



Stand, 12. Mai 2022

Protokoll zur Informationsveranstaltung für Anwohner:innen zum Projekt Verkehrsversuch Fackenburger Allee

am 05.05.2022, 19:00 bis 21:00 Uhr über Zoom

Referenten:

Hansestadt Lübeck

Jens Johannsen, Projektleiter

Micheal Stödter, Verkehrswendebeauftragter

Moderation:

RAIKESCHWERTNER

Alexander Schwertner

Luisa Köneke

Lisa Bock

TOP 1: Begrüßung und Vorstellung des Projekts

- Alexander Schwertner, der Moderator der Veranstaltung, und Jens Johannsen, Projektleiter des Verkehrsversuchs, begrüßen die Teilnehmer:innen.
- Herr Johannsen bedankt sich für die Teilnahme und betont die Bedeutung solcher Veranstaltungen, um so viele Lübecker:innen wie möglich mitzunehmen, sich konstruktiv auszutauschen und, wenn möglich, Hinweise in der Planung und Umsetzung berücksichtigen zu können.
- Herr Johannsen stellt die Relevanz, die Ziele, die Maßnahmen und die Rahmenbedingungen des Verkehrsversuchs Fackenburger Allee vor:
- Die Stadt Lübeck hat den Klimanotstand ausgerufen und möchte die Mobilitätswende in der Stadt vorantreiben – der Verkehrsversuch soll dazu beitragen. Zeitgleich gibt es in der Fackenburger Allee verschiedene Missstände sowie Interessengruppen, die unterschiedliche Forderungen haben.
- Der Verkehrsversuch hat ausdrücklich nicht das Ziel, jemandem etwas wegzunehmen, sondern soll zu einer fairen Verkehrsaufteilung in der Fackenburger Allee beitragen.

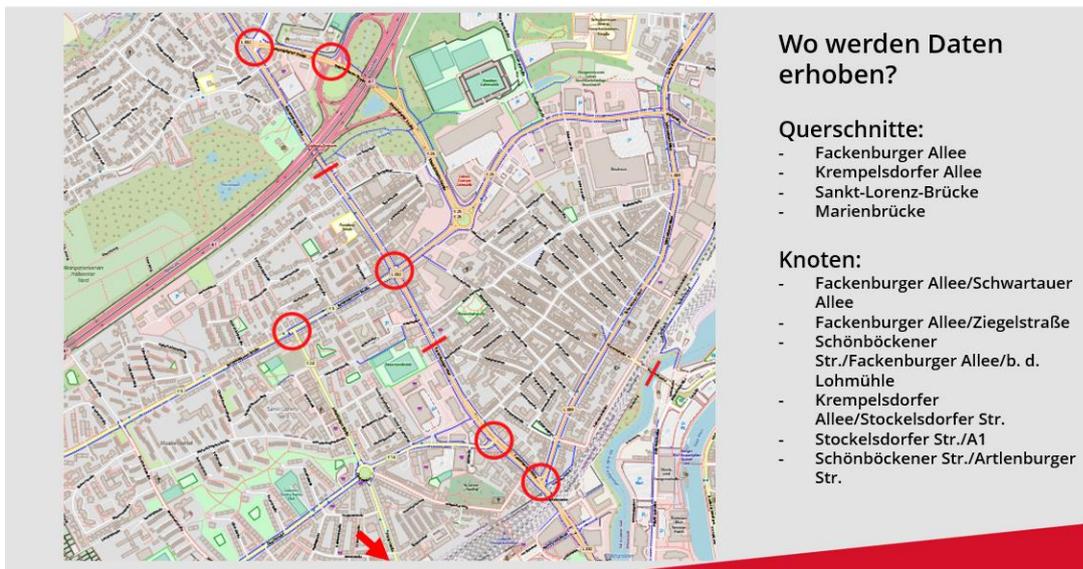
- Aktuell gibt es in der Fackenburger Allee eine starke Stauentwicklung, hohe Lärm- und CO₂-Emissionen (etwa 700 Haushalte sind derzeit gesundheitsgefährdendem Lärm ausgesetzt), wenig Raum für Rad- und Fußverkehr, gefährliche Be- und Entladevorgänge auf der Fahrbahn, keine Infrastruktur für E-Ladestationen und Carsharing.
- Ziele des Verkehrsversuchs: mehr Sicherheit und Komfort für Verkehrsteilnehmer:innen, eine höhere Aufenthalts- und Lebensqualität für Anwohner:innen, mehr Raum und höheres Bewusstsein für den Rad- und Öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) sowie mehr Platz für E-Ladestationen und Carsharing.
- Insgesamt soll der Verkehr in der Fackenburger Allee neu aufgeteilt werden. Dies beinhaltet verschiedene Maßnahmen, die auf einem engen Austausch mit Verkehrsexpert:innen, Polizei, Ordnungsamt und ADFC basieren.
- Mehrere Hinweise von Gewerbetreibenden und Anwohner:innen wurden bei der Weiterentwicklung der Maßnahmen bereits berücksichtigt. Dies bezieht sich insbesondere auf die Parkregelungen: Am Tag kann daher von 9:00 bis 18:00 Uhr im Bereich von der Schwartauer Allee bis zur Lohmühle für max. eine Stunde mit Parkscheibe geparkt werden. Von der Einmündung Lohmühle bis zur Einmündung Stockelsdorfer Straße/Friedhofsallee kann für max. zwei Stunden geparkt werden. Ein dauerhaftes Parken ist von 18:00 bis 09:00 Uhr möglich.
- Weitere Maßnahmen:
 - Motorisierter Individualverkehr (MIV) wird auf eine Fahrspur pro Fahrtrichtung reduziert
 - Radwege werden zusätzlich als Gehweg ausgewiesen
 - es wird mehr Fläche für den Gastronomiebereich und Grünflächen geben
 - die jeweils rechte Fahrspur wird als Radfahrstreifen markiert, der Linienbusverkehr kann an definierten Ein- und Ausspeisestellen zwischen den Fahrspuren für den MIV und Radverkehr wechseln
 - Be- und Entladevorgänge sind nur an eingerichteten Ladezonen erlaubt
 - das Linksabbiegen ist nur an signalisierten Kreuzungen möglich (Dornbreite, Herrendamm, Schönböckener Str./Lohmühle, Ziegelstraße)
- Damit es in der Fackenburger Allee grüner wird, können Gewerbetreibende und Anwohner:innen Patenschaften für die Pflege von Grünflächen übernehmen. Eine Bepflanzung der jeweiligen Flächen wird dabei von der Hansestadt Lübeck übernommen. Interessierte können sich unter verkehrsversuch@luebeck.de melden.
- Der Verkehrsversuch ist ausdrücklich ergebnisoffen ist, sodass auch unerwartete Erkenntnisse auftreten können. Daher gilt es, die einzelnen Maßnahmen zu erproben und abschließend zu bewerten.

TOP 2: Evaluation des Projekts

- Michael Stödter, Verkehrswendebeauftragter der Stadt Lübeck, stellt das Evaluationsverfahren und die Evaluationsaspekte bei dem Verkehrsversuch Fackenburger Allee vor.
- In den Evaluationsprozess sollen sowohl die Hansestadt Lübeck als auch eine extern beauftragte Institution eingebunden sein. Die Zuständigkeiten verteilen sich folgendermaßen:

- Die Hansestadt Lübeck erstellt ein Evaluationskonzept, führt Verkehrszählungen, Verkehrsbeobachtungen und Geschwindigkeitsmessungen durch und erfasst Fahrgastzahlen und Betriebsdaten.
- Die beauftragte Institution (z. B. Universität, Forschungsinstitut, Planungsbüro) nimmt weitere Erhebungen – u. a. in Form von Verkehrszählungen und Interviews – vor, bewertet diese und erstellt einen Evaluationsbericht für die Hansestadt Lübeck.
- An Knotenpunkten inkl. Abbiegebeziehungen, aber auch an Querschnitten wurden bereits Ende April Verkehrsdaten (Rad-, Fuß- und Schwerverkehr, MIV, ÖPNV) erhoben. Weitere Erhebungszeiträume: Ende August, Ende September
- An folgenden Messstellenorten wurden und werden die Daten erhoben:

Hansestadt LÜBECK



- Zur Evaluation gehören fünf übergeordnete Aspekte, die folgende Erhebungskriterien (Auszug) beinhalten:
 1. **Verkehrsverlagerung:** zugunsten von ÖPNV und Radverkehr; Zunahme von Fußverkehr; Verlagerung von MIV auf Ausweichstrecken
 2. **Verkehrsfluss (Fahrzeiten):** für MIV, Radverkehr, ÖPNV, Taxen, Polizei, Feuerwehr; vermehrte Staulage auf Zu- und Ablaufstrecken
 3. **Umwelt-/Lebensqualität:** Untersuchung von Luftqualität, Lärmemissionen und subjektiver urbaner Aufenthaltsqualität Fackenburger / Krempeisdorfer Allee + Ausweichstrecken
 4. **Verkehrssicherheit:** Verhaltensänderungen bei sogenannten Raser:innen; erhöhte Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs, Auswirkungen auf Unfallhäufigkeiten
 5. **ruhender Verkehr:** Parkdruck im Quartier; Parksuchverkehr

- Herr Stödter hebt hervor, dass die Evaluation ganzheitlich ausgelegt ist, um möglichst viele Aspekte ergebnisoffen berücksichtigen und bewerten zu können.
- Bei Fragen zum Thema Lärm- und Umweltauswirkungen können sich Interessierte an die Klimaleitstelle wenden: klimaleitstelle@luebeck.de

TOP 3: Fragen und Diskussionsrunde

Die Teilnehmenden werden gebeten, Ihre Fragen schriftlich über den Chat zu stellen. Alternativ kann die Hand gehoben werden, in der Folge ist auch ein Wortbeitrag möglich.

Allgemeine Fragen und Anmerkungen

- Frage: Wäre es nicht sinnvoll, den Verkehrsversuch ganzheitlicher aufzusetzen? Zum Beispiel die vierspurige Schönböckener Straße mit einzubeziehen, das Ausweichen in die Wohngebiete zu unterbinden oder gesonderte Parkregelungen für Anwohner:innen zu ermöglichen?
Antwort Herr Johannsen: Das Parken für Anwohnende ist wiederholt geprüft worden, jedoch setzt dies voraus, dass Fremdparker:innen das Parken der Bewohner:innen unmöglich machen – das ist laut Prüfung der Straßenverkehrsbehörde in der Fackenburger Allee nicht der Fall. Es stimmt, dass es in Lübeck zu viele Fahrzeuge für den zur Verfügung stehenden Parkraum gibt. Die Hansestadt Lübeck erstellt derzeit im Auftrag des Bürgermeisters ein Eckpunktepapier, in dem eruiert wird, wie zukünftig mit der Parksituation umgegangen wird. Im Rahmen des Verkehrsversuchs kann dies jedoch nicht abschließend geklärt werden. Generell gilt: Die Erkenntnisse des Verkehrsversuchs können für eine zukünftige Planung mitgenutzt werden. In jedem Fall werden die verkehrsverändernden Maßnahmen des Versuchs aber rückgebaut. Der Hansestadt Lübeck geht es nur um die Erhebungen und Ergebnisse aus der Evaluation sowie darum, die Unfalllagen zu entschärfen.
- Frage: Wie hoch sind die Kosten für den Verkehrsversuch Fackenburger Allee und wer trägt diese?
Antwort Herr Johannsen: Die Kosten belaufen sich auf rund 475.000 Euro (inkl. Rückbaukosten). Es werden keine investiven Gelder, die z. B. zur Sanierung von Radwegen zur Verfügung stehen, genutzt. Die Mittel stammen aus dem konsumtiven Bereich, einen Teil des Geldes hat die Bürgerschaft zur Verfügung gestellt.
- Frage: Kann es auch ein Ziel des Verkehrsversuches sein, den Durchgangsverkehr für Leute, die von außerhalb kommen, anders zu gestalten? Welche Rolle kann hier der ÖPNV einnehmen?
Antwort Herr Stödter: Bei dem ÖPNV besteht ein erhebliches Verbesserungspotenzial – sowohl beim Bus- als auch Schienenverkehr – wodurch die Straße maßgeblich entlastet werden könnte. Das Projektteam der Hansestadt Lübeck geht das zurzeit an, z. B. mit der Entwicklung eines zukunftsgerechten Fahrplans für die Verbesserung des ÖPNV in Lübeck.
- Frage: Gab es – als Alternative zum Verkehrsversuch – Überlegungen, die Fackenburger Allee vierspurig zu belassen und als Geschwindigkeitszone 30 auszuweisen?
Antwort Herr Johannsen: Nein, ein Tempo 30 auf einer vierspurigen Straße ist rechtlich unzulässig. In dem Moment, in dem eine Geschwindigkeit von 30 km/h angewandt wird, müsste der Verkehr auf einer Fahrspur geführt werden.

Fragen und Anmerkungen zum Linksabbiegen:

- Frage: Ist das Linksabbiegen in die Adler-, Waisenhof- und Sadowastraße während des Verkehrsversuchs somit nicht mehr möglich?
Antwort Herr Johannsen: Nein, das Linksabbiegen in diese Straßen ist während des Versuchszeitraums nicht erlaubt. Für die Adlerstraße hat die Unfallkommission schon vor drei Jahren beschlossen, das Linksabbiegen zu unterbinden, da es hier einen Unfallhäufungspunkt gibt. Die Auswirkungen des Linksabbiegeverbots in der Adlerstraße werden im Rahmen des Verkehrsversuchs – und somit nicht als isolierte Maßnahme – mitevaluiert. Gleiches gilt für die Waisenhofallee sowie für die Waisenhof- und Sadowastraße.
- Frage: Wirken sich lange Ausweich- und Umleitungsstrecken, die u. a. durch das Linksabbiegeverbot nötig werden, nicht negativ auf die Umweltbilanz aus und erhöhen letztlich die Emissionen?
Antwort Herr Johannsen: Das ist abhängig von den Fahrzeugen – Elektromobilität und neuere Fahrzeuge mit Start-Stopp-Automatik erzeugen dadurch nicht mehr Emissionen. Die Hansestadt Lübeck wünscht sich, dass viele Menschen aus dem Quartier für kurze Strecken auf alternative Verkehrsarten umsteigen. Aktuell entstehen in Lübeck 50 Prozent der MIV-Verkehre auf einer Wegstrecke von fünf Kilometern innerhalb der Stadt.

Fragen und Anmerkungen zu Ausweichstraßen:

- Frage: Wird sich der Verkehr nicht in die angrenzende Viertel verlagern? Wird es hierfür neue Regelungen für Einbahnstraßen oder Durchgangsverkehre geben?
Antwort Herr Johannsen: Vorerst wird die Hansestadt Lübeck nicht in das System der Einbahnstraßen eingreifen. Sollte im Rahmen des Verkehrsversuchs feststellbar werden, dass eine Nebenstraße zur Hauptverkehrsstraße wird, weil ein Knotenpunkt so vermeintlich umfahren wird, wird darauf reagiert werden.
- Frage: Sind eine Lenkung und Überprüfung der Ausweichverkehre geplant?
Antwort Herr Johannsen: Auch für die Ausweichstrecken werden Zählungen stattfinden. Die Einrichtung einer baulichen Sperrung ist möglich, sollten die Ausweichverkehre zu stark werden. Dies hätte aber wiederum Auswirkungen auf das gesamte Einbahnstraßensystem.

Fragen und Anmerkungen zum Parken:

- Frage: Welche Lösungen und Überlegungen gibt es für das Parkplatzproblem?
Antwort Herr Johannsen: Die Hansestadt Lübeck erarbeitet zurzeit ein Eckpunktepapier zum Parken in den Quartieren. Durch eine Verknappung des kostenfreien Parkens im öffentlichen Raum könnten beispielsweise Investor:innen bereit sein, Quartiersgaragen zu bauen; es gibt bestehende Flächen, die zum Parken zur Verfügung gestellt werden (z. B. Netto-Parkplatz); zukünftig könnten über bestehende Parkflächen Paletten als zweite Ebene errichtet werden, die als Mietparkplätze fungieren. Dies ist aber nur eine Idee, die die Hansestadt Lübeck im Rahmen der Erstellung eines Eckpunktepapiers bewertet. Gleichzeitig muss berücksichtigt werden, dass es für Autobesitzer:innen keinen Anspruch auf einen öffentlichen Parkplatz gibt. Alles in allem entfallen durch den Verkehrsversuch keine Parkplätze, die Nutzung wird lediglich tagsüber auf max. eine Stunde beschränkt, nachts ist weiterhin ein dauerhaftes Parken möglich.

- Anmerkung aus dem Chat: Viele Parkplätze können nicht von Anwohner:innen genutzt werden, da diese immer wieder durch Nicht-Bewohner:innen besetzt sind. Um den Bürger:innen entgegenzukommen, sollte das durch die Stadt geprüft und dem entgegengewirkt werden.
Antwort Herr Johannsen: Für die Einführung eines Bewohnerparkrechts müssen am Tag 25 Prozent der Parkflächen für Besucher:innen und andere Verkehre zur Verfügung gestellt werden. Das hieße, die Hansestadt Lübeck müsste die Parkflächen tagsüber deutlich reduzieren. Darüber hinaus könnte nur regelkonformes Parken zugelassen werden. Das Anwohnerparkrecht wurde mehrmals geprüft, die Voraussetzungen zur Anordnung konnten nicht erfüllt werden (s. auch erste Frage unter „Allgemeine Fragen und Anmerkungen“). Im Rahmen der Evaluation des Verkehrsversuchs wird aber nochmals geprüft, ob der Parkdruck überwiegend von den Anwohner:innen selbst ausgeht oder durch Fremdarker:innen entsteht.
- Frage: Wie gestaltet sich die Parkplatzsituation für die Lieferdienste und Gewerbe?
Antwort Herr Johannsen: Für Lieferdienste und Gewerbe gilt ebenfalls die Parkregelung von einer Stunde am Tag (zwischen 09:00 und 18:00 Uhr). Für das dauerhafte Parken müssen Parkplätze gemietet werden. Die Hansestadt Lübeck steht nicht in der Verantwortung, öffentliche Parkplätze für Lieferdienste und Gewerbe bereitzustellen.
Ergänzung Herr Stödter: Der ruhende Verkehr ist auch Teil der Evaluation. Sollte es hier also insofern zu einer Verlagerung kommen, dass überwiegend Lieferdienste in den umliegenden Seitenstraßen parken, wird das in der Evaluation des Verkehrsversuchs entsprechend berücksichtigt.

Fragen und Anmerkungen zum Radverkehr:

- Frage: Wie wird der Radverkehr an der Kreuzung Fackenburger Allee/Lohmühle geregelt?
Antwort Herr Johannsen: Stadtauswärts gesehen wird es eine rechtsliegende Abbiegespur in Richtung Lohmühle geben. Radfahrende werden links neben der Abbiegespur in Mittellage geführt, sodass der Rechtsabbiegende mehr Fluss erhält und weniger Stau entsteht. Geradeaus wird der Verkehr in Richtung Stockelsdorf über die Kreuzung Lohmühle hinaus mit einer rechten Radfahrspur inkl. Linienverkehr geführt. Links daneben wird es eine Fahrspur für den MIV geben. Der Radverkehr darf vor der Aufteilung auf die Rechtsabbiegespur und die Mittellage Richtung Stockelsdorf auf dem vorhandenen Gehweg fahren. Die andere Richtung ist ähnlich gelagert, auch hier gibt es eine Abbiegespur rechts in die Schönböckener Straße und der Radverkehr wird stadteinwärts auf der rechten Fahrspur in Mittellage geführt.
- Anmerkung aus dem Chat: Aus der Friedhofsallee kommend ist die Verkehrssituation für Radfahrende gefährlich, zeitgleich werden sie bis zur Bahnhofsbrücke hinter dem Busverkehr geführt.
Antwort Herr Johannsen: Aus der Friedhofsallee wird der Radverkehr in einen gesicherten Bereich überführt, in dem der Busverkehr noch nicht fährt. Der Bus darf erst nach der Einmündung Friedhofsallee auf die andere Spur wechseln. Der Radverkehr muss jedoch nicht die ganze Strecke hinter dem Bus fahren, im Bereich von Haltestellen am Fahrbahnrand können Radfahrende auf dem vorhandenen Fußweg rechts an dem den Bus vorbeifahren und anschließend wieder auf dem Radweg fahren. Auch besteht eine Vorbeifahrmöglichkeit, wenn der Busverkehr den Radfahrstreifen im Bereich der Busbuchten verlässt.

- Frage: Wie kann die Verkehrssicherheit für den Radverkehr sichergestellt werden, wenn Radfahrende auf der Straße fahren und den Bus an Haltestellen von rechts – vorbei an den aussteigenden Fahrgästen vorbeifahren?

Antwort Herr Johannsen: Im Jahr 2010 hat das Bundesverwaltungsgericht entschieden, dass Radfahrende inner- und außerorts auf der Straße fahren müssen – es sei denn, die Gefährdungslage ist so groß, dass gesonderte Wege angelegt werden müssen. Die im Rahmen des Verkehrsversuchs geplante Radverkehrsführung ist somit möglicherweise für einige ungewohnt, aber rechtlich zulässig. Insgesamt gilt entsprechend des § 1 der StVO eine gegenseitige Rücksichtnahme. Sollte es zu Verstößen z. B. durch den Busverkehr kommen, können diese gemeldet werden.

Fragen und Anmerkungen zur Bahnbrücke Lübeck:

- Frage: Die Bahnbrücke Lübeck erhält fünf Fahrspuren – werden diese dann in der Verlängerung des Verkehrsversuchs zu zwei Fahrspuren zusammengeführt?
Antwort Herr Johannsen: Der Verkehrsversuch findet lediglich während des Baus der neuen Bahnbrücke statt. Eine scheinbare Echtsituation, in der die Brücke schon zur Verfügung steht, ist daher zu keinem Zeitpunkt gegeben. Das wirkt sich auch auf die Ergebnisse und Empfehlungen aus dem Verkehrsversuch aus. Die Hansestadt Lübeck wird aber in jedem Fall die Fläche auf der Bahnbrücke für alle Verkehrsarten benötigen – egal, wie der Verkehr schlussendlich angebunden wird.

Fragen und Anmerkungen zu Rettungswegen:

- Frage: Wie wird bei dem Verkehrsversuch mit Rettungswegen umgegangen?
Antwort Herr Johannsen: Durch den Verkehrsversuch entsteht eine bessere Situation für Einsatzkräfte, da eine Fahrspur nahezu immer als Ausweichmöglichkeit frei ist. Entweder fahren Rettungskräfte auf dem Radweg oder der MIV muss für die Zeit des Vorbeifahrens auf den Radfahrstreifen rausfahren.

Fragen und Anmerkungen zu Ampelschaltungen:

- Frage: Wird die Ampel Adlerstraße/Waisenhofstraße im Rahmen des Verkehrsversuchs schneller geschaltet?
Antwort Herr Johannsen: Es ist geplant, im Rahmen des Verkehrsversuchs an mehreren Stellen verschiedene Ampelschaltungen zugunsten des Verkehrsflusses (MIV, Radverkehr) zu testen. Weithin gibt es dynamische Ampelschaltungssysteme, z. B. mit Verkehrsflussmessern.

Fragen und Anmerkungen zur Elektromobilität:

- Frage: Sind E-Ladestationen ein Thema, dem sich auch der Verkehrsversuch annehmen kann?
Antwort Herr Johannsen: E-Ladestationen können aufgrund der zeitlichen Begrenzung des Verkehrsversuchs und der fehlenden Infrastruktur nicht installiert werden.

Fragen und Anmerkungen zur Evaluation:

- Frage: Wie wird der Parkdruck in den Quartieren ermittelt?
Antwort Herr Stödter: Hierfür wird eine Parkraumerhebung durchgeführt, das heißt: Es wird an ausgewählten Stellen geschaut, wie viele legale Parkmöglichkeiten zu drei verschiedenen Zeitpunkten am Tag noch frei sind — jeweils vor und während des Versuchs an denselben Stellen.
- Frage: Welche Daten werden an den Messstellen mit welchen Geräten erfasst?
Antwort Herr Stödter: An den Knotenpunkten wird mit Froschaugenkameras gezählt. An Querschnitten wird mit Zählgeräten händisch gezählt. Bei beiden Verfahren gibt es eine Differenzierung nach Verkehrsarten.
Ergänzung Herr Johannsen: Schon jetzt gibt es feste Zählungen in Bereichen von neuen Signalanlagen – auch dort können zukünftig Daten gewonnen werden, die dann bei den Ein- und Ausspeisepunkten zusätzlich in die Evaluierung einfließen können.
- Frage: Werden Anwohner:innen in Befragungen eingebunden?
Antwort Herr Stödter: Befragungen und Interviews sind fest vorgesehen, müssen aber im Detail – dann in Zusammenarbeit mit der extern beauftragten Institution – noch konzipiert werden.

TOP 4: Zusammenfassung und Ausblick

- Herr Schwertner und Herr Johannsen bedanken sich für die Teilnahme und den konstruktiven Austausch. Herr Johannsen betont, wie wichtig die Beteiligung und Mitwirkung von Anwohner:innen und Gewerbetreibenden für eine bestmögliche Umsetzung des Verkehrsversuchs ist.
- In den nächsten Wochen soll auf der Projektwebseite zum Verkehrsversuch Fackenburger Allee (www.luebeck.de/verkehrsversuch) die Verkehrsführung als Verkehrszeichenplan veröffentlicht.
- Es ist eine weitere Öffentlichkeitsveranstaltung in Präsenz geplant, nachdem der Verkehrsversuch angelaufen ist (voraussichtlich im September 2022).
- Bei Fragen und Hinweise können sich Interessierte an das Postfach verkehrsversuch@luebeck.de wenden.