

Kritischer Blick auf die Obernstraße

Straßenbahn, Fernbusterminal, Schulwegsicherung – Studenten suchen Lösungen für Verkehrsprobleme



Einmal in der Woche bringen sich die Studenten in einem Workshop gegenseitig auf den aktuellen Stand ihrer Projekte.

FOTOS: FRANK THOMAS KOCH

VON RALF MICHEL

Bremen. Wunderschön sei die Obernstraße, sagt die Mutter. Gerade, weil es zwischen Brill und Domshof für ihre kleine Tochter so viel zu entdecken gebe. Von der Hand lassen mag sie ihr Kind trotzdem nicht. Wegen der Straßenbahn, denn die sei dort gefährlich schnell unterwegs. „Eine richtige Fußgängerzone ohne Auto- und Bahnverkehr, das wäre toll.“ Klingt nachvollziehbar, die Sorge der Mutter. Ist in diesem Fall aber frei erfunden: von Carsten-W. Müller, Professor an der Hochschule Bremen. Der will seine Studenten im Modul „Städtebau und Verkehrswesen“ möglichst praxisorientiert arbeiten lassen. Die eingangs beschriebene Klage gehört zu einem von drei Szenarien, über die die angehenden Bauingenieure derzeit brüten. Die beiden anderen betreffen die Verlegung des Fernbusterminals am Breitenweg sowie die Schulwegsicherung in Felde, eine Ortschaft der Gemeinde Riede im Landkreis Verden.

Ein Dämpfer gleich zu Beginn

Montagmorgen, Raum 812 der Hochschule, der wöchentliche Workshopbericht: In drei Gruppen sitzen die Studenten um ihre Laptops, besprechen den Stand der Dinge ihres jeweiligen Projekts und beraten über die weiteren Schritte bis zur Abschlusspräsentation Ende Juni. In der Projektgruppe zum Fernbusterminal hatte die Arbeit mit einem herben Dämpfer begonnen, erzählt Dustin Springer. Erster Schritt der Untersuchung waren Bestandsaufnahmen. Die Datenerhebung zur aktuellen Lage am Breitenweg zum Beispiel oder auch die Analyse der Verkehrssituation. Doch bei den Betreibern der Fernbuslinien holte sich die Gruppe eine Abfuhr. Für derartige studentische Anfragen gebe es keine Kapazitäten, habe es geheißen. „Man hatte den Eindruck, dass denen die

Situation am Breitenweg völlig egal ist“, berichtet Pia Bausch. Es half aber alles nichts, die Studenten mussten sich die benötigten Zahlen vergleichsweise mühsam aus den Fahrplänen der Buslinien zusammenklauen.

„Willkommen in der Realität“, würde ihr Professor dies wohl kommentieren. Zu der angestrebten Verzahnung von Hochschule und städteplanerischer Wirklichkeit gehören eben auch diverse völlig unvermutete Sackgassen. „Problemorientiertes Lernen“, nennt Müller das, und setzt dies schon in der Problembeschreibung für seine Studenten um. Die nämlich kommen nicht als fest umrissene Aufgabenstellungen

daher, sondern in Form von drei fiktiven Leserbriefen aus der Feder des Dozenten. Unvollständig, überspitzt und nicht zwangsläufig der tatsächlichen Faktenlage entsprechend. „Die Studenten sollen sich auch die Probleme des jeweiligen Themas selbst erarbeiten“, erklärt Müller.

Nächster Arbeitsschritt der Busterminal-Gruppe war die Überprüfung von Alternativen für den Breitenweg. Drei zentral gelegene Standorte haben die Studenten untersucht – am Güterbahnhof, an der Bürgerweide und, in modifizierter Form, auch am Breitenweg. Dazu drei eher dezentral gelegene Flächen am Flughafen, an der Universität und am Bahnhof Mahndorf.

Lage, Erreichbarkeit, Kosten, Funktionalität, Verkehrssicherheit... Mit Hilfe einer umfangreichen Bewertungsmatrix versuchen die Studenten die Vor- und Nachteile des jeweiligen Standorts in Zahlen zu fassen, die am Ende eine objektive Bewertung der unterschiedlichen Alternativen ermöglichen.

Skizzen und Pläne der jeweiligen Fernbusterminals runden die Arbeit ab, und das muss auch so sein. „Eine gute Präsentation der Ergebnisse gehört dazu“, betont Carsten-W. Müller. Auch dies wird in den monatlichen Workshops geübt. Zwei Studentinnen aus der Obernstraße-Gruppe gehen ans Smartboard und berichten ihren Kommilitonen vom Stand der Dinge zu der Frage, wie verträglich die Straßenbahn in der Fußgängerzone ist. Die Gruppe hat Daten gesammelt, Passanten und Einzelhändler interviewt, Verkehrskonflikte beobachtet und schließlich die Bremer Situation mit der in anderen Städten verglichen.

Auch diese Gruppe arbeitet mit einer Tabelle, in denen einzelne Kriterien nach dem Muster gut/schlecht/sehr schlecht aufgelistet werden. Zudem haben die Studenten die einzelnen Kriterien gewichtet. Leitfrage dabei: Was ist für die Leute vor Ort wichtig? Die Unterstützung der Funktion

als Fußgängerzone auf jeden Fall. Oder die Senkung des Gefährdungspotenzials. Der Verkehrsentwicklungsplan 2025 dagegen wird als „nicht so wichtig“ eingestuft.

An dieser Stelle meldet Müller Bedenken an. Das würde man bei der Stadt wohl ganz anders sehen. „Und Sie sollten bedenken, dass auf der Grundlage des Verkehrsentwicklungsplanes Gelder freigegeben werden“, sagt der Professor und rät den Studenten zu möglichst klaren und unmissverständlichen Kriterien. „Sonst erleiden Sie Schiffbruch, wenn Sie als Planer vor einem Gemeinderat stehen.“

Der ultimative Praxistest in dieser Hinsicht steht der dritten Gruppe bevor, die sich mit der Schulwegsicherung in Felde befasst. Viel Verkehr, aber keine Querungshilfen, Bushaltestellen, aber fehlende Gehwege dorthin – vor Ort kämpft eine Bürgerinitiative seit acht Jahren vergeblich um Verbesserungen, nun haben die Studenten das Thema wissenschaftlich aufgearbeitet. Mit Verkehrszählungen, Geschwindigkeitsmessungen, Vorschlägen zur Verkehrsberuhigung und allem was dazu gehört.

Der ultimative Praxistest

An verschiedenen Stellen ihres Vortrags hakt Müller ein, kritisiert selbst Kleinigkeiten, macht Verbesserungsvorschläge, insbesondere, wenn es um die Visualisierung der Untersuchungsergebnisse geht. Sein Einschreiten kommt nicht von ungefähr: Anders als die beiden anderen Gruppen wird der Abschlussbericht zur Schulwegsicherung nicht in der Hochschule vorgetragen, sondern im Gemeinderat von Riede. „Sie haben gut gearbeitet und da viel Energie eingesteckt“, lobt Müller seine Studenten. Um dann sofort wieder den Praxisbezug herzustellen: „Aber wenn Sie die Leute im Gemeinderat bei Ihrem Vortrag nicht von Beginn an mitnehmen, haben Sie verloren.“



Eigentlich gehört die Obernstraße den Fußgängern – aber eben auch den Straßenbahnen.

Fraktionen fordern bessere Verkehrssicherheit für Kinder

Parlamentarier beschließen in der Stadtbürgerschaft Antrag von SPD und Grüne und machen das Thema zu einem Schwerpunkt

VON PASCAL FALTERMANN

Bremen. Es muss etwas passieren, um die Sicherheit im Verkehr rund um Schulen und Kindergärten zu verbessern. Darin sind sich die Abgeordneten der Fraktionen in der Stadtbürgerschaft einig. In der Sitzung am Dienstag war ein entsprechender Antrag von Bündnis 90/Die Grünen und der SPD Thema und wurde mit großer Mehrheit beschlossen. Die Unfallzahlen gerade unter Kindern und Jugendlichen sind in Bremen nämlich eindeutig zu hoch. Insgesamt weist die Statistik der Innenbehörde 22.671 Unfälle aus.

Die Verkehrssicherheit rund um die Bildungseinrichtungen soll demnach ein Schwerpunkt des gerade zu erarbeitenden „Integrierten Konzepts Verkehrssicherheit“ werden. Besondere Beachtung soll laut Antrag die Verkehrsinfrastruktur haben, insbesondere gute Sicht, sichere Querungshilfen, Maßnahmen zur Vermeidung von Park- und Halteverstößen und die gezielte Nutzung von Piktogrammen. „Wir müssen Kinder im Straßenverkehr besser

schützen und die Unfallzahlen senken“, erklärte Ralph Saxe (Grüne). Bereits im Oktober 2015 hatten die Parlamentarier beschlossen, Tempo 30 in der Umgebung von Schulen und Kindergärten einzuführen. Doch das reicht den Fraktionen nicht.

Bus- und Straßenbahnhaltestellen sollen sicherer werden und Ampelvorrangschaltungen für den öffentlichen Personennah-

verkehr (ÖPNV) sollen überprüft oder teilweise deaktiviert werden. Dies soll vor allem bei der Neuplanung und Umgestaltung der Haltestellen Maßgabe sein. Zudem müssten Anreize geschaffen werden, damit mehr Kinder mit dem Fahrrad, zu Fuß oder mit dem ÖPNV zur Schule gelangen, so die Politiker. „Wer kann da etwas gegen haben?“, fragte Heike Sprehe (SPD)

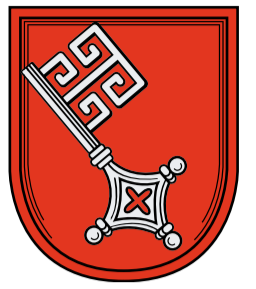
in die Runde. Konkret etwas einzuwenden hatte keiner der Anwesenden.

Nur ging den Linken, der CDU und der FDP der Antrag nicht weit genug. So wünschte sich Klaus-Rainer Rupp (Linke), dass es nicht nur um die Umgebung von Schulen und Kindertagesstätten geht, sondern auch um die Schulwege. Er habe das Gefühl, dass man mehr tun könne, als im Antrag steht, und empfahl das Einbeziehen der Beiräte. Auch Heiko Strohmann (CDU) kritisierte: „Wir wollen Taten sehen.“ Er merkte an, dass für die Verkehrssicherheit Kontaktpolizisten (Kop) benötigt werden, die beispielsweise durch Schulungen oder die Abnahme von Fahrradführerschein wichtige Arbeit in diesem Bereich leisten.

Freidemokrat Rainer Buchholz forderte, dass entschieden mehr getan werden müsse, und lobte Beispiele wie das Projekt „Schulexpress Bremen“. Verkehrssenator Joachim Lohse (Grüne) sprach mit der verstärkten Nutzung von Smartphones und digitalen Anzeigen im Auto zudem einen Punkt an, den die Politik nicht alleine lösen könne.



Verkehrssicherheit an Bremer Schulen - hier vor dem Hermann-Böse-Gymnasium. FOTO: KOCH



„Und ich habe mich so gefreut!“ sagst du vorwurfsvoll, wenn dir eine Hoffnung zerstört wurde. Du hast dich gefreut – ist das nichts?
MARIE VON EBNER-ESCHENBACH (1830–1916)

TACH AUCH

Montagsreparatur

VON DETLEV SCHEIL

Was ein Montagsauto ist, weiß man ja. Ein Freund fuhr mal so ein Ding, also wenn es denn mal fuhr. Immer wieder stöhnte er über neue Defekte. Typisch für die Montagsproduktion in einer Fabrik, wenn nach dem Wochenende noch nicht alles wieder rund läuft. Seit Kurzem kenne ich aus leidvoller Erfahrung aber auch die Montagsreparatur. Kurz nach dem Zündkerzenwechsel in der Werkstatt leuchtete ein Kontrollämpchen. Achtung, Defekt im Abgassystem, hieß das. Also wieder einen Werkstatttermin vereinbart und hingekurt. Eine Steckdose am Turbolader war nicht mit dem Stecker verbunden. Da war der Monteur nach dem Wochenende wohl noch müde gewesen. Na dann gute Fahrt, wurde ich verabschiedet. Pustekuchen. Am nächsten Tag leuchtete das Kontrollämpchen schon wieder. Erneut zur Werkstatt. Diesmal hing unweit des Turboladers ein Schlauch schlaff in der Gegend herum. Ähnlich wohl wie der Monteur bei der Montagsreparatur an meinem Wagen. Ob es nun mit den zwei Nachbesserungen getan ist? Ich bange, denn es gibt doch dieses Sprichwort: Drei Mal ist Bremer Recht!

BSAG zieht Notbremse

Gleisbau vor Bahnhof verschoben

VON JÜRGEN HINRICHS

Bremen. Die Probleme an der Großbaustelle vor dem Bremer Hauptbahnhof haben zu ersten Konsequenzen geführt. Wie die Bremer Straßenbahn AG (BSAG) auf Nachfrage des WESER-KURIER mitteilt, wird das Unternehmen die dringend notwendige Sanierung der Gleise und Weichen vor dem Bahnhof verschieben. Grund dafür ist, dass der Boden am Rand der riesigen Grube abgesackt ist. Zwei Gleise der BSAG mussten deshalb bereits gesperrt werden. „Bislang können keine eindeutigen Ursachen für die Absackungen benannt werden“, sagt BSAG-Sprecher Jens-Christian Meyer. Unklar sei auch, wie der Schaden beseitigt und wie für die Zukunft das Risiko weiterer Bodenveränderungen vermieden werden könne.

Meyer nennt die ursprünglich für die Sommerferien geplanten Arbeiten eine „Operation am Herzen des ÖPNV in Bremen“. Sie dulde eigentlich keinen Aufschub, weshalb nun Notmaßnahmen ergriffen werden müssten. Die vorhandenen Gleise werden demnach durch sogenannte Aufschweißungen mit Stahl verstärkt, damit die Verkehrssicherheit gewährleistet bleibt. Dies betrifft nach Auskunft von Meyer vor allem die Kurven und Weichen.

Geplant hatte die BSAG für die Sechswochen-Baustelle mit Kosten in Höhe von rund drei Millionen Euro. Nun werden die Ausgaben durch das Provisorium wohl erheblich steigen. Die eigentlichen Arbeiten dürften dann erst in den Sommerferien ein Jahr später über die Bühne gehen.

Was die Erde außerhalb der Baugrube für die geplanten beiden Gebäude auf dem Bahnhofsvorplatz so sehr bewegt hat, dass sie stellenweise bis zu siebenhalb Zentimeter abgesackt ist, bleibt vorerst ein Rätsel. Am Dienstag kamen alle Beteiligten im Amt für Straßen und Verkehr zu einer Krisensitzung zusammen. Eingeladen werden sollte eigentlich auch die BSAG, das Treffen fand aber ohne das Verkehrsunternehmen statt.

Grundlage für die Beratungen war ein 70 Seiten starkes Gutachten, das vom Tiefbauunternehmen Implenia in Auftrag gegeben wurde. Dem Vernehmen nach wird in der Expertise eindeutig festgestellt, dass die Bauarbeiten und nichts anderes ursächlich für die Absackungen sind. Sicher scheint nach Aussagen des zuständigen Prüfstatikers auch, dass die Probleme nichts mit dem Grundwasserpegel zu tun haben.

REDAKTION BREMEN

Telefon 0421/36713690

Fax 0421/36711006

Mail: lokales@weser-kurier.de