osterholz (Linie 2) und zu Mercedes (Linie 10) beschlossen, das Zielnetz 2010. Die niedersächsischen Nachbargemeinden Lilienthal (Linie 4) sowie Stuhr und Weyhe (Linie 8) haben sich ebenfalls für die Straßenbahn entschieden. Der Bau der Linie 1 bis nach Tenever und Mahndorf läuft bereits auf vollen Touren. Die Teilstrecke bis nach Nußhorn wird voraussichtlich schon im kommenden Jahr eröffnet! Mit dem Bau der Linie 4 bis nach Falkenberg wird jetzt begonnen. Darüber hinaus machen wir uns natürlich auch Gedanken über mögliche weitere Netzerweiterungen und somit einer nachhaltigen Mobilität für immer mehr Menschen. Aber das ist zurzeit noch Zukunftsmusik.

Für alle Fragen rund um den Ausbau der Linie 1 bis nach Mahndorf steht Ihnen die besondere Homepage: www.anbindung-ost.de zur Verfügung. Hier können Sie sich zum Beispiel die detailgenauen Planungen ansehen. Darüber hinaus finden Sie Mitteilungen auch auf der BSAG-Webseite.

Linie 1

Allgemeine Infos: www.bsag.de/10527.php

Aktuelle Meldungen: www.bsag.de/140.php

Michael Osigus vom Amt für Straßen und Verkehr (ASV) gibt Antworten auf häufig gestellte Fragen zum Planungsablauf der Linie 1 bis nach Mahndorf.

StadtTicket Bremen noch preiswerter

Menschen in schwierigen Lebenslagen bekommen in Bremen besondere Unterstützung. Dies ist in der gültigen Koalitionsvereinbarung der Hansestadt verbrieft – und wird seit dem 1. Januar 2010 auch im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs (zunächst probeweise für zwei Jahre) umgesetzt. Mit dem neuen „Mobilitäts-Duo“, bestehend aus Kundenkarte und dem StadtTicket, können bis zu 85.000 Bremerinnen und Bremer die Busse und Bahnen der BSAG in Bremen zu einem besonders günstigen Tarif nutzen.

Der Preis des StadtTickets wurde vor kurzem für Erwachsene um 4,25 Euro und für Kinder um 4,50 Euro gesenkt. Es kostet für Erwachsene jetzt 25,00 Euro. Kinder (von 6 bis einschließlich 14 Jahren), Schülerinnen, Schüler und Auszubildende zahlen 20,00 Euro. Es ist damit im Vergleich zu den regulären MonatsTickets erheblich preisreduziert.

Das StadtTicket gilt als Sondertarif nur in den Bussen und Straßenbahnen der BSAG im Gebiet der Stadtgemeinde Bremen. Es ist personengebunden, also nicht übertragbar, und beinhaltet (bei der Variante für Erwachsene) zusätzlich Mitnahmemöglichkeiten. So können auf dem Ticket von Montag bis Freitag ab 19.00 Uhr und ganztägig an Sonnabenden, Sonn- und Feiertagen neben der Inha-

berin bzw. dem Inhaber ein weiterer erwachsener Fahrgast sowie bis zu vier Kinder (im Alter von 6 bis einschließlich 14 Jahren) kostenlos mitfahren. Der Nachtlinien-Zuschlag ist im StadtTicket nicht enthalten und bei Bedarf gesondert zu entrichten.

Seit einiger Zeit stellen die Jobcenter in Bremen oder die Sozialzentren die erforderlichen Kundenkarten direkt aus. Die Kundinnen und Kunden sparen damit einen Weg und haben mehr Möglichkeiten zur Verfügung, ihre Kundenkarte zu erhalten. Weiterhin benötigt man ein Lichtbild und einen Ausweis für die Ausstellung der Kundenkarte.

Der Weg zum StadtTicket Bremen besteht aus drei Schritten (siehe rechts)

Der Weg zum StadtTicket Bremen

- Schritt 1: BSAG-Kundenkarte in den Jobcentern in Bremen oder im Sozialzentrum ausstellen lassen. Bitte den Ausweis und das Foto nicht vergessen!
- Schritt 2: StadtTicket kaufen. Das gibt es überall da, wo es auch BSAG-Tickets gibt.
- Schritt 3: Ticketnummer auf Kundenkarte übertragen – und los geht's.

Auf dem Weg zum Mobilitäts-Dienstleister



Bus & Bahn + Car-Sharing: Eine Straßenbahn wirbt für das Auto-Teilen



Hajo Müller, BSAG-Vorstand für den Bereich Finanzen

Fahrgäste der BSAG sind mit Bahnen und Bussen gut unterwegs. Unser Liniennetz ist sehr engmaschig geknüpft. An Orten oder zu Zeiten, wo es keine bedarfsgerechten ÖPNV-Angebote gibt, haben wir dennoch Antworten auf die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen. Wer zeitweise ein Auto benötigt, ansonsten aber auf den Umweltverbund zurückgreift, nutzt immer häufiger die Möglichkeit des Autoteilens (Car-Sharings). Nach dem Selbstverständnis der BSAG ergänzen sich ÖPNV und Car-Sharing in idealer Art und Weise und sind somit zwei Bausteine eines nachhaltigen Verkehrskonzeptes als Alternative zum eigenen Pkw. Heute erhalten Zeitkarten-Inhaberinnen und -Inhaber (zum Beispiel Abonnenten, SemesterTicket) Vergünstigungen beim cambio-Tarif. Wer sich über Car-Sharing informieren möchte, wird auf unserer Homepage zu cambio geführt. Auf einer Straßenbahn wird für Car-Sharing geworben.

Die BSAG tut aber noch sehr viel mehr, damit die Menschen in Bremen wie auch in den niedersächsischen Nachbargemeinden über die Nutzung der BSAG-Linien hinaus mobil sind: Ein wichtiger Partner für die Mobilität in Bremen und umzu ist der Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN), ein Zusammenschluss aller öffentlichen Verkehrsbetriebe in der Region. Unsere Fahrgäste können für Fahrten im VBN-Land auf einheitliche Tickets, den VBN-Tarif, kompakte Informationen, gemeinsame Angebote und vieles mehr zurückgreifen. Park-and-Ride beziehungsweise Bike-and-Ride sind bekannte Angebote für Umsteigende und verknüpfen die öffentlichen Verkehrsmittel mit den privaten. Das P+R-/B+R-Netz wurde in den vergangenen Jahren laufend erweitert; zusätzliche Anlagen befinden sich im Zusammenhang mit dem Ausbau der Straßenbahnlinien in der Planung oder sind im Bau, zum Beispiel in Mahndorf und im niedersächsischen Lilienthal. Ein weiteres Beispiel ist die Kooperation mit dem Taxigewerbe: Die Fahrgäste der BSAG können sich bei

unseren Fahrerinnen und Fahrern zur gewünschten Haltestelle ein Taxi bestellen und dann zum Taxitarif weiterfahren.

Für die Zukunft haben wir noch viel vor, um in unserer Stadt und in den niedersächsischen Nachbargemeinden die nachhaltige Mobilität auszuweiten und bis zum Jahr 2020 rund zehn Millionen zusätzliche Fahrgäste, das sind rund zehn Prozent mehr als heute, zu gewinnen. Wir sehen neben dem Ausbau des Straßenbahnnetzes zusätzliche Mobilitäts-Dienstleistungen als wichtige Voraussetzung zur Erreichung des ehrgeizigen Ziels an. Wir wollen in Zukunft die Aktivitäten noch intensivieren, zum Beispiel auch durch gemeinsame und umfassende Informationsangebote, etwa die Aufnahme von cambio-Stationen in unseren Linienübersichtsplan. Der Ausbau von P+R und B+R, weitere Car-Sharing-Stationen an den Haltestellen, aber auch die Möglichkeit, zum Beispiel künftig mit der BOB-Karte Taxi zu fahren, sind wesentliche Bausteine eines nachhaltigen Verkehrskonzeptes. Ein „Highlight“ in den kommenden Jahren wird zweifellos die für das Jahr 2013 vorgesehene Eröffnung der Mobilitäts-Drehscheibe in Mahndorf werden. Sie zeigt exemplarisch, wie Angebote in Zukunft miteinander verzahnt werden können (siehe Seiten 6/7).

Hajo Müller, Finanzvorstand der BSAG: „Viele Nahverkehrskundinnen und -kunden entscheiden sich aus Gründen des Umweltschutzes ganz bewusst für die Nutzung unserer Linien. Sie erwarten von uns umfassende Lösungen und Angebote für ihre Mobilitätsbedürfnisse. Deshalb muss sich die BSAG noch mehr als heute schon von einem reinen Verkehrsbetrieb hin zum Mobilitäts-Dienstleister entwickeln, der partnerschaftlich mit anderen Unternehmen zusammenarbeitet. Das Ziel ist es, die Lebensbedingungen in Bremen und in den niedersächsischen Nachbargemeinden nachhaltig zu verbessern und somit den Standort zu stärken.“

■ „Grüner“ Strom für die BSAG: Wir decken unseren Strombedarf (Fahrstrom und Strom für die Betriebshöfe) zu hundert Prozent aus erneuerbaren Energien. Der Strom wird vollständig CO₂-neutral erzeugt. Mit der Nutzung von Ökostrom setzt die BSAG ein deutliches Zeichen für einen nachhaltigen, bewussten und ressourcenschonenden Umgang mit der Umwelt.

■ Im Jahr 2010 verlieh der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa dem ÖPNV-Dienstleister die Auszeichnung zum „Klimaschutzbetrieb CO₂-20“. Dieser Titel wird an Unternehmen vergeben, die ihren Ausstoß an CO₂-Emissionen in den vergangenen fünf Jahren am Standort Bremen um mehr als 20 Prozent gesenkt haben. Sie haben damit das Ziel, das die Europäische Union bis zum Jahr 2020 vorgibt, schon heute erreicht.

■ Wer überwiegend Bahnen und Busse nutzt und nur zeitweise ein Auto benötigt, nutzt immer häufiger die Möglichkeit des Autoteilens (Car-Sharings). Viele Menschen greifen bei Bedarf auf einen Fahrzeugpool zurück. Dieser Pool steht an verschiedenen Stellen auf reservierten Parkplätzen im Stadtgebiet rund um die Uhr zur Verfügung und wird vom Car-Sharing Unternehmen gewartet und gepflegt. cambio ist der Bremer Anbieter dieser Dienstleistung. Mehr Infos: www.cambio-carsharing.com

■ Mini-Bus-Touren: Mit einem umweltfreundlichen Elektrobus der BSAG (siehe Foto Seite 3) fahren Sie durch die Innenstadt und erhalten Infos zu Bremens Sehenswürdigkeiten. Sie beginnen jeweils von April bis in den Herbst an der Tourist-Information Obernstraße. Erwachsene zahlen 6,90 Euro, Kinder nur 3,90 Euro. Mehr Infos und die Tickets gibt es bei der Bremer Touristik Zentrale und auf deren Homepage: www.bremer-tourismus.de



■ „Bimm, bimm, bimm“: Bremen kennen lernen – während einer Rundfahrt in einer unserer historischen Straßenbahnen. Ab April bietet der Verein Freunde der Bremer Straßenbahn wieder die beliebten Reisen durch die Zeit auf verschiedenen Routen an. Noch Fragen? Auf den Websites www.bsag.de oder www.fdbn.net finden Sie das aktuelle Programm. Infotelefon 0421/5596-7642

■ Eine neue Linie für den Westen: Seit dem 1. April 2011 geht mit der Eröffnung der Orts-Buslinie 82 ein lang gehegter Wunsch in Erfüllung. Sie erschließt Gebiete des Ortsteils Gröpelingen-Ohlenhof (östlich der Heerstraße), die etwas abseits von den bestehenden BSAG-Linien liegen.

■ Ein gutes Gefühl, wenn man jemanden fragen kann: Wir möchten, dass Sie immer so einfach und bequem wie möglich ankommen. Um Ihnen das Bus- und Straßenbahnfahren angenehmer zu machen, setzen wir zunächst in Straßenbahnen der Linie 6 unsere neuen Fahrgastbegleitenden ein. Sie sind in allen Fragen rund ums Fahren gerne für Sie da.



Unsere BSAG-Artikel kommen immer gut an

Nicht nur für Straßenbahn- und Bremen-Fans haben wir in unserem Kundencenter Domsheide (Balgebrückstraße) einige schöne Geschenkideen:

■ „Bremer kommen immer gut an“, das ist vielen Bremerinnen und Bremern ein vertrauter Slogan. Ihn gibt es jetzt im neuen Design. Der Entwurf des Bremer Karikaturisten Georg Greiwe zeigt die Bremer Stadtmusikanten in der Straßenbahn. Das Motiv befindet sich auf vielen Werbe- und Shopartikeln der BSAG. Im Angebot sind eine Wanduhr mit Quarzlaufwerk (14,90 Euro), ein weißer Taschenfaltschirm mit automatischer Auf- und Zuklappfunktion (14,90 Euro), eine weiße Kaffeetasse (7,90 Euro) und ein weißes T-Shirt in den Größen S-XXL sowie 9/11-12/14 (7,90 Euro).

■ Der Bus für zuhause: Ganz neu im Angebot ist noch vor Ostern das HO-Modell des Gelenkbusses der Marke Solaris Urbino 18 (Foto siehe unten) mit der bekannten apfelgrünen Werbung für unser BOB-Konto-Ticket zum Preis von 29 Euro. Er wird in zwei Versionen erscheinen: mit und ohne Klimaanlage (Wagen 4542 und 4729).

■ Unternehmen Sie eine Reise durch die Bremer Straßenbahn AG: Die BSAG, der Bremer Kellner-Verlag und der Verein Freunde der Bremer Straßenbahn haben ein ungewöhnliches Buch über die Bremer Straßenbahnen und Busse vorgestellt. Nicht die Geschichte steht für diese Auflage im Vordergrund, sondern der ganz normale Alltag bei der BSAG aus der Sicht der Fahrgäste und der Beschäftigten. „Für Bremen – Straßenbahngeschichten“: 224 Seiten, durchgängig vierfarbig. Nur 12,90 Euro. Erhältlich in unseren Kundencentern oder im Buchhandel (ISBN-Nummer: 978-3-939928-32-4).

■ Die beiden bunten und mit Bremer Motiven gestalteten Fahrschulbusse 4150 und 4151 gibt es als Modelle im Maßstab 1:87 (HO). Preis: je 25,00 Euro.

■ Die Straßenbahn für zuhause: Das Modell der neuesten Niederflurbahn vom Typ Gt8N-1 im Maßstab 1:87 (HO) mit Motorisierung wird zum Preis von 179,00 Euro verkauft.

■ Speziell für unsere „kleinen“ Straßenbahnfreunde gibt es die robuste Spielzeug-Straßenbahn für 6,90 Euro.





Bahn frei für den Bau der Linie 4

Wer heute von Lilienthal zum Bremer Hauptbahnhof oder von Horn nach Falkenberg fahren möchte, muss in Borgfeld zwischen den Linien 4 und 30 umsteigen. Besser wird es, wenn man mit der Straßenbahn direkt fahren kann. Voraussichtlich am Freitag, dem 6. Mai 2011 fällt der Startschuss: Dann geben u. a. der Lilienthaler Bürgermeister Willy Hollatz, Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, Dr. Reinhard Loske und der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Enak Ferlemann den Bau der Linie 4 bis zum Falkenberger Kreuz frei. Zum ersten Spatenstich sind Sie bereits

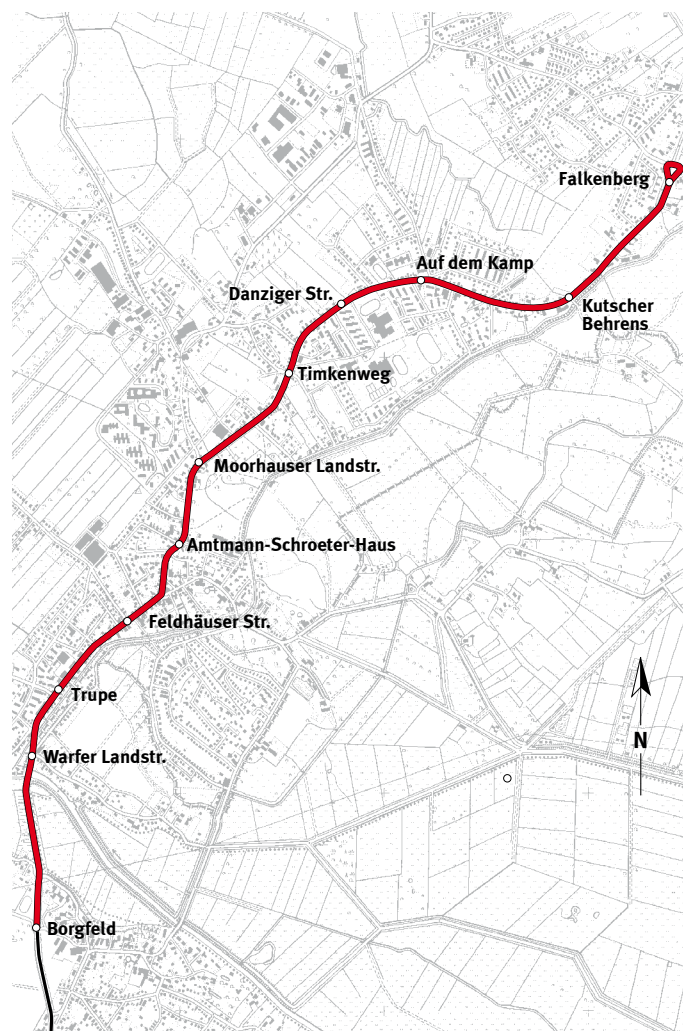
jetzt herzlich eingeladen! Die Projektleitung für die gesamten Maßnahmen rund um den Bau der Linie 4 hat die Consult Team Bremen GmbH (CTB), eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der BSAG, die auch bereits die ersten beiden Bauabschnitte auf Bremer Gebiet, also zwischen der Kirchbachstraße und Borgfeld betreut hat. Sie leitet übrigens auch das Projekt zur Verlängerung der Linie 1 zum Bahnhof Mahndorf.

Mehr Infos gibt es rechtzeitig auf unseren Homepages: www.linie4-lilienthal.de und www.bsag.de



Lili kommt per Bahn

Seit kurzem wirbt ein insgesamt rund 70 Meter langes mobiles Werbebanner für die Lilienthaler Einkaufsmeile Lili. Und das während der gesamten Bauzeit der Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 von Borgfeld durch Lilienthal bis zum Falkenberger Kreuz. Mit der Jungfernfahrt der rund 35 Meter langen und auf beiden Seiten voll bedruckten Lilienthaler Werbe-Straßenbahn, einem echten Blickfang in der Fahrzeugflotte der BSAG, hat die gemeinsame Werbekampagne der Gewerbetreibenden – vertreten durch den Wirtschafts-Interessen-Ring (W.I.R.), der Gemeinde Lilienthal und der BSAG begonnen. Über die gesamte Bauzeit der Linie 4, mindestens jedoch für zwei Jahre, wird die Bahn im gesamten Bremer Netz der BSAG fahren und auf den Wandel in der niedersächsischen Nachbargemeinde aufmerksam machen. Die Bahn ist Bestandteil einer groß angelegten Werbe- und Kommunikations-Kampagne, die zunächst zum Ziel hat, die Bauzeit im Lilienthaler Ortskern für alle Betroffenen wie Anwohner, Kunden und Kaufleute so stressfrei wie möglich zu gestalten. Später wird sich daraus ein nachhaltig wirkendes Standort-Marketing entwickeln.



Linie 4

Telefon:
04298/9068844

Mail:
info@linie4-lilienthal.de

Web:
www.linie4-lilienthal.de

Fax:
04298/9068899

Daten und Fakten der beiden neuen Straßenbahnstrecken

	Züricher Straße – Tenever – Weserpark – Nußhorn – Bahnhof Mahndorf	Borgfeld – Lilienthal – Falkenberg
Linie	1	4
Länge in km	4,8 km	5,5 km
Haltestellen	9	10
Bauabschnitte	3	9
Park+Ride	Bahnhof Mahndorf	Falkenberg
Eröffnungen	vrstl. 2012 (bis Nußhorn) 2013 (bis Bf. Mahndorf)	2013



Die Linie 4 nach Borgfeld präsentiert sich als ein grünes Band.

Straßenbahnlinie 4 preisgekrönt

Für das Jahr 2010 hat die Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Deutschland – kurz BSVI – den BSVI-Preis bundesweit ausgelobt. Der Preis, der zyklisch ausgelobt wird, zählt in Straßenbau-Kreisen zu den bedeutendsten Anerkennungen. Gesucht wurden bei diesem Wettbewerb, der unter der Schirmherrschaft des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung steht, beispielhafte Lösungen zum Thema „Straße und Umwelt“. Das Bremer Amt für Straßen und Verkehr hatte sich, gemeinsam mit weiteren Projektbeteiligten, mit insgesamt zwei Beiträgen an dem Wettbewerb beteiligt. Dies war neben der Autobahn-Eckverbindung A 281 der zweite Bauabschnitt der Straßenbahnlinie 4 von Horn-Lehe bis nach Borgfeld. Beide Beiträge wurden nun vom Preisgericht ausgezeichnet. Der Wettbewerbsbeitrag „Straßenbahnlinie 4 in Bremen – das Grüne Band nach Borgfeld“ wurde mit einer Belobigung ausgezeichnet. Insgesamt wurden bundesweit 21 Beiträge eingereicht.

„Die jetzt erfolgte Honorierung unserer Projekte durch die Fachwelt bestätigt unseren Weg, unvermeidbare Eingriffe in den Naturhaushalt möglichst verträglich zu gestalten und Flora und Fauna auf hohem Niveau zu erhalten“, freute sich Bremens Bau- und Umweltsenator, Dr. Reinhard Loske, über die Auszeichnungen. „Ich gratu-

liere allen an diesen Projekten Beteiligten zu dieser Leistung“. Mit dem Wettbewerbsthema „Straße und Umwelt“ soll das Zusammenspiel von technischer und naturschutzfachlicher Planung dargestellt werden. Ein wesentlicher Ansatz jeder Umweltplanung besteht in der Vermeidung und Minimierung möglicher Eingriffe in Lebensräume von Natur und Landschaft. Erst wenn hier alle planerischen Möglichkeiten ausgeschöpft sind, erfolgt die Kompensation von verbleibenden Eingriffen andernorts. Grundlage für eine moderne Verkehrsanlage ist die Erfüllung der Anforderungen in Hinsicht auf Technik, konstruktive Gestaltung und ökologische Funktionalität.

Die Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure (BSVI) e.V. vertritt in 14 Landesvereinigungen rund 19.000 Mitglieder aus Ingenieurbüros, Bauindustrie und Baugewerbe, Forschung und Lehre, kommunalen und staatlichen Bauverwaltungen und Verkehrsbetrieben und zählt damit zu den größten Ingenieurverbänden in der Bundesrepublik Deutschland.



Staatsrat Wolfgang Golasowski (oben) und Lilienthals Bürgermeister Willy Hollatz sind Vorsitzende der Lenkungsgruppe „Verlängerung der Linie 4“. Die Stadt Bremen und die Gemeinde Lilienthal arbeiten auch hier partnerschaftlich zusammen.

Gut informiert über die Linie 4

Für alle Fragen rund um die Baumaßnahmen in Lilienthal, Anregungen und mögliche Schwierigkeiten steht der Bürgerbeauftragte der Gemeinde Lilienthal, Helmut Pflugradt, als Ansprechpartner gern zu Ihrer Verfügung. Sein Büro befindet sich im Infopoint in der Falkenberger Landstraße 12. Er wird sich gern um Ihr Anliegen kümmern. Geöffnet ist der Infopoint:

- Montag und Mittwoch 10–14 Uhr
- Donnerstag 14–18 Uhr
- Erster Sonnabend im Monat 10–14 Uhr

Zur Information gibt es auch die neue Homepage zum Ausbau der Linie 4 (www.linie4-lilienthal.de). Neben Mitteilungen zum Beispiel zum Bauablauf und den jeweiligen Verkehrsführungen finden Sie alles Wissenswerte rund um den Ausbau der Straßenbahn bis nach Falkenberg. Wichtige Infos gibt es auch auf der Homepage der BSAG:

- Allgemeine Infos: www.bsag.de/10526.php
- Aktuelle Infos: www.bsag.de/140.php



Pläne

Die detailgenauen Pläne gibt es auf der Homepage www.linie4-lilienthal.de oder auf der Homepage der BSAG: www.bsag.de/10526.php

Gut in Fahrt

Ab Sonnabend, 16. April 2011, gilt für alle Straßenbahnlinien sowie für die Buslinien 20 bis 66 der neue BSAG-Fahrplan 2011/2012. Für die meisten Linien bleibt das Angebot gegenüber dem bisherigen Fahrplan gleich.

Ausführliche Infos dazu gibt es unter anderem im Internet: www.bsag.de

- Der neue Fahrplan gilt voraussichtlich bis zum 23. März 2012.
- Vom 7. Juli bis zum 19. August 2011 gilt für alle Linien montags bis freitags ein Ferien-Fahrplan.
- Ab dem 10. Oktober 2011 gibt es saisonbedingt auf einigen Linien zusätzliche Fahrten.
- In Bremen-Nord und umzu läuft bei den Linien 70 bis 81 der Jahres-Fahrplan 2011 bis einschließlich zum 10. Dezember 2011.

Informationen rund um die neuen Angebote gibt es unter anderem an den Infoständen der BSAG:

- 2. April: Weserpark, 10:00–20:00 Uhr
- 3. April: –
- 4. April: Walle-Center, 10:00–20:00 Uhr
- 5. April: Real Habenhausen, 10:00–20:00 Uhr
- 6. April: Domsheide, 10:00–19:00 Uhr
- 7. April: Domsheide, 10:00–19:00 Uhr
- 8. April, Berliner Freiheit, 9:00–19:00 Uhr
- 9. April, Berliner Freiheit, 9:00–18:00 Uhr



Bremer kommen immer besser an



Auszubildende der BSAG

Nachhaltigkeit ist, wenn ein Unternehmen im Idealfall nicht zu Lasten folgender Generationen wirtschaftet und handelt. Man spricht auch von unerwünschten Nebenwirkungen, die vermieden werden müssen. Der Vorstand der BSAG ist der Meinung: Die aktuellen Auswirkungen des Klimawandels oder die Diskussion um den demographischen Wandel in Deutschland sind Beispiele dafür, vor welchen Herausforderungen Unternehmen wie die BSAG stehen. Bei allen kurzfristig notwendigen Entscheidungen, die sich aus politischen, rechtlichen oder wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ergeben, darf das langfristige Ziel einer nachhaltigen Wirtschaftsweise nicht aus den Augen verloren gehen. Das verstehen wir unter unserer Nachhaltigkeitsstrategie: mobil für morgen. Die BSAG betrachtet auf dem Weg zu einem nachhaltigen Unternehmen drei Handlungsschwerpunkte: Die ökologischen, sozialen und ökonomischen Nebenwirkungen ihres unternehmerischen Handelns.

In der ökologischen Dimension ist es für die BSAG entscheidend, mit immer weniger Umweltauswirkungen immer mehr Menschen zu bewegen. Ein wesentlicher Aspekt ist dabei der Energieverbrauch, der notwendig ist, Menschen ihre individuelle Mobilität zu gewährleisten. Es muss dazu nicht nur die Energieeffizienz gesteigert werden, die sich beispielsweise dadurch verbessert, dass die BSAG ab Frühling 2011 zwei Hybridbusse neuester Generation erprobt und ab dem kommenden Jahr Techniken zu weiteren Strom-Einsparungen bei der Straßenbahn einem Test unterzieht. Zur Bewältigung des Klimawandels ist die absolute Höhe des Verbrauches an fossilen Energien entscheidend. Auch hier leisten wir mit dem Einkauf von zertifi-

ziertem Strom aus regenerativen Quellen bereits heute unseren Beitrag. Insgesamt gilt: Je mehr Menschen die Bahnen und Busse der BSAG nutzen und das eigene Auto stehen lassen, desto mehr wird das Klima geschützt.

Die sozialen Wirkungen berühren insbesondere die Rolle der BSAG als Arbeitgeber. Wir engagieren uns zum Beispiel in der Schaffung völlig neuer Beschäftigungsfelder, um Langzeitarbeitslosen wieder eine Perspektive zu geben. Dieses haben wir jüngst mit dem Aufgabenfeld der Fahrgastbegleitenden (siehe Seite 9) erreicht. Und nicht zuletzt bieten wir Jahr für Jahr rund 100 jungen Menschen eine berufliche Erstausbildung an, in deren Qualifizierung wir viel Energie stecken. Dadurch sichern wir unseren Personalbedarf. Zukünftig wollen wir mehr über die Sozialstandards erfahren, unter denen unsere Einkaufsartikel produziert werden, um im Rahmen unserer Möglichkeiten Einfluss auf Vertragspartner nehmen zu können. Wir selbst haben uns verpflichtet, einen hohen Sozialstandard unserer Arbeitsplätze sicher zu stellen. Dieses fordern wir auch von unseren Vertragspartnern ein, in dem wir beispielsweise die Einhaltung von Mindestlöhnen fordern und auch kontrollieren.

Basis der ökonomischen Dimension ist die langfristige Sicherung von 2000 Arbeitsplätzen. Den Rahmen gibt der bis 2020 abgeschlossene Kontrakt vor, der unter anderem die finanziellen Bedingungen festschreibt. Das gibt uns einerseits Sicherheit, andererseits müssen noch Anstrengungen unternommen werden, um noch mehr Kunden von den Dienstleistungen der BSAG zu überzeugen. Eine entscheidende Rolle kommt dabei der Qualität unserer Angebote zu.

**Mobil
für morgen:
Die Nachhaltig-
keitsstrategie
der BSAG**

