

**Deputationsvorlage**  
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,  
Stadtentwicklung und Energie (S)  
am 30. Mai 2013

**Verkehrskonzept Bremer Nordosten**  
**Fußgängersignalanlage Vahrer See**

**I. Sachdarstellung**

**A. Problem**

Die Deputation für Bau und Verkehr hat das Verkehrskonzept Bremer Nordosten<sup>1</sup> und dessen Finanzierung in ihren Sitzungen am 03. Dezember 2009 und 04. Februar 2010 beschlossen. Ein Anlass zur Erstellung des Konzeptes war, dass die Fußgängerbrücken bzw. der Fußgängertunnel in der Kurfürstenallee und der Richard-Boljahn-Allee nicht als barrierefrei gelten. Wesentliche Maßnahmen sind die barrierefreie Gestaltung der Querungen

- in Höhe der Metzger Straße,
- in Höhe der Brandenburger Straße,
- in Höhe der Carl-Severing-Straße

durch Herstellung von Fußgängersignalanlagen und die Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Straßenzug auf Tempo 50.

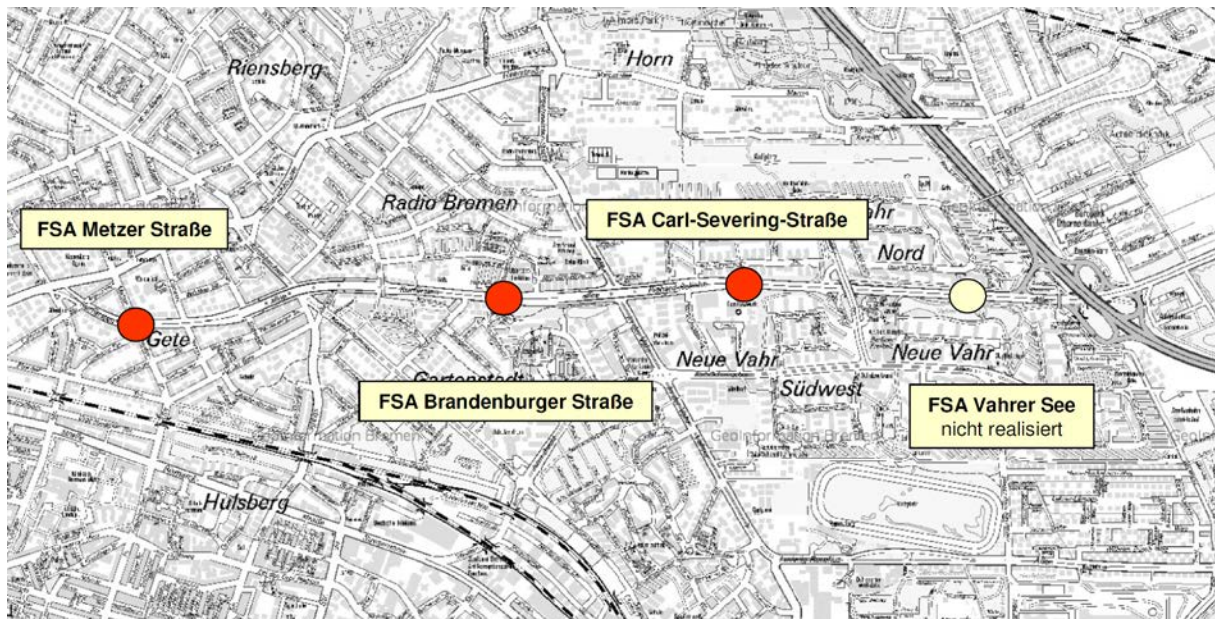


Abbildung 1: Lage der Ampelstandorte (FSA)

<sup>1</sup> Vorlagen Nr. 17/314 (S) und Nr. 17/334 (S)

Die Maßnahmen wurden bis zum Jahresende 2010 umgesetzt. Damit konnte die Barrierewirkung der Kurfürstenallee und der Richard-Boljahn-Allee insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen in Schwachhausen und der Vahr abgebaut und in der Kurfürstenallee ein barrierefreier Zugang zum ÖPNV geschaffen werden.

Im Rahmen der Konzepterstellung wurde die Machbarkeit einer Fußgängersignalanlage in der Richard-Boljahn-Allee in Höhe der Fußgängerbrücke Vahrer See geprüft. Trotz hohen Querungsbedarfs konnte eine ebenerdige Querung an diesem Standort nicht realisiert werden, da wegen der starken Kfz-Belastung in diesem Straßenabschnitt u.a. Rückstaugefahr in die benachbarte Anschlussstelle Bremen-Vahr der BAB A 27 bestand.

Der Beirat Vahr hatte im Jahr 2009 den Maßnahmen des Verkehrskonzepts Bremer Nordosten zugestimmt und gefordert, die Möglichkeit eines barrierefreien Übergangs in Höhe des Vahrer Sees noch einmal zu prüfen. Von den Beiräten Schwachhausen und Vahr wurde das „Büro für Integrierte Verkehrsplanung“, Visselhövede, beauftragt, eine „Konzeption für einen ebenerdigen Fußgänger-Überweg am Vahrer See“ zu erstellen.

Aus der Konzeption<sup>2</sup> geht der Vorschlag für einen um ca. 200 m in stadteinwärtiger Richtung verschobenen Standort (Vahrer See – Mitte) hervor. Die verschobene Lage wird vom Gutachter im Fußwegnetz zusammenhang als geeignet angesehen, da nach einer Fußgängerbefragung „... die Ziele und Querungsgründe eindeutig mit dem Einkaufszentrum Berliner Freiheit ...“ im Zusammenhang stünden. Der Vorschlag ist hinsichtlich seiner bautechnischen und verkehrlichen Machbarkeit zu überprüfen.

## **B. Lösung**

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr hat im Jahr 2012 bei der LOGOS GmbH, Bremen, die die verkehrstechnischen Untersuchungen im Rahmen des Verkehrskonzeptes Bremer Nordosten durchgeführt hat, eine ergänzende Untersuchung in Auftrag gegeben, um die Machbarkeit einer ebenerdigen Querung der Richard-Boljahn-Allee im Bereich Vahrer See zu prüfen.

### **1. Evaluation**

Als Grundlage für die Untersuchung wurden die Wirkungen der Ende des Jahres 2010 eingerichteten Signalanlagen im Straßenzug Kurfürstenallee/ Richard-Boljahn-Allee ermittelt.

Abbildung 2 zeigt die Entwicklung der **Fußgänger- und Radfahrerquerungen** an den drei Standorten in den Hauptverkehrszeiten. Die barrierefreien Querungsmöglichkeiten haben deutliche Zuwächse in der Fußgänger- und Radfahrernutzung zwischen 55% und 100 % ausgelöst. Die Brücken in der Kurfürstenallee werden kaum noch genutzt. Dagegen wird die Brücke Carl-Severing-Straße über die anbaufreie Richard-Boljahn-Allee weiterhin von knapp einem Drittel der Nutzer frequentiert.

Die Fußgängerbrücke Vahrer See weist nach der Zählung in 2010 das höchste Querungsaufkommen der Fußgängerbrücken im Straßenzug auf. Dies gilt im besonderen Maße für die Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Personen (ca. 75 Personen/ 5h).

---

<sup>2</sup> Konzeption für einen ebenerdigen Fußgänger-Überweg am Vahrer See, Büro für Integrierte Verkehrsplanung, Visselhövede, 2010

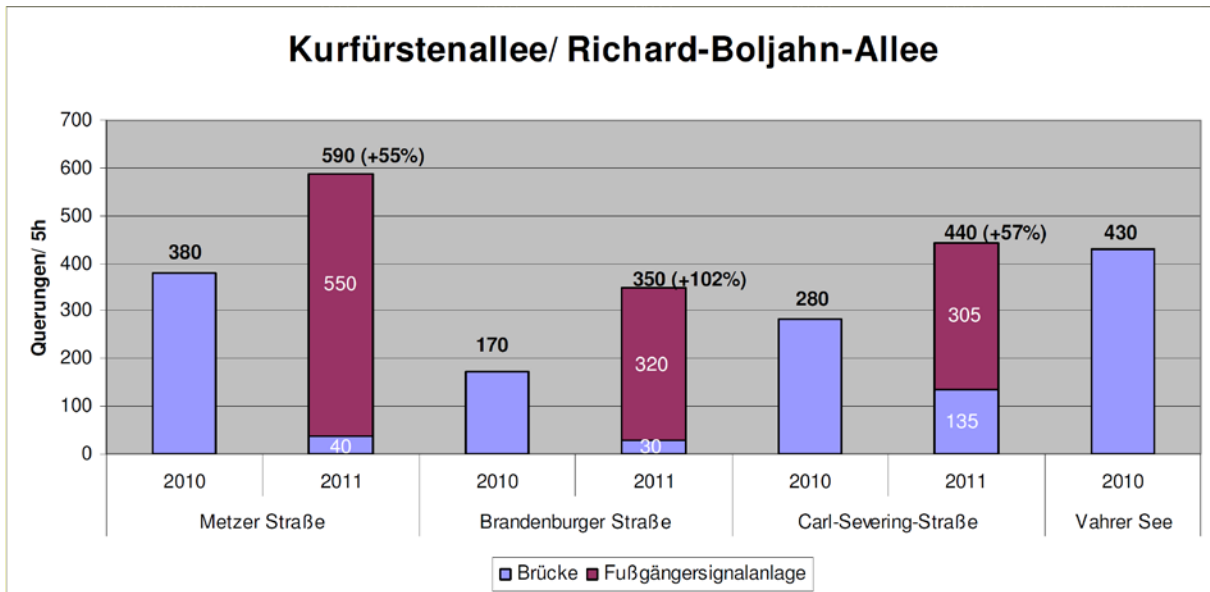


Abbildung 2: Querungen Kurfürstenallee/ Richard-Boljahn-Allee (Entwicklung 2010 – 2011) (7.30 ... 9.30 Uhr und 15.00 ... 18.00 Uhr); Zählung 2011: Erhebung des ADAC

Die **Verkehrsbelastung** im Straßenzug wurde nach Einrichtung der Signalanlagen durch Dauerzählungen im November 2011 ermittelt (DTV - durchschnittlicher Tagesverkehr im Gesamtquerschnitt):

#### Kurfürstenallee:

- Schwachhauser Heerstraße – Kirchbachstraße DTV 21.500
- Kirchbachstraße – Bürgermeister-Spitta-Allee DTV 32.100

#### Richard-Boljahn-Allee:

- Bürgermeister-Spitta-Allee – Karl-Kautsky-Straße DTV 31.600
- Karl-Kautsky-Straße – BAB Anschlussstelle Bremen-Vahr DTV 35.600

Der zu untersuchende Bereich Vahrer See zwischen der Abfahrt Karl-Kautsky-Straße und der Autobahnanschlussstelle weist die höchste Verkehrsbelastung im Straßenzug auf. Montag bis Freitag ist hier von einer noch höheren Verkehrsbelastung (DTV 39.700) auszugehen. Der Schwerverkehrsanteil von 0,7% ( $F_z > 3,5t$ ) ist dagegen gering.

## 2. Standortuntersuchung

Im Bereich Vahrer See besteht sowohl der größte Querungsbedarf als die höchste Verkehrsbelastung im Straßenzug Kurfürstenallee/ Richard-Boljahn-Allee. Die Standorte

- Vahrer See-Mitte (Anlage 1, Variante 1)
- Friedrich-Stampfer-Straße/ Einkaufszentrum Berliner Freiheit (Anlage 1, Variante 2)

wurden hinsichtlich baulicher Machbarkeit, zu erwartenden Querungsaufkommens, verkehrlicher Auswirkungen und zu erwartender Kosten für eine ebenerdige Querung der Richard-Boljahn-Allee geprüft.

### 2.1 Bauliche Machbarkeit

#### Standort Vahrer See-Mitte (Alternative 1)

Der Signalstandort (Skizze s. Anlage 2A) befindet sich in knapp 200 m Entfernung zu Fuß-

gängerbrücke Vahrer See und ist im straßenbegleitenden Grünzug gelegen. Der Standort ist für sämtliche, über die Fußgängerbrücke verlaufende Wegebeziehungen geeignet.

Zum Anschluss an die straßenbegleitenden Gehwege müssen ca. 30 m Zuwegung neu hergestellt und beleuchtet werden. Dabei ist mit Baumverlusten zu rechnen. Der Standort ist höhentechisch für die Herstellung einer barrierefreien Querung geeignet.

### **Standort Friedrich-Stampfer-Straße (Alternative 2)**

Der Signalstandort (Skizze s. Anlage 2b) ist gut 400 m von der Fußgängerbrücke entfernt und befindet sich in der direkten Wegebeziehung von der Friedrich-Stampfer-Straße (Wohngebiet Neue Vahr Nord) zum Einkaufszentrum Berliner Freiheit.

Die Querungsstelle kann im freigelegten Bereich der ehem. Abfahrt von der Richard-Boljahn-Allee unmittelbar an den Gehweg Friedrich-Stampfer-Straße angeschlossen werden. Auf der Seite des Einkaufszentrums muss die Einfädelspur der Zufahrt Karl-Kautsky-Straße zur Richard-Boljahn-Allee verkürzt werden, um Raum für die Aufstellfläche der Fußgängerfurt zu schaffen (vgl. Querung Brandenburger Straße). Die Kürzung der Einfädelspur ist wegen der vollzogenen Geschwindigkeitsdrosselung in der Richard-Boljahn-Allee verkehrlich unproblematisch. Aufgrund des Höhenunterschieds zur Otto-Suhr-Straße muss ein kurzer Treppenzugang errichtet werden. An der Otto-Suhr-Straße wird im Zugang zur Treppe ein Senkrechtplatz in Anspruch genommen. Für einen barrierefreien Zugang zur Fußgängerfurt ist die Herstellung einer kurzen Rampe parallel zum Radweg notwendig. Der Standort ist höhentechisch für die Herstellung einer barrierefreien Querung geeignet.

Beide Standortalternativen für eine barrierefreie Querung sind bautechnisch umsetzbar.

### **Brücke Karl-Kautsky-Straße**

Der Standort Friedrich-Stampfer-Straße rückt an die Straßenbrücke Karl-Kautsky-Straße heran. Im Rahmen der ergänzenden Untersuchung zum Verkehrskonzept Bremer Nordosten ist deren Eignung für barrierefreies Queren geprüft worden. Ein direkter Zugang zur Brücke ist für Fußgänger über Treppen und über die folgenden Rampen möglich (Anlage 3):

- Rampe Friedrich-Stampfer-Straße (5,5% Längneigung; keine Verweilpodeste)
- Rampe Carl-Severing-Straße (3,9% Längneigung; keine Verweilpodeste)
- Rampe Otto-Suhr-Straße/ EKZ (4,4% Längneigung; keine Verweilpodeste)

Die beiden letztgenannten Rampen sind in den Jahren 2003/ 2004 neu hergestellt worden und galten zum damaligen Zeitpunkt als barrierefrei. Die heute gültige Richtlinie sieht bei Neuherstellung max. 6% Längsneigung und die Herstellung von Verweilpodesten vor, die insbesondere Rollstuhlfahrern das eigenständige Befahren der Rampen erleichtern sollen. Unter heutigen Gesichtspunkten sind die genannten Rampen als eingeschränkt barrierefrei einzustufen. Die Rampe Friedrich-Stampfer-Straße, in den 60-iger Jahren hergestellt, ist mit einer Längsneigung von 5,5% und fehlenden Verweilpodesten nicht barrierefrei ausgebildet.

Vor diesem Hintergrund ist das Einkaufszentrum Berliner Freiheit aus dem Wohngebiet Carl-Severing-Straße eingeschränkt barrierefrei über die Brücke Karl-Kautsky-Straße zu erreichen. Für das Wohngebiet Friedrich-Stampfer-Straße/ Heinrich-Schulz-Straße ist keine direkte barrierefreie Wegeverbindung zum Einkaufszentrum vorhanden, hier ist ein Umweg über die eingeschränkt barrierefreie Rampe Carl-Severing-Straße erforderlich. Eine Fußgängersignalanlage in Höhe der Friedrich-Stampfer-Straße (Alternative 2) würde beide Wohngebiete barrierefrei mit dem Einkaufszentrum Berliner Freiheit verbinden.

## **2.2 Abschätzung des Querungsaufkommens**

Grundlage für die Abschätzung der zu erwartenden Fußgänger- und Radfahrerquerungen im Bereich Vahrer See sind die Aufkommen an der Fußgängerbrücke Vahrer See (430 Personen/ 5h, davon 74 Personen/ 5h mit Mobilitätseinschränkungen; Zählung 2010) und an der Brücke Karl-Kautsky-Straße (785 Personen/ 5h, davon 67 Personen/ 5h mit Mobilitätseinschränkungen; Zählung 2012) in der vor- und nachmittäglichen Hauptverkehrszeit. Das Que-

rungsaufkommen über die Richard-Boljahn-Allee zwischen der Neuen Vahr Nord und der Neuen Vahr Südost ist mit über 1.200 Querungen/ 5h als sehr hoch einzustufen.

Für die Abschätzung des Querungsaufkommens für die alternativen Ampel-Standorte wird eine Aufkommensentwicklung und -verteilung entsprechend der benachbarten Ampel Carl-Severing-Straße in der Richard-Boljahn-Allee berücksichtigt. Das Aufkommen ist dort nach Einrichtung einer ebenerdigen Querung um ca. 57 % angestiegen. Die Fußgängerbrücke Carl-Severing-Straße wird weiterhin von rund 30 % der Personen genutzt.

Beide Signalstandorte lassen hohe Querungsaufkommen erwarten (Anlage 4):

- Standort Vahrer See-Mitte: ca. 475 Querungen/ 5h
- Standort Friedrich-Stampfer-Straße/EKZ ca. 1.150 Querungen/ 5h

Mit ca. 1.150 Querungen/ 5h ist die zu erwartende Nachfrage an einer Fußgängersignalanlage in Höhe Friedrich-Stampfer-Straße/ Einkaufszentrum Berliner Freiheit deutlich höher, da der Standort eine ebenerdige Alternative zu beiden Brücken darstellt.

### 2.3 Verkehrliche Auswirkungen

Die Richard-Boljahn-Allee ist im Abschnitt Karl-Kautsky-Straße – Anschlussstelle BAB A27 werktags mit ca. 39.700 Kfz pro Tag sehr hoch belastet. Die Auswirkungen einer Fußgängersignalanlage auf den Verkehrsfluss in diesem Abschnitt wurden im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung geprüft. Als Kriterien zur Bewertung der Verkehrsqualität wurden die Leistungsfähigkeit der Signalstandorte, die Qualität des Verkehrsablaufs und die Koordination der Signalanlagen (Grüne Welle) herangezogen.

#### Leistungsfähigkeit und Qualität des Verkehrsablaufs

Die nachfolgende Bewertung der Auswirkungen auf die Kfz-Verkehrsabläufe gilt für beide Standortalternativen, da die Verkehrsbelastung an beiden Standorten identisch ist. Der tageszeitliche Verkehrsablauf in der Richard-Boljahn-Allee im Bereich Vahrer See ist in Abbildung 3 für die stadteinwärtige Fahrtrichtung (rot) und die stadtauswärtige Fahrtrichtung (gelb) dargestellt.

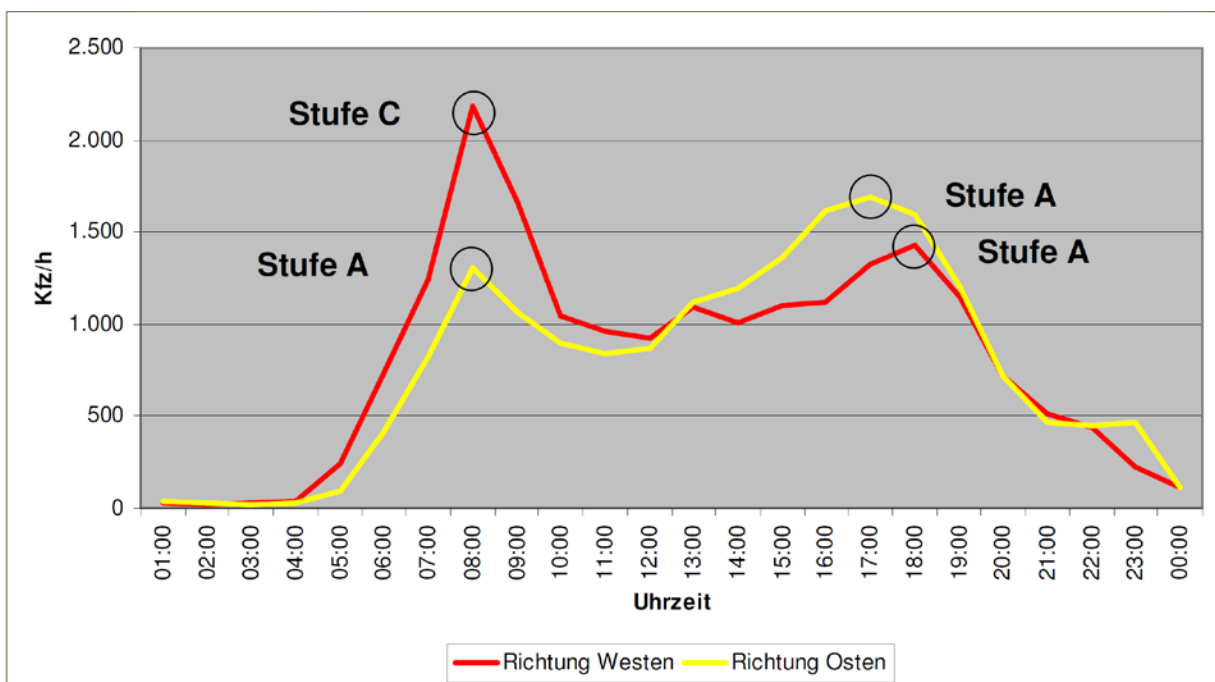


Abbildung 3: Tagesganglinie Richard-Boljahn-Allee, Qualität des Kfz-Verkehrsablaufs nach HBS (Stufe A: sehr kurze Wartezeiten – Stufe C: spürbare Wartezeiten)

Der Verkehrsablauf in der Richard-Boljahn-Allee ist gekennzeichnet durch eine starke kurze Morgenspitze (7.00 ... 8.00 Uhr) in stadteinwärtiger Richtung. Die morgendliche Verkehrsspitze in der Gegenrichtung sowie die nachmittäglichen Verkehrsspitzen fallen deutlich geringer aus.

Bei Herstellung der Signalanlage wird eine Spurauslastung stadteinwärts von 96% in der morgendlichen Verkehrsspitze erwartet. Aufgrund des hohen Auslastungsgrads wird die Qualitätsstufe C<sup>3</sup> erreicht, d.h. es ist mit spürbaren Wartezeiten und Staubildung zu rechnen. Standortunabhängig besteht wegen der verschobenen Lage der Signalanlagen jedoch keine Rückstaugefahr in die Anschlussstelle der A 27. Die mittlere Wartezeit für Kfz an der Fußgängersignalanlage liegt bei 40 s, teilweise wird mehr als eine Grünphase zum Passieren der Ampel benötigt. Die Verkehrsbehinderungen mit der Möglichkeit der Staubildung sind auf die Fahrtrichtung stadteinwärts und auf den Zeitraum 7.00 bis 8.00 Uhr (Mo.-Fr.) beschränkt.

Die Verkehrsspitzen vormittags in der Gegenrichtung bzw. am Nachmittag in beiden Richtungen weisen geringere Spurauslastungsgrade zwischen 55% und 81% auf. Die mittleren Wartezeiten für Kfz liegen um 10 s und sind kurz. Es wird vergleichbar zu den eingerichteten Fußgängersignalanlagen im Straßenzug Kurfürstenallee/ Richard-Boljahn-Allee die Qualitätsstufe A erreicht.

Zur Reduzierung der Verkehrsbehinderungen für Kfz in der morgendlichen Verkehrsspitzenzeit wurden folgende Punkte geprüft:

#### 1. Anforderungshäufigkeiten durch Fußgänger

Die Auswertung der Verkehrszählung hat ergeben, dass die vormittägliche Verkehrsspitze im Fußgänger- und Radverkehr (bspw. Brücke Karl-Kautsky-Straße 7.15 bis 8.15 Uhr) nahezu zeitgleich zum Kraftfahrzeugverkehr verläuft. Geringere Anforderungshäufigkeiten durch Fußgänger an der Signalanlage, die sich leistungsfähigkeitssteigernd auf den Kfz-Verkehr auswirken könnten, sind in der morgendlichen Hauptverkehrszeit nicht zu erwarten.

#### 2. Auslassen von Grünphasen für Fußgänger

Auslassen von Fußgänger-Grünphasen hätte Wartezeiten bis zu 2 min für Fußgänger an der Ampel zur Folge. Lange Wartezeiten für Fußgänger lassen die Gefahr von „Rotläufern“ steigen. Eine Reduzierung der Grünphase für Fußgänger kann aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht erfolgen.

#### 3. Verlängerung der Umlaufzeiten

Eine Verlängerung der regulären Umlaufzeit von 80 s wirkt sich für den Kraftfahrzeugverkehr leistungsfähigkeitssteigernd aus. Die mittleren Wartezeiten für den Kraftfahrzeugverkehr könnten spürbar gesenkt werden. Behinderungen in der morgendlichen Verkehrsspitzenzeit sind jedoch wegen der hohen Verkehrsbelastung nicht auszuschließen.

Die Grüne Welle ist bei einer Umlaufzeit von 80 s für beide Fahrtrichtungen optimiert eingestellt. Eine Verlängerung der Umlaufzeit hat Auswirkungen auf die Koordination der Lichtsignalanlagen. Bei Verlängerung kann die Grüne Welle nur noch auf eine Richtung, hier dem morgendlichen Verkehrsaufkommen entsprechend auf die stadteinwärtige Richtung, ausgerichtet werden. Dies hat Einschränkungen für die Grüne Welle in der Gegenrichtung und verlängerte Wartezeiten für Fußgänger zur Folge und ist zeitlich zu begrenzen. Die Möglichkeiten leistungsfähigkeitssteigernder Maßnahmen zur Abdeckung von Verkehrsspitzen werden unter **Strategische Verkehrssteuerung** in Kapitel 3 erläutert.

Die Verkehrsbehinderungen an der Ampel lassen sich durch den Einsatz der strategischen Verkehrssteuerung für den gesamten Straßenzug Richard-Boljahn-Allee und Kurfürstenallee unter Inkaufnahme zeitlich begrenzter Nachteile für andere Verkehrsteilnehmer reduzieren, jedoch nicht vermeiden.

---

<sup>3</sup> HBS, Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, FGSV, Köln, 2001

### **Koordination der Signalanlagen (Einbindung in die Grüne Welle)**

Eine Fußgängersignalanlage im Bereich Vahrer See ist in die Grüne Welle im Straßenzug Kurfürstenallee/ Richard-Boljahn-Allee einzubeziehen. Die Qualität einer Grünen Welle ist u.a. von der Lage der Signalstandorte und somit vom Abstand zu den anderen Signalanlagen im Straßenzug abhängig.

Mit dem Standort Vahrer See-Mitte (Alternative 1) kann eine Grüne Welle im Straßenzug nur in stadteinwärtiger Richtung realisiert werden. In stadtauswärtiger Richtung würde der Großteil der in der Grünen Welle geführten Fahrzeuge an der Querung Vahrer See-Mitte auf die Rotzeit treffen. Aufgrund der zu erwartenden hohen Anforderungshäufigkeiten durch Fußgänger an diesem Standort würde die Verkehrsqualität signifikant eingeschränkt.

Mit dem Standort Friedrich-Stampfer-Straße/ Einkaufszentrum (Alternative 2) kann in beide Fahrrichtungen eine Grüne Welle mit einer sehr großen Grünbandbreite realisiert werden.

### **2.4 Herstellungskosten**

Die Baukosten beider Alternativen sind in Tabelle 1 gegenübergestellt. Die Kosten werden grob auf ca. € 130.000,- bzw. € 140.000,- (netto) geschätzt und liegen in vergleichbarer Größenordnung.

	<b>Standort-Alternative</b>	
	<b>Vahrer See-Mitte</b>	<b>Friedrich-Stampfer-Str./ Einkaufszentrum</b>
<b>Signaltechnik</b>	€ 42.200,-	€ 42.200,-
<b>Tiefbau</b>	€ 40.300,-	€ 78.300,-
<b>Beleuchtung</b>	€ 50.000,-	€ 5.000,-
<b>Unvorhergesehenes</b>	€ 6.700,-	€ 6.700,-
<b>Baukosten (netto)</b>	<b>€ 139.200,-</b>	<b>€ 132.200,-</b>

Tabelle 1: Schätzung der Baukosten

Ein barrierefreier Ausbau der Rampe Friedrich-Stampfer-Straße (Brücke Karl-Kautsky-Straße) ließe grob geschätzt Kosten in Höhe von ca. € 150.000,- bis € 170.000,- (netto, ohne ggf. notwendiger Grunderwerb) erwarten. Die Herstellung einer Signalanlage in der Richard-Boljahn-Allee ist im Vergleich zum Rampenausbau effektiver und wirtschaftlicher.

## 2.5 Vergleich der Alternativen

Die nachfolgende Übersicht fasst die Untersuchungsergebnisse zusammen:

	Vahrer See-Mitte	Friedrich-Stampfer-Str.
<b>Fußgängernachfrage</b>	+	++
<b>Verkehrsqualität</b>	o	o
<b>Lichtsignalkoordination</b>	-	+
<b>Lage der FSA</b>	o	+
<b>Eingriffe in die Natur</b>	-	+
<b>Bauliche Umsetzbarkeit</b>	+	+
<b>Kosten</b>	o	o

Tabelle 2: Vergleich der alternativen Ampelstandorte

Eine signalisierte Fußgängerquerung am **Standort Friedrich-Stampfer-Straße/ Einkaufszentrum Berliner Freiheit** wird aus Gründen der größeren Fußgängernachfrage, der Einbindung in die Grüne Welle, der höheren sozialen Sicherheit und geringeren Eingriffen in die Natur (Baumerhalt) gegenüber dem Alternativstandort höher bewertet.

## 3. Strategische Verkehrssteuerung im Straßenzug Kurfürstenallee/ Richard-Boljahn-Allee

Die strategische Verkehrssteuerung ist eine netz- und streckenbasierte Lichtsignalsteuerung, die dem Umstand Rechnung trägt, unterschiedliche Verkehrsbelastungen innerhalb eines größeren Straßenbereiches mit in der Regel mehr als 2 bis 3 Ampelanlagen mit verbesserter Verkehrsflussqualität vollautomatisch steuern zu können. So lassen sich zum Beispiel unterschiedliche Signalsteuerungsprogramme für Morgen-, Mittag-, Nachmittag-, Abend- und Nachtverkehrszeiten minutengenau der aktuellen Verkehrssituation für den gesamten Verkehrssteuerungsbereich zuordnen. Optimale lastrichtungsbezogene Grüne-Wellen-Schaltungen als auch Fußgänger optimierte Signalschaltungen können vollautomatisch in die Signalsteuerung einbezogen werden.

Für die vier signalisierten Fußgängerquerungen in der Kurfürstenallee – Richard-Boljahn-Allee mit Anschluss an die Lichtsignalanlage Schwachhauser Heerstraße/ Kurfürstenallee kann die strategische Steuerung Staus und Überlastungen in den Verkehrsspitzenzeiten verhindern helfen und in den Verkehrsnebenzeiten die Wartezeit für Fußgänger und Radfahrer minimieren. Über diverse Verkehrserfassungssysteme (in die Fahrbahnen eingebaute Erdmagnetfelddetektoren) werden z.B. alle in das Steuerungssystem einfahrende Fahrzeuge des Individualverkehrs als auch Verkehre des ÖPNV (Buslinie 24) über Funk erfasst und wartezeitoptimierte Signalschaltungen generiert.

## 4. Empfehlung und Fazit

Die Verkehrsuntersuchung hat die Machbarkeit einer vierten Fußgängersignalanlage im Straßenzug Kurfürstenallee/ Richard-Boljahn-Allee in Höhe der Friedrich-Stampfer-Straße aufgezeigt.



Diese Maßnahme unterstützt die beiden von der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 11.10.2012 beschlossenen Zielfelder des Verkehrsentwicklungsplans Bremen

- **Gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen zu ermöglichen, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer/-innen stärken**  
und
- **Alternative Verkehrsmittelwahl gesamtstädtisch anbieten und optimieren.**

Die Maßnahme hat weiterhin Ausstrahlung auf folgende Zielfelder:

- **Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit bei der Nutzung erhöhen**  
Die Auswertung der Unfallstatistik der Polizei Bremen für den benachbarten Signalstandort Carl-Severing-Straße, in einem vergleichbaren Umfeld gelegen, hat 2 Unfälle in 16 Monaten (Zeitraum 01.2011 bis 04.2012) ergeben. Die Ausbildung eines Unfallschwerpunktes an der Signalanlage Friedrich-Stampfer-Straße ist nicht zu erwarten.  
Gleiches gilt für die soziale Sicherheit. Der Ampelstandort ist direkt an das öffentliche Wegenetz (Friedrich-Stampfer-Straße, Otto-Suhr-Straße) angebunden.
- **Den Wirtschaftsstandort Bremen durch Optimierung der Wirtschaftsverkehre stärken**  
Der Wirtschaftsverkehr in Bremen ist schwerpunktmäßig auf Logistikverteilzentren wie das GVZ oder das Gewerbegebiet Haferwende (Horn-Lehe) ausgerichtet. Die Richard-Boljahn-Allee hat aufgrund ihrer Lage im Straßennetz für solche Verkehre nur untergeordnete Funktion. Der geringe Schwerverkehrsanteil dokumentiert dies.
- **Die Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch, Gesundheit und Umwelt nachhaltig und spürbar reduzieren**  
Erhöhte Emissionen sind zeitlich begrenzt in der morgendlichen Verkehrsspitze am Ampelstandort zu erwarten. Durch die geplante strategische Verkehrssteuerung im Straßenzug Kurfürstenallee/ Richard-Boljahn-Allee können die Auswirkungen belastungsabhängig minimiert werden.  
Demgegenüber tragen die barrierefreie Querungsmöglichkeiten dazu bei, dass verstärkt zu Fuß gegangen, das Fahrrad benutzt und somit zur Emissionsminderung beigetragen wird.

In Abwägung zwischen diesen Zielfeldern wird empfohlen, eine barrierefreie Querung der Richard-Boljahn-Allee in Höhe der Friedrich-Stampfer-Straße umzusetzen.

**Fazit:** Im Bereich Vahrer See besteht insgesamt und durch Personen mit Mobilitätseinschränkungen sehr hoher Querungsbedarf über die Richard-Boljahn-Allee. Eine barrierefreie Querungsmöglichkeit über die Hauptverkehrsachse ist in diesem Streckenabschnitt nicht vorhanden. Eine Fußgängersignalanlage kann in Höhe der Friedrich-Stampfer-Straße leistungsfähig betrieben werden. Es sind jedoch in der morgendlichen Verkehrsspitzenzeit Behinderungen für den Kfz-Verkehr zu erwarten. Diese lassen sich durch den Einsatz der strategischen Verkehrssteuerung für den gesamten Straßenzug Richard-Boljahn-Allee und Kurfürstenallee unter Inkaufnahme zeitlich begrenzter Nachteile für andere Verkehrsteilnehmer reduzieren, jedoch nicht vollständig vermeiden.

## 5. Abstimmung

Dem Beirat Vahr sind die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung in seiner Sitzung am 12.03.2013 vorgestellt worden. Der Beirat hat dazu einstimmig bei einer Enthaltung den folgenden Beschluss gefasst (Anlage 5):

„Der Beirat Vahr fordert den Verkehrssenator und die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie auf, die Neue Vahr Nord und die Neue Vahr Südost durch eine Ampel über die Richard-Boljahn-Allee barrierefrei zu verbinden. Die Ampel ist in Höhe Friedrich-Stampfer-Straße zu realisieren.“

## 6. Kosten und Finanzierung

Die Kosten für die Planung und Umsetzung der Fußgängersignalanlage und für die Implementation der strategischen Verkehrssteuerung für die Richard-Boljahn-Allee und die Kurfürstenallee sind der nachfolgenden Aufstellung zu entnehmen.

### **Fußgängersignalanlage Friedrich-Stampfer-Straße**

Signaltechnik	€ 42.200,-
Tiefbau und Beleuchtung	€ 83.300,-
Unvorhergesehenes	€ 6.700,-
<b>Summe Herstellungskosten</b>	<b>€ 132.200,-</b>
<b>Summe Planungskosten</b>	<b>€ 13.000,-</b>
<b>Kosten (netto)</b>	<b>€ 145.200,-</b>

### **Strategische Verkehrssteuerung Kurfürstenallee/ Richard-Boljahn-Allee**

<b>Kosten (netto)</b>	<b>€ 29.400,-</b>
-----------------------	-------------------

<b>Gesamtkosten (netto)</b>	<b>€ 174.600,-</b>
-----------------------------	--------------------

Zzgl. Mehrwertsteuer	33.200,-
----------------------	----------

<b>Gesamtkosten (brutto)</b>	<b>€ 207.800,-</b>
------------------------------	--------------------

## Finanzierung

Die Maßnahme „Verkehrskonzept Bremer Nordosten“ wird im Sondervermögen Infrastruktur – Teilbereich Verkehr im Jahr 2013 durchgeführt. Die Gesamtkosten in Höhe von 208.000 Euro sind zu 90 % förderungsfähig nach dem Brem. ÖPNVG.

Die bremischen Mittel in Höhe von 21.000 Euro sind im Wirtschaftsplan des Sondervermögens Infrastruktur – Teilbereich Verkehr – bei den Maßnahmen Barrierefreiheit enthalten. Die Mittel nach dem Brem. ÖPNVG in Höhe von 187.000 Euro werden bei der Haushaltsstelle 0687/891 20-1 „An öffentliche Unternehmen, Ausgaben gem. § 10 BremÖPNVG (Bremen)“ eingeplant.

## 7. Gender Aspekt

Laut GenderKompetenzZentrum nutzen Frauen häufiger öffentliche Verkehrsmittel, das Fahrrad oder Fußwege als Männer, sind häufiger mit kleinen Kindern (Kinderwagen) oder mit pflegebedürftigen Personen (Rollstuhl) bzw. als Schwangere unterwegs. Mit der Einrichtung

der Fußgängersignalanlage wird die Benutzung von Querungsanlagen im Zuge von Fußwegen unkompliziert, sicher und barrierefrei gestaltet. Die Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit dienen der Verfolgung von Gender-Aspekten im besonderen Maße.

## **8. Öffentlichkeitsarbeit/ Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz**

Geeignet nach Beschlussfassung.

### **II. Beschlussvorschlag**

1. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) nimmt die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung zur Kenntnis.
2. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L/S) beschließt, dass eine Fußgängersignalanlage in der Richard-Boljahn-Allee in Höhe der Friedrich-Stampfer-Straße umgesetzt werden soll.
3. Für den Straßenzug Kurfürstenallee/ Richard-Boljahn-Allee soll eine strategische Verkehrssteuerung eingesetzt werden.
4. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) nimmt die Kostenaufstellung zur Kenntnis und stimmt der Finanzierung der Maßnahmen zu.

## **Anlagenverzeichnis:**

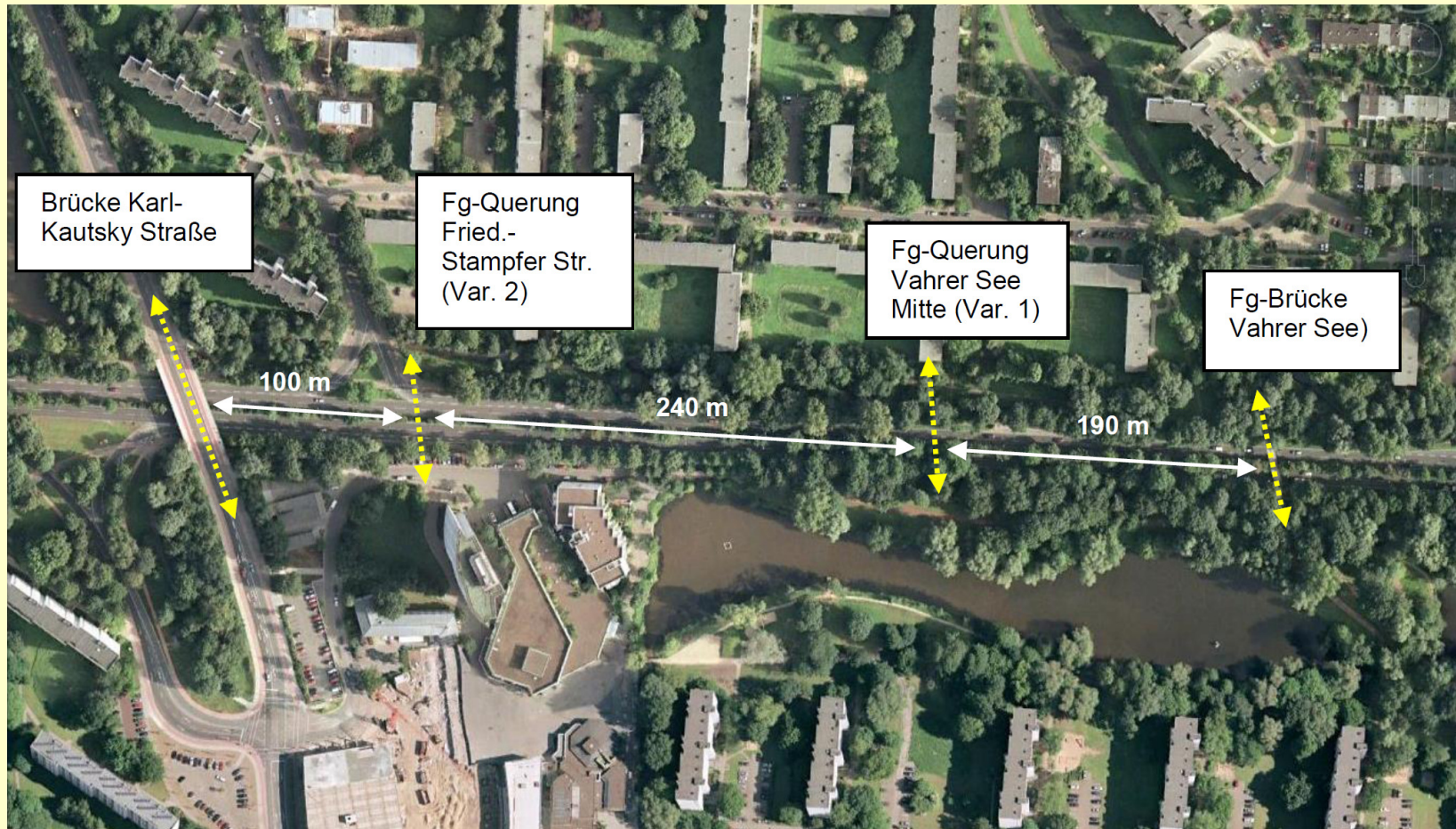
- 1.) Lage der untersuchten Ampelstandorte
- 2A.) Standortalternative Vahrer See-Mitte
- 2B.) Standortalternative Friedrich-Stampfer-Straße/ Einkaufszentrum
- 3.) Wegebeziehungen Brücke Karl-Kautsky-Straße
- 4.) Abschätzung Fußgänger-/ Radfahrerquerungen
- 5.) Stellungnahme des Beirats Vahr

# **Verkehrskonzept Bremer Nordosten**

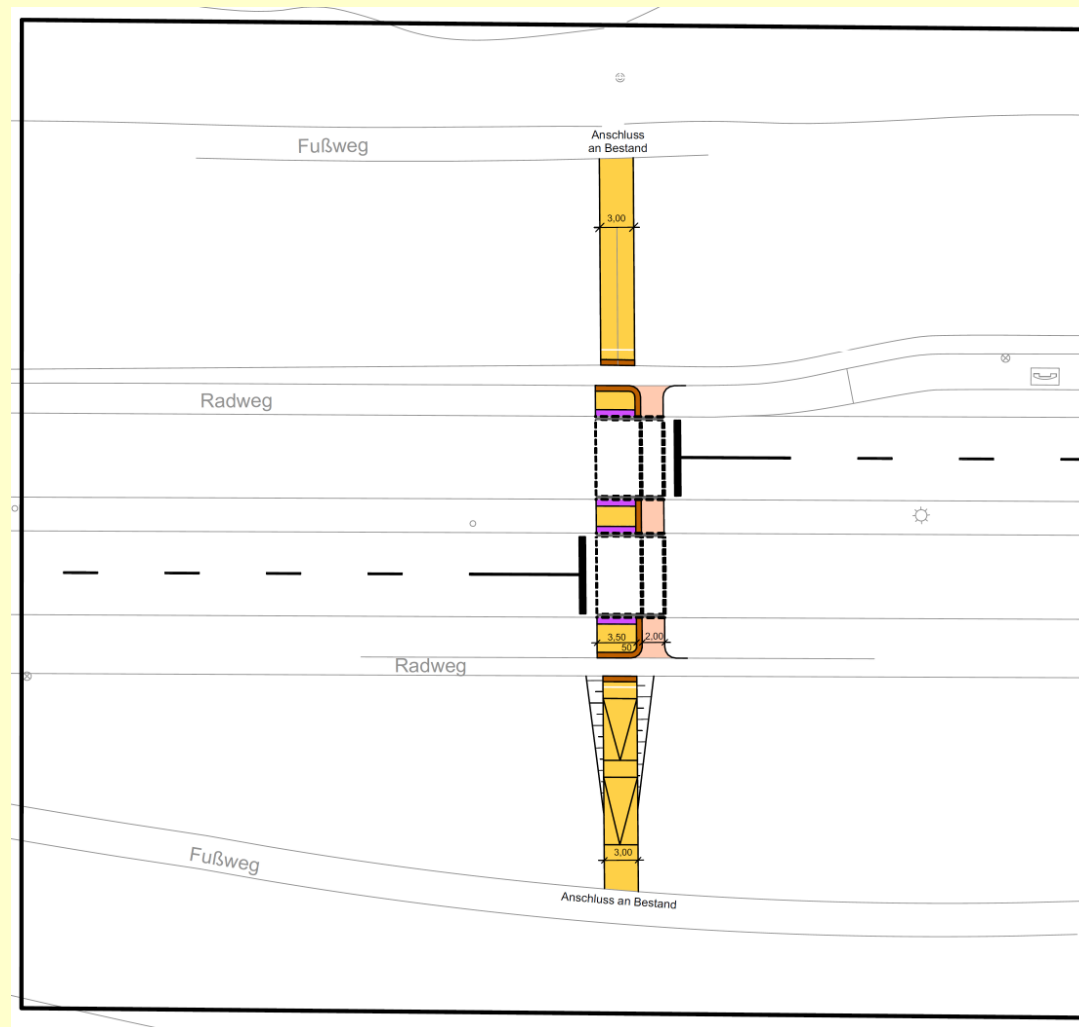
## **Fußgängerampel Vahrer See**

**- Anlagen -**

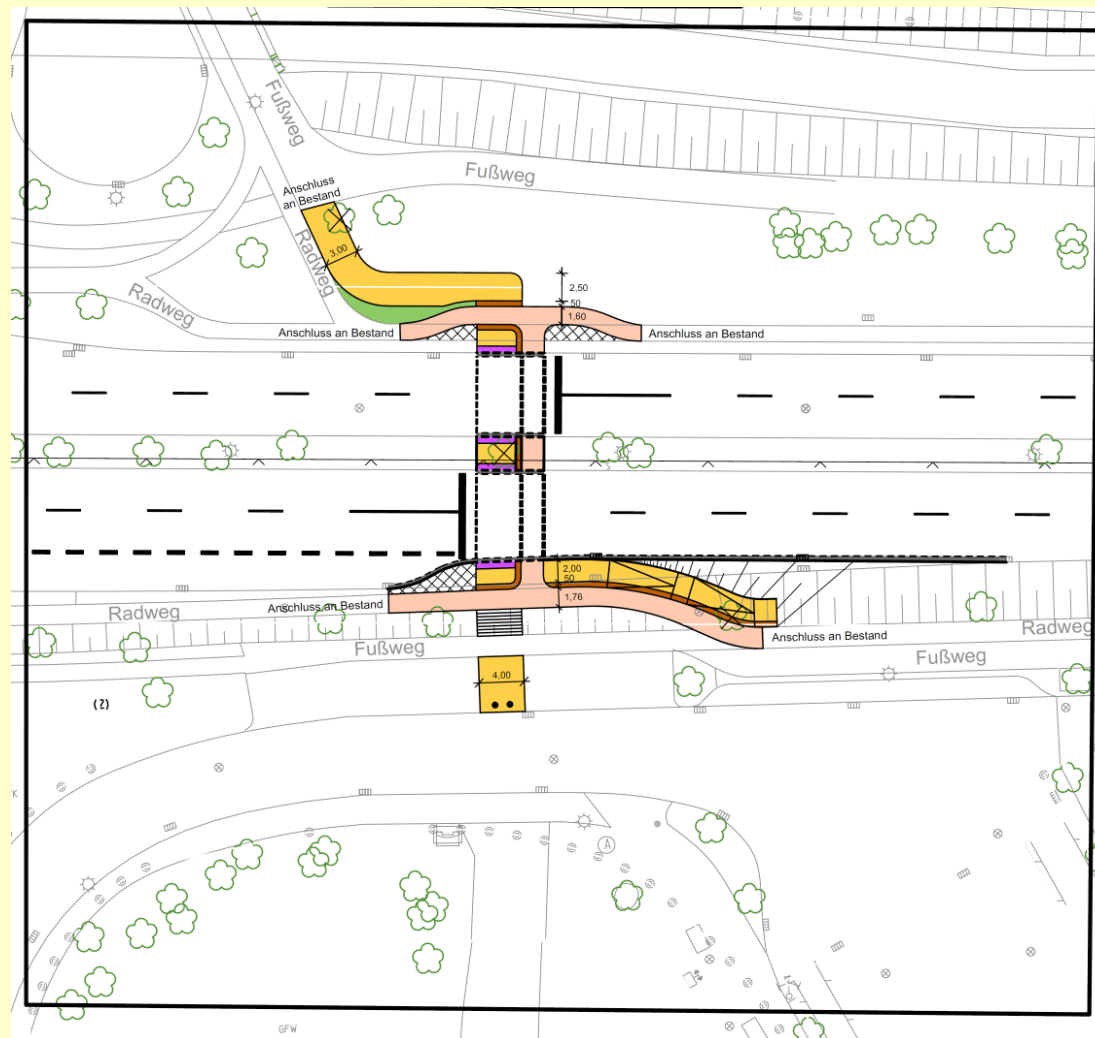
## Anlage 1: Lage der untersuchten Ampelstandorte



## Anlage 2A: Standortalternative Vahrer See – Mitte

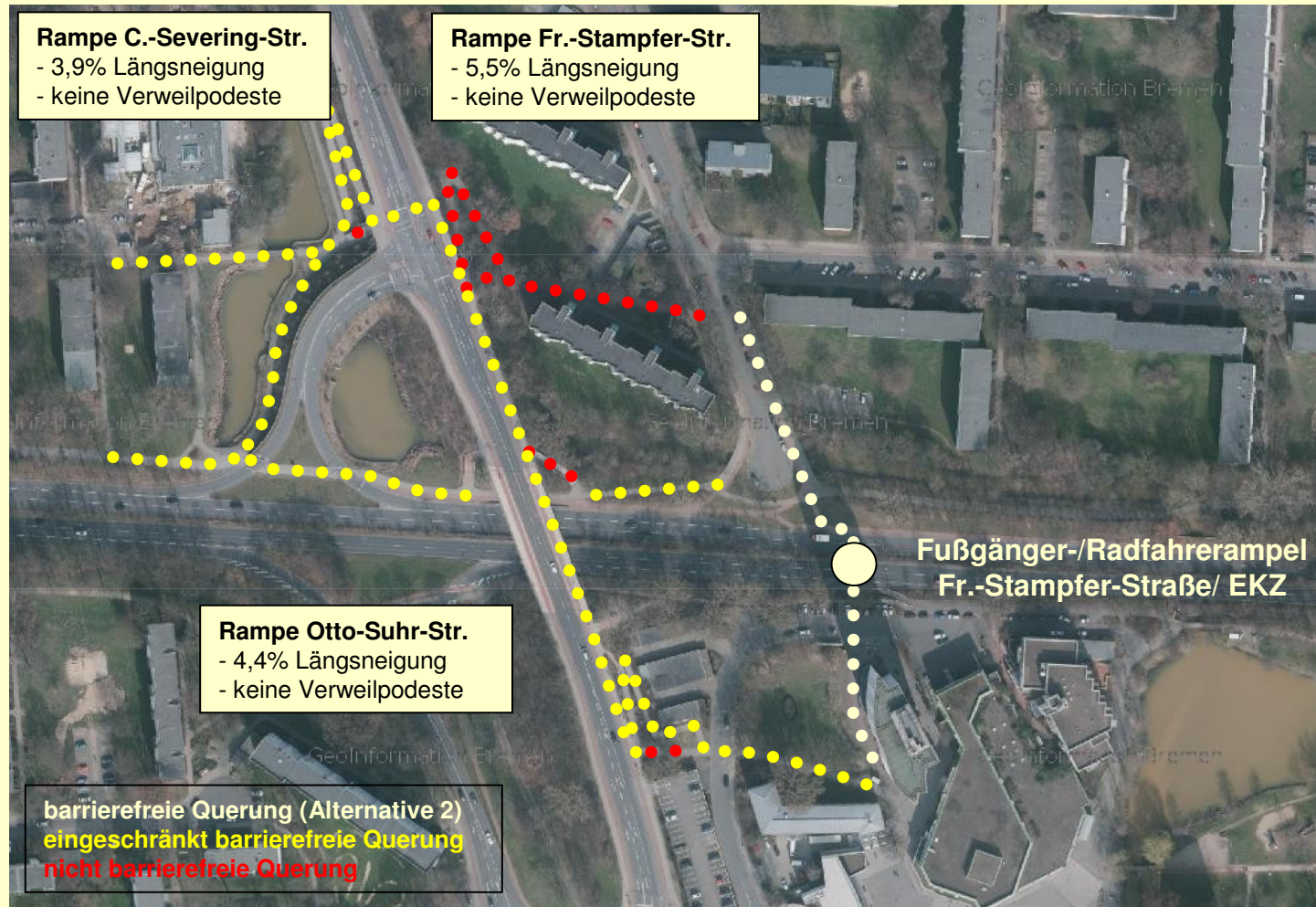


## Anlage 2B: Standortalternative Friedrich-Stampfer-Straße/ EKZ

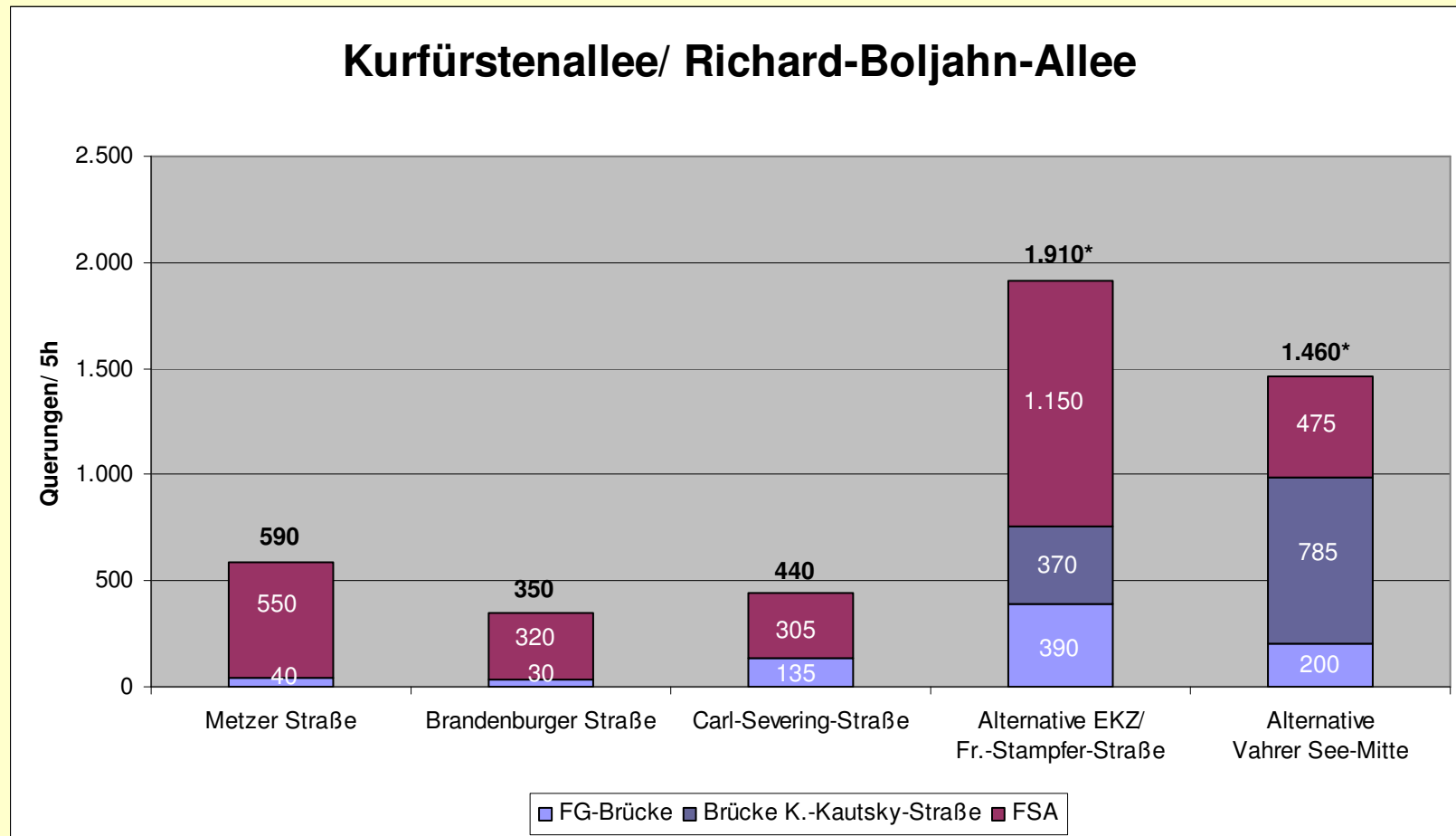




## Anlage 3: Wegebeziehungen Brücke Karl-Kautsky-Straße



## Anlage 4: Abschätzung Fußgänger- und Radfahrerquerungen



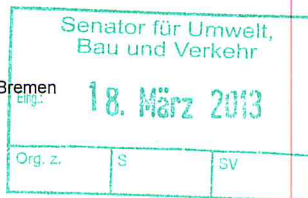
Vor-/ nachmittägliche Hauptverkehrszeiten

\* Prognose Bereich Vahrer See

**Ortsamt  
Schwachhausen/Vahr**

Ortsamt Schwachhausen/Vahr, Wilh.-Leuschner-Str. 27A, Block D, 28329 Bremen

An den  
Senator für Umwelt, Bau und Verkehr  
Herr Dr. Joachim Lohse  
Ansgaritorstraße 2  
**28195 Bremen**



**Freie  
Hansestadt  
Bremen**

Auskunft erteilt:  
Herr Berger

T (0421) 361-18031  
F (0421) 496-18031

mailto:  
[thomas.berger@oaschwachhausen.bremen.de](mailto:thomas.berger@oaschwachhausen.bremen.de)

Datum und Zeichen  
Ihres Schreibens

Unser Zeichen  
(bitte bei Antwort angeben)

14. März 2013

**Sie haben ein Recht auf Antworten!**  
[www.informationsregister.bremen](http://www.informationsregister.bremen)

Handwritten notes in blue ink:  
1) S Ø SV-BL  
S 02  
0- 03  
0-  
27 S: BeH Depe-Besell  
Vorbesitz. → 2803  
~~Pro...~~

**Beiratsbeschlüsse Vahr zur Erstellung einer barrierefreien Fußgänger-  
signalanlage an der Richard-Boljahn-Allee**

Sehr geehrter Herr Senator Dr. Lohse,  
der Beirat Vahr hat sich auf seiner Sitzung am 12.03.13 erneut mit der Möglichkeit befasst, eine weitere FSA zur barrierefreien Überquerung der Richard-Boljahn-Allee herzustellen.

Der Beirat berücksichtigt dabei, dass auf Seiten der ortsansässigen Bevölkerung nachweislich der Wunsch besteht, eine weitere barrierefreie Querung zu schaffen, um u.a. die Anbindung des Quartiers Neue Vahr Nord an das Zentrum Berliner Freiheit zu verbessern.

Der Beirat begrüßte es auf seiner gestrigen Sitzung, dass seitens Ihres Ressorts Anregungen aus dem Beirat aufgenommen und bearbeitet worden sind.

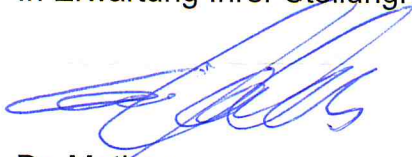
Auf dem Hintergrund, dass in Ihrem Hause umfangreiche Untersuchungen zur Realisierbarkeit des Standortes auf der Höhe des Vahrer Sees bzw. des alternativen

Standortes am Aalto-Hochhaus angestellt worden sind, hat der Beirat folgenden einstimmigen Beschluss gefasst:

„Der Beirat Vahr fordert den Verkehrssenator und die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie auf, die Neue Vahr Nord und die Neue Vahr Südost durch eine Ampel über die Richard-Boljahn-Allee barrierefrei zu verbinden. Die Ampel ist in Höhe Friedrich-Stampfer-Straße zu realisieren.“

Ich bitte darum, den Beschluss des Beirats umzusetzen und den Beirat über den weiteren zeitlichen Verfahrensablauf sowie die zu erstellende Deputationsvorlage zu informieren.

In Erwartung Ihrer Stellungnahme verbleibe ich mit freundlichen Grüßen



Dr. Mathes

Ortsamtsleiterin