

Solardächer über Verkehrswegen

Sind Pilotprojekte möglich?

Bremen. Solardächer über dem fließenden Verkehr könnten „grünen Strom“ erzeugen, zugleich Radfahrer vor Nässe und „etwa die Straßenoberfläche vor Witterung schützen“. Das könne helfen, die Infrastruktur zu erhalten und „aufwendige Erneuerungen zu verhindern“, vermutet die CDU-Fraktion in der Bremischen Bürgerschaft.

In einer Kleinen Anfrage sieht die CDU „Potenziale der Überdachung und der Ausstattung von Straßen und Fahrradwegen mit Solarzellen im Land Bremen“. Der Senat möge den Forschungsstand und die Möglichkeiten ausloten und die Idee aus ökologischer, wirtschaftlicher und technischer Sicht abklopfen. Außerdem soll geprüft werden, welche Radwege und Straßen im Land Bremen dafür in Frage kämen und „welche lokalen Partner aus Wirtschaft und Wissenschaft“ für Pilotprojekte denkbar seien.

Ähnliche Versuche laufen andernorts

Die CDU-Fraktion weist auf „ähnliche Pilotprojekte in der Schweiz, Baden-Württemberg oder den Niederlanden“ hin. In der Schweiz werde das Potenzial von Solardächern über der Autobahn als hoch eingeschätzt. Als Forschungsprojekt entstehe ein Solardach auf der Rastanlage Hegau-Ost in Baden-Württemberg für die Autobahn 81. „Bremen kann zwar nicht über die Autobahnen verfügen, gleichwohl gibt es genug Straßen, die teilweise sehr weitläufig sind“ und sich von daher anbieten.

Die SPD-Fraktion hingegen will den Einfluss Bremens auf die Autobahnen in der Bürgerschaftsfrage klären. Sie SPD will wissen, wer „im Konzern Bremen“ als Träger eines entsprechenden Pilotprojekts auf Autobahnabschnitten Bremens infrage kommen könnte. JR

WETTBEWERB

Zweiter Platz für „Superlessing“

Bremen. „Superlessing“, die Schülerzeitung der Grundschule Lessingstraße, hat im bundesweiten Wettbewerb den zweiten Preis in der Kategorie „Grundschulen“ zuerkannt bekommen. Wie berichtet, war das Blatt auf Landesebene bereits zur besten Schülerzeitung erklärt worden. Einen Sonderpreis hatte es für ein Interview einer Viertklässlerin gegeben. „Die Ideen der Redaktion sind überraschend und aktuell“, heißt es in der Laudatio. „Die Schülerinnen und Schüler verbinden Schulthemen aus ihrem Alltag mit der Welt außerhalb der Schule. Dabei greifen sie auch gesellschaftsrelevante Themen auf wie die Umweltverschmutzung.“ JR

STUDIUM

Hochschulen planen Präsenzbetrieb

Bremen. „Angesichts der sich abzeichnenden Entspannung im Pandemiegeschehen“ streben die Hochschulen und Claudia Schilling (SPD), Senatorin für Wissenschaft und Häfen, an, für das Sommersemester wieder ein Präsenzstudium zu ermöglichen. Dies sei wichtig, um die Hochschulen wieder zu einem Ort des Miteinanders und des Dialogs zu machen, heißt es in einer Mitteilung des Wissenschaftsressorts. Zugleich sollen die in der digitalen Lehre gewonnenen Erkenntnisse genutzt werden, moderne Lehr- und Lernformen weiterzuentwickeln. JR

REDAKTION BREMEN

Telefon 0421/36713690
Mail: lokales@weser-kurier.de

ÖPNV IN DER HANSESTADT: EINE FAHRGAST-KRITIK UND DIE PLÄNE DER SENATORIN



BSAG-Kunde Hans Jürgen Kröger (links) hat einiges auszusetzen an den neuen Bahn-Modellen. Ingenieur Orhan Isik hat für vieles eine Erklärung – aber nicht für alles.

FOTO: KUHAUPT

„Nordlicht“ glänzt nicht nur

VON JUSTUS RANDT

Bremen. Als die Lieferverträge für die neue Straßenbahnen mit Siemens im Sommer 2017 unterschrieben wurden, war Hajo Müller überzeugt: „Wir haben das beste Fahrzeug für die Bremerinnen und Bremer ausgesucht.“ Der Vorstand der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) schwärmte von dem Modell „Avenio“. Mit seinem weiten Innenraum, kabellosen Internet und einem Informationssystem mit Doppelmonitoren erfülle es „die Komfort- und Qualitätsansprüche, die unsere Fahrgäste und wir an eine moderne Straßenbahn stellen“, sagte er damals.

Inzwischen sind mehr als 30 der 77 bestellten Züge, die in Bremen den Namen „Nordlicht“ tragen, auf BSAG-Gleisen unterwegs und müssen sich der Realität des harten Verkehrsalltags stellen. Und der Kritik ihrer Nutzer. Einer von ihnen ist WESER-KURIER-Leser Hans Jürgen Kröger. Dem 1,66 Meter großen Schwachhauser passt im Wortsinn einiges an den neuen Bahnen nicht.

Beim Ortstermin auf dem BSAG-Gelände hat er Orhan Isik, dem Ingenieur für Schienenfahrzeugtechnik, gezeigt, was ihn stört. Bianca Wurst vom Beschwerdemanagement und Unternehmenssprecher Andreas Holling waren dabei, als Hans Jürgen Kröger in einem Nordlicht-Zug demonstrierte, was ihn stört:

Die Doppelsitze sind zu hoch: Wenn Hans Jürgen Kröger Platz nimmt, bekommt er keinen Fuß mehr auf die Erde und muss die Beine baumeln lassen. „Das ist unangenehm, weil die Beine abgeschnürt werden. Ich kann

mir nicht vorstellen, dass das nur mir so geht“, sagt der Rentner. In der Tat: Bianca Wurst hat das schon häufiger gehört. Dass so ein öffentliches Verkehrsmittel ein Kompromiss für alle sein muss, ist Kröger natürlich klar. „Aber niedrigere Sitze würden größeren Fahrgästen nicht schaden.“

Andreas Hollings Hinweis, das alles entspreche den Normen, nimmt er mit Skepsis: „Wenn Vorgaben so sind, dass ich nicht mit den Füßen auf den Boden komme, stimmt was nicht.“ Orhan Isik liefert eine technische Erklärung: Die neuen, auf Barrierefreiheit ausgerichteten Niederflurbahnen haben größere Räder als ihre Vorgänger aus den Jahren 2005 bis 2012 – und damit höhere Radkästen im Wageninneren. Die Klappsitze seien dafür etwas niedriger.

Die Sitze sind zu schmal: „Die Sitze sind schon etwas breiter als normal, aber früher gab es einen Zwischenraum“, sagt Holling. Der fehle nun. Obwohl das 2,65 Meter breite „Nordlicht“ 35 Zentimeter breiter sei als sein Vorgänger, habe man neuen Vorgaben genügen müssen: Der Mittelgang muss breit genug für Rollatoren sein. Allerdings hat man auch auf den Klappsitzen quer zur Fahrtrichtung nicht sehr viel Platz, denn sie sind eng beieinander angebracht. „Mehr Klappsitze bedeuten mehr Nutzfläche“, sagt Orhan Isik.

Die Holzsitze sind zu glatt: „In der Holzklasse braucht man einen Sicherheitsgurt, so glatt sind die Sitze“, moniert Hans Jürgen Kröger – und fragt sich, wozu sie überhaupt gut sein sollen. Das weiß Bianca Wurst: Viele

Fahrgäste nähmen „bewusst den Komfortverlust in Kauf“ und könnten dafür mit einem Blick erkennen: Der Sitz ist sauber. „Es hat vorher viele Sitzproben gegeben, manche fanden das Holz zu kalt. Aber dass wir mit der Höhe so ein Problem haben würden, damit haben wir nicht gerechnet“, räumt Orhan Isik ein. Ihm ist klar: Sein Hinweis auf die bessere Sicht ist kein Trost.

Halteschlaufen hängen zu hoch: Auch hier würden die Vorschriften eingehalten, erläutert Andreas Holling, der Hans Jürgen Kröger deutlich überragt und das lebende Beispiel dafür ist: Niedriger angebrachte Schlaufen würden größeren Passagieren ins Gesicht baumeln.

Zu wenig Fahrkarten-Entwerter: „Die Entwerter sind so rar geworden, dass Fahrgäste durch den fahrenden Zug laufen müssen“, hat Hans Jürgen Kröger beobachtet. Sein Eindruck, dass es früher mehr Geräte in den Straßenbahnen gegeben habe, wird von Orhan Isik bestätigt: „Früher waren es vier, jetzt sind es drei. Das hat auch mit dem veränderten Fahrgastverhalten zu tun.“ Die Kundschaft nutze zunehmend elektronische oder digitale Bezahlvarianten. Hans Jürgen Kröger selbst liegt da im Trend. Er hat die Bob-App des Verkehrsunternehmens.

„Wir haben 100 Millionen Fahrgäste pro Jahr, und jeder hat andere Bedürfnisse“, sagt Bianca Wurst. „Wo wir können, versuchen wir, Probleme zu beheben. Zum Beispiel haben wir den vorgeschriebenen Piepton beim Türschließen leiser gestellt, nachdem es

Klagen darüber gegeben hat.“ Manches sei einfach bauartbedingt, sagt Andreas Holling. „Wir sind offen für konstruktive Kritik, aber wir können manche Dinge einfach nicht beheben.“ Manche aber schon: Was die Sitzhöhe angeht, könne man vielleicht im Laufe der Zeit „noch einen Zentimeter“ gutmachen, stellt Orhan Isik in Aussicht. „Wir sind im Gespräch mit dem Hersteller: Was die glatten Holzsitze betrifft, suchen wir nach einer Lösung.“

Für Hans Jürgen Kröger sind bei seinem BSAG-Besuch „keine Fragen offen“ geblieben. „Es lässt sich eben nicht wegdiskutieren, dass ich mit den Beinen baumeln kann und dass die Mängel sich nicht beheben lassen. Mir bleiben nur die Klappsitze.“

Dabei hat er noch nicht alle wunden Punkte angesprochen. Wurst weiß, dass „wegen der harten Federung“ nicht allen Kunden das Fahrgefühl behage. „Aber noch sind die Bahnen ja sehr neu.“ Dass Doppelmonitore des Infotainmentsystems seitlich angebracht sind, wird ebenfalls von manchen kritisiert, weil die Sicht darauf nicht von überall gut ist. „In der Mitte ist für die Monitore kein Platz, dann würde der Gang zu niedrig.“

Von Anfang an sind die neuen Bahnen in Bremen mit großem öffentlichem Interesse begleitet und erprobt worden. Bislang wurde moniert, man höre sie kaum kommen, weil sie zu leise seien, aber auch, sie seien zu laut und verursachten erhebliche Erschütterungen, der Einstieg sei zu hoch – und die Fähnchen zum Freimarkt fehlten am Bug der Bahn. Dieses Manko, kündigt Holling an, soll bis zum Herbst behoben sein.

„Neue Straßenbahnen und Elektrobusse noch in diesem Jahr“



FOTO: ARCHIV/DPA

Maike Schaefer (50)

von den Grünen leitet als Mobilitätssenatorin derzeit turnusgemäß die Verkehrsministerkonferenz (VMK).

Frau Schaefer, die Verkehrsministerkonferenz hat am Mittwoch auf einer Sondersitzung nochmals eine Aufstockung der Regionalisierungsmittel des Bundes gefordert, um den ÖPNV fit für eine klimagerechte Zukunft zu machen. Konkret geht es um zusätzlich mindestens 750 Millionen Euro noch in diesem Jahr. Wofür benötigen Länder und Kommunen dieses Geld so schnell?

Maike Schaefer: Um unsere Klimaziele zu erreichen, brauchen wir einen attraktiven ÖPNV. Daher setzen wir jetzt alles daran, diesen zu stärken. Verzögerungen können wir uns angesichts der Klimakrise nicht erlauben. Hinzu kommt das Problem, dass die Kosten im Bau- und Energiebereich aufgrund der aktuellen Entwicklungen explodieren. Diesen Finanzbedarf müssen wir ausgleichen, allein, um das aktuelle Angebot aufrechterhalten zu können. Aus diesen Gründen fordern alle 16 Bundesländer unter meinem Vorsitz das Bundesverkehrsministerium dazu auf, die Regionalisierungsmittel aufzustocken.

Sie sagen, eine Aufstockung des ÖPNV-Rettungsschirms 2022 sei nötig, um das Verkehrsangebot überhaupt nur aufrechtzuerhalten. Steht es so schlimm um den ÖPNV? Aktuell haben wir bei der BSAG eine Nachfrage von 67 Prozent im Vergleich zum Jahr 2019. Der bundesweite Schaden durch Einnahmeausfälle im ÖPNV bewegt sich nach aktuellen Prognosen bei circa 3,15 Milliarden Euro allein im Jahr 2022. Bund und Länder werden sich die Finanzierung dieses Rettungsschirms hälftig teilen. Ohne diese finanziellen Mittel würde der ÖPNV nach der Corona-Pandemie nicht mehr zur Verfügung stehen. Gerade viele kleine Busunternehmen würden Corona schlicht nicht überleben. Wir brauchen den ÖPNV aber dringend, um unsere Klimaziele zu erreichen.

Welchen Fahrplan haben Sie im Kopf, welche Etappen schweben Ihnen vor – wann

können wir mit dem Fünf-Minuten-Takt in Bremen rechnen?

Wir werden noch in diesem Jahr nach den Sommerferien mit der ersten Angebotsverbesserung bei der BSAG starten. Parallel beschaffen wir zusätzliche Straßenbahnzüge und Elektrobusse. Mit diesen Fahrzeugen können wir, wenn wir die Finanzierung dieser wichtigen Maßnahme geklärt haben, mit ungefähr zwei Jahren Vorlauf einen Zehn-Minuten-Takt auf allen wichtigen Bus- und Straßenbahnlinien umsetzen. Das ist ein wichtiger Schritt hin zur Mobilitätswende.

Geht es in Bremen vorrangig um neue Busverbindungen oder ist auch ein Ausbau des Straßenbahnnetzes denkbar?

Beides ist wichtig. Dazu kommt die Regio-S-Bahn und die Regionalexpress-Verbindungen. Das ist mir gerade als Bremen-Norderin ein Anliegen. Im Schienenverkehr planen wir neue Haltepunkte etwa an der Universität. Dazu kommen Taktverdichtungen wie der 30-Minuten-Takt zwischen Oldenburg und Bremen ab Dezember. Bei der Straßenbahn bauen wir aktuell die Linie 2 zwischen der Neuen Vahr und der östlichen Vorstadt, die Verlängerung der Linie 1 nach Mittelschuchting, bald auch mit unseren Nachbar-gemeinden die Linie 8 nach Stuhr und Wybbe. Für den Klimaschutz hat aber der Ausbau des Busverkehrs sowohl in Bremen als auch umzu eine hohe Bedeutung, da wir das Busnetz schneller und effektiver ausbauen können als Straßenbahnlinien.

Das Gespräch führte Frank Hethey.

FAMILIENANZEIGEN



Paul Martin Kok

* 16.01.2001 † 27.02.2012

Ich vermisse dich jeden einzelnen Tag.

In Liebe
Deine Mama

Trauer-
anzeigen
online
lesen.

trauer.
weser-kurier.de

Familienereignisse

sind zunächst einmal Angelegenheit
des engeren Familienkreises.

Aber auch Freunde und Bekannte
wollen daran Anteil nehmen.

Eine würdige Form, alle zu
verständigen, ist eine Familienanzeige
im WESER-KURIER.

Die Erinnerung ist ein Fenster,
durch das ich Dich sehen kann, wann immer ich will.
Teilen Sie Ihre Erinnerungen in unserem Trauerportal.

trauer.weser-kurier.de