

**Vermerk:****Ortsbegehung in der Richard-Boljahn-Allee/ Otto-Suhr-Straße zwecks Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bereich der LSA**

Termin: 05.01.2017 um 11:30 Uhr

Anwesende:

Der Fachausschuss „Bau, Verkehr und Umwelt“ des Beirates Vahr hatte auf seiner Sitzung am 11.08.2016 einstimmig die Installation einer Rotlichtüberwachungsanlage an der LSA in der Richard-Boljahn-Allee in Höhe der Friedrich-Stampfer-Straße/ Otto-Suhr-Straße<sup>1</sup> beschlossen, da hier häufige Rotlichtverstöße durch Pkw festgestellt wurden.<sup>2</sup> Die Installation einer Rotlichtüberwachungsanlage wurde vom Senator für Inneres mit der Begründung abgelehnt, dass keine Verkehrsunfälle verzeichnet worden seien, bei denen Fußgänger/innen oder Radfahrer/innen beim Queren beteiligt oder gar verletzt wurden.

Auf der Fachausschusssitzung am 28.11.16 wurden nochmals die Situation und weitere mögliche Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit in diesem Bereich beraten, wie die Verbesserung der Ampelphase (Verlängerung der Phase zwischen Umspringen auf Rot für Pkw und Umspringen auf Grün für Fußgänger/innen und den Radverkehr) sowie die Absenkung des Bordsteins beim Fußgängerweg der Straßenquerung.<sup>3</sup>

**Im Rahmen des Ortstermins wurde Folgendes besprochen und festgelegt:****Installation einer Rotlichtüberwachungsanlage**

weist darauf hin, dass an Knotenpunkten erfahrungsgemäß, trotz der Einrichtung von Blitzern, Verstöße begangen werden und sich diese nicht durch Blitzer vollständig verhindern ließen. An dieser Querung seien keine Gefährdungen und hohe Unfallhäufigkeiten festgestellt worden. Die Rotlichtverstöße resultierten hier aus dem Fehlverhalten der Pkw-Fahrer/innen. Dieses sei gemäß

---

<sup>1</sup> Ein Foto der LSA/ des Querungsbereiches ist dem Vermerk als **Anlage 1** angefügt.

<sup>2</sup> Siehe auch im Protokoll unter:

[http://www.ortsamtschwachhausenvahr.bremen.de/vahr/fachausschuesse/protokolle\\_2016-14325#Bau.](http://www.ortsamtschwachhausenvahr.bremen.de/vahr/fachausschuesse/protokolle_2016-14325#Bau)

<sup>3</sup> Siehe auch im Protokoll unter:

[http://www.ortsamtschwachhausenvahr.bremen.de/vahr/fachausschuesse/protokolle\\_2016-14325#Bau.](http://www.ortsamtschwachhausenvahr.bremen.de/vahr/fachausschuesse/protokolle_2016-14325#Bau)

aufgrund der Personalsituation des Polizeireviers jedoch nicht dauerhaft überwachbar.

sagt zu, angesichts der hohen Anzahl an Rotlichtverstößen, die die Zählungen des Beirates sowie des Polizeireviers Vahr ergeben haben, die Installation einer Rotlichtüberwachungsanlage nochmals intern zu beraten und anschließend ggfs. den Senator für Inneres um eine Umsetzung dieser Maßnahme zu bitten.

teilt mit, dass das Polizeirevier Vahr den Querungsbereich weiterhin beobachten und evtl. zur besseren Dokumentation auch per Video festhalten werde.

#### Verbesserung der Ampelphase/ Erhöhung der „Schutzzeit“

Auch verweist auf die vergleichsweise geringen Unfallzahlen an dieser LSA. Es handle sich demnach eher um subjektive Wahrnehmungen, dass Gefährdungen vorliegen. Die mögliche Erhöhung der sogenannten Schutzzeit für Fußgänger/innen bewege sich im Bereich von lediglich etwa 1 bis 2 Sekunden, sodass dadurch nicht allzu hohe Verbesserungen erwartet werden dürften. Weiter führt er aus, dass eine Änderung der Ampelphase auch Auswirkungen auf andere Bereiche habe, wie möglicherweise eine Rückstaugefahr bis zur Autobahnauffahrt. Die Ampelschaltung sei durch ein Ingenieurbüro geplant und mit mehreren Stellen abgestimmt worden.

sagt zu, dass er in Abstimmung mit dem Ingenieurbüro prüfen werde, ob eine Erhöhung der „Schutzzeit“ angesichts möglicher anderer Gefährdungspotentiale durchführbar sei und dem Ortsamt das Ergebnis sowie die Auswirkungen einer Änderung der Ampelschaltung mitteilen werde.

#### Absenkung des Bordsteins

Von Seiten des Beirates wird angemerkt, dass hier sehr viele Personen mit Rollator die Straße überqueren würden und diese sowie Rollstuhlfahrer/innen aufgrund der Bordsteinhöhe gezwungen seien, auf den Radweg auszuweichen.

bestätigt dies. Er habe beobachtet, wie Personen im Rollstuhl den Bordstein nicht überfahren konnten oder aber mit solcher Zeitverzögerung, dass die LSA für den Kfz-Verkehr zwischenzeitlich wieder auf Grün umgesprungen war.

erläutert, dass die Absenkung bei Radwegen 0 bis 1 cm betrage und bei Fußwegen, zur besseren Orientierung für Personen mit Blindenstock, etwa 3 cm. Diese Bordsteinhöhen wurden in Bremen durch die „Richtlinie zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten“ festgelegt.<sup>4</sup>

ergänzt, dass im Zuge der Installation der LSA der Bordstein anfangs zu tief gewesen sei, sodass es auf der Fahrbahn zu einer Pfütze mit einem Durchmesser von etwa 2 Metern gekommen war. Auf Nachfrage erläutert , dass eine Teilung des Radweges zugunsten des Fußweges auch aus dem Grund nicht zulässig sei, da der Radweg ein stärkeres Gefälle aufweise, das zu Rutschgefahr führen könne.

Das Ortsamt erfragt beim Landesbehindertenbeauftragten, ob vor dem Hintergrund der Barrierefreiheit eine Überarbeitung der Richtlinie hinsichtlich der Bordsteinhöhe für mobilitätseingeschränkte Fußgänger/innen als sinnvoll angesehen wird.

---

<sup>4</sup> Die Richtlinie ist dem Vermerk als **Anlage 2** angefügt. Siehe hier insbesondere Punkt 4 und 5.3.1.

### Kennzeichnung des Radweges an der Treppe

Zur Sicherheit der Fußgänger/innen, die die Treppe von der Otto-Suhr-Straße herabgehen und den Radweg queren wollen, soll deutlicher auf den Radweg hingewiesen werden, z. B. durch Kennzeichnungen des Fahrradweges (Rotfärbung, Fahrradwegsymbol).<sup>5</sup>

nimmt diesen Prüfauftrag mit und berichtet dem Ortsamt nach der Prüfung, ob diese oder andere Möglichkeiten umsetzbar sind, um das Gefährdungspotential für Fußgänger/innen durch den Radverkehr vor der Treppe zu verringern.

### Umgestaltung des Gebüsches neben der Treppe

Weiter wird darauf hingewiesen, dass der Busch direkt neben der Treppe – auf Seite in Richtung Karl-Kautsky-Straße – im Sommer die Sichtbeziehungen zwischen Fußgänger/innen auf der Treppe und Radfahrer/innen verhindere.<sup>6</sup>

nimmt diesen Hinweis mit und fragt in der zuständigen Abteilung des ASV an, ob eine Umgestaltung des Straßenbegleitgrüns vorgenommen werden kann, um die Sichtbeziehungen zu verbessern.

---

<sup>5</sup> Ein Foto des Bereiches ist dem Vermerk als **Anlage 3** angefügt.

<sup>6</sup> Siehe auch Anlage 3.