

## **Smile 24**

### **Projekt Smile 24 steht für „Schlei-Mobilität – innovativ, ländlich, emissionsfrei“**

Die 24 weist auf 24/7 hin, also ein Angebot rund um die Uhr, jeden Tag in der Woche. Umsetzen will das Projekt der Verkehrsverbund Nah.SH. Als Zeitraum sind die kommenden drei Jahre angepeilt.

Als Projektpartner fungieren die beiden Kreise Schleswig-Flensburg und Rendsburg-Eckernförde. Auch Kommunen und Nutzer sollen bei der Entwicklung von Angeboten beteiligt werden.

### **Neue Tourismus-Linien sind geplant**

Der Bund fördert ein Modellprojekt zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Schlei-Region mit 29,3 Millionen Euro. Die Länder können die Förderung nach Angaben des Bundesverkehrsministeriums mit eigenen Mitteln ergänzen. Schleswig-Holstein tut dies für das Vorhaben in der Schlei-Region mit 7,5 Millionen Euro, wie Wirtschaftsminister Claus Ruhe Madsen (parteilos) mitteilte.

Das Projekt „Smile 24“ in der Schlei-Region zwischen Kappeln und Schleswig sieht unter anderem eine Taktverdichtung des Linienverkehrs vor – durch die Einführung von emissionsfreien Expressbussen entlang der Hauptlinien. Außerdem sollen neue Tourismus-Linien eingeführt, barrierefreie Mobilitätsstationen inklusive Bike- und Car-Sharing aufgebaut sowie ein flächendeckendes On-Demand-Angebot für Fahrzeuge auf Nachfrage eingeführt werden.

Ein Beispiel sind Kleinbusse, die bereits im Amtsgebiet von Süderbrarup frei nach Wunsch Personen von einem Haltepunkt zum anderen bringen. Solche Busse sollen voraussichtlich in einem Jahr in der gesamten Schleiregion im Einsatz sein. Eine App koordiniert minütlich die Routen, um möglichst viele Fahrgäste effizient einzusammeln. Auch telefonisch können Passagiere die Busse bestellen.

**Quelle: dpa**

## Neue Ideen aus anderen Ländern zu Fahrradwegen mit Stromerzeugung durch Solar:



Fahrradweg mit aufgeständerter Fotovoltaik

Oder:

## Das Schweizer Start-up URB-X will intelligente Radwege bauen, die auch Kraftwerke sind

Bike Highways ein „modulares Baukastensystem“. Die Fahrbahnen bestehen aus einzelnen Segmenten, die gleich einer Carrera-Rennbahn an- und aufeinander gesteckt werden. Die Basis bildet dabei eine 20 Meter lange Energieschiene auf die dann Fahrspuren, Begrenzungen und alles andere aufgesetzt wird. Das gehe schnell und mit vergleichsweise wenig Aufwand. Gefertigt werden die Module zudem nicht aus Stahl, Blech, Plastik oder Beton, sondern aus einheimischem Holz. Die Idee dazu kam den Schweizer Entwicklern nach ihren eigenen Erfahrungen als Radler in der Stadt und auf dem Land.

Ebenso sollen die Radwege auch als Kabelschächte taugen. Statt unter die Erde könnten beispielsweise Glasfaserkabel einfach durch den hohlen Holzboden der Radstrecken hindurchgeführt werden. Unter den Interessenten befinden sich auch Winfried Hermann, der Verkehrsminister von Baden-Württemberg, und Winfried Kretschmann, der Ministerpräsident des Bundeslandes. Beide wollen das Schweizer Radl-System testen.

Die Kosten für eine Strecke liegen laut URB-X bei rund zwei Millionen Euro pro Kilometer – plus 300.000 bis 500.000 pro Kilometer für die Stützkonstruktion. Rampen zur Auf- und Abfahrt stellen separate Kosten dar. Zum Vergleich: Ein Kilometer Asphaltstraße kostet durchschnittlich zwischen sechs Millionen und 20 Millionen Euro – in Ausnahmefällen auch bis zu 100 Millionen Euro.



**Quelle:** urb-x AG, Hardstr. 6, 4127 Birsfelden – Schweiz

<https://www.urb-x.ch>

## **Solarradweg in den Niederlanden: Fahrradweg erzeugt Strom**

### **Beton trifft auf Silizium**

Lediglich 17 000 Einwohner zählt der niederländische Ort Krommenie. Vor gut zwei Jahren startete hier ein Projekt, das international für Aufmerksamkeit sorgte. Das Unternehmen SolaRoad entwickelte jahrelang ein Konzept, das im Winter 2009 umgesetzt wurde: Ein Fahrradweg, der durch seine Benutzung Strom erzeugt. Dafür wurden auf zweieinhalb mal dreieinhalb Meter großen Betonplatten Solarzellen aus Silizium eingelassen. Damit diese möglichst belastungs- und wetterresistent sind, wurde eine Schicht Sicherheitsglas darüber gelegt. Ähnlich wie bei der Frontscheibe eines Autos würde es bei einer Beschädigung nicht zersplittern, sondern in viele kleine Stücke fallen.

Im Gegensatz zu Solarzellen auf Dächern fällt der Stromertrag jedoch um circa 30 Prozent geringer aus, da die Zellen nicht im rechten Winkel zur Sonne angebracht werden können und somit ineffizienter sind. Dafür sind sie in der Montage deutlich einfacher zu handhaben, die Platten können nämlich ganz einfach von Bauarbeitern verlegt werden.



## Vorleistung, die sich auszahlt

Das Pilotprojekt war für den kleinen Ort eine kostspielige Angelegenheit. 3 Millionen Euro wurden für den 70 Meter langen [Radweg](#) ausgegeben. Was sich im ersten Moment nach viel Geld anhört, ist beim genaueren Hinschauen jedoch halb so schlimm. Denn im Gegensatz zu herkömmlichen Straßen, die den Steuerzahler Geld kosten, etwa durch ihren Bau, durch die Instandhaltung und etwaige Mautgebühren, amortisiert sich der Solarradweg innerhalb von 15 Jahren.

Nach anfänglichen Startschwierigkeiten die schnell behoben werden konnten, wurde bereits nach sechs Monaten ein überraschend positives Zwischenfazit gezogen. Obwohl die erste Zeit größtenteils in die sonnenärmere Jahreszeit fiel, wurde bereits mehr als 3 000 Kilowattstunden Strom erzeugt. Das entspricht in etwa dem Jahresverbrauch eines Single-Haushaltes. Durch den folgenden Sommer konnte das Ergebnis im darauf folgenden halben Jahr sogar verdreifacht werden. 9 800 Kilowattstunden wurden auf diese Weise innerhalb des ersten Jahres produziert. Wir dürfen also gespannt sein, inwiefern das Projekt nun Nachahmer findet und ob es sich langfristig in Städten integrieren wird.

**Quellen: Bilder: SolaRoad Netherlands, Text: Jasmine Barendt**