



► **Nr. VO/2013/00984**
öffentlich

Lübeck, 17.10.2013

Bearbeitung: Maik Schneider (E-Mail: maik.schneider@luebeck.de Telefon: 122-3912)

**Empfehlung des Ausschusses für Umwelt, Sicherheit und Ordnung
zum Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen -
"Fahrradfreundliches Lübeck - Geschwindigkeitskontrolle" (Sitzung
der Bürgerschaft am 21. März 2013 - VO/2013/00411)**

An die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck
Bürgerschaftssitzung am 28.11.2013

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung & Polizeibeirat hat in seiner 2. Sitzung am 17.09.2013 in der Wahlperiode 2013/2018 bei **14** - Jastimmen, **0** - Neinstimmen und **0** - Stimmenthaltungen einstimmig beschlossen, Ihnen zum Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - "Fahrradfreundliches Lübeck - Geschwindigkeitskontrolle" die folgende Empfehlung auszusprechen:

Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck möge beschließen:

„Die Beratung des Ausschusses für Umwelt, Sicherheit und Ordnung & Polizeibeirat wird als Bericht zur Kenntnis genommen.“

gez. Hans-Jürgen Schubert
(Ausschussvorsitzender)

gefertigt

Maik Schneider
(Geschäftsführung Ausschuss)

Anlage:

Auszug Nie USO Nr. 2_2013.09.17 TOP 4.4.1.pdf

Auszug

Hansestadt LÜBECK 



N I E D E R S C H R I F T

2. Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Sicherheit und Ordnung (Wahlperiode 2013 - 2018) & Polizeibeirat

Sitzungstermin:	Dienstag, 17.09.2013
Sitzungsbeginn:	16:00 Uhr
Sitzungsende:	20:05 Uhr
Sitzungsort:	Berufsfeuerwehr Lübeck, Feuerwache 1, Bornhövedstr. 10, 23554 Lübeck

zu 4.4 Überweisungen aus der Bürgerschaft

zu 4.4.1 Überweisung aus der Bürgerschaft Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - "Fahrradfreundliches Lübeck - Geschwindigkeitskontrolle" (Sitzung der Bürgerschaft 21. März 2013 - VO/2013/00411) Vorlage: VO/2013/00708

Die Bürgerschaft hat zu Nr. VO/ 2013/00411 den nachstehend aufgeführten Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen einstimmig an den Ausschuss für Sicherheit und Ordnung überwiesen. Anschließend ist eine erneute Beratung in der Bürgerschaft vorgesehen.

Fahrradfreundliches Lübeck - Geschwindigkeitskontrolle

Der Bürgermeister wird beauftragt, zu berichten, wie durch verstärkte Geschwindigkeitskontrollen des Kfz-Verkehrs die Sicherheit der RadfahrerInnen verbessert werden kann. Insbesondere ist darzulegen,

- ob bzw. an welchen der in „Einrichtung ortsfester Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen zur Reduzierung der Lärmbelastung“ (Bericht Drucksache Nr. 401 aus 2011) vorgeschlagenen Standorten durch eine stationäre Geschwindigkeitsmessanlage (SGMA) die Sicherheit der RadfahrerInnen erhöht werden kann.*
- ob das Kosten-Nutzen-Verhältnis von SGMA das Aufstellen solcher Anlagen in Tempo-30-Zonen rechtfertigt, oder wie sonst – durch Fahrbahnschwellen? – die Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit erreicht werden kann.*

Herr Wolff informiert die Ausschussmitglieder, dass generell die Aussage getroffen werden könne, dass "Geschwindigkeit" als Unfallursache im Zusammenhang mit Unfällen, bei denen Radfahrer beteiligt sind, vernachlässigt werden könne. Wenn überhaupt "Geschwindigkeit" bei einem solchen Unfall eine Rolle spiele, dann sei es in der Regel die "nicht angepasste Geschwindigkeit", also eine zu hohe Geschwindigkeit in einer bestimmten Situation, in der es zu einem Unfall komme.

Diese "nicht angepasste Geschwindigkeit" könne aber unterhalb der rechtlich geregelten Höchstgeschwindigkeit der jeweiligen Örtlichkeit liegen (z. B. im Bereich, in dem 30 km/h gefahren werden darf, fährt ein 20 km/h fahrender Pkw-Fahrer einen auf dem begleitenden Radweg fahrenden Radfahrer an, weil er ihn beim Abbiegen übersieht - wäre er langsamer gefahren, hätte er den Radweg besser einsehen können und den Unfall vermeiden können).

In Konsequenz zu der o. a. Aussage sei zu den Fragen folgendes auszuführen:

- *Ortsfeste Anlagen (stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen) dürften keine bzw. nur marginale Auswirkungen auf die Sicherheit der Radfahrer/Innen haben*
- *SGMA in Tempo-30 Zonen dürften ebenfalls lediglich marginale Auswirkungen haben; vielfach überschreiten Fahrzeugführer die zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h, die eher regelmäßig in der entsprechenden Tempo-30-Zone fahren - eine ortsfeste Anlage würde vermutlich beachtet, allerdings die Geschwindigkeit nur im direkten Messbereich beeinflussen können. Typische Begleitmaßnahmen bzw. Begleitregelungen zu Tempo-30-Zonen wären z. B. Fahrbahnverengungen, erlaubtes Parken am Fahrbahnrand, Rechts- vor Links-Vorfahrtsregelungen etc.*

Zu den Fragen von Herrn Mauritz aus der letzten Sitzung habe man Statistiken.¹ Überhöhte Geschwindigkeit falle demnach als Ursache bei Radfahrerunfällen raus. Wie oben schon erwähnt, komme - mit wenigen Ausnahmen - nur der jeweiligen Situation unangepasste Geschwindigkeit in Frage. Eine Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer sei sinnvoll, aber nur dort, wo es auch angebracht sei.^{2;3}

Herr Ohlow merkt an, dass die Standorte für die stationären Geschwindigkeitsmessanlagen anhand der Lärmaktionsplanung ausgewählt worden seien. An kleinen Straßen bzw. Tempo 30-Zonen mobile Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen sei der richtige Weg. Es seien in solchen Zonen im Statistikzeitraum 01.01.-31.07.2013 ca. 430 Messungen durchgeführt worden und man habe dabei eine Beanstandungsquote von 12% festgestellt. Im Ergebnis könne festgehalten werden, dass der Großteil der Verkehrsteilnehmer vorschriftsmäßig fahre.

Laut Herrn Fechtel sei die Geschwindigkeit nur ein Problem an Einmündungen, dies ginge auch aus der Polizeistatistik hervor. Unfälle seien eher an den Kreisverkehren zu verzeichnen. Sinnvolle Maßnahme könne hier eine Geschwindigkeitsbegrenzung oder Ampelanlage, wie am Lindenteller, sein. Dort seien schon positive Effekte erzielt worden. Zu den für den Radverkehr freigegebenen Einbahnstraßen merkt er an, dass bis jetzt keine negativen Rückmeldungen eingetroffen seien.

Nachrichtlich gibt Herr Fechtel den Ausschussmitgliedern noch den Kurzbericht „Radverkehrssicherheit und unangepasste Geschwindigkeitswahl“ mit der Niederschrift zur Kenntnis.⁴

Im Ergebnis könne nach den Ausführungen der Herren Vorredner Wolff (Polizei), Ohlow (Verkehrsangelegenheiten) und Fechtel (Verkehrsplanung) festgehalten werden, dass eine Umsetzung des Antrags der Fraktion Bündnis90/Die Grünen in der vorliegenden Form, für nicht sinnvoll erachtet werde, fasst Herr Schubert die Wortbeiträge zusammen.

¹ Anlage 3 zur Niederschrift Nr. 2 über die Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Sicherheit und Ordnung & Polizeibeirat am 17.09.2013.

² Anlage 4 zur Niederschrift Nr. 2 über die Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Sicherheit und Ordnung & Polizeibeirat am 17.09.2013.

³ Anlage 5 (nachrichtlich Herr Fechtel) zur Niederschrift Nr. 2 über die Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Sicherheit und Ordnung & Polizeibeirat am 17.09.2013.

⁴ Anlage 6 zur Niederschrift Nr. 2 über die Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Sicherheit und Ordnung & Polizeibeirat am 17.09.2013.

Herr Möller schlägt vor, die Ausschussberatung der Bürgerschaft als Bericht zum Antrag zur Kenntnis zu geben.

Herr Schubert beantragt, der Bürgerschaft die folgende Empfehlung zum Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen auszusprechen:

Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck möge beschließen:

„Die Beratung des Ausschusses für Umwelt, Sicherheit und Ordnung & Polizeibeirat wird als Bericht zur Kenntnis genommen.“

Der Ausschuss stimmt der Empfehlung bei **14** - Jastimmen, **0** - Neinstimmen und **0** - Stimmenthaltungen einstimmig zu.

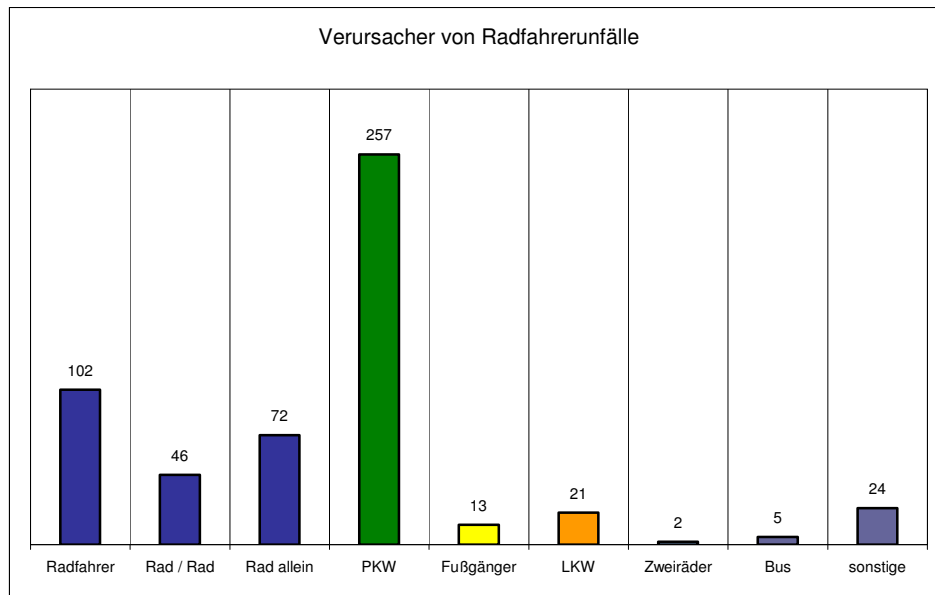
Hans-Jürgen Schubert
Vorsitzender

Maik Schneider
Protokollführung

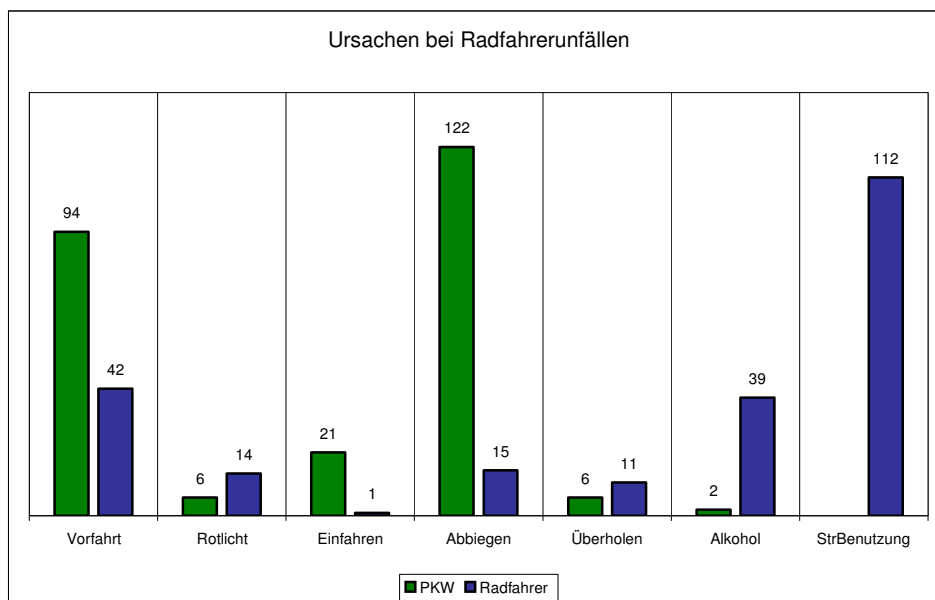
7.2 Verursacher und Ursachen von Radfahrerunfällen

Nachstehende Grafik zeigt die Verursacher von Verkehrsunfällen unter Radfahrerbeteiligung.

In Lübeck wurden 2012 insgesamt 542 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung registriert, in 72 Fällen waren Radfahrer allein beteiligt (Radfahrer gestürzt, ohne weitere Beteiligung anderer Verkehrsbeteiligung).



Hauptunfallursachen für Radfahrerunfälle waren auch 2012 wieder fehlerhaftes Abbiegen bzw. Einfahren vom Grundstück und die Nichtbeachtung der Vorfahrt.



Checkliste „Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer“

Die Öffnung von Einbahnstraßen mit für den Radverkehr in Gegenrichtung kommt nur in Betracht, wenn

- Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h beträgt
- Ausreichende Begegnungsbreite vorliegt, d.h. mehr als 3,20 Meter (ÖPNV oder LKW 3,50m), in Ausnahmefällen 3,05m
- Übersichtliche Verkehrsführung im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen/ Einmündungen
- für den Radverkehr dort, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, ein Schutzraum (Schutzstreifen) angelegt wird
- wenn Fahrbeziehungen bestehen

An allen VZ 220 (Einbahnstraße) ist das Zusatzzeichen 1000-32 und an allen VZ 267 (Verbot der Einfahrt) Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei) anzubringen.

Freigabe von Einbahnstraßen für Gegenrichtungsradverkehr

Chronologie Lübeck

1989	Modellversuch „Fahrradstraße östl. Altstadt Freigabe Glockengießerstr. mit Gegenrichtungs-Radweg
1994	Flächendeckende Bestandsaufnahme der Einbahnstraßen in Lübeck (Gesamtlänge: ca. 47 km)
10.11.1994	Bericht an die Lübecker Bürgerschaft, Kenntnisnahme
1995	Öffnung von 3,2 km Einbahnstraßen gem. BÜ-Bericht
ab 1997	Freigabe einzelner (zentraler) Einbahnstraßen nach straßenräumlichen Umgestaltungen und/oder verkehrsberuhigenden Maßnahmen: Vorderreihe und Kurgartenstr. Hüxstr. und Fleischhauerstr. Schüsselbuden/Fünfhausen (mit Radfahrstreifen am Anfang und Ende) Meierstr. (Zulassung Radgegenverkehr auf Gehweg mittels Zusatzzeichen)
18.01.2010	Prüfauftrag des Bauausschusses zur Öffnung weiterer Einbahnstraßen in der Lübecker Altstadt Bericht zum Thema im Ausschuss f. Sicherheit und Ordnung und Polizeibeirat
Mai 2011	Freigabe von weiteren 4,5 km Einbahnstraßen in der Lübecker Altstadt
Mai 2011	Erweiterung des Prüfauftrages durch Beschluss auf die Stadtteile: St. Lorenz-Süd, St.-Lorenz-Nord sowie das Quartier Huxtertor
19.03.2012	Bauausschuss lehnt die Öffnung der Königstr. für Gegenrichtungsradverkehr mehrheitlich ab.
April 2012	Freigabe von ca. 3 km Einbahnstraßen im Stadtteil St. Lorenz-Süd
Dez. 2012	Freigabe von ca. 2,8 km Einbahnstraßen im Stadtteil St. Lorenz-Nord
13.08.2013	Ortstermin für „Nachträge“ in St. Lorenz-Nord
Okt. 2013	geplante Prüfung der Einbahnstraßen im Stadtteil St. Jürgen
Ende 2014	voraussichtl. Abschluss der quartiersbezogenen Prüfungen in HL

Aufgestellt:

Hans-Walter Fechtel 17.09.2013

Fahrradfreundliches Lübeck

Kurzbericht „Radverkehrssicherheit und unangepasste Geschwindigkeitswahl“

1. Überhöhte Kfz-Geschwindigkeiten als Ursache von Radverkehrsunfällen

Die überwiegende Zahl der Radverkehrsunfälle in Lübeck ereignet sich an Hauptverkehrsstraßen mit Radwegen. Es handelt sich dabei ganz überwiegend um Vorfahrtverletzungen von ein- oder abbiegenden Kfz gegenüber geradeausfahrenden RadlerInnen an Einmündungen und Grundstückzufahrten (s. Bericht „Fahrradfreundliches Lübeck vom 14.02.2013, Abb. 8, S. 20).

Bei vielen Radunfällen fahren die Kfz nach einem verkehrsbedingten Halt mit mäßiger Geschwindigkeit an, übersehen dabei die (oft linksfahrenden) bevorrechtigten RadfahrerInnen und kollidieren mit diesen beim Queren des Radweges. Wegen der geringen Kfz-Geschwindigkeiten der Kfz verlaufen diese Unfälle i. A. auch eher „glimpflich“ (mit meist nur leichten Verletzungen der RadfahrerInnen).

Als räumliche Schwerpunkte treten daneben die Kreisverkehrsplätze sowie einige große signalisierte Knotenpunkte hervor. Hier spielen die Geschwindigkeiten der Kfz zwar eine etwas größere Rolle im Unfallgeschehen, sie Geschwindigkeiten bewegen sich aber i. A. im gesetzlich zugelassenen Rahmen. Nicht selten begünstigen auch nichtangepasste Geschwindigkeiten der RadlerInnen die Kollisionen.

2. Geschwindigkeitsbeschränkungen und geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

In Lübeck sind insgesamt ca. 310 km Fahrbahnen in Erschließungsstraßen als Tempo 30-Zonen ausgeschildert. An Schulen, Alteneinrichtungen und Kindertagesstätten bestehen darüber hinaus zahlreiche weitere örtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h. Auf die Geschwindigkeitsbeschränkungen wird i. A. auch mittels Fahrbahnmarkierungen hingewiesen (Abmarkierung „30“).

Zur Dämpfung der Kfz-Geschwindigkeiten an Einmündungen sind die Querungsstellen der straßenbegleitenden Radwege i. A. mit Radfurten markiert; in Einzelfällen sind die Radwege dort auch niveaugleich durchgeführt („Radwegüberfahrten“).

Auf linksfahrende RadfahrerInnenverkehr wird mittels Zusatzverkehrszeichen („Achtung Radfahrer aus beiden Richtungen“) hingewiesen. Derzeit läuft ein – aus Mitteln der Possehl-Stiftung gefördertes- Sonderprogramm zur Roteinfärbung von 2-Richtungs-Radfurten.

Auf Querungsstellen von Radfahrern im Streckenverlauf wird standardmäßig mit dem Verkehrszeichen 138 StVO („Achtung, kreuzende Radfahrer“) hingewiesen. Vereinzelt werden diese Verkehrszeichen ergänzend auch auf der Fahrbahn vor der Querungsstelle abmarkiert (z.B. am Gustav-Radbruch-Platz).

3. Geschwindigkeitsmessungen und –anzeigen

Die Hansestadt Lübeck verfügt über insgesamt 7 Geschwindigkeitsanzeigergeräte, die vorwiegend in Tempo 30-Zonen eingesetzt werden und dort die Einhaltung der örtlich zulässigen Höchstgeschwindigkeit „fördern“ sollen. Es handelt sich dabei um 4 Geräte der „Stiftung Jürgen Pegler“ (die jeweils über einen längeren Zeitraum zum Einsatz kommen) und um 3 mobile Geräte, die an wechselnden Standorten für jeweils 3-4 Monate im Einsatz sind.

Eines der Geräte ist seit Ende Juni 2013 an der Rehderbrücke am Rande der Lübecker Altstadt installiert. Die dort ermittelten Messdaten können auch protokolliert und differenzierter ausgewertet werden.

Zusammenfassung

Die – primär aus Lärmschutzgründen installierten – Geschwindigkeitsmess-Säulen an verschiedenen Hauptverkehrsstraßen in Lübeck lassen keinen wirksamen Beitrag zur Erhöhung der Radfahrsicherheit erwarten, da

- die überwiegende Anzahl der Radunfälle in Lübeck sich an Einmündungen und Grundstückszufahrten auf Radwegen ereignet,
- bei diesen Unfällen überhöhte Kfz-Geschwindigkeiten nur selten unfallauslösend sind,
- sondern eher Fragen der ausreichenden und rechtzeitigen Sichtbarkeit der VerkehrsteilnehmerInnen untereinander die Sicherheit verbessern helfen (können).

In diesem Sinne sind die dargelegten Gefahrenhinweise sowie bauliche Maßnahmen zur (örtlichen) Dämpfung der Kfz- Geschwindigkeiten zielführender.

Sicherheitserhöhende Effekte für den Radverkehr durch Geschwindigkeitsbeschränkungen und –überwachungen des Kfz-Verkehrs sind allenfalls auf Strecken mit Fahrbahnführungen des Radverkehrs und an kritischen Kreuzungen/Kreiseln zu erwarten. Auch Geschwindigkeitsanzeigergeräte können zur Verkehrsberuhigung beitragen.

Schließlich können auch die Radfahrer selbst durch vorausschauendes Fahren, auffällige Kleidung, ausreichende Beleuchtung ihres Rades und eine situationsangepasste Geschwindigkeitwahl Konflikte und Unfälle mit Kfz oder anderen Verkehrsteilnehmern vermeiden.

Hierauf ist im Rahmen der schulischen Radfahrausbildung und im Rahmen von Sicherheitskampagnen ein besonderer Fokus zu legen

Gefertigt:

Hans-Walter Fechtel

17.09.2013