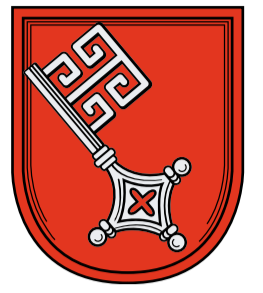




Die Busse der BSAG fahren ausnahmslos noch mit Diesel. Fahrzeuge mit Elektroantrieb sind aber bestellt.

FOTO: CARMEN JASPERSEN



Neun Dinge sind es,
auf die der Edle
sorgsam achtet:
Beim Sehen achtet er auf Klarheit,
beim Hören auf Deutlichkeit,
in seiner Miene
auf Freundlichkeit,
im Benehmen
achtet er auf Höflichkeit,
im Reden auf Ehrlichkeit,
im Handeln
auf Gewissenhaftigkeit.
Wenn ihm Zweifel kommen,
fragt er andere.
Ist er im Zorn,
bedenkt er die Folgen.
Angesichts eines
persönlichen Vorteils
fragt er sich,
ob er auch ein Anrecht darauf hat.
KONFUZIUS (UM 551 BIS 479 VOR CHR.)

„Es gab bisher keine geeigneten Busse“

Mobilitätssenatorin Maïke Schaefer (Grüne) zur verzögerten Umstellung auf emissionsfreie Antriebe

Maïke Schaefer (48)

ist seit August vergangenen Jahres Bürgermeisterin und Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau. Vorher war sie vier Jahre lang Grünen-Fraktionsvorsitzende in der Bürgerschaft.

Frau Schaefer, „wir dieseln hinterher“, haben Sie mal gesagt. Ein Satz, der es auf den Punkt bringt. Kein einziger emissionsfreier Bus auf Bremens Straßen. Wie kann das sein?

Maïke Schaefer: Zu der Aussage stehe ich, denn es stimmt ja, dass wir unsere Fahrzeugflotte klimafreundlicher machen müssen, das aber noch nicht geschafft haben.

Anders als andere Städte, die bei den Bussen massiv in Stromtrieb investieren. Hamburg zum Beispiel und Hannover.

Ich finde es falsch, in dieser Phase allein auf Elektromobilität zu setzen. Wir müssen stattdessen prüfen, ob die Brennstoffzellentechnik mit Wasserstoff nicht die bessere Lösung wäre. In beiden Fällen kommt es entscheidend darauf an, wie die Energie hergestellt wird – ob zum Beispiel aus Kohle, was die Ökobilanz wieder verschlechtern würde, oder aus regenerativen Energiequellen. E-Mobilität wird oft als das schlechthin Gute dargestellt, sieht man sich aber die Batterien an, was da drin steckt und unter welchen Umständen diese hochschädlichen Stoffe in der Natur abgebaut werden, kann man nicht zufrieden sein.

Das ist alles bekannt. Aber wollen Sie ewig warten und so lange hinterher dieseln, bis endlich eine zu hundert Prozent saubere Lösung gefunden wurde?

Nein, natürlich nicht. Die BSAG bekommt

demnächst einen E-Bus, der vier Wochen lang getestet wird und danach möglicherweise in Betrieb geht. Das scheint jetzt endlich ein Bus-Typ zu sein, der den Alltagsanforderungen der BSAG auch gewachsen ist. Für fünf E-Busse gibt es eine Förderzusage des Bundes, die wir in Anspruch nehmen werden.

Entschuldigung, aber getestet wird bei der BSAG seit Langem. Und die fünf Busse – von denen war bereits im vergangenen Jahr die Rede. Gekommen ist bislang keiner.

Sie haben recht, dass es schneller gehen müsste, und es gab in der Vergangenheit sicherlich Versäumnisse, jedoch auch keine geeigneten Busse. Aber erstens sind die Schritte hin zu den E-Bussen getan, auch perspektivisch, weil es ein weiteres, deutlich attrakti-

veres Förderprogramm des Bundes gibt und wir uns dort für die Anschaffung von 15 E-Bussen beworben haben. Und zweitens, so viel Zeit geben wir uns, soll noch einmal genau geprüft werden, wie sich die Chancen von Wasserstoff gegenüber elektrischem Antrieb verhalten. Dafür ist bei der BSAG Anfang des Jahres eine Arbeitsgruppe gegründet worden.

Die EU schreibt vor, dass bis zum Jahr 2025 fast die Hälfte aller neu angeschafften Busse in den Mitgliedsländern emissionsfrei betrieben werden müssen. Für Bremen ist das nach heutigem Stand illusorisch.

Das muss man sehen. Sie dürfen bitte nicht vergessen, dass wir die meisten Busse mit modernster Dieselschiffen ausgestattet haben. Bremen dieselt hinterher, ja, aber deut-

lich schadstoffärmer als andere Kommunen das tun. Außerdem investieren wir gerade knapp 500 Millionen Euro in die Anschaffung neuer Straßenbahnen. Und wir bauen die Linien aus.

Was nützt das, wenn es in Bremen vergleichsweise teuer ist, in Busse und Bahnen zu steigen? Kürzlich wurde noch einmal der Preis fürs Einzelticket erhöht, obwohl die BSAG das vorher ausdrücklich ausgeschlossen hatte.

Gleichzeitig gibt es aber auch Vergünstigungen. Wir haben den Nachtzuschlag abgeschafft und beim Stadtticket auf eine Preiserhöhung verzichtet. Das sind Einnahmeverluste, die Bremen kompensieren muss, und irgendwann geht es dann wegen der begrenzten Haushaltsmittel nicht mehr. Klar ist trotzdem, dass wir mittelfristig für den ÖPNV ein neues Modell brauchen. Eine Variante ist das 365-Tage-Ticket, eine andere, die Fahrgäste überhaupt nicht bezahlen zu lassen. Die Kosten müssten dann über die Gewerbesteuer umgelegt werden und zusätzlich müssten alle volljährigen Bremer, Pendler, Studierende und Touristen eine Umlage entrichten.

Sie könnten die Leute doch mal auf den Geschmack bringen, probierhalber. Busse und Bahnen für lau, einen Tag lang oder auch mal ein Wochenende. Andere Kommunen machen das.

Sicher, aber wissen Sie, was das kostet? In Hannover waren es für einen Tag 700.000 Euro. Da sagen mir die Leute zurecht, dass ich für das Geld besser einen Bus anschaffe. Gerne auch einen, der emissionsfrei ist.

Das Gespräch führte Jürgen Hinrichs.



Maïke Schaefer räumt Versäumnisse bei der Umstellung auf klimafreundliche Antriebe ein. Die Senatorin will sich trotzdem noch einmal Zeit nehmen, um die verschiedenen Varianten zu prüfen.

FOTO: KOCH

Kriminalität hat sich ins weitere Bahnhofsumfeld verlagert

Sachstandsbericht zum Sicherheitsprogramm zeigt Licht und Schatten – Drogenkonsumraum soll Situation verbessern

VON JÜRGEN THEINER

Bremen. Sicherheit und allgemeines Erscheinungsbild rund um den Hauptbahnhof haben sich verbessert, es bleibt aber viel zu tun: Das ist die Grundaussage eines aktuellen Berichts zum „Sicherheitsprogramm Bremer Hauptbahnhof“. Das noch unveröffentlichte Dokument liegt dem WESER-KURIER vor. Auf knapp 30 Seiten hat die Innenbehörde aus ihrer Sicht zusammengefasst, was die diversen Ansätze zur Verbesserung der Situation bewirkt haben – also vor allem die verstärkte Tätigkeit von Polizei und Ordnungsdienst, die Bemühungen der Sozialbehörde um Menschen in prekären Lebenslagen und der Stadtreinigung um mehr Sauberkeit.

Ausführlich wird auf den ersten Seiten das Kriminalitätsgeschehen rund um den Bahnhof analysiert. Als größtes Problem gilt nach wie vor der Drogenhandel. Ein wichtiger Befund in diesem Zusammenhang: Durch die erhöhte Präsenz von Polizei und Ordnungsdienst „hat sich der öffentlich wahrnehmbare Straßendeal in das Bahnhofsumfeld verlagert“, wie es in dem Bericht wörtlich heißt. Neben der Bahnhofstraße und dem Bereich Hillmannplatz tummeln sich Drogenhändler und -konsumenten nun in geöffneten Parkhäusern, am früheren Fruchthof, am Barkhof und rund um das Tavoli-Hochhaus. Etwa die

Halbte der polizeibekanntem Drogendealer ist selbst abhängig, es gibt Überschneidungen mit der Obdachlosenszene. Mit rund 40 Prozent stellen afrikanische Straßenhändler die zweitgrößte Gruppe. Sie kommen hauptsächlich aus Guinea-Bissau oder Gambia. Oft handelt es sich um abgelehnte Asylbewerber, deren Abschiebung sich wegen fehlender Papiere schwierig gestaltet.

Die Beschwerden über Menschen aus der Drogenszene haben laut Sachstandsbericht in den vergangenen Monaten „spürbar“ zugenommen. Besserung erhofft sich die Innenbehörde von der Einrichtung eines Drogenkonsumraums, der allerdings wohl erst Anfang 2021 zur Verfügung steht. Als Zwischenlösung wird es voraussichtlich ab April einen Drogenkonsumbus in Bahnhofsnähe geben. Die modernisierte Videoüberwachung rund um den Verkehrsknotenpunkt hat sich offenbar bewährt. Jedenfalls stellt es die Innenbehörde so dar. Der Betrieb der Mitte 2019 eingerichteten Leitstelle laufe störungsfrei, die Zusammenarbeit mit den Einsatzkräften der Polizei sei gut.

Zum Stichwort „Sauberkeit“ hält der Bericht grundsätzlich zwar fest, dass der Bahnhofsumfeld seit dem Start des Sicherheitsprogramms vor gut einem Jahr „einen gepflegteren Eindruck“ mache. Probleme bereiten aber nach wie vor Aufkleber und Schmiere-

rien an Verkehrszeichen. Frisch gesäuberte Schilder würden gleich wieder verunziert. Deshalb sei man dazu übergegangen, Schilder ungereinigt zu lassen, „so lange deren Sinn noch erkennbar ist“. Gesonderte Abfallbehälter für Flaschen und Kippen haben sich dem Bericht zufolge als nicht brauchbar erwiesen, weil damit Schindluder getrieben wurde.

Einen Fortschritt bei der Betreuung von Menschen in prekären Lebenslagen hat es nach Darstellung der Innenbehörde durch die Eröffnung des Szenetreffpunktes neben dem

Intercity-Hotel im April 2019 gegeben. Dieser Personenkreis hielt sich zuvor häufig im Haltestellenbereich der Straßenbahnen auf. Rund 7600 mal ist der Treffpunkt im vergangenen Jahr aufgesucht worden. Es gelte, die Angebote auszubauen. Neben dem geplanten Drogenkonsumraum werden als Stichworte genannt: Beschäftigungsmöglichkeiten, eine größere Bahnhofsmission mit Toilettenanlage, erweiterte Öffnungszeiten für den Szenetreff und eine gute Ausstattung der Sozialarbeit mit Streetworkern.



Bahnhöfe sind in allen Städten Brennpunkte des Kriminalitätsgeschehens. In Bremen werden die Bemühungen um mehr Sicherheit und Sauberkeit seit gut einem Jahr zentral koordiniert.

FOTO: KARSTEN KLAMA

DAS WIRD HEUTE WICHTIG IN BREMEN

TOURISMUS

Fernweh an der Rennbahn

1 An einem neuen Ort veranstaltet der Seereisen-Spezialist Reisetreff bereits zum zehnten Mal die Kreuzfahrten-Messe Cruise Days: ab 10 Uhr im Atlantic Hotel an der Galopprennbahn. Zehn große internationale Veranstalter präsentieren ihre Angebote.

SPORT

Pinguine auf fremdem Eis

2 Bremerhavens sportliche Vorzeigetruppe, die Eishockey-Mannschaft Fischtown Pinguins, muss in Iserlohn aufs Eis. Das Team dort heißt Roosters (Hähne) und ist 13. in der Tabelle, die Nordsee-Pinguine (nicht verwechselt mit denen aus Krefeld!) sind Sechste.

GEBRAUCHTMARKT

Second Hand für die Lütten

3 Inzwischen zu klein, gebraucht, aber zum Wegwerfen viel zu schade? Ob Kindermode oder Spielzeug, auf dem Second-Hand-Markt Piccolino wird ab 11 Uhr im Messe Centrum an der Findorff-Straße nahezu alles angeboten, was man für die lieben Kleinen braucht.

Jusos kritisieren Verkehrsressort

Vorwurf der Klientelpolitik

Bremen. Die Bremer Jusos poltern gegen das Verkehrsressort von Maïke Schaefer (Grüne). Die Behörde sei seit Jahren „krass inkompetent besetzt“, schimpft Juso-Chef Sebastian Schmugler in einem Tweet, den er am Freitag abgesetzt hat. Außer Fahrradstraßen in der Innenstadt passiere gar nichts für Verkehrswende und mehr Nachhaltigkeit. Auf Nachfrage warf Schmugler der Senatorin vor, sie betreibe grüne Klientelpolitik zugunsten der Kleingärtner.

Unmittelbarer Anlass für seine harsche Kritik ist der Ressortbeschluss, den neuen Haltepunkt der Regio-S-Bahn an der Achterstraße und nicht näher an Universität und Technologiepark an der Otto-Hahn-Allee einzurichten. In Schmuglers Augen bedient Schaefer damit das Interesse der Kleingärtner, deren Areal bei Einrichtung einer Haltestelle an der Otto-Hahn-Allee hätte beschnitten werden müssen. Die Verlängerung der Linie 8 bis zur Uni rücke jetzt in weite Ferne. Leidtragende seien Studierende wie auch Beschäftigte an der Uni und im Technologiepark. Fazit: „Die ökologische Verkehrswende passiert nur in der Innenstadt, außen drumherum werden die Leute allein gelassen.“

Senatorin Schaefer begründet ihre Entscheidung für einen Halt an der Achterstraße mit den nahe gelegenen Wohngebieten. Zudem will sie das Kleingartengebiet nicht beeinträchtigen. Ein weiteres Argument: An der Otto-Hahn-Allee müsse man im Gegensatz zur Achterstraße bei Null anfangen.