

14.4.07

# Kaum Stopps auf der Parkallee

## Grüne Welle im ADAC-Praxistest / Ergebnisse reichen von sehr gut bis schlecht

Von unserer Redakteurin  
Elke Gundel

**BREMEN.** Auf Parkallee und Ludwig-Roselius-Allee kommen Autofahrer gut voran. Auf Herdentorsteinweg und Kattenturmer Heerstraße hoppeln sie von einer roten Ampel zur anderen. Das hat ein Test des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs (ADAC) ergeben. Der Club hat die Grüne Welle auf acht innerstädtischen Strecken überprüft. Holger Bruns, Sprecher des Verkehrsressorts, sagte dazu, die Umsetzung des Programms „Grüne Welle“ laufe noch.

In der ersten Stufe des Programms realisiert in den Jahren 2003 und 2004 – ist die Grüne Welle laut ADAC auf sechs Achsen eingeführt worden: auf Neuenlander Straße, Parkallee, Osterdeich, Bismarck- beziehungsweise Stresemannstraße, Georg-Bitter-Straße und Hafenrandstraße.

Dirk Matthies, Mitarbeiter der ADAC-Verkehrsabteilung, hat sich drei dieser Trassen vorgeknöpft. Jeweils sechs bis sieben Mal ist er dabei jede Strecke in einem speziellen Messwagen abgefahren – immer zwischen 9.30 und 11.30 Uhr, also außerhalb der Hauptverkehrszeit, und immer stadteinwärts, wenn das entspreche den Verkehrsströmen am Vormittag.

Ergebnis: Auf der Parkallee (Wiener Straße bis Benquestraße) musste Matthies fast nie vor einer roten Ampel halten (Note Eins). Auf Stresemann- und Bismarckstraße waren im Schnitt 17 Prozent der Ampeln rot (Note Drei). Etwas schlechter (24 Prozent der Ampeln rot) schneiden Hastedter Osterdeich/Osterdeich ab (Note Drei). Insgesamt,

betont Matthies, funktioniere die Grüne Welle aber auf allen drei Strecken. „Man hat auf dem Osterdeich zum Beispiel nicht das Gefühl, ständig vor einer roten Ampel zu stehen.“

Das sehe auf der Kattenturmer Heerstraße (37 Prozent der Ampeln rot), auf dem Wall zwischen Doventor und Altem Polizeihaus (47 Prozent rote Ampeln) und auf der Strecke Hermann-Böse-Straße/Herdentorsteinweg (durchschnittlich 33 Prozent der Ampeln rot) ganz anders aus. Matthies' Fazit: „Das sind eindeutig zu viele Stopps.“

Diese drei Strecken gehören zur zweiten Stufe des Programms „Grüne Welle“, das im Juli 2005 beschlossen worden ist und bis Ende 2006 umgesetzt werden sollte. Nach Bruns Worten konnte dieser Zeitplan jedoch nicht eingehalten werden.

Aus Sicht des ADAC ist dabei gerade der Herdentorsteinweg nicht für eine Grüne Welle geeignet. Auch das habe der Test eindrucksvoll gezeigt. Begründung: Zu viel Verkehr, zu viele Hauptachsen, die die Strecke queren, und zu viele Busse und Straßenbahnen, die Vorrang haben – zum Beispiel am Knotenpunkt Hauptbahnhof.

Die Ludwig-Roselius-Allee und die Osterholzer Heerstraße gehören ebenfalls zur zweiten Stufe des Programms „Grüne Welle“ – und dort fiel das ADAC-Testergebnis besser aus: An der Ludwig-Roselius-Allee waren im Schnitt acht Prozent der Ampeln rot (Note Zwei), an der Osterholzer Heerstraße 22 Prozent (Note Drei). Grundlage der Bewertung, erklärt Matthies, sei das Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), nach dem die Stra-

ßen in Qualitätsstufen von „A“ (Note Eins) bis „F“ (Note Sechs) eingeteilt werden können. Reine Fußgänger- und Fahrrad-Ampeln würden bei der Analyse nicht berücksichtigt. Denn sie verzerrten das Bild: Sie stoppen Autofahrer ja nur, wenn Fußgänger oder Radler über die Straße wollen und Grün anfordern. Fazit des ADAC: Grüne Wellen einzuführen lohne sich – auch für die Umwelt. Fließe der Verkehr, sei der Spritverbrauch niedriger als bei Stop-and-Go.

Zum Artikel „Käum Stopps auf der Parkallee“ vom 14. April: LWK 5.5.07

## Niedersachsen ist weiter

Wie angenehm für die Autofahrer, dass sie auf der Parkallee kaum anhalten müssen, wenn sie sich an Tempo 50 halten. Allerdings hat das zur Folge für die fünfzig Kinder unserer Kindertageseinrichtung, die täglich in den Bürgerpark gehen und dabei mindestens zwei Mal am Tag die Parkallee queren, dass sie sich mächtig beeilen müssen. Acht Sekunden haben sie Zeit dafür, eigentlich nicht zu schaffen. Und oftmals brausen währenddessen schon die nächsten Autos gefährlich nahe heran, die in der Annahme, sie hätten ja grüne Welle, kaum abbremsen. Eine Verlängerung der Grünphase für Fußgänger kommt für den Bau- und Umweltsektor nicht in Frage, anderswo seien die Zeitintervalle ähnlich und dort ginge es ja auch, so die Behörde auf Nachfrage. Ein Wunder, dass noch nichts passiert ist. In Niedersachsen ist man da schon weiter, dort wird über-

legt, in Kindertagennähe generell Tempo-30-Zonen einzurichten. In Bremen wurde dieser Vorschlag vom Bau- und Umweltsektor abgelehnt mit der Begründung, dass dann ja die Grüne Welle für Autofahrer nicht mehr funktioniert.

BIRGIT TILLMANN, BREMEN