



► 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. CO₂-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:

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

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 Onlinereveranstaltungen 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 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
Verkehrsverlagerung	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 Fahrgastzählsysteme (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
Verkehrsfluss	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 Ablaufstrecken	Auftreten von Stau, ggf. Rückstaulängen	quantitative und qualitative Daten	Verkehrsbeobachtung, ggf. Navigations-/Mobilfunkdaten
Umwelt- und Lebensqualität	Lärmemissionen (Fackenburger/ Krempelsdorfer)	> 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 (Ausweichstrecken)	> 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 spurensparierte Daten)
	Luftbelastung (Fackenburg/ Krempelsdorfer)	NOx-Konzentration Außenluft	quantitative Daten	> 1 automatische Messstelle: kontinuierliche Konzentration > 4 Passivsammler: Monatsdurchschnittswerte
	Luftbelastung (Ausweichstrecken)	NOx-Konzentration Außenluft	quantitative Daten	> 1 automatische Messstelle: kontinuierliche Konzentration > 4 Passivsammler: Monatsdurchschnittswerte
	urbane Lebensqualität / Aufenthaltsgüte (Fackenburg/ Krempelsdorfer)	subjektive QLI	qualitative Daten	Raumbeobachtung, Interviews
	urbane Lebensqualität / Aufenthaltsgüte (Ausweichstrecken)	subjektive QLI	qualitative Daten	Raumbeobachtung, Interviews
Ruhender Verkehr	Parken	Parkdruck im Quartier? Höherer Parksuchverkehr?	quantitative Daten	Parkraumerhebung
Sicherheit	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 Fackenburger Allee

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

Senatorin Joanna Hagen

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

KONSUMTIV

Finanzielle Auswirkungen in €	2022	2023	2024	2025
Erträge				
Aufwendungen	-475.000,00	0,00	0,00	
Saldo Ergebnisplan	475.000,00	0,00	0,00	0,00
Einzahlungen				
Auszahlungen	-475.000,00	0,00	0,00	
Saldo Finanzplan	475.000,00	0,00	0,00	0,00

2021	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel veranschlagt			Ergebnisplan	Finanzplan
Zusätzl. zu ordnen	x	x	Gesamtlaufzeit	Gesamtlaufzeit
Haushaltsbelastend	x	x	x	x
Haushaltsentlastend				
Haushaltsneutral				

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan
	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
2022			
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	544001 000 5221012	Bundesstraßen/Unterhaltung Verkehrseinrichtung	-120.000,00
(Mehr) Aufwendungen:	544001 000 5291000	Bundesstraße/Aufw. f. sonst. Dienstleistungen	-100.000,00
(Mehr) Aufwendungen:	544001 000 5221006	Bundesstraßen/Sanierung Rad-/Gehwege/BHS	-50.000,00
(Mehr) Aufwendungen:	544001 000 5271000	Bundesstraßen/Beson. Vwaltungs-u Betriebsaufw.	-85.000,00
(Mehr) Aufwendungen:	511003 000 5431007	Stadtplanung und - Entwicklung/Az. Sachverst., Gerichts-u.ä.Kosten	-120.000,00
		Saldo Ergebnisplan	-475.000,00

	Produktsachkonten		Finanzplan
	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	544001 000 7221012	Bundesstraßen/Az .Unterhaltung	-120.000,00
(Mehr) Auszahlungen:	544001 000 7291000	Bundesstraße/Az. Aufw. f. sonst. Dienstleistungen	-100.000,00
(Mehr) Auszahlungen:	544001 000 7221006	Bundesstraßen/Az. Sanierung Rad-	-50.000,00
(Mehr) Auszahlungen:	544001 000 7271000	Bundesstraßen/Az. Beson. Vwaltungs-u Betriebsaufw.	-85.000,00
(Mehr) Auszahlungen:	511003 000 7431007	Stadtplanung und - Entwicklung/Az. Sachverst., Gerichts-u.ä.Kosten	-120.000,00
		Saldo Finanzplan	-475.000,00



Lübeck, 17. März 2022

Antwort auf die Anfrage des AM Leber (FDP) zur Vorlage VO/2022/10745 Experimenteller Verkehrsversuch "Gute Mobilität für alle" in der Fackenburger Allee/Bahnhofsbrücke bis Krempelsdorfer Allee/Stockelsdorfer Straße/ Friedhofsallee

Anfrage des AM Leber in der Sitzung des Bauausschusses am 07.02.2022 (VO/2022/10793):

Aufgrund der Coronapandemie finden aktuell keine Ausschusssitzungen statt, in deren Rahmen Vorlagen der Verwaltung hinterfragt werden können.

Ich bitte daher kurzfristig um die schriftliche Beantwortung der folgenden Fragen zu einer Vorlage, die nach meinem Verständnis zu viele Fragen offenlässt. Mir würde es auch reichen, wenn die Vorlage unter Berücksichtigung meiner Frage überarbeitet wird.

Antwort

Zum Zeitpunkt des Beginns und zum Zeitraum des Versuches

Der ergebnisoffene Verkehrsversuch soll beschränkt sein auf eine Laufzeit von mindestens 6 Monate (voraussichtlich 01.05. – 31.10.2022). Bei Bedarf erweiterbar bis zu einer Maximaldauer von 12 Monaten. Wer entscheidet dies? Was soll gelten?

Bei einem Verkehrsversuch sollten in der Regel alle Jahreszeiten durchlaufen werden, um veränderte Rahmenbedingungen berücksichtigen zu können. Der Verkehrsversuch Fackenburger Allee ist zunächst auf einen Zeitraum von sechs Monaten ausgelegt, um erste Erkenntnisse in einer Zwischenevaluation be- und auswerten zu können. Wenn die Maßnahmen in der ersten Laufzeit zu Verbesserungen führen, wird der Versuch um weitere sechs Monate verlängert. Hierbei gelten folgende Bewertungskriterien: CO₂-Reduzierung, Unfallbilanz, ÖPNV-Beschleunigung, Stärkung des Radverkehrs. Ab wann der Versuch als gelungen oder gescheitert gilt, wird zurzeit noch definiert. Die grundsätzliche Entscheidungshoheit über die Fortführung bzw. den Abbruch des Verkehrsversuchs liegt beim Bürgermeister.

Die Verwaltung bewertet den Zeitpunkt für den Verkehrsversuch in ihrer Vorlage als günstig, da durch das Bauvorhaben „Ersatzneubau Bahnbrücke“ die Verkehre in diesem Straßenabschnitt bereits reduziert sind. Wie aussagekräftig sind die erwarteten Ergebnisse tatsächlich?

Der Versuch zu dieser Zeit bietet die Chance, ihn bei bereits reduziertem Verkehrsaufkommen durchzuführen. Dadurch werden verträgliche Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Abschnittes erwartet. Die dann anzutreffenden Verkehrsverhältnisse könnten dann die „normalen“ werden.

Wäre es nicht zielführender den Versuch in einer Zeit durchzuführen, in der weder eine Bahnbrückenbaustelle noch ein coronabedingtes Arbeiten im Homeoffice mögliche Ergebnisse und Einschätzungen verfälschen können?

Vgl. oben

Wird es auf jeden Fall zu einem Rückbau und einer umfassenden Evaluierung kommen, oder könnte es auch sein, dass alles so bleibt wie es ist?

Ein Rückbau der Maßnahmen im Anschluss an den Verkehrsversuch findet in jedem Fall statt. Nachfolgend kann auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse – im Rahmen einer umfassenden Evaluation – eine bauliche Umgestaltung des Straßenzuges geplant werden. Wird der Versuch insgesamt positiv bewertet, ist eine Überführung in eine dauerhafte Lösung mit entsprechenden baulichen Maßnahmen einzuplanen.

In der Vorlage ist die Rede davon, dass der Verkehrsversuch durch den intensiven Einsatz vom Ordnungsdienst begleitet wird. Was wird konkret überwacht?

Sowohl der Ordnungsdienst und die Polizei als auch Verkehrsexperten werden den Versuch genau beobachten. Zur entsprechenden regelmäßigen Prüfung gehört zum einen die Einhaltung aller verkehrlichen Maßnahmen. Zum anderen wird das Unfallgeschehen beobachtet.

Welche grundsätzlich neuen Erkenntnisse werden erwartet, die in der neu gestalteten Moislinger Allee oder auch bei den Planungen für den Premium-Radweg in der Ratzeburger Allee nicht gewonnen werden können.

Durch den Vergleich mit anderen Verkehrssituationen können lediglich Vermutungen aufgestellt werden, die sich nicht vollständig auf andere Verkehrslagen übertragen lassen. Eine dauerhafte Neugestaltung/-aufteilung der Fackenburger Allee wird bei Erfolg des Verkehrsversuchs in Erwägung gezogen, um dort auch langfristige Lärm- und CO₂-Belastungen sowie die Unfallbilanz zu reduzieren, den ÖPNV zu fördern und den Radverkehr zu stärken.

Wie passt es zusammen, dass die neue Bahnbrücke mit 3 Fahrbahnen je Richtung gebaut wird, die wichtigste Zuwegung aber auf 1 Fahrbahn reduziert wird?

Die Entscheidung, ob und wie eine Umgestaltung des Straßenzuges erfolgen kann, wird noch getroffen. Wird dann die Führung eines Radstreifens auch über die Bahnbrücke favorisiert, bietet die neue Spurenverteilung hierzu eine Möglichkeit.

Zur Notwendigkeit eines Verkehrsversuches

Welche Gründe sprechen konkret für einen Verkehrsversuch gerade in der Fackenburger Allee? Warum ist ein Verkehrsversuch gerade in dieser Straße nötig?



Alternativ waren auch die Schwartauer Allee oder Ratzeburger Allee angedacht worden. Die Schwartauer Allee/ Landstraße war allerdings schon bei einer früheren Prüfung wegen ihrer durchgehenden Ausweisung als BAB-Bedarfsumleitung abgelehnt worden. Die Ratzeburger Allee ist als erster Bauabschnitt für den Radschnellweg vorgesehen.

Entlang der Fackenburger Allee kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen bei Be- und Entladungsvorgängen auf der Fahrbahn sowie zu hohen Lärm- und CO₂-Emissionen, die nachweislich eine krankmachende Wirkung auf rund 700 Anwohner:innen der Fackenburger Allee haben können. Zudem steht nur wenig Raum für den Rad- und Fußverkehr zur Verfügung. Ziel ist es, auch langfristig den Verkehr gerechter zu gestalten und die Situation für Anwohner:innen zu verbessern. Durch den Versuch können verschiedene Maßnahmen für einen begrenzten Zeitraum getestet werden. Die Evaluation gibt dann Aufschluss darüber, welche Verkehrsänderungen gut funktionieren und die Verkehrslage vor Ort dauerhaft verbessern können.

Hätte man nicht Erfahrungswerte aus anderen Städten nicht adaptieren können?

Auch in anderen Städten wurden bereits erfolgreich Verkehrsversuche durchgeführt, auf deren Erkenntnissen wir aufbauen können. Für den Erfolg und die Sicherheit einer sogenannten Pop-up-Lane, also einer Radspur auf der Straße, auf die bedarfsweise auch der Linienbusverkehr ausweichen kann, sprechen zum Beispiel Versuche in Wiesbaden und Münster. Nichtsdestotrotz lassen sich diese Erkenntnisse nicht vollständig auf andere Verkehrslagen – wie z.B. in der Fackenburger Allee in Lübeck – übertragen. Allein der praktische Versuch wird unsere Kenntnis erweitern.

Zur Leistungsfähigkeit der zukünftigen Fackenburger Allee

Durch die Neuaufteilung des Straßenraumes, insbesondere durch die Einrichtung einer kombinierten Fahrrad- und Busspur verbleibt ein Fahrstreifen für den Individualverkehr pro Richtung. Ist dieser ausreichend? Schon jetzt ist die Fackenburger Allee bei normalem Verkehrsaufkommen überlastet. Es kommt immer wieder zu Staus.

Eine Überlastung der Fackenburger Allee ist lediglich zu Hauptverkehrszeiten zu festzustellen. Inwieweit sich diese verträglich ausdehnen, wird der Versuch zeigen.

Welche Erwartungen hat die Verwaltung im Hinblick auf den Verkehrsfluss?

Wir sind der Überzeugung, dass eine Verstetigung des Verkehrs bei geringer Geschwindigkeit erreicht werden kann. Genau dazu soll der Verkehrsversuch genutzt werden.

Welche Logik steht hinter der Maßnahme, die auf einer Hauptverkehrsstraße, die bei normalem Verkehrsaufkommen an ihre Belastungsgrenzen stößt, die Anzahl der Richtungsfahrbahnen von 2 auf 1 zu reduzieren?

bereits durch oben gegebene Antworten beantwortet



Zum Verkehrsfluss

Es ist vorgesehen ein Verbot des Linksabbiegens auf der gesamten Strecke und der einmündenden Rippenstraßen gegebenenfalls durch bauliche Einrichtung/Schweller anzuordnen. Das Linksabbiegen soll nur an signalisierten Kreuzungen zugelassen sein.

Welche zusätzlichen Wegstrecken müssen Linksabbieger in Kauf nehmen, wenn Sie nicht mehr – außer an Ampeln – links abbiegen können? Gibt es konkrete Berechnungen hierzu?

Es wird davon ausgegangen, dass nicht mehr als 1,5 Kilometer zusätzlich pro Strecke entstehen können, in vielen Fällen wird sich die Distanz dagegen nur geringfügig bzw. gar nicht verändern. Zu längeren zusätzlichen Wegstrecken soll und wird es durch den Verkehrsversuch nicht kommen. Aus diesem Grund wird schließlich auch ein Linksabbiegen von der Krempelsdorfer Allee auf die Dornbreite bestehen bleiben.

Welche Zusatzbelastung wurde auf den möglichen Ausweichstrecken ermittelt?

Bei den Ausweichstrecken wird es sich überwiegend um die bereits genutzten und zum Teil beschilderten Ausweichstrecken zur Baumaßnahme Bahnbrücke handeln. Wesentliche weitere Ausweichverkehre werden nicht erwartet, da die Einspeisungen in die Versuchsstrecke zum überwiegenden Teil bereits einspurig sind.

Sind die zusätzlichen Wege nicht kontraproduktiv im Hinblick auf die Klimaziele?

Durch die zum Teil entstehenden längeren Wege werden sicherlich kurzfristig keine Verbesserungen dieser Ziele abzuleiten sein. Auf längere Sicht ist dieses allerdings durch Verbesserung der Bedingungen für die Verkehrsträger des Umweltverbundes zu rechnen.

Erhöht das Suchen nach Wendepunkten nicht die Unfallgefahr?

Von einer derartigen Unfallhäufung wird nicht ausgegangen.

Wird in den entsprechenden Sektoren die Steuerung der Lichtsignalanlagen geändert bzw. angepasst?

Im Rahmen des Verkehrsversuchs werden verschiedene Ampelschaltungen ausprobiert, um den ÖPNV und den Radverkehr zu fördern.

Zum Umfang der baulichen Maßnahmen

Welche konkreten baulichen Maßnahmen sind zur Umsetzung geplant? Die Skizzen lassen dies in weiten Teilen offen. Werden nur Fahrbahnmarkierungen aufgebracht, oder ist ein kompletter Neuaufbau der Fahrbahn wie in der Beckergrube vorgesehen?

Ein kompletter Neuaufbau der Fahrbahn wird nicht durchgeführt. Zur Trennung der Rad- und Autofahrspur wird eine Markierung aufgebracht. Auch wird die Einfärbung des Radstreifens in Erwägung gezogen. Daneben wird es Stellen geben, an denen Schwellen als Fahrbahnteiler aufgebracht werden müssen. Die Fläche des bestehenden Radweges wird durch Piktogramme gekennzeichnet vorübergehend zum Gehweg zugeschlagen.

Wird es neben der Beschilderung und den Fahrbahnmarkierungen auch feste Ein- und Umbauten geben?

Wie viele zusätzliche Schilder werden benötigt?

Nein, es wird neben Auf- und Abfahrrampen keine weiteren festen Ein- und Umbauten geben. Änderungen werden lediglich mit Markierungen gekennzeichnet. Eine Ermittlung der zusätzlichen

Schilderanzahl kann erst bei Fertigstellung des Beschilderungs- und Markierungsplans erfolgen (Anfang April).

Wie soll verhindert werden, dass die bisherigen Parkflächen auch als solche genutzt werden? Poller? Absperrbügel?

Insgesamt werden für den Verkehrsversuch max. zwölf Parkflächen benötigt, auf denen im Zeitraum des Verkehrsversuchs das Parken grundsätzlich untersagt ist. Die entsprechenden Parkplätze erhalten eine neue Funktion: Vier Parkflächen werden mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet und max. sechs Parkflächen sind als Stellplatz für Carsharing-Autos vorgesehen. Auf Grund des Beschlusses der Bürgerschaft vom 25.02.2022 werden die grünen Inseln möglichst auf den erweiterten Gehweg- und Hausvorflächen entstehen, so dass nach dieser Vorgabe voraussichtlich nur ca. zehn bis zwölf Parkflächen entfallen werden. Die Notwendigkeit eines Einsatzes von Sperrelementen ist nicht generell gegeben. Bei Bedarf werden diese nachträglich Einsatz finden.

Wird eine einheitliche Umsetzung in allen Sektoren angestrebt? Oder wird es / muss es unterschiedliche Ausgestaltungen geben?

Vom Verkehrsaufkommen kann zwischen einem Nord- und einem Südabschnitt unterschieden werden. Im nördlichen Bereich kann bei geringerem Verkehrsaufkommen z.B. eine andere Verkehrsführung an den Bushaltestellen erfolgen.

In den veröffentlichten Querprofilen wurden zusätzliche Parkbänke eingezeichnet. Wie viele Sitzbänke sollen auf der gesamten Wegstrecke aufgestellt werden? Welche Kosten sind damit verbunden?

Hier sind noch keine Festlegungen erfolgt.

Zur Parkraumsituation

Die Fackenburger Allee grenzt unmittelbar an mehrere Wohngebiete mit hohem Parkdruck. Sie dient gerade in den Abendstunden als „letzte Option“ im quaternahen Park-Suchverkehr. Wie viele Parkplätze fallen auf der gesamten Straße weg?

In Summe werden von den ca. 175 Abstellmöglichkeiten, die heute in der Krempelsdorfer Allee und Fackenburger Allee vorhanden sind, ca. 165 Flächen erhalten bleiben. Die Veränderungen stellen zwar Beschränkungen, jedoch nur einen Wegfall im geringen Umfang dar. Es entfallen nur die Parkplätze, die für die Schaffung von Fahrradabstellanlagen (vier Stellplätze) und für die Einrichtung von Carsharing-Parkplätzen (zwei bis sechs Parkplätze) benötigt werden. Insgesamt werden maximal zehn bis zwölf Parkplätze entfallen. Allerdings wird der Seitenstreifen in seiner Funktion werktags zwischen 09.00 – 18.00 Uhr dem Lieferverkehr und nachts sowie sonntags dem Parken für Pkw zugeordnet, wobei die Zeiten noch abschließend mit den Gewerbetreibenden abgestimmt werden. Aktualisierungen zum Parken stehen in der neuerlichen Vorlage.

Welche Lösungen strebt die Verwaltung zur Kompensation an?

Wegfallende Parkplätze können nicht an anderer Stelle bereitgestellt werden. Weder können die Straßen verbreitert noch die Gebäude verschoben werden. In vielen Quartieren kann die Zahl der Parkplätze im öffentlichen Raum nicht weiter erhöht werden. Zugleich ist die Hansestadt Lübeck nicht in der Verantwortung, für mehr Parkraum zu sorgen. Dies trifft auch im Bereich des Verkehrsversuchs Fackenburger Allee zu. Das künftige Parkverbot gilt dabei lediglich werktags (montags bis samstags) im Zeitraum von 9.00 bis 18.00 Uhr gilt (s.o.). Auch heute gelten für die

meisten Bereiche auf dem Seitenstreifen zeitliche Beschränkungen (Höchstparkdauer tagsüber 09.00 – 18.00 Uhr jeweils eine Stunde).

Was ist mit einem belästigenden und ordnungswidrigen Parken gemeint?

Es sind z.B. immer wieder abgestellte Kfz auf Gehwegen festzustellen. Auch das längere Stehen in zweiter Reihe wirkt sich negativ aus.

Wie könnte eine dauerhafte Lösung für den ruhenden Verkehr aussehen? Wie sachgerecht und realitätsnah ist es das Parken in den temporären Ladezonen nur nachts zu erlauben?

Die Erfahrungen mit dieser Lösung im Versuch werden Aufschluss geben.

Zu Ladezonen und Lieferverkehr

Es ist vorgesehen in bestimmten Teilbereichen Ladezonen in der Zeit von 09.00 – 18.00 Uhr einzurichten, um die ansässigen Betriebe zu unterstützen. Ein Be- und Entladen auf der Fahrbahn ist nicht gestattet. Parken soll nur noch nachts erlaubt sein. Wo werden solche temporären Ladezonen geschaffen? Wie viele Ladezonen wird es geben? Wie sind die ausgestattet?

Im Zuge des Verkehrsversuchs ist vorgesehen, auf den Seitenstreifen in definierten Bereichen (Lkw-anlieferungen) mit Verkehrszeichen 286 "Eingeschränktes Haltverbot" werktags z.B. in der Zeit von 09.00 – 18.00 Uhr zu beschildern. Autofahrer:innen dürfen in diesen Bereichen also nicht länger als drei Minuten auf dem Seitenstreifen halten bzw. nur so lange, wie das ein- oder Aussteigen oder das Be- oder Entladen andauert. So wird voraussichtlich regelmäßig mehr Raum als heute auf dem Seitenstreifen für das Be- und Entladen zur Verfügung stehen. Ein Be- und Entladen auf dem Radfahrstreifen oder auf der verbleibenden Fahrbahn ist dagegen unzulässig. Wir sind mit den Gewerbetreibenden vor Ort im Austausch, um auf bestehende Be- und Entladezeiträume Rücksicht zu nehmen und bestmögliche Lösungen für alle Beteiligten zu finden.

Wie werden die ansässigen Autohändler zukünftig mit Neu- und Gebrauchtwagen beliefert werden können? Bisher parkten die großen Autotransporter in der jeweils rechten Spur. Wo parken diese zukünftig zum Entladen?

Das Auf- und Abladen von Kfz ist auf öffentlichen Verkehrsflächen nicht erlaubt, wenn es sich um nicht zugelassene Kfz handelt, was meist der Fall ist. Diese Ladetätigkeiten sind auf privaten Flächen vorzunehmen.

Welche Reaktionen gibt es von den Lieferdiensten? Wie bewerten die ansässigen Autohändler die Lösung? Welche Auswirkung auf den Geschäftsbetrieb wird für die Autovermietung erwartet?

Es liegen von den Lieferdiensten noch keine Reaktionen vor. Da allerdings im Seitenstreifen Liefermöglichkeiten zur Verfügung stehen, dürfte es keine Einschränkungen geben. In zweiter Reihe ist das Halten schon jetzt nicht erlaubt.

Zu Gehwegflächen

Es ist vorgesehen, die vorhandenen Radwege durch Schilder und/oder Piktogramme zusätzlich als Gehwegflächen und damit für mehr Raum für Fußgänger auszuweisen.

Die neu hinzu gewonnenen Flächen können für gastronomische Angebote, aber auch für zusätzliches Grün genutzt werden. Wurden solche Flächen bereits von den etablierten Gastronomiebetrieben nachgefragt? Gibt es einen konkreten Bedarf?

Konkrete Nachfragen gibt es derzeit noch nicht.

Zu Grünflächen

Die angedachten Grünflächen weisen in den Skizzen der Verwaltung eine erheblich größere Ausdehnung als im Ist-Bestand auf. Bedeutet dies, dass in der Versuchsphase zusätzliches Grün durch Entsiegelung von Flächen geschaffen wird, das später ggf. versiegelt werden muss, um den alten Zustand wieder herzustellen zu können?

Das Aufstellen von Grünflächen sowie die entsprechende Ausgestaltung werden derzeit geprüft. Größere Baumaßnahmen sind im Versuchsablauf nicht vorgesehen.

Zu Radfahrstreifen, die auch für den Linienbusverkehr zugelassen sind

Die jeweils rechte Fahrspur wird als Radfahrstreifen markiert. Per Beschilderung wird auf dieser Spur auch der Linienbusverkehr zugelassen. Wird es weitere Ausnahmen und Sonderregelungen geben, beispielsweise für Taxen oder Einsatzfahrzeuge?

Eine Zulassung von Taxen auf dem Radfahrstreifen ist nicht beabsichtigt. Einsatzfahrzeuge werden den Radfahrstreifen jedoch voraussichtlich bei Bedarf nutzen.

Taxen dürfen derweil künftig nur noch auf dem Seitenstreifen halten. Sollte es an einer bestimmten Stelle zu wiederholten Problemen kommen, kann auf dem Seitenstreifen auch ein weiterer Taxenplatz beantragt werden. Wir wollen keine Verkehre unterbinden, sondern allen Verkehrsteilnehmer:innen die Möglichkeit bieten, den öffentlichen Verkehrsraum zu nutzen. Gerne sehen wir hierbei konstruktiven Vorschlägen entgegen.

Wie wahrscheinlich ist, dass der Busverkehr nicht ausgebremst wird? Mit welchen Verzögerungen im Betriebsablauf rechnet der Stadtverkehr? Wie passt dies mit dem Bestreben zusammen, den ÖPNV durch Beschleunigung attraktiver zu machen?

Linienbusse dürfen den Radstreifen benutzen, werden aber vorrangig auf der zweiten Fahrspur fahren. Da sich der Linienbus im Bedarfsfall die Fahrspur auswählen kann, wird von keinen Verzögerungen im Betriebsablauf ausgegangen.

Busspuren waren vor Jahren schon einmal zur Beschleunigung des Busverkehrs vorgesehen? Warum wurden sie damals nicht realisiert? Was ist jetzt anders?

Die Einrichtung von Busspuren erfordert nach der StVO eine Mindestzahl von Linienbussen auf der Strecke. Diese wird stadteinwärts erst ab Ziegelstraße erreicht. Dort beginnt derzeit die Busspur. Der Versuch bietet eine gute Gelegenheit, um eine Alternative zu testen, bevor es eventuell zu endgültigen Baumaßnahmen kommt. So können vorab Erfahrungswerte gesammelt werden. Außerdem kann dadurch in einem längeren Zeitraum geprüft werden, ob sich eine Pop-Up-Lane als dauerhafte Lösung eignet oder nicht.

Busse (ohne Spiegel) haben eine Breite von ca. 2,50 m, Pkw eine Breite von ca. 1,80 m. Wie kann auf den jeweils 3,25 m breiten Radfahrstreifen, die auch für den Linienverkehr frei gegeben sind, ein rechtskonformes Überholen ermöglicht werden, wenn der vorgeschriebene Abstand beim Überholen eines Radfahrers 1,50 m beträgt?

Das Überholen auf dem Radfahrstreifen durch den Linienverkehr ist nicht vorgesehen und auch nicht erlaubt. Der Linienbusverkehr erhält an definierten Ein- und Ausspeisungsstellen die Möglichkeit eines Fahrstreifenwechsels und kann so bei Bedarf zum Überholen die Fahrspur nutzen.

Parallelprüfung Straßen- und Stadtbahn

Parallel zum Verkehrsversuch prüft die Verwaltung auch eine Straßen- / Stadtbahn. In der Zeit der guten alten Straßenbahn wurde der Gleiskörper in der Mitte der großen Alleen geführt. Erweist sich der Verkehrsversuch nicht kontraproduktiv zum Prüfauftrag, bei dem der Straßenraum völlig aufgeteilt werden müsste? Oder hat die Verwaltung die Vision einer Straßen- / Stadtbahn bereits vollumfänglich aufgegeben?

Die Einrichtung einer Straßen- bzw. Stadtbahn erfordert eine völlig neue Aufteilung der Verkehrsräume und liegt weit außerhalb des Versuchs.

Zu den erwarteten Verbesserungen

Welche konkreten Verbesserungen werden von der Verwaltung durch den Verkehrsversuch und später auch mit der Neuordnung des Verkehrsraum erwartet?

Durch die Änderungen erwarten wir mehr Sicherheit und Komfort für alle Verkehrsteilnehmenden entlang der Fackenburger Allee, eine höhere Attraktivität der Straße durch zusätzliche Begrünungen, eine bessere Luftqualität und eine geringere Lärmbelastung.

Konkret: Inwieweit kann die Verkehrssicherheit verbessert werden? Werden durch den Verkehrsversuch nicht auch neue Gefahrenquellen geschaffen?

Aufgrund der Reduzierung der Fahrspuren wird die Fackenburger Allee allgemein voraussichtlich ruhigeren und eventuell geringeren Verkehr aufweisen. Es wird hierdurch eine höhere Verkehrssicherheit, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr, erwartet. Durch das Verbot des Linksabbiegens sollen Beeinträchtigungen im Verkehrsfluss und Rückstau vermieden werden. Nichtsdestotrotz wird der Verkehrsversuch bei allen Verkehrsteilnehmenden eine Umgewöhnung erfordern. Das Geschehen – und damit auch mögliche neue Gefahrenquellen – werden durch den Ordnungsdienst überwacht, in der Evaluation ausgewertet und bei weiteren Maßnahmen berücksichtigt. Sollten wider Erwarten vermehrt Unfälle auftreten, werden Konsequenzen bis hin zu einem vorzeitigen Abbruch in Erwägung gezogen werden.

Welche konkreten Verbesserungen werden im Hinblick auf den Verkehrslärm erwartet?

Aktuell gibt es eine immense Lärmbelastung entlang der Fackenburger Allee. Allein über 700 Haushalte sind einem potenziell krankmachenden Verkehrslärm ausgesetzt. Wir erwarten, dass sich dies durch die Vergrößerung des Abstandes der Hauptfahrbahn und der Verringerung des Verkehrsaufkommens verbessern wird.

Welche konkreten Verbesserungen werden im Hinblick auf die Umweltbelastungen erwartet?



Es ist von einer Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus auszugehen. Dadurch ist mit weniger Verkehrslärm und auch weniger CO₂-Ausstoß zu rechnen. Auch sorgen die zusätzlich angelegten Grünflächen für eine Verbesserung der Luftqualität.

Welchen Beitrag wird der Verkehrsversuch zum Erreichen der Klimaziele beitragen?

Die gewonnenen Erkenntnisse aus dem Verkehrsversuch Fackenburger Allee lassen sich zukünftig auf weitere Straßenzüge übertragen. Entsprechende Maßnahmen kommen nicht nur der Verkehrssicherheit in der Stadt Lübeck zugute, sondern wirken sich auch positiv auf das Klima aus. Aufgrund der Verbesserungen für den Radverkehr und der erwarteten Förderung des ÖPNV ist davon auszugehen, dass mehr Lübecker:innen zukünftig – neben oder anstelle des Individualverkehrs – klimafreundlichere Fortbewegungsmöglichkeiten nutzen.

Welche konkreten Verbesserungen werden im Hinblick auf die Aufenthaltsqualität erwartet? Kann diese Hauptverkehrsader tatsächlich zur Flanier- und Bummelmeile werden?

Die Fackenburger Allee erhält zusätzliche Grünflächen und breitere Gehwege. Das erhöht zum einen die Attraktivität des Streckenabschnitts und bietet zum anderen mehr Außenfläche für den Gastronomiebereich. Zeitgleich wird sich die Lärmbelastung reduzieren, was wiederum der Aufenthaltsqualität zugutekommt. Ob die Fackenburger Allee langfristig als „Flanier- und Bummelmeile“ wahrgenommen wird, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehbar.

Überlegungen zu den konkreten Kosten eines Verkehrsversuches

Mit welchen Kosten wird kalkuliert?

Die Gesamtkosten stehen derzeit noch nicht fest, da der Verkehrsversuch mit den Eingaben und unter Berücksichtigung von zwingenden Interessen prioritär umgesetzt werden soll. Die Kosten werden voraussichtlich jedoch einschließlich einer umfassenden Evaluation bei rund 475.000,- € liegen und diese Summe nicht überschreiten. Darin enthalten sind sowohl die Einrichtungs- als auch die Rückbaukosten. Hierzu wird es eine Vorlage für den Hauptausschuss und die Bürgerschaft geben.

Gibt es Fördertöpfe, die angezapft werden können?

Welche Fördergelder wurden beantragt?

Leider sind Fördermittel für einen Verkehrsversuch nicht zu erwarten. Allerdings reduzieren sich anschließend die Kosten für eine eventuell „echte“ Umplanung der Verkehre für den Versuchsabschnitt, weil sämtliche Erhebungsdaten dann schon vorliegen.

Zur Kommunikation:

Die Politik wurde von der Ankündigung des Verkehrsversuches überrascht. Wurden wenigstens die Anwohner und andere Betroffene vorab informiert und einbezogen?

Die Anwohner:innen entlang der Fackenburger Allee wurden bereits Mitte Januar über das Vorhaben informiert. Zeitgleich wurde ein Postfach eingerichtet, an das sich die Betroffenen mit ihren Fragen und Hinweisen wenden konnten. Zusätzlich wurde am 03.02.2022 eine erste Informationsveranstaltung für Gewerbetreibende durchgeführt. In diesem Rahmen wurden die Maßnahmen vorgestellt, Fragen der Betroffenen beantwortet und Hinweise für die weitere Planung

aufgenommen. Eine zweite Informationsveranstaltung für Gewerbetreibende hat am 24.02.2022 stattgefunden. Zudem ist eine Informationsveranstaltung für Anwohner:innen in Planung.

Zur Kontaktaufnahme der Anwohner und Nutzer wurde eine E-Mail-Adresse geschaltet (verkehrsversuch@luebeck.de). Wie häufig wurde diese Adresse bereits genutzt?
Im Postfach sind bisher 61 Nachrichten eingegangen (Stand: 15.03.2022).

Wie soll die Meinung der „schweigenden Mehrheit“ berücksichtigt werden? Wie können auch diese Anwohner und Nutzer des Streckenabschnitts einbezogen werden?
Eine weitere Einbindung der Lübecker:innen wird zurzeit geprüft.

Zur Einbeziehung der Politik

Warum wird die Thematik als Bericht vorgestellt, der von den Ausschüssen und der Bürgerschaft lediglich nur zur Kenntnis genommen werden soll?

Die Verwaltung ist davon ausgegangen, dass es sich um eine Maßnahme handelt, die im Rahmen der Aufgaben nach Weisung durchgeführt wird.

Warum wurden die wichtigen Ausschüsse nicht frühzeitiger involviert?

Im Rahmen der Planung des Versuches hat sich herausgestellt, dass die erforderlichen Kosten 175.000,- € übersteigen und somit ein Beschluss des Hauptausschusses erforderlich wird.



Lübeck, 17. März 2022

Antwort auf die Anfragen des Bauausschusses zum Verkehrsversuch Fackenburger Allee aus der Sitzung des Bauausschusses am 07.02.2022 (TOP 5.1)

1. *Ist die neue Erhebung der Verkehrszahlen bereits vor dem Beginn des Brückenbaus durchgeführt worden oder wurden die Zahlen während des Brückenneubaus erhoben? (Herr Mauritz)*

Es werden Daten aus Verkehrserhebungen aus 2016 ohne Beeinträchtigungen durch die Baustelle an der Bahnhofsbrücke, während der Baustelle ohne Versuch und während der Baustelle mit Versuch berücksichtigt.
2. *Wie hoch sind die Kosten des Verkehrsversuchs? (Herr Mauritz)*

Die Gesamtkosten stehen derzeit noch nicht fest, da der Verkehrsversuch mit den Eingaben und unter Berücksichtigung von zwingenden Interessen prioritär umgesetzt werden soll. Die Kosten werden voraussichtlich jedoch einschließlich einer umfassenden Evaluation bei rund 475.000,- € liegen und diese Summe nicht überschreiten. Darin enthalten sind sowohl die Einrichtungs- als auch die Rückbaukosten. Hierzu wird es eine Vorlage für die Bürgerschaft geben.
3. *Ist bekannt, wie viel Autoverkehr bereits durch den Bau der Bahnhofsbrücke verdrängt worden ist, zwecks der Auswertung des Vergleichs mit der Situation vor dem Brückenbau? (Herr Lötisch)*

Dieses kann anhand der vorhandenen und noch zu erhebenden Daten abgeschätzt werden (s. Ausführungen zu 1.). Als Zähltermin vor der Einrichtung des Versuchs ist die letzte Aprilwoche festgelegt.
4. *Wie leistungsfähig ist die Fackenburger Allee, wenn dem Individualverkehr nur eine Spur zur Verfügung steht? (Herr Leber)*

Über die Leistungsfähigkeit der Fackenburger Allee während des Verkehrsversuchs können im Vorhinein lediglich Vermutungen angestellt werden. Der Verkehrsversuch dient auch dem Zweck, Klarheit über den Verkehrsfluss unter den geplanten Maßnahmen zu gewinnen. Es wird jedoch eine Abnahme des Pkw-Verkehrs angenommen, die sich unmittelbar auf die Leistungsfähigkeit der Fackenburger Allee auswirken kann. Auch das geplante Linksabbiegeverbot kann zu einer Entlastung beitragen, da so Rückstaus vermieden werden und der Verkehrsfluss auf der Fackenburger Allee sich erhöht. Schon jetzt wird der Verkehrsfluss regelmäßig durch plötzliches Linksabbiegen gestört.
5. *Wie groß ist der Umfang der Baumaßnahme? (Herr Leber)*

Bei allen zu ergreifenden Maßnahmen im Zuge des Verkehrsversuchs handelt es sich um zeitweise Maßnahmen. Es sind ausdrücklich keine Baumaßnahmen vorgesehen. Zur Trennung der Rad- und Autofahrspur wird eine Markierung aufgebracht. Auch wird die Einfärbung des Radstreifens zumindest an den Aus- und Einleitungen in Erwägung gezogen. Daneben wird es Stellen geben, an denen Schwellen als Fahrbahnteiler aufgebracht werden. Die Fläche des bestehenden Radweges wird vorübergehend zum Gehweg zugeschlagen. Eine vollständige Rücknahme des Versuchs ist somit möglich.

6. *Kann ein Plan eingereicht werden, auf dem für jeden Abschnitt dargestellt wird, welche Maßnahmen geplant sind, analog zur Planung in der Ratzeburger Allee? (Herr Leber)*
Die Abstimmung der Planung läuft noch und wird aufgrund von Wünschen und Vorschlägen weiter vorangetrieben.
7. *Werden die E-Ladesäulen nur für den Versuch angebracht und nach Beendigung des Versuchs wieder abgebaut oder dauerhaft errichtet? (Herr Lötsch)*
Die angedachte Installation von E-Ladesäulen befindet sich noch in der Planung.
8. *Sollen nur für die Dauer des Verkehrsversuchs neue Grünflächen geschaffen werden, die Beendigung des Versuchs zurückgebaut werden sollen? (Herr Lötsch)*
Zur Einrichtung der Grünflächen werden zurzeit mehrere Vorschläge eingeholt und ausgewertet. Davon abhängig wird der Verbleib der Grünflächen auch über den Verkehrsversuch hinaus möglich sein und entsprechend erörtert. Aus Kostengründen ist davon auszugehen, dass an diversen Stellen Pflanzkübel aufgestellt werden, die nach dem Versuch anderweitig Verwendung finden können.
9. *Stehen die Ladezonen ganztägig zur Verfügung oder nur in einem begrenzten Zeitraum? Wenn letzteres, welche Zeiträume? (Herr Lötsch)*
Geplant ist, die Ladezonen für einen begrenzten Zeitraum z.B. werktags von 09.00 -18.00 Uhr zur Verfügung zu stellen. Wir sind mit den Gewerbetreibenden vor Ort im Austausch, um auf bestehende Be- und Entladezeiträume Rücksicht zu nehmen und bestmögliche Lösungen für alle Beteiligten zu finden.
10. *Wo fließt der Radverkehr an den Enden des Verkehrsversuchs ab? (Herr Luetkens)*
Stadtauswärts wird er vor der Rechtsabbiegespur zur Friedhofsallee auf den alten Radweg geführt. Stadteinwärts sind die Planungen noch nicht gänzlich abgeschlossen.
11. *Durch welche Mittel werden die Kosten des Versuchs gedeckt? Handelt es sich um Mittel, die für Radwegemaßnahmen vorgesehen waren? (Herr Luetkens)*
Es werden ausschließlich konsumtive Haushaltsmittel aus den Ansätzen für die Straßenunterhaltung, Markierung und Beschilderung usw. genutzt. Darüber hinaus ist eine Beteiligung für die Schaffung bzw. Unterhaltung der grünen Inseln des FB 3 vorgesehen. Zur Freigabe der Haushaltsmittel erfolgt eine gesonderte Vorlage für die Bürgerschaft.
12. *Kann, sofern der Verkehrsversuch sehr gut angenommen wird, der Versuch auch direkt dauerhaft umgesetzt werden? (Herr Ramcke)*
Ein Rückbau aller mit dem Verkehrsversuch einhergehenden Maßnahmen nach Ablauf der vereinbarten Zeit wird in jedem Fall vorgenommen. Wird der Versuch insgesamt positiv

bewertet, ist eine Überführung in eine dauerhafte Lösung mit entsprechenden baulichen Maßnahmen einzuplanen. Nur auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse kann eine bauliche Umgestaltung des Straßenzuges geplant werden. Deshalb ist die Durchführung eines ergebnisoffenen Verkehrsversuchs so wichtig.

13. Können Sie die für den Verkehrsversuch verwendeten Mittel genau auflisten und wofür diese ursprünglich in den Haushalt eingestellt worden sind? (Herr Dr. Brock)

Für den Verkehrsversuch Fackenburger Allee werden keine investiven Haushaltsmittel genutzt. Es handelt sich in diesem Fall auch nicht um bereitgestellte Planungsmittel, sodass dafür auch keine Alternativplanungen zurückstehen müssen. Zur Freigabe der Haushaltsmittel erfolgt eine gesonderte Vorlage für die Bürgerschaft.

14. Wie wird sichergestellt, dass Handwerker Gebäude, in denen sie arbeiten müssen, anfahren können? (Herr Dr. Brock)

Handwerker:innen können den Seitenstreifen zum Be- und Entladen sowie während des Zeitraums von nötigen Reparaturarbeiten nutzen. Hierzu gibt es im Bereich der Hansestadt Lübeck besondere Regelungen:

<https://bekanntmachungen.luebeck.de/dokumente/d/229/inline>

Wir gehen davon aus, dass somit die Handwerksbetriebe sogar Besserungen am Tag feststellen werden, weil der Seitenstreifen nicht länger dauerhaft zugeparkt wird.

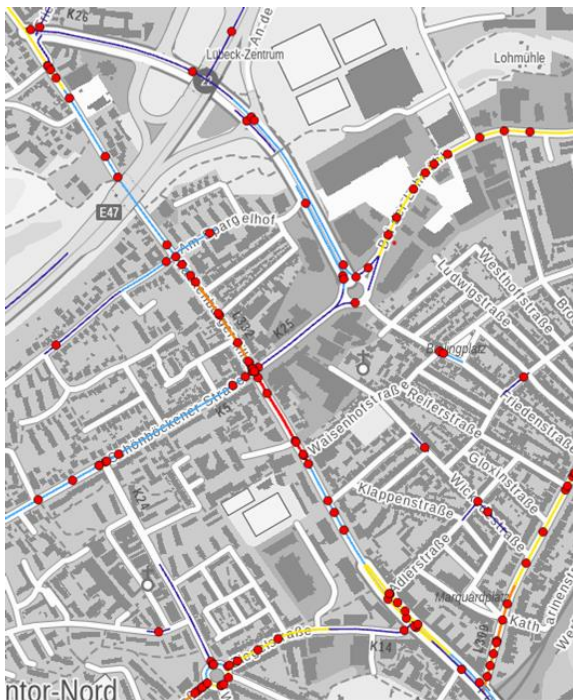
15. Ist über die Einrichtung einer Mittelspur wie in der Moislinger Allee nachgedacht worden und das Linksabbiegeverbot zu entschärfen? (Herr Matthies)

Die Einrichtung einer Mittelspur ist für den Verkehrsversuch Fackenburger Allee nicht umsetzbar. Die Fackenburger Allee verfügt über jeweils zwei Fahrspuren pro Richtung. Eine Verbreiterung der Straße ist ohne Verzicht auf Seitenstreifen mit den Bäumen nicht möglich. Hinsichtlich des Linksabbiegeverbotes wird es jedoch Ausnahmen geben. Beispielsweise wird ein Linksabbiegen von der Krempelsdorfer Allee auf die Dornbreite weiterhin möglich sein.

16. Wie ist die derzeitige Unfallhäufigkeit in der Fackenburger Allee? (Herr Matthies)

Auf dem beigefügten Kartenausschnitt sind ausschließlich Unfälle mit Personenschäden aufgeführt:





Weitere Fakten können dem interaktiven Unfallatlas entnommen werden.
<https://unfallatlas.statistikportal.de/>

17. Ist geplant, Tempobeschränkungen auf 30 km/h einzurichten? (Herr Matthies)

Nein, es gilt weiterhin die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

18. Wird der Aspekt, dass ggf. eine Straßenbahn geplant wird in diesem Versuch berücksichtigt? (Herr Pluschkell)

Für die Planung einer Straßenbahn sind viele verschiedene Querschnittsvarianten denkbar, wie die Führung auf den Fahrbahnen des MIV (Straßenbahn dann Dank moderner LSA-Technik als Pulkführer), die gemeinsame Führung mit dem Bus auf einer kombinierten ÖPNV-Spur oder einer eigenständigen Führung auf begrünter Trasse (Rasengleis).

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 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 Ansprache wahlfreier Fahrgäste.

19. Was soll konkret durch den Verkehrsversuch und die Neuaufteilung der Verkehrsspuren ermittelt werden? (Herr Pluschkell)

Die Hansestadt Lübeck unternimmt mit dem Verkehrsversuch einen wichtigen Schritt hin zu einer Verkehrswende, die allen Verkehrsteilnehmer:innen gleiche Rechte einräumen möchte. So werden Bemühungen unternommen, den Anteil des Fahrradverkehrs und des ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen in zentrumsnahen Bereichen zu steigern. Im Rahmen einer begleitenden und abschließenden Evaluation wird beurteilt, ob sich hinsichtlich

Lärmimmissionen und CO₂-Ausstoß Verbesserungen ergeben haben. Hinzu kommen eine Auswertung der Unfallbilanz, der ÖPNV-Beschleunigung und der Stärkung des Radverkehrs. Darüber hinaus soll das Parken und entsprechenden Be- und Entladebereiche auf dem Seitenstreifen neu geordnet werden.

20. *Bleiben die Busspuren, die heute schon vorliegen, erhalten? (Herr Pluschkell)*

Die derzeitige stadteinwärts hinter der Ziegelstraße beginnende Busspur wird weitestgehend erhalten bleiben. Änderungen des Verlaufs sind durch die Baustelle der Bahnbrücke erforderlich.

Ansonsten wird der Busverkehr nach wie vor auf den Fahrspuren geführt. Zusätzlich kann der Linienbusverkehr bedarfsweise auf die neu eingerichtete Radspur – im Sinne einer sogenannten Pop-up-Lane – ausweichen. Vorgesehen ist insofern, dass Busfahrer:innen vorwiegend die zweite Spur nutzen und nur, wenn es erforderlich wird, auf die Radspur ausweichen – selbstverständlich unter Rücksicht auf den Radverkehr und nur an definierten Ein- und Ausspeisestellen.

21. *Was ist die endgültig vom Verkehrsversuch betroffene Strecke? (Herr Pluschkell)*

Der Verkehrsversuch wird nach dem derzeitigen Planungsstand stadteinwärts vor der Kreuzung mit der Friedhofsallee/ Stockelsdorfer Straße beginnen. Stadtauswärts endet er vor der Rechtsabbiegespur an der Kreuzung mit der Friedhofsallee/ Stockelsdorfer Straße. Auf der Stadtseite ist der Beginn bzw. das Ende der Versuchsstrecke an die Baustelle der Bahnbrücke und die entsprechende Verkehrsführung gekoppelt.

22. *Kann der Verkehrsversuch vorzeitig abgebrochen werden, wenn sich eine deutliche Verschlechterung einstellt? (Herr Pluschkell)*

Liegen klare Sicherheitsbedenken vor, ist ein vorzeitiger Abbruch des Versuchs bzw. eine Prüfung von kurzfristigen Nachbesserungen erforderlich. Sowohl der Ordnungsdienst und die Polizei als auch Verkehrsexperten werden den Versuch genau beobachten.

23. *Gibt es für den Versuch Fördermittel? (Herr Lötsch)*

Leider sind Fördermittel für einen Verkehrsversuch nicht zu erwarten. Allerdings reduzieren sich anschließend die Kosten für eine eventuell „echte“ Umplanung der Verkehre für den Versuchsabschnitt, weil sämtliche Erhebungsdaten dann schon vorliegen.