

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr  
-Amt für Straßen und Verkehr-

Bremen, 20. November 2015  
Tel.: 361-17 262 (Herr Kittlaus)

Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadt-  
entwicklung, Energie und Landwirtschaft (S)

**Bericht der Verwaltung  
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,  
Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S)  
am 03. Dezember 2015**

**Antrag auf Einrichtung eines Fußgängerüberweges (FGÜ)  
an der Bushaltestelle „Georg-Henschel-Straße“ in der Senator-Apelt-Straße  
in Bremen-Woltmershausen**

Mit Schreiben des MdBB Wolfgang Jägers vom 4. März 2015 wurde um einen Bericht der Verwaltung zum Antrag für eine Fußgängerbedarfsampel, ersatzweise andere geeignete Maßnahmen zur Sicherung querender Fußgänger im Bereich der Haltestellen der Buslinie 63 der BSAG gebeten. Der MdBB Rainer Hamann hatte sich der Bitte angeschlossen. Der zur Deputation am 30. April vorgelegte Bericht der Verwaltung wurde mit Verweis auf die Notwendigkeit eines im Vorfeld stattfindenden Ortstermins vorerst zurückgestellt. Der hier vorliegende Bericht der Verwaltung berücksichtigt den nunmehr am 15. September stattgefundenen Ortstermin und die hier erörterten Sachverhalte.

**Sachdarstellung:**

Am Hochregallager der Bremer Lagerhaus Gesellschaft (BLG) in Bremen-Woltmershausen befinden sich in stadtaus- und stadteinwärtiger Richtung am Fahrbahnrand die Bushaltestellen „Georg-Henschel-Straße“ der BSAG-Buslinien 62 und 63. Die Senator-Apelt-Straße muss von den Beschäftigten der BLG gequert werden, um die Busse in Fahrtrichtung Stromer Straße und Hauptbahnhof zu erreichen.

Die Linie 63 (GVZ – Hauptbahnhof) wird montags bis freitags überwiegend im 15-Minuten-Takt bedient, zu den Schichtwechseln um 6.00 Uhr und 14.00 Uhr werden Verstärkungsfahrzeuge eingesetzt. Die Linie 62 (Hasenbühren – Rablinghausen) verkehrt überwiegend im Stundentakt.

Nach Angabe der BSAG steigen an der Haltestelle zwischen 5.00 Uhr und 24.00 Uhr insgesamt ca. 380 Fahrgäste (Montag bis Freitag, Jahr 2014) in stadteinwärtiger Richtung ein. Außerhalb der Schichtwechsel ist das Fahrgastaufkommen gering. Nachfragespitzen sind nur bei Schichtwechsel um 14.00 Uhr und 22.00 Uhr (120 Einsteiger/h bzw. 80 Einsteiger/h) festzustellen. Die Anzahl der Fußgängerquerungen in diesem Bereich der Senator-Apelt-Straße sind annähernd dem Fahrgastaufkommen gleichzusetzen.

Das Kfz-Aufkommen in der Senator-Apelt-Straße ist im Bereich des Hochregallagers seit Fertigstellung des Bauabschnitts 3.1 der BAB A 281, hier insbesondere durch die AS Bremen-Strom, deutlich rückläufig, da der überörtliche Kfz-Verkehr zum Erreichen des Güter-

verkehrszentrums (GVZ) die neu geschaffene Fahrmöglichkeit – wie beabsichtigt – gut annimmt. Die BAB A 281 weist zwischen der AS Bremen-Strom und AS Bremen Neustädter-Hafen eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von 14.200 Kfz/24h auf. Der Schwerverkehrs-Anteil liegt bei 33,1%.

Die Einrichtung einer Fußgängersignalanlage (FSA) im Bereich der Haltestelle wurde unter den genannten Randbedingungen geprüft. Diese käme in Betracht, wenn die Qualität des Verkehrsablaufs nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer (hier das Queren der Straße) entscheidend verbessert werden könnte oder eine Häufung von Unfällen zwischen Kraftfahrzeugen und querenden Fußgängern festzustellen wäre.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die verkehrlichen Voraussetzungen (geringe Kfz-Verkehrsbelastung und Fußgängerquerungen; hier zwei einzelne Nachfragespitzen) zur Begründung einer Fußgängersignalanlage in diesem Abschnitt der Senator-Apelt-Straße nach den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) nicht ausreichen. Für Fußgänger bestehen hinreichende Zeitlücken im fließenden Verkehr, um die Fahrbahn queren zu können. Weiterhin sind der Polizei Unfallhäufungen in dem Haltestellenbereich nicht bekannt. Die Haltestellen befinden sich ca. 180 m von der Einmündung der Rudolf-Diesel-Straße entfernt und liegen an einem geradlinig geführten Straßenabschnitt. Die Sicht auf herannahende Kfz ist für Fußgänger als gut zu bezeichnen, so dass hieraus kein Gefährdungspotenzial abgeleitet werden kann.

Die Notwendigkeit einer Fußgängersignalanlage kann weder aus Verkehrssicherheitsgesichtspunkten noch mit der Verbesserung der Verkehrsqualität begründet werden. Demgegenüber wäre beim Herannahen eines Busses bei Einrichtung einer Fußgängersignalanlage mit „Rotläufern“ zu rechnen.

Als Alternative wurde eine Herabsetzung der innerorts zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h geprüft. Diese ist vom Gesetzgeber in § 3 Abs. 3 Nr. 1 Straßenverkehrsordnung (StVO) in geschlossenen Ortschaften bundeseinheitlich auf 50 km/h festgesetzt worden. Abweichungen dürfen gem. § 45 Abs. 9 S. 2 StVO nur dann angeordnet werden, „wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“ Gemeint sind mit diesen Rechtsgütern vor allem die in § 45 Abs. 1 StVO genannte Sicherheit und Ordnung des Verkehrs. Der fragliche Straßenabschnitt ist kein Unfallschwerpunkt, Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit etwa durch eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind nach § 45 Abs. 9 StVO nicht zu begründen.

Ferner wurde im Bereich der Haltestellenanlage eine durchgezogene Linie (Verkehrszeichen Vz 295 StVO „Fahrstreifenbegrenzung“) gefordert. Diese kennzeichnet allerdings lediglich ein an den fließenden Fahrzeugverkehr gerichtetes Überholverbot. Das Vorbeifahren an fahrplanbedingt haltenden öffentlichen Verkehrsmitteln stellt keinen Überholvorgang dar und kann mit einer durchgezogenen Linie nicht unterbunden werden.

Schließlich wurden noch Hinweisschilder „Vorsicht Fußgänger“ zusätzlich mit Blinklicht vorgeschlagen. Ein derartiger Hinweis ist nur dann sinnvoll, wenn der Kfz-Verkehr über den gesamten Tagesverlauf mit plötzlich auftauchenden Fußgängern rechnen muss. Das ist hier nicht der Fall. Fußgänger streben zur stadteinwärtigen Haltestelle nur zu den Zeiten des fahrplanmäßigen Busverkehrs Richtung Hauptbahnhof und insbesondere zu Schichtende. Zu den restlichen Zeiten des Tages ist das Querungsaufkommen kaum messbar.

Ergänzend wurde die Einrichtung eines Fußgängerüberweges nach § 26 StVO geprüft. Gemäß den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) ist die Einrichtung eines FGÜ nicht möglich, wenn das Vorbeifahren an am Fahrbahnrand haltenden Bus nicht zuverlässig, z. B. durch Mittelinseln, verhindert werden kann. Die im Be-

reich der Bushaltestellen verfügbaren Flächen lassen den Einbau einer mindestens 2,00 m breiten Mittelinsel nicht zu. Ein Fußgängerüberweg mit Mittelinsel käme insofern nur bei Verlegung der Bushaltestellen in Betracht und wäre mit einem erheblichen baulichen Eingriff verbunden.

Die vorstehenden Prüfungen haben ergeben, dass keine verkehrsbehördlichen Maßnahmen zur Sicherung querender Fußgänger im Bereich der Bushaltestelle des BLG-Hochlagers erforderlich sind, da ein Gefährdungspotential grundsätzlich nicht gegeben ist.

Am 15. September 2015 wurde ein Ortstermin mit Vertretern von Bremer Lagerhaus Gesellschaft (BLG) sowie dem Gesamthafenbetriebsverein (GHBV) durchgeführt. Zur Zeit des mit-täglichen Schichtwechsels wurde das aktuelle Verkehrsgeschehen in Augenschein genom-men und dabei den Vertretern der v.g. Betriebe die Sach- und Rechtslage in allen relevanten Details ausführlich vermittelt.

Die von den Vertretern des ASV vorgebrachte Darstellung wurde seitens der Firmenvertreter akzeptiert. Zur Verbesserung der Situation wurden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Aufstellung der Warnzeichen „Fußgänger“ aus beiden Fahrtrichtungen jeweils rechts und links der Fahrbahn,
- Aufstellen von Leitpfosten auf einer Länge von 50 m vor und nach der Haltestelle beidsei-tig der Fahrbahn, um das Parken auf den unbefestigten Nebenanlagen wirksam zu un-terbieten und dadurch die Sicht von Fußgängern und Kraftfahrern auf die Querungsstelle zu verbessern sowie
- Nachmarkierung der abgenutzten Fahrbahnrandmarkierung auf der Länge des Betriebs-grundstückes der BLG, womit die Polizei in die Lage versetzt wird, auch dort gegen ab-gestellte Kfz. einzuschreiten.

Die v. g. Maßnahmen sind inzwischen sämtlich umgesetzt worden.

Der Vorschlag des Einschalten des Warnlichts an den haltenden Bussen gem. § 16 Abs. 2 S. 1 StVO anzuordnen wurde geprüft. Aufgrund der bereits umgesetzten Maß-nahmen und vor dem Hintergrund der Gesamteinschätzung wird derzeit davon Abstand ge-nommen.

### **Beschlussvorschlag:**

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.