die tageszeitung (taz) vom 27./28 März 2021 Seite 65

taz nord | Stresemannstraße 23 | 22769 Hamburg | briefe@taz-nord.de | www.taz.de

Die Redaktion behält sich Abdruck und Kürzen von Leserbriefen vor.
Die veröffentlichten Briefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

wochenschnack

Welche Zukunft soll's denn sein?

Am vergangenen Wochenende forderten wir den ticketlosen Nahverkehr und berichteten über die Pläne für eine Straßenbahn in Kiel

Utopien hinten anstellen

Wenn man Menschen, die täglich mit dem Auto zur Arbeit fahren, fragt, warum sie nicht den ÖPNV benutzen, dann wird man vor allem hören, zu unbequem, zu langsam, zu unpraktisch, zu dreckig und zu laut, Anbindungen fehlen oder sie fahren zu selten. Zu teuer wird man eher selten hören, denn inklusive Parken ist Auto meist jetzt schon teurer, zumal oft Jobtickets vom Arbeitgeber mitfinanziert werden.

Wenn es wirklich um Klimaschutz geht, dann sollten wir irgendwelche sozialen Utopien hinten anstellen und überlegen, wie wir möglichst viele Leute vom Auto in den ÖPNV bekommen. Dafür müssen wir von den Bedürfnissen der Autofahrer her denken, wie können wir für die die Bahn attraktiv machen? Da spielt der Preis eher eine Nebenrolle, es muss vor allem einfacher und schneller werden, von A nach B zu kommen, wir brauchen mehr Strecken und dichtere Taktung, bequemere, saubere Bahnen und Bahnhöfe, vielleicht Ruhebereiche, erste Klasse, reservierte Plätze, WLAN, Kaffeeautomaten. Eben keinen Billig-ÖPNV, sondern das Luxusangebot. *Ruediger, taz.de*

Geld auf der Straße

@Ruediger Ob nun Billigangebot oder Luxusangebot: Alles ist besser als die jährlichen Preiserhöhungen der BSAG ohne Verbesserungen sonstwo.

Und das Geld? Das steht in Bremen auf der Straße rum. Bremen wie auch der Rest von DE spendet immer noch fast jedem Bürger einen freien Stellplatz auf Straßen, statt in eine Parkraumbewirtschaftung einzusteigen, die den ÖPNV mit voranbringt. Auch finanziell. *Rudolf Fissner, taz.de*

Ausweg KI

Ich bin auch für einen kostenlosen ÖPNV. Allerdings ist das nur ein Problem beim Auto/Bahnvekehr.

Die größte Fehlleistung der Bundesrepublik findet momentan beim Bau der Eisenbahnstrecke von Holland nach Italien statt – im Rheintal. Da ist Deutschland im Gegensatz zu den anderen Staaten mehr als zehn Jahre hinterher. Auch ein Werk von Andy dem Scheuer. Man braucht einfach bessere Leute in der Politik – KI wäre eventuell ein Ausweg.
Warum nicht mal „big" denken. Eine Röhre für Güter von Ost nach West, von Nord nach Süd.
Mr. Nice, taz.de

Cui bono

Einfach mal über den Tellerrand:(https://de.wikipedia.org/wiki/Straßenbahn_Lübeck): „Die Straßenbahn Lübeck in der Hansestadt Lübeck bestand von 1881 bis 1959."

Kein Durchkommen: Knooper Weg in Kiel Foto: Thomas Eisenkrätzer

Heute – wenn ich mich mit Stroke-Schäden in einen der Busse quäle, verfluche ich die völlig abgefuckte Beseitigung der Straßenbahn! Die über ein völlig separates Schienennetz bis in die Vororte verfügte. Angeblich wegen einiger Engstellen in der Innenstadt, die heute autofreie sind – kurz: eine absurde Fehlplanung.

Es sei daran erinnert, dass die Kabelbahn San Francisco trotz massiver Bestechungen seitens Henry Fords mit nur ein bis zwei Stimmen „gerettet wurde"! (de.wikipedia.org/wiki/San_Francisco_Cable_Cars)

Vor allem: Alles nicht zufällig. Cui bono. That's the point.
Lowandorder taz.de

Kein Bedarf

Ganz schlecht recherchiert! Es Bedarf keiner Straßenbahn (bzw. Stadtbahn, wie es neudeutsch genannt wird), sondern zunächst sollte das vorhandene Verkehrsmittel besser nutzbar sein: Wie schon gut erkannt wurde, ist das „Nur vorne einsteigen" das eigentliche Problem! Die meisten bleiben dann auch vorne, womit es künstlich voll wird, währenddessen im hinteren Bereich sogar noch Sitzplätze frei sind. Bei sinnvoller Planung stehen sich die Busse auch nicht im Weg.

Die Kieler Hauptprobleme sind hierbei:

1. Alle Busse müssen unbedingt über Hbf fahren,
2. abends und sonntags müssen zum Überfluss auch noch alle gleichzeitig abfahren,
3. idiotische Linienführungen führen dazu, dass bestimmte Abschnitte ein völliges Überangebot haben, während andere Gebiete äußerst dürr angeschlossen sind.

Unattraktiv lange Fahrtzeiten, Busse ohne Klimaanlage oder wenigstens natürliche Belüftung (ausreichend Fenster zum Öffnen) und nahezu gar keine Direkt- bzw. Querverbindungen (wie erwähnt, alles muss unbedingt über Hbf fahren) sprechen gegen die Nutzung der Busse. Man kommt einfach nicht ans Ziel mangels Anbindung oder die Fahrt dauert drei- bis viermal so lang als mit PKW bzw. teilweise sogar länger als mit dem Fahrrad.

Bevor also Millionen für ein neues Verkehrsmittel ausgegeben werden, muss das bisherige ausgebaut werden. Fahrpersonal gibt es übrigens genug, die Masche hier ist aber, es werden nur gesponserte Bewerber vom Jobcenter für ein Jahr eingestellt, um die Prämie zu kassieren, inklusive zweimonatiges Praktikum ohne Entgeltzahlung. Danach beginnt der neue Kurs. *Schlechte Recherche, taz.de*