

Lübeck, 20.01.2022

Anfrage

Bearbeitung: Natalie Beisiegel (E-Mail: natalie.beisiegel@luebeck.de Telefon: 122-1051)

Anfrage des AM Thomas-Markus Leber (FDP) zur Vorlage V/2022/10745 Experimenteller Verkehrsversuch "Gute Mobilität für alle" in der Fackenburger Allee/Bahnhofsbrücke bis Krempelsdorfer Allee / Stockelsdorfer Straße / Friedhofsallee

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
07.02.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

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.

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?
- Die Verwaltung bewertet den Zeitpunkt für den Verkehrsversuch in ihrer Vorlage als günstig, da durch das Bauvorhaben „Ersatzneubau Bahnhofsbrücke“ die Verkehre in diesem Straßenabschnitt bereits reduziert sind. Wie aussagekräftig sind die erwarteten Ergebnisse tatsächlich?
- Wäre es nicht zielführender den Versuch in einer Zeit durchzuführen, in der weder eine Bahnhofsbrückenbaustelle noch ein coronabedingtes Arbeiten im Homeoffice mögliche Ergebnisse und Einschätzungen verfälschen können?
- 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?

- In der Vorlage ist die Rede davon, dass der Verkehrsversuch durch den intensiven Einsatz vom Ordnungsdienst begleitet wird. Was wird konkret überwacht?
- 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.
- Wie passt es zusammen, dass die neue Bahnhofsbrücke mit 3 Fahrbahnen je Richtung gebaut wird, die wichtigste Zuwegung aber auf 1 Fahrbahn reduziert wird?

Zur Notwendig eines Verkehrsversuches

- Welche Gründe sprechen konkret für einen Verkehrsversuch gerade in der Fackenburg Allee? Warum ist ein Verkehrsversuch gerade in dieser Straße nötig?
- Hätte man nicht Erfahrungswerte aus anderen Städten nicht adaptieren können?

Zur Leistungsfähigkeit der zukünftigen Fackenburg 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 Fackenburg Allee bei normalem Verkehrsaufkommen überlastet. Es kommt immer wieder zu Staus.
- Welche Erwartungen hat die Verwaltung im Hinblick auf den Verkehrsfluss?
- 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?

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?
- Welche Zusatzbelastung wurde auf den möglichen Ausweichstrecken ermittelt?
- Sind die zusätzlichen Wege nicht kontraproduktiv im Hinblick auf die Klimaziele?
- Erhöht das Suchen nach Wendepunkten nicht die Unfallgefahr?

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

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?
- Wird es neben der Beschilderung und den Fahrbahnmarkierungen auch feste Ein- und Umbauten geben? Wie viele zusätzliche Schilder werden benötigt?
- Wie soll verhindert werden, dass die bisherigen Parkflächen auch als solche genutzt werden? Poller? Absperrbügel?
- Wird eine einheitliche Umsetzung in allen Sektoren angestrebt? Oder wird es / muss es unterschiedliche Ausgestaltungen geben?
- In den veröffentlichten Querprofilen wurden zusätzliche Parkbänke eingezeichnet. Wie viele Sitzbänke sollen auf der gesamten Wegstrecke aufgestellt werden? Welche Kosten sind damit verbunden?

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?
- Welche Lösungen strebt die Verwaltung zur Kompensation an?
- Was ist mit einem belästigenden und ordnungswidrigen Parken gemeint?
- 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?

Zu Ladezonen und Lieferverkehr

- Es ist vorgesehen Ladezonen in der Zeit von 08.00 – 20.00 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 temporäre Ladezonen geschaffen? Wie viele Ladezonen wird es geben? Wie sind die ausgestattet?

- Wie werden die ansässigen Autohändler zukünftig mit Neu- und Gebrauchtwagen beliefert werden können? Bislang parkten die großen Autotransporter in der jeweils rechten Spur. Wo parken diese zukünftig zum Entladen?
- Welche Reaktionen gibt es von den Lieferdiensten? Wie bewerten die ansässigen Autohändler die Lösung? Welche Auswirkung auf den Geschäftsbetrieb wird für die Autovermietung erwartet?

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?

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?

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

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?

Zu den erwarteten Verbesserungen

- Welche konkreten Verbesserungen werden von der Verwaltung durch den Verkehrsversuch und später auch mit der Neuordnung des Verkehrsraum erwartet?
- Konkret: Inwieweit kann die Verkehrssicherheit verbessert werden? Werden durch den Verkehrsversuch nicht auch neue Gefahrenquellen geschaffen?
- Welche konkreten Verbesserungen werden im Hinblick auf den Verkehrslärm erwartet?
- Welche konkreten Verbesserungen werden im Hinblick auf die Umweltbelastungen erwartet?
- Welchen Beitrag wird der Verkehrsversuch zum Erreichen der Klimaziele beitragen?
- Welche konkreten Verbesserungen werden im Hinblick auf die Aufenthaltsqualität erwartet? Kann diese Hauptverkehrsader tatsächlich zur Flanier- und Bummelmeile werden?

Überlegungen zu den konkreten Kosten eines Verkehrsversuches

- Mit welchen Kosten wird kalkuliert?
- Gibt es Fördertöpfe, die angezapft werden können?
- Welche Fördergelder wurden beantragt?

Zur Kommunikation:

- Die Politik wurde von der Ankündigung des Verkehrsversuches überrascht. Wurden wenigstens die Anwohner und andere Betroffene vorab informiert und einbezogen?
- Zur Kontaktaufnahme der Anwohner und Nutzer wurde eine E-Mail-Adresse geschaltet (verkehrsversuch@luebeck.de). Wie häufig wurde diese Adresse bereits genutzt?

- Wie soll die Meinung der „schweigenden Mehrheit“ berücksichtigt werden? Wie können auch diese Anwohner und Nutzer des Streckenabschnitts einbezogen werden?

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?
- Warum wurden die wichtigen Ausschüsse nicht frühzeitiger involviert?

Beschlusstext zur Bekanntgabe im öffentlichen Teil: (nur bei nichtöffentlichen Vorlagen)

Begründung:

Anlagen: