



Amt für Straßen und Verkehr
Herdentorsteinweg 49/50, 28195 Bremen

OA Schwachhausen
Dr. Karin Mathes

Auskunft erteilt

Zimmer
T (04 21) 3 61
F (04 21) 4 96
E-mail

Datum und Zeichen
Ihres Schreibens
20.10.2015
Mein Zeichen
(bitte bei Antwort angeben)
Org.-Zeichen 31-2
Bremen, den 23.11.2015

**Lichtsignalanlage Schwachhauser Heerstraße/Parkstraße
Hier: Stellungnahme zum Beiratsbeschluss vom 19.10.2015**

Sehr geehrte Frau Dr. Mathes,

der Verkehrsausschuss des Beirats Schwachhausen hat am 19.10.2015 beschlossen, dass das ASV folgende Veränderungen an der Straßenbahnhaltestelle Parkstraße prüfen soll:

- Entfernung der Leitgitter, die die an sich schon beengte Situation zusätzlich einschränken. Die vorhandene Aufstellfläche reicht nicht für Rollstuhlfahrer/innen, Kinderwagen, Fahrradfahrer/innen, insbesondere mit Anhänger, und gehbehinderte Menschen mit Rollator.
- Verlängerung der Grünphasen für Fußgänger/innen, um die gesamte Straßenbreite in einem Zug queren zu können.
- Die Verkürzung der Zeit zwischen Anfordern einer Grünphase durch Fußgänger/innen und den Umschalten der Ampel.

Zum ersten Punkt wurde eine Stellungnahme des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr, Eisenbahn- und Stadtbahnaufsicht eingeholt. Zu dem Beiratsbeschluss nehmen wir insgesamt wie folgt Stellung:

Entfernen der Leitgitter

Die Technische Stadtbahnaufsicht stimmt einer Entfernung der Umlaufgitter an der Haltestelle „Parkstraße“ nicht zu.

Die derzeitige Ausgestaltung der Haltestelle und der Fußgängerfurt resultiert aus einer Planänderung im Planfeststellungsverfahren zum Umbau des Concordiatunnels aus dem Jahr 2010. Hierbei wurde die gesamte Haltestellenanlage in Richtung des Concordiatunnels verschoben, um die erforderlichen Aufstellflächen vorzuhalten.

Verlängerung der Grünphasen für Fußgänger/innen (Queren in einem Zuge)

Im Rahmen des Straßenbahnprojekts Linie 4 im Jahr 2010 wurde die Fußgängerquerung Schwachhauser Heerstraße/Parkstraße zur Erschließung der in Insellage liegenden Haltestellen neu konzipiert und um eine gesicherte Gleisquerung ergänzt. Während des Planfeststellungsverfahrens ist ei-



Dienstgebäude
Herdentorsteinweg 49/50
28195 Bremen

Eingang
Abt. Entwurf und Neubau
von Straßen
Hillmannplatz 8-10
Abt. Straßenerhaltung
und
Abt. Brücken- und Ing.bau
Herdentorsteinweg 7

Sprechzeiten
Mo bis Fr.
8:00 - 12:00 Uhr
weitere Termine
nach tel.
Vereinbarung mög-
lich

Geschäftsstelle:
T (0421) 361 9780
F (0421) 361 9738
E-Mail
office@asv.bremen.de



Bus / Straßenbahn
Hauptbahnhof
oder Herdentor



ne geradlinige Führung und damit verbunden eine Signalisierung in einem Zuge geprüft worden. Diese wurde aus den nachfolgend genannten Gründen nicht umgesetzt:

Auf Grund der Nähe zu den benachbarten Knotenpunkten (ca. 200 m Abstand zum Knoten Bismarckstraße, ca. 300 m Abstand zum Knoten Hollerallee) kann die Signalanlage bei Queren der Schwachhauser Heerstraße in einem Zuge nicht in eine Grüne-Welle-Koordinierung mit den benachbarten Knotenpunkten eingebunden werden. Die dafür erforderliche Flexibilität wird nur durch die bestehende Signalisierung der Teilfurten erfüllt.

Eine Signalisierung der Querung in einem Zuge hätte für den Individualverkehr zur Folge, dass die gleichzeitige Koordinierung für beide Fahrrichtungen, die wegen hohem Verkehrsaufkommen zu den Verkehrsspitzenzeiten in beiden Fahrtrichtungen erforderlich ist, nicht aufrechterhalten werden kann. Bei Verzicht auf die Koordinierung bestünde durch die Nähe zu den benachbarten Knotenpunkten in den Verkehrsspitzenstunden die Gefahr des Rückstaus in die Knotenpunkte hinein, woraus sich auch Auswirkungen auf das angrenzende Straßennetz ergeben können.

Durch das Straßenbahnprojekt Linie 4 konnte der öffentliche Personennahverkehr mittels optimierter Abläufe besser in den fließenden Verkehr integriert werden. Im derzeitigen Zustand können die Straßenbahnen sowohl die Fahrgastwechselzeiten als auch die Freigabezeitfenster bedarfsgerecht nutzen. Eine Signalisierung der Fußgänger in einem Zuge würde für den ÖPNV Freigabezeitverluste von 30% bedeuten. Dies bedeutet längere Wartezeiten bei der Haltestellenausfahrt und zusätzliche Halte vor der Einfahrt in die Haltestelle für den Straßenbahnverkehr.

Eine kurze Wartezeit für Fußgänger konnte im Jahre 2014 im Zuge einer Überplanung, durchgängig für alle Signalprogramme, mittels einer bedarfsgesteuerten zweiten Fußgängerfreigabe pro Umlauf erreicht werden. Für Fußgänger, sowohl im Haltestellenzugang, als auch bei Querung der gesamten Schwachhauser Heerstraße, resultiert aus der Erhöhung der Grünzeit, die mit der Querung in einem Zuge verbunden wäre, ein Anstieg der Wartezeit auf im Mittel ca. 40 Sekunden, da die zweite Grünblendung nicht aufrecht erhalten werden kann. Dies stellt eine deutliche Verschlechterung zur derzeitigen Situation dar, in der Fußgänger nur eine mittlere Wartezeit von ca. 20 Sekunden erwarten können. Bei durchgehender Signalisierung könnte dieser Komfort nicht aufrechterhalten werden.

Eine Verlängerung der Grünphasen, die Fußgängern das Queren der Schwachhauser Heerstraße in einem Zuge ermöglichen würde, wird nicht befürwortet, da hieraus längere Wartezeiten für alle Fußgänger, auch für den starken Fußgängerverkehr im Haltestellenzu-/abgang, deutliche Verzögerungen für den Straßenbahnverkehr und längere Rückstauungen im Kraftfahrzeugverkehr zu erwarten wären.

Verkürzung der Zeit zwischen Anfordern einer Grünphase durch Fußgänger/innen und Umschalten der Ampel

Die Koordinierungsrandbedingungen lassen Fußgängergrün nur in bestimmten Zeitfenstern zu, wodurch die Wartezeit grundsätzlich nicht weiter verkürzt werden kann. Im derzeitigen Zustand wird durch zwei mögliche Freigabefenster pro Umlauf eine sehr kurze Wartezeit für Fußgänger gewährleistet.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag