



► **Nr. VO/2022/11002**  
**öffentlich**

Lübeck, 17.03.2022

**Vorlage**  
**-öffentlich-**

**Verantwortliche Bereiche:**  
**5.660 - Stadtgrün und Verkehr**

**Bearbeitung:** Jens Johannsen (E-Mail: jens.johannsen@luebeck.de Telefon: 122-3230)

**Projektfreigabe Experimenteller Verkehrsversuch "Gute Mobilität für alle" in der Fackenburger Allee/Bahnhofsbrücke bis Krempeisdorfer Allee/Stockelsdorfer Straße/Friedhofsallee**

**Beratungsfolge:**

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
21.03.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
21.03.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
22.03.2022	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Vorberatung
29.03.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung
31.03.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

**Beschlussvorschlag für den Hauptausschuss:**

Die Projektfreigabe für den Verkehrsversuch Fackenburger Allee wird erteilt. Der Bürgermeister wird ermächtigt mit der Maßnahme zu beginnen.

**Beschlussvorschlag für die Bürgerschaft:**

Die Verkehrsversuch wird entsprechend der von der Verwaltung vorgeschlagenen Reihenfolge durchgeführt.

**Verfahren:**

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz	Zustimmung
5.610 Stadtplanung und Bauordnung	Zustimmung

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:

Ja  
 Nein- Begründung:

Die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen ist nicht notwendig, weil deren Belange nicht berührt werden.

Die Maßnahme ist:

<input checked="" type="checkbox"/>	neu
<input type="checkbox"/>	freiwillig
<input type="checkbox"/>	vorgeschrieben durch:
<div style="border: 1px solid black; height: 40px;"></div>	

Finanzielle Auswirkungen:

<input checked="" type="checkbox"/>	Ja (Anlage 1)
<input type="checkbox"/>	Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

<input type="checkbox"/>	Nein
<input checked="" type="checkbox"/>	Ja – Begründung:
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">Förderung Umweltverbund zum Erreichen von Klimazielen (u.a. CO<sub>2</sub>-Reduzierung, Lärmreduzierung)</div>	

Begründung der Nichtöffentlichkeit  
gem. § 35 GO:

**Begründung:**

**Begründung der Dringlichkeit:**

Am 25.02.2022 wurde der Verkehrsversuch „Gute Mobilität für alle“ als Bericht unter VO/2022/10745 zur Kenntnis genommen. Durch den Beschluss der Lübecker Bürgerschaft vom 25.02.2022 musste die Verwaltung verschiedene Fragestellungen prüfen und bearbeiten. Die nächste Bürgerschaft tagt erst wieder am 27.05.2022, so dass dann eine Umsetzung des Versuchs nach entsprechender Ausschreibung und Vergabe externer Aufträge erst zum 01.09.2022 möglich wäre.

Es wird um Feststellung der Dringlichkeit gebeten.

**Vorlage:**

Im Zusammenhang mit der Umsetzung der durch die Hansestadt Lübeck beschlossenen Ziele zum Klimaschutz sind Maßnahmen der Verkehrswende, die ein auf den Umweltverbund ausgerichtetes Mobilitätsverhalten der Bevölkerung fördern (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV), wesentlich. Um die Klimaziele in dem begrenzten Zeitraum zu erreichen, ist eine zügige Umsetzung von Maßnahmen zur Steigerung des Umweltverbundes notwendig und wichtig. Im Bereich Mobilität stagniert die Reduzierung von Einsparung von Treibhausgasen, trotz effizienten Fahrzeugen. Diese Stagnation begründet sich durch die stetig wachsende Anzahl von Fahrzeugen im öffentlichen Verkehrsraum.

Im begrenzt zur Verfügung stehenden Verkehrsraum ist die Umsetzung von Maßnahmen, die auf eine Neuaufteilung der Verkehrsflächen zielt, bislang jedoch noch wenig erprobt.

Mit der Neugestaltung der Moislinger Allee im vergangenen Jahr konnten erste Erfolge verzeichnet werden. Die Planungen für den Premium-Radweg in der Ratzeburger Allee („Rad-schnellweg“, Umsetzung ab 2023) werden diesen Gedanken aufgreifen und weiter entwickeln. Parallel sollen auch in diesem Jahr weitere Erkenntnisse im Hinblick auf die konkrete Umsetzung von Maßnahmen zur Verkehrswende gesammelt werden.

Der Fachbereich 5 plant zusammen mit dem Fachbereich 3 hierfür die Durchführung eines experimentellen Verkehrsversuchs in dem Straßenzug Krempelsdorfer Allee und Fackenburger Allee.

Hierüber wurde in der Bürgerschaft vom 25.02.2022 berichtet. Einig war man sich, dass ein Verkehrsversuch durchgeführt werden soll. Die Bürgerschaft hat hierzu einen Beschluss gefasst, der die Verwaltung beauftragte, vor Freigabe der Haushaltsmittel noch verschiedene Punkte, wie nachfolgend aufgeführt, zu prüfen:

**Beschluss:**

- 1. Die Durchführung eines experimentellen Verkehrsversuchs im Verlauf der Fackenburger Allee und Krempelsdorfer Allee zwischen Bahnhofsbrücke und Stockelsdorfer Straße zur Planung von möglichen Maßnahmen im Rahmen einer klimaorientierten Verkehrswende wird befürwortet.*
- 2. Hierfür ist der Lübecker Bürgerschaft und ihren Ausschüssen eine klare, umfassende und fachlich belastbare Beschlussvorlage entgegen zu bringen mit konkreten Aussagen über die einzelnen Maßnahmen und die damit jeweils verbundenen Kosten.*
- 3. Der Verkehrsversuch soll in zwei Phasen durchgeführt werden, eine Phase, in der mit durchgehenden Busspuren vom Bahnhof bis zur Stockelsdorfer Straße und in der Gegenrichtung ein Straßenbahnbetrieb simuliert wird und eine zweite Phase, ähnlich der Verwaltungs-Idee „Gute Mobilität für alle“. Es ist zu prüfen, inwieweit eine Nutzung der Sonderspuren durch Taxis möglich und zweckmäßig ist.*
- 4. Ein kurzfristig umsetzungsfähiges Realisierungskonzept (Masterplan) für das von der Lübecker Bürgerschaft im Bahnhofsumfeld gefordertes Bewohnerparkrecht ist der Lübecker Bürgerschaft spätestens im Juni 2022 vorzulegen mit dem Ziel, dieses bis zum Jahresende 2022 schrittweise umzusetzen.*
- 5. Die bisherigen Parkplätze sollen auch während des Verkehrsversuchs für Zwecke des Straßenverkehrs zur Verfügung stehen, z.B. als Ladezonen, Ladestationen für E-Fahrzeuge, Abstellflächen für E-Roller, carsharing, ab 18 Uhr Parkplätze. Die zulässige Haltezeit in den Ladezonen wird auf mindestens 15 Minuten festgesetzt.*
- 6. Auf besonders breiten Abschnitten der verbreiterten Gehwege können Grün-Inseln installiert werden, ebenso auf gepflasterten Hausvorfeldern, sofern hierfür mit den Hausbesitzer:innen eine Einigung erzielt wird.*
- 7. Der Verkehrsversuch muss gut vorbereitet sein. Dazu gehören zuverlässige und belastbare Verkehrszählungen vor, während und nach dem Versuch, strukturiert organisierte Befragungen der Verkehrsteilnehmer:innen und umfassende Haushalts- und Betriebsbefragungen in den angrenzenden Wohngebieten. Zudem müssen die Auswirkungen des Versuchs fortlaufend kontrolliert werden, um jederzeit Änderungen herbeiführen zu können. Es soll auch ermittelt werden, wohin wieviel Verkehr durch die bestehenden Einschränkungen im Bereich der Bahnhofsbrücke und durch den Verkehrsversuch verlagert wird. Fahrzeitverschlechterungen im ÖPNV sind zu vermeiden.*
- 8. Der Bürgerschaft ist zu berichten, wie der seit vielen Jahren gesperrte Fahrstreifen der Fackenburger Allee zwischen den Linden-Arkaden und dem Lindenplatz im Interesse des Klimaschutzes einer neuen Nutzung zugeführt werden kann (Radfahrstreifen, Abstellbügel für Fahrräder, Ladeinfrastruktur für E-Mobile, Entsiegelung, Straßenbäume, etc.).*

### Zu 1:

Die Verwaltung bedankt sich, dass die Vertreter:innen der Lübecker Bürgerschaft den Weg eines experimentellen Verkehrsversuchs im Grundsatz befürworten. Dieses Instrument des Verkehrsversuchs ist relativ neu in der StVO verankert und wurde in dieser Dimension in Lübeck noch nicht durchgeführt. Daher sind die im Vorwege gestellten Fragen absolut berechtigt und die Verwaltung versucht, mit dieser Vorlage und den beigefügten Anlagen 2 und 3 alle gestellten Fragen zu beantworten.

### Zu 2:

Um Wiederholungen zu vermeiden, verweist die Verwaltung auf den Bericht VO/2022/10745. Ergänzend sind die Anlagen 1 – 3 beigefügt, die die gestellten Fragen beantworten und einen vertieften Einblick in das Projekt geben.

Im Wesentlichen bleibt festzuhalten, dass der Verkehrsversuch zu einer Neuaufteilung des öffentlichen Verkehrsraums führen soll, um den verschiedenen Verkehrsarten gleichermaßen eine ausreichende Bewegungsfläche zu bieten.

Die Kosten bzw. die Finanzierung des Verkehrsversuchs stellen sich wie folgt dar:

Die derzeitige Kostenschätzung beläuft sich auf ca. 475.000 EUR, die Mittel werden vollumfänglich den konsumtiven Haushalt belasten.

Die Bereitstellung der notwendigen Finanzmittel kann zudem vollständig aus den Budgets der Bereiche 5.660. Stadtgrün und Verkehr und 5.610. Stadtplanung und Bauordnung sichergestellt werden.

Somit stehen die investiven Gelder für den Radverkehr, sortiert auf dem Geh –und Radwegkonto 541001.625.7852000 weiterhin anderen Maßnahmen zur Verfügung.

Eine Übersicht der angesprochenen Konten entnehmen Sie bitte der Anlage 1 finanzielle Auswirkungen.

Der Verkehrsversuch umfasst dabei die folgenden Leistungen:

#### Weisungsaufgaben

- Markierung und Demarkierung	120.000 €
- Datenerhebung	50.000 €
- Signaltechnik	50.000 €

#### Selbstverwaltungsaufgaben

- Evaluierung	120.000 €
- bauliche Anpassungen	50.000 €
- Öffentlichkeitsarbeit	50.000 €
- Ausstattung (z.B. Fahrradmodule und Grün)	<u>35.000 €</u>

**Summe            475.000 €**

Die im Rahmen der Weisungsaufgabe anstehenden Leistungen sind Markierungs- und Demarkierungsleistungen, das Aufstellen von Baken und sonstigen Sicherungsmaßnahmen auf der gesamten Versuchsraumstrecke. Die Datenerhebung umfasst z. B. das Durchführen von Verkehrsbeobachtungen und Zählungen, die Einrichtung von Dauerzählstellen und die Dokumentation der Ergebnisse ggf. mit externer Unterstützung. Zudem ist es erforderlich, die Signalanlagen an die Rahmenbedingungen des Versuchs anzupassen und im Versuchsverlauf bedarfsgerecht zu steuern.

Ein wesentlicher Baustein des Verkehrsversuchs ist seine Evaluierung. Die Verwaltung hat hierzu bereits ein erstes Konzept aufgestellt, das derzeit weiter ausgebaut und detailliert wird. Die Evaluierung dient dazu, die wesentlichen Fragestellungen im Hinblick auf Mobilitätsverhalten, Verkehrsentwicklung, Lärmschutz, Luftqualität sowie Sicherheit zu beleuchten, um daraus weitere Erkenntnisse darüber zu gewinnen, wie der Straßenraum zukünftig gestaltet werden kann, um diesen unterschiedlichen Anforderungen besser gerecht zu werden. Das Evaluierungskonzept wird in der Antwort zu Punkt 7. und 8. dargestellt.

Im Rahmen des Verkehrsversuchs werden darüber hinaus auch kleinere bauliche Maßnahmen wie Ausbesserungs- und Asphaltierungsarbeiten, Arbeiten zum Höhenausgleich an Ausleitungen und Kreuzungen erforderlich.

Für die Öffentlichkeitsarbeit konnte bereits ein Kommunikationsbüro gewonnen werden, welches die Beteiligungsformate konzipiert, begleitet und dokumentiert. Wesentlicher Baustein des Verkehrsversuchs ist die Beteiligung und die Einbeziehung der Gewerbetreibenden, der Anwohner:innen und der sonstig Betroffenen.

Die zu beschaffenden Fahrradmodule zum Abstellen von Fahrrädern können nach dem Verkehrsversuch an anderen beliebigen Stellen im öffentlichen Verkehrsraum eingerichtet, bei Bedarf vor Ort belassen oder auch an Schulen aufgestellt werden.

Auch bei der Beschaffung von Grünmodulen wird darauf geachtet, dass diese nach Beendigung des Verkehrsversuchs im öffentlichen Raum genutzt werden können.

Würde man diese beiden nachnutzbaren Ausstattungen aus dem Budget des Verkehrsversuchs herausrechnen, ergeben sich reduzierte Kosten in Höhe von 440.000 Euro.

### Zu 3:

Grundsätzlich ist die Zweiteilung des Verkehrsversuchs möglich.

Allerdings würde durch die Reihenfolge erst eine reine Busbeschleunigungsspur mit Taxennutzung (ÖPNV-Spur) einzurichten und danach einen Fahrradstreifen mit ausnahmsweiser Busnutzung keine signifikanten Verbesserungen für den Linienbusverkehr eintreten.

Nach derzeitigem Stand treten durch die Verkehrsverhältnisse in der Fackenburger Allee und Krempelsdorfer Allee keine Zeitverluste für den Linienbusverkehr ein.

Vielmehr ist festzustellen, dass schon heute vorher eingefahrene Zeitverluste in der Fackenburger Allee und Krempelsdorfer Allee wieder aufgeholt werden. Wenn man jetzt ohne entsprechende Fahrplananpassungen die Busse auf einer Busbeschleunigungsspur führen würde, käme es zu dem Phänomen, dass Busse an Bushaltestellen länger stehen und auf die Fahrgäste warten müssen, um den geltenden Fahrplan einzuhalten.

Für eine echte Busbeschleunigung müssten Fahrpläne mit Auswirkungen auf das weitere Liniennetz angepasst und auch die Anzahl der Busse in der Stunde erhöht werden.

Entsprechend der Vorgaben der Verwaltungsvorschrift II Ziffer 12 zum Verkehrszeichen 245 Straßenverkehrsordnung (StVO) **soll in der Regel** die Anordnung von Sonderfahrstreifen nur dann erfolgen, **wenn mindestens 20 Omnibusse des Linienverkehrs pro Stunde der stärksten** Verkehrsbelastung verkehren. Diese Vorgabe gilt pro Fahrtrichtung und wird derzeit durch den Linienverkehr des Stadtverkehrs sowie der Autokraft mit maximal 16 Omnibussen in der Spitzenstunde nicht erreicht.

Um tatsächlich nachhaltig etwas in puncto Fahrgastwachstum zu erreichen, müsste die Maßnahme Busspur gekoppelt mit einer sinnvollen Ausweitung des ÖPNV-Angebots sein (z. B. dichter, einprägsamer Takt auf bestimmten Relationen). Für die Anpassungen des Fahrplans und Ausweitung des Busangebots sind erhebliche Vorarbeiten durch die Hansestadt Lübeck als ÖPNV-Aufgabenträger sowie den Stadtverkehr zu leisten, so dass eine

Umstellung des Verkehrsversuchs auf eine reine Busspur erst zum Winterfahrplan (Dezember 2022) möglich wäre.

Eine „Simulation eines Straßenbahnbetriebs“ wird auch über die Einrichtung einer reinen ÖPNV-Spur nicht möglich sein.

Wichtige Erkenntnisse grundlegender Natur, u. a. ob (und wenn ja, wo) es in Lübeck hinreichendes Potential für die Einführung eines Straßenbahnsystems gibt, wird das VEP-Teilkonzept Straßenbahn klären. Im Rahmen eines Verkehrsversuchs lassen sich z. B. mit Bussen auf eigener Trasse keine nennenswerten Erkenntnisse dahingehend erzielen, da hier der sog. Schienenbonus nicht mit abgebildet wird. Hierunter subsumiert man die einschlägigen Systemvorteile einer Straßenbahn in Bezug auf allgemeine Akzeptanz, Fahrkomfort, Einprägsamkeit der Streckenführung und hierdurch größere Ansprache wahlfreier Fahrgäste im Vergleich zum Bus.

Bei Projektfreigabe durch den Hauptausschuss und Beschluss der vorgeschlagenen Reihenfolge des Verkehrsversuchs in der Bürgerschaftssitzung am 31.03.2022 können die Ausschreibungen der extern zu vergebenden Aufträge frühestens am 01.04.2022 erfolgen. Üblicherweise wird ein Zeitraum von 6 Wochen bis zur Auftragserteilung benötigt, um Angebote entsprechend der Vergabeordnung vorliegen zu haben.

Damit ist der avisierte und kommunizierte Beginn des Versuchszeitraums zum 01.05.2022 nicht mehr zu halten.

Es wird daher empfohlen, die Reihenfolge des experimentellen Verkehrsversuchs insbesondere im Hinblick auf die noch zu erbringenden Fahrplan- und Liniennetzanpassungen wie folgt zu fassen:

<b>Beginn des Verkehrsversuchs Radfahrstreifen mit ausnahmsweiser Nutzung durch den Linienbusverkehr:</b>	<b>01.07.2022</b>
<b>Ende des Verkehrsversuchs Radfahrstreifen mit ausnahmsweiser Nutzung durch den Linienbusverkehr</b>	<b>10.12.2022</b>
<b>Beginn des Verkehrsversuchs mit Busspuren für den Linienbusverkehr:</b>	<b>11.12.2022 (Fahrplanwechsel)</b>
<b>Ende des Verkehrsversuchs insgesamt:</b>	<b>Juni 2023 (kleiner Fahrplanwechsel)</b>

Die vorgeschlagenen Zeiträume reichen nach Auffassung der Verwaltung aus, umfassende Erkenntnisse aus dem zweistufigen Verkehrsversuch zu gewinnen. Eine Abstimmung mit dem Bauvorhaben Ersatzneubau der Bahnhofsbücke ist erfolgt, so dass die o. g. Terminplanung auch in dieser Hinsicht umsetzbar ist.

#### Zu 4:

Die Vorlage eines kurzfristig umsetzungsfähigen Realisierungskonzeptes (Masterplan) für das von der Lübecker Bürgerschaft im Bahnhofsumfeld geforderte Bewohnerparkrecht im Rahmen des experimentellen Verkehrsversuchs wird nicht möglich sein. Der Fachbereich 5 hat sich allerdings selbst verpflichtet, bis spätestens 30.06.2022 ein Eckpunktepapier für die Regelung des Umgangs mit dem ruhenden Verkehr in den Wohnquartieren zu erarbeiten. Das Parken in den Wohnquartieren ist eine grundsätzliche Frage und nicht im Zusammenhang mit dem experimentellen Verkehrsversuch zu lösen. Eine Beibehaltung dieser Forderung durch die Bürgerschaft würde dann zum Abbruch des Verkehrsversuchs führen.

#### Zu 5:

Sowohl die Vorgabe der Selbstverwaltung, die Eingaben von Betroffenen als auch die Onlineveranstaltungen unter Beteiligung des anliegenden Gewerbes, haben deutlich gemacht, dass eine einheitliche Beschilderung der Seitenstreifen mit nur einer temporären Unterscheidung zwischen einer Tag- und Nachregelung nicht den Bedarfen entsprechen wird, so dass das Projektteam entschieden hat, möglichst viele Parkregelungen wie bisher beizubehalten und nur in bestimmten definierten Bereichen, Lieferzonen für den Lkw-Verkehr anzuordnen. Die bisherigen Parkplätze werden damit während des Verkehrsversuchs für Zwecke des Straßenverkehrs zur Verfügung stehen, z.B. als Ladezonen, Ladestationen für E-Fahrzeuge, Abstellflächen für E-Roller, Carsharing, sowie ab 18 Uhr bis voraussichtlich 09.00 Uhr als Parkplätze.

Damit wäre dann auch die Reglementierung einer Mindestlieferzeit entbehrlich.

#### Zu 6:

Das Projektteam wird mit den Gewerbetreibenden sowie den Haus- bzw. Grundstückseigentümer:innen Kontakt aufnehmen und für die Idee einer Begrünung z.B. mit Pflanzkübeln etc. werben. Im geringen Umfang, kann es dennoch Sinn machen, bestehenden Bauminseln auf dem Seitenstreifen vor Ein- und Ausfahrten zu verlängern, um dadurch Sichtbeziehungen zu verbessern.

#### Zu 7 und 8:

Eine umfassende, auch extern unterstützte Evaluierung des Verkehrsversuchs ist vorgesehen. Hierzu finden umfangreiche quantitative und qualitative Datenerhebungen der verschiedenen Verkehrsarten statt. Diese erfolgen vor Einrichtung des Versuchs, während des Versuchszeitraums zwischen den Sommer- und Herbstferien, bei Wechsel der Versuchsphasen und vor Beendigung des gesamten Verkehrsversuchs.

Wie schon unter 2 dargestellt, ist die Beteiligung und die Einbeziehung der Gewerbetreibenden, der Anwohner:innen und der sonstig Betroffenen ein wesentlicher Baustein für die Durchführung des Verkehrsversuchs. Bisher wurde eine Information über den Verkehrsversuch an 12.500 Haushalte mit der Bitte bzw. Aufforderung verteilt, Wünsche, Gedanken oder auch nur Hinweise über die Mailadresse [Verkehrsversuch@Luebeck.de](mailto:Verkehrsversuch@Luebeck.de) an das Projektteam zu geben. Bisher liegen ca. 61 Eingaben vor, die dann auch regelmäßig beantwortet wurden und auch schon zu Änderungen in der Planung des Verkehrsversuchs geführt haben. Für die Gewerbetreibenden haben 2 Online-Beteiligungen stattgefunden. Hierbei haben u.a. die IHK, praktizierende Ärzte, Vertreter des ADFC, Hotelbesitzer, Vertreter des SB-Märkte, Handwerksbetriebe und auch das Lübeck Management teilgenommen.

Häufig gestellte Fragen wurden umgehend auf der Internetseite des Verkehrsversuchs beantwortet.

<https://www.luebeck.de/de/stadtleben/freizeit/mobilitaet/baustelleninformation-baumassnahmen/verkehrsversuch-fackenburger-allee.html>

Geplant sind nach Freigabe des Verkehrsversuchs und der benötigten Haushaltsmittel ebenfalls ein Online-Beteiligungsformat für die Anwohner:innen. Eine umfassende Haushaltsbefragung ist weder vor noch während des Verkehrsversuchs leistbar. Bei Beibehaltung dieser Forderung müsste der Verkehrsversuch dann abgebrochen werden.

Darüber hinaus bieten sich bei dem Projekt Kooperationsmöglichkeiten mit dem Smart City Management der Abteilung Digitalisierung, Organisation und Strategie. So besteht die Möglichkeit der Unterstützung bei der Datenerhebung durch die Einrichtung von entsprechender Zählsensoren.

Die Evaluierungsergebnisse werden wertvolle Erkenntnisse für den Verkehrsentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck liefern.

Die wichtigsten Fragen, die die Hansestadt Lübeck durch den Verkehrsversuch klären möchte, sind:

Übergeordnete Themen	Handlungsfeld	Indikatoren	Datenformat	Mögliche Erhebungsmethodik
<b>Verkehrsverlagerung</b>	Verkehrszusammensetzung; Änderung Modal Split	Steigerung Anteil Umweltverbund im achsenbezogenen Modal Split	quantitative Daten	Querschnitterhebungen/Knotenpunkterhebungen, mögliche Dauerzählstellen, Seitenradar
	Verkehrsverlagerung zugunsten des ÖPNV	Steigerung ÖV-Anteil im achsenbezogenen Modal Split; Fahrgastzahlen auf den Linien 7, 9, 12 (ggf. auch 3) (SL) und 5912, 7650 (Autokraft)	quantitative und qualitative Daten	Fahrgasterhebung/Automatische Fahrgastzähl-systeme (ggf. ergänzt um Zählungen auf allen möglichen anderen Relationen im Netz als Kontrollgruppe, um coronabedingte Verzerrungen ausschließen zu können)
	Verkehrsverlagerung zugunsten des Radverkehrs	Steigerung Radverkehrsanteil im achsenbezogenen Modal Split	quantitative Daten	Querschnitterhebungen/Knotenpunkterhebungen, mögliche Dauerzählstellen, Seitenradar
	Zunahme des Fußverkehrs entlang Fackenburger/Krempelsdorfer	Steigerung Fußverkehrsanteil im achsenbezogenen Modal Split	quantitative Daten	Querschnitterhebungen
	Verlagerung MIV in Wohngebiete wegen Unterbindung Linksabbiegen	Querschnittsbelastung in exemplarisch ausgewählten Wohnstraßen	quantitative Daten	Querschnitterhebungen/Knotenpunkterhebungen, mögliche Dauerzählstellen, Seitenradar, ggf. Navigations-/Mobilfunkdaten
	Verlagerung MIV auf Ausweichstrecken (Marienstraße / Wisbystraße)	Querschnittsbelastung Marienstraße / Wisbystraße	quantitative Daten	Querschnitterhebungen/Knotenpunkterhebungen, mögliche Dauerzählstellen, Seitenradar, ggf. Navigations-/Mobilfunkdaten
<b>Verkehrsfluss</b>	Verkehrsfluss Rad	Fahrtzeiten vorher – nachher	quantitative Daten	Verkehrsbeobachtungen, Messfahrten, ggf. Navigations-/Mobilfunkdaten
	Zusammenbruch des Verkehrssystems / Verkehrskollaps	Reisezeit, Geschwindigkeit, Rückstaulängen	quantitative Daten; ggf. auch qualitative Daten?	Verkehrsbeobachtung, Navigations-/Mobilfunkdaten
	Verkehrsfluss ÖPNV	VV als Mittel der Busbeschleunigung oder Abweichung vom Fahrplan?	quantitative und qualitative Daten	Daten aus dem RBL, Verkehrsbeobachtung, Befragung Fahrpersonal SL/AK
	Auswirkungen auf Taxen	Bemst der VV den Taxiverkehr aus?	quantitative Daten	vgl. Daten zum Kfz-Verkehr
	Auswirkungen auf Rettungsdienste/Feuerwehr/ Polizei	Gibt es für Einsatzfahrten Vorteile oder Beeinträchtigungen?	qualitative Daten	Befragung Rettungsdienst/Polizei/Feuerwehr
	Staulage auf den Zu- und Ab-laufstrecken	Auftreten von Stau, ggf. Rückstaulängen	quantitative und qualitative Daten	Verkehrsbeobachtung, ggf. Navigations-/Mobil-funkdaten
<b>Umwelt- und Lebensqualität</b>	Lärmemissionen ( <b>Fackenburger/ Krempelsdorfer</b> )	> Anzahl Anwohner:innen, die gesundheitliche Belastung erfahren (Wohnung) > Lärmbelastung im Straßenraum (-> Aufenthaltsqualität) > evt. Fassadenpegel, um Belastung der Arbeitnehmer:innen abzubilden (Büro)	Lärmkarten /Betroffenkarten /Fassadenpegel	> Verkehrsaufkommen (Tag/Nacht) > Flottenzusammensetzung (insbes. Schwerlastverkehr) > Geschwindigkeit (Durchschnittswerte) > alles Straßenabschnittsbezogen > Abmessungen Spuren (Bus spurenseparierte Daten)

		alles auch für umliegende Wohngebiete möglich (Vergleichswerte aber nur für Fackenburg Allee vorhanden)		
	Lärmemissionen ( <b>Ausweichstrecken</b> )	> Anzahl Anwohner:innen, die gesundheitliche Belastung erfahren (Wohnung) > Lärmbelastung im Straßenraum (-> Aufenthaltsgüte) > evt. Fassadenpegel, um Belastung der Arbeitnehmer:innen abzubilden (Büro) alles auch für umliegende Wohngebiete möglich (Vergleichswerte aber nur für Fackenburg Allee vorhanden)	Lärmkarten /Betroffenkarten /Fassadenpegel	> Verkehrsaufkommen (Tag/Nacht) > Flottenzusammensetzung (insbes. Schwerlastverkehr), > Geschwindigkeit (Durchschnittswerte) > alles Straßenabschnittsbezogen > Abmessungen Spuren (Bus spurenseparierte Daten)
	Luftbelastung ( <b>Fackenburg/ Krempelsdorfer</b> )	NOx-Konzentration Außenluft	quantitative Daten	> 1 automatische Messstelle: kontinuierliche Konzentration > 4 Passivsammler: Monatsdurchschnittswerte
	Luftbelastung ( <b>Ausweichstrecken</b> )	NOx-Konzentration Außenluft	quantitative Daten	> 1 automatische Messstelle: kontinuierliche Konzentration > 4 Passivsammler: Monatsdurchschnittswerte
	urbane Lebensqualität / Aufenthaltsgüte ( <b>Fackenburg/ Krempelsdorfer</b> )	subjektive QLI	qualitative Daten	Raumbeobachtung, Interviews
	urbane Lebensqualität / Aufenthaltsgüte ( <b>Ausweichstrecken</b> )	subjektive QLI	qualitative Daten	Raumbeobachtung, Interviews
<b>Ruhender Verkehr</b>	Parken	Parkdruck im Quartier? Höherer Parksuchverkehr?	quantitative Daten	Parkraumerhebung
<b>Sicherheit</b>	Wirkt der VV disziplinierend auf Raser:innen?	Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs	quantitative Daten	Geschwindigkeit/Seitenradar (Fehlverhalten)
	Verkehrssicherheit Radverkehr		quantitative Daten	Lfd. Erhebungen der Polizei / Unfallatlas / Verkehrsbeobachtungen
	Unfallhäufigkeiten		quantitative Daten	Lfd. Erhebungen der Polizei / Unfallatlas / Verkehrsbeobachtungen

Ebenso wird der Verkehrsversuch durch den intensiven Einsatz vom Ordnungsdienst begleitet werden, um Fehlentwicklungen und Missstände frühzeitig zu erkennen und dann auch abzustellen.

Die Antworten auf die umfangreichen Fragestellungen der Anträge des AM Thomas-Markus Leber, FDP-Fraktion zur Vorlage V/2022/10745 und des Bauausschusses zum Verkehrsversuch Fackenburg Allee aus der Sitzung vom 07.02.2022, TOP 5.1 sind als Anlage 2 und 3 beigelegt.

Mit dem experimentellen Verkehrsversuch setzen sich der Fachbereich 3 - Umwelt, Sicherheit und Ordnung als auch der Fachbereich 5 - Planen und Bauen für die Weiterentwicklung der Mobilität in Lübeck ein.

**Anlagen:**

Anlage 1: Finanzielle Auswirkungen

Anlage 2: Antwort auf die Anfrage des AM Leber (FDP) zur Vorlage VO/2022/10745 Experimenteller Verkehrsversuch "Gute Mobilität für alle" in der Fackenburg Allee

Anlage 3: Antwort zur Anfragen des Bauausschusses zum Verkehrsversuch Fackenburg Allee aus der Sitzung vom 07.02.2022, TOP 5.1

Senatorin Joanna Hagen