



Etwa einmal im Jahr, schätzt das Amt für Straßen und Verkehr, werde eine der Mittelinseln auf dem Osterdeich bei Unfällen beschädigt – hier Ende Februar in Höhe der Berliner Straße.

Bremen

🕒 4 min.

Bremer Querungshilfen

Rettungsinseln für Fußgänger

Warum für Querungshilfen unterschiedliche Lösungen gefragt sind

Justus Randt

Bremen. Wenn es eines Beweises dafür bedurft hätte, wie gefährlich es sein kann, Straßen in Bremen zu überqueren – dies hätte er sein können: In den frühen Morgenstunden des letzten Sonntags im Februar hat ein Autofahrer oder eine Autofahrerin eine Mittelinsel am Osterdeich gerammt und Unfallflucht begangen. Die Kollision in Höhe der Berliner Straße war derart heftig, dass Verkehrsschilder abgerissen wurden und größere Trümmerteile des Wagens zurückblieben. Etwa einmal im Jahr komme es am Osterdeich zu solchen Unfällen, schätzt das Amt für Straßen und Verkehr, das die Querungshilfen immer wieder aufbauen muss. Die Polizei geht von rund 1000 Euro Schaden aus.

Eigentlich sind die kleinen Bauwerke Rettungsinseln für Fußgänger, sie halbieren die Strecke und machen es möglich, zweiseitige Straßen für Fußgänger zu überqueren, also Stück für Stück die andere Straßenseite zu erreichen. Als das auf Initiative von Anwohnern in Höhe der Berliner Straße errichtete Exemplar im April 2015 eingeweiht wurde, veranschlagte die Behörde die Verkehrsbelastung auf 21.000 Kraftfahrzeuge pro Tag. Die Gesamtinstallation kostete rund 20.000 Euro. Für die nächste Insel, etwa in Höhe der Schierker Straße, hat Angelika Schlansky, die Bremer Repräsentantin des Fachverbandes Fuß, nach eigenen Angaben schon Mitte der 1990er-Jahre gekämpft. Ein Zebrastreifen aus Stoff wurde auch später noch immer wieder einmal über die Straße gerollt, um zu demonstrieren, woran es an dieser Stelle fehlte.

Die beiden Inseln am Osterdeich entsprechen laut ASV nicht der „Standardbauweise“, sondern bestehen aus „Fertigteilen, die auf die Fahrbahn aufgedübelt werden“. Das Verfahren, so ASV-Sprecherin Andrea Voth, wurde „nur an sehr wenigen Stellen im Stadtgebiet“ angewendet: „In der Regel werden die Mittelinseln baulich hergestellt, unter anderem, weil diese weniger anfällig sind.“ In der Tat waren bei früheren Kollisionen mitunter die Befestigungen aus der Fahrbahn gerissen worden.

Individuelle Lösungen sind also auch in der normierten Welt der Verkehrsregelung gefragt. In Gröpelingen wurde an der Haltestelle Use Akschen, nach langer Planung und flankiert vor einer Petition, eine Querungshilfe gebaut. Der Beirat hatte zunächst eine Ampel, dann einen Zebrastreifen gefordert, um den Fußweg in die Waterfront zu ebnen. Vor anderthalb Jahren wurde schließlich eine Nachbesserung beschlossen: Eine Gelblichtampel soll dort zusätzlich auf Fußgänger aufmerksam machen. Auch am Hastedter Osterdeich, in Höhe der Inselstraße, gibt es eine Querungshilfe, die sogar von der Insel zur Ampel aufgestockt worden ist. „Dort war einfach zu viel Verkehr für eine Insel“, sagt Verena Nölle von der Landesverkehrswacht Bremen. „Man muss sich die jeweilige Situation angucken.“

Das ist auch Carsten-Wilm Müllers Ansatz. „Die Anpassung ist so individuell wie die Stelle, an der die Querungshilfe vorgesehen ist“, sagt Müller, der bis vor ein paar Monaten Professor an der Fakultät für Architektur, Bau und Umwelt der Hochschule Bremen war. „Für Gehbehinderte hat eine Mittelinsel viele Vorteile. Der Fußweg ist kurz, kleinere Personen werden schneller gesehen. Man braucht natürlich den Platz dafür. Mitunter wurden Inseln auch schon dazu genutzt, um die Verkehrsgeschwindigkeit zu dämpfen.“ Interessant sei auch die Variante einer „linienhaften Querungshilfe“, die sich über die gesamte Straßenlänge als breiter Mittelstreifen erstreckt, der von Abbiegern auch gekreuzt werden könne. Müller kennt ein Beispiel dafür in Barrien, einem Ortsteil von Syke. Zwei Faktoren stellt der Fachmann besonders heraus: „Fußgänger sind wie Radfahrer – Umweg empfindlich.“ Und er warnt: „Der gefährlichste Bereich

ist jeweils 20 Meter vor und hinter einer Querungshilfe, wegen der Aufmerksamkeit der Autofahrer.“

Offizielles Querungshilfeprogramm

Bremen hat ein offizielles Querungshilfeprogramm, das seit 2015 fortgeschrieben wird. Auf der Liste, um die Bedingungen für den Fußverkehr zu verbessern, stehen laut dem Verkehrsressort der Umbau des Kreisels am Büropark in Oberneuland im April und eine Ampel an der Richard-Boljahn-Allee im Mai. 2023 seien neun Hilfen umgesetzt worden – von der Bordsteinabsenkung über Blindenleitsysteme bis zum Zebrastreifen.

Dazu, wie viele Inseln vorhanden sind, liegen dem ASV „derzeit keine Zahlen“ vor. Die digitale Datenbank zum Bestand der Bremer Verkehrsinfrastruktur ist seit Jahren im Aufbau. Im Aufbau befindet sich auch die ramponierte Querungshilfe am Osterdeich. Fehlt nur noch die rot-weiße Schraffenbake, dann ist die Insel wieder reif für Fußgänger.