

# Stadtvertretung der Landeshauptstadt

## Schwerin

Datum: 13.03.2024

Dezernat: I / Büro der  
Stadtvertretung  
Bearbeiter/in: Herr Nemitz  
Telefon: 545-1021

### Informationsvorlage Drucksache Nr.

00267/2021/B

**öffentlich**

### Beratung und Beschlussfassung

Stadtvertretung

### Betreff

Berichts Antrag | Prüfbericht zum Verkehrsversuch zur Errichtung eines Radschutzstreifens in der Lübecker Straße (DS 00113/2021)

### Beschlussvorschlag

Die Stadtvertretung nimmt das Ergebnis zur Kenntnis.

### Begründung

Die Stadtvertretung hat in ihrer 21. Sitzung am 31.01.2022 unter TOP 47.1 zur Drucksache 00267/2021 Folgendes beschlossen:

Nach Abschluss des Verkehrsversuches zur Einrichtung eines Radschutzstreifens in der Lübecker Straße (beide Fahrtrichtungen) zwischen den Einmündungen J.-R.-Becherstraße/ Robert-Belz-Straße und Friesenstraße/ Gosewinkler Weg (DS 00113/2021) wird ein Prüfbericht erstellt, der zur Einschätzung der Verkehrssicherheit für Radfahrer und der Gewährleistung des Verkehrsflusses unter anderem folgende Punkte enthält:

- Daten aus Verkehrszählung vor und während des Verkehrsversuches (Anzahl Radfahrer gesamt, Anzahl Radfahrer unter Nutzung des Radschutzstreifens); weitergehende Unterteilung nach Altersgruppen (speziell Kinder und Jugendliche)
- Anzahl und Zeitpunkt der Verkehrszählungen im Versuchszeitraum (Datum, Uhrzeit)
- Einschätzung Unfallgefahr für Radfahrer und motorisierten Verkehr (PKW, LKW)
- Unfälle während des Verkehrsversuches, Betrachtung Vergleichszeitraum vor Verkehrsversuch
- Standzeiten motorisierter Verkehr (PKW, LKW) insbesondere zu Hauptverkehrszeiten auf Haupt- und Nebenstraßen
- Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses auf angrenzenden Haupt- und Nebenstraßen (inklusive Obotritenring)
- Einschätzung Aussagefähigkeit Testphasenzeitraum (Herbst/ Winter) in Bezug auf

Übertragbarkeit der Prüfergebnisse auf gesamten Jahresverlauf.

**Hierzu wird mitgeteilt:**

Zur Umsetzung des Grundsatzbeschlusses der Stadtvertretung vom 24.08.2020 (DS: 00351/2019; Mehr Platz für's Rad – Radstreifen Lübecker Straße jetzt!) beauftragte die Stadtvertretung am 14.06.2021 den Oberbürgermeister, in der Lübecker Straße (beide Fahrrichtungen) zwischen den Einmündungen J.-R-Becher-Straße/Robert-Belz-Straße und Friesenstraße/Gosewinkler Weg einen Verkehrsversuch zur Einrichtung eines Radfahrstreifens zu prüfen und bei rechtlicher Zulässigkeit durchzuführen.

Bereits im August 2020 erfolgte seitens der Verwaltung die Prüfung der Zweckmäßigkeit der Maßnahme „Radschutzstreifen Lübecker Straße“ in Bezug auf die Entwicklung der Verkehrsbelastungen.

**Entwicklung Verkehrsbelastung Lübecker Straße**

(Abschnitt R.-Beltz-Straße bis Friesenstraße)

Zählergebnisse der Fachgruppe Verkehrsplanung im Fachdienst Verkehrsmanagement:

Jahr	Kfz DTV	Kfz Spitzenstunde	Anmerkungen
2000	23.400	2.000	
2011	19.800	1.550	Datengrundlage für die Leistungsfähigkeitsberechnung
2013	19.800	1.740	
2014	18.500	1.470	
2015	18.300	1.500	
2016	18.300	1.610	
2017	16.500	1.380	langfristige Baustelle B.-B.-Platz mit Vollsperrung
2018	20.400	1.590	
2019	19.100	1.670	(Durchschnitt aus 2 Zählungen)

(Alle Angaben sind Querschnittswerte, d.h. Summe beider Fahrrichtungen)

Fazit:

Seit 2011 ist die Verkehrsbelastung auf dem fraglichen Abschnitt der Lübecker Str. in etwa gleichgeblieben, von geringfügigen Schwankungen nach oben und unten abgesehen. Ausgenommen war lediglich das Jahr 2017 wegen einer Großbaustelle. Somit ist das Gutachten, das die Leistungsfähigkeit der Lübecker Str. bei Reduktion der Kfz-Fahrstreifenanzahl auf der Lübecker Str. zugunsten des Radverkehrs nachgewiesen hat, unverändert aktuell. Insoweit bestehen keine Bedenken gegen die Maßnahme.

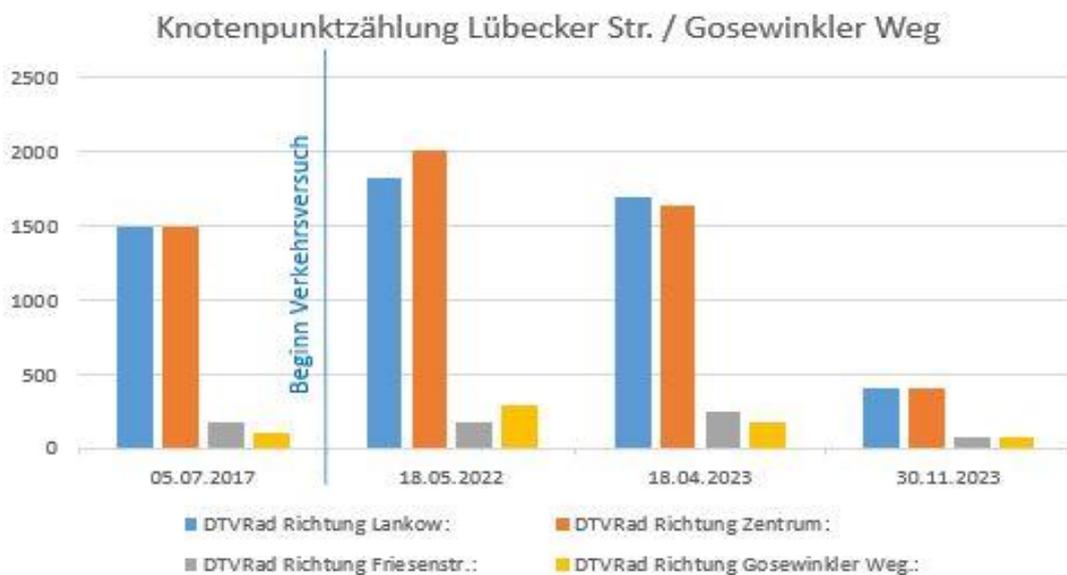
Nach Umsetzung baulicher Anpassungsmaßnahmen (u.a. Rampenherstellung zur Ein- und Ausfahrt in den Radschutzstreifen) erfolgte im Oktober 2021 dann die Einrichtung des Verkehrsversuches, wobei in erheblichem Umfang Markierungsarbeiten und signaltechnische Anpassungsmaßnahmen auf der Lübecker Straße durchgeführt wurden. Nach einer gewissen Eingewöhnungsphase hat sich das Verkehrsgeschehen entsprechend getätigter Beobachtungen normalisiert. Die Leistungsfähigkeit der beiden betreffenden Knoten Lübecker Straße/R.-Beltz-Straße und Lübecker Straße/Gosewinkler Weg waren und sind gegeben. Das Verkehrsgeschehen wurde fortlaufend beobachtet, um mögliche Behinderungen zu minimieren. Zu Beginn gemachte Feststellungen bezüglich des Abflusses aus der Johannes-R.-Becher-Straße wurden umgehend signaltechnisch gelöst.

Mit Beschluss der Stadtvertretung vom 31.01.2022 (Prüfbericht zum Verkehrsversuch zur Errichtung eines Radschutzstreifens in der Lübecker Straße (DS 00113/2021) wurde die

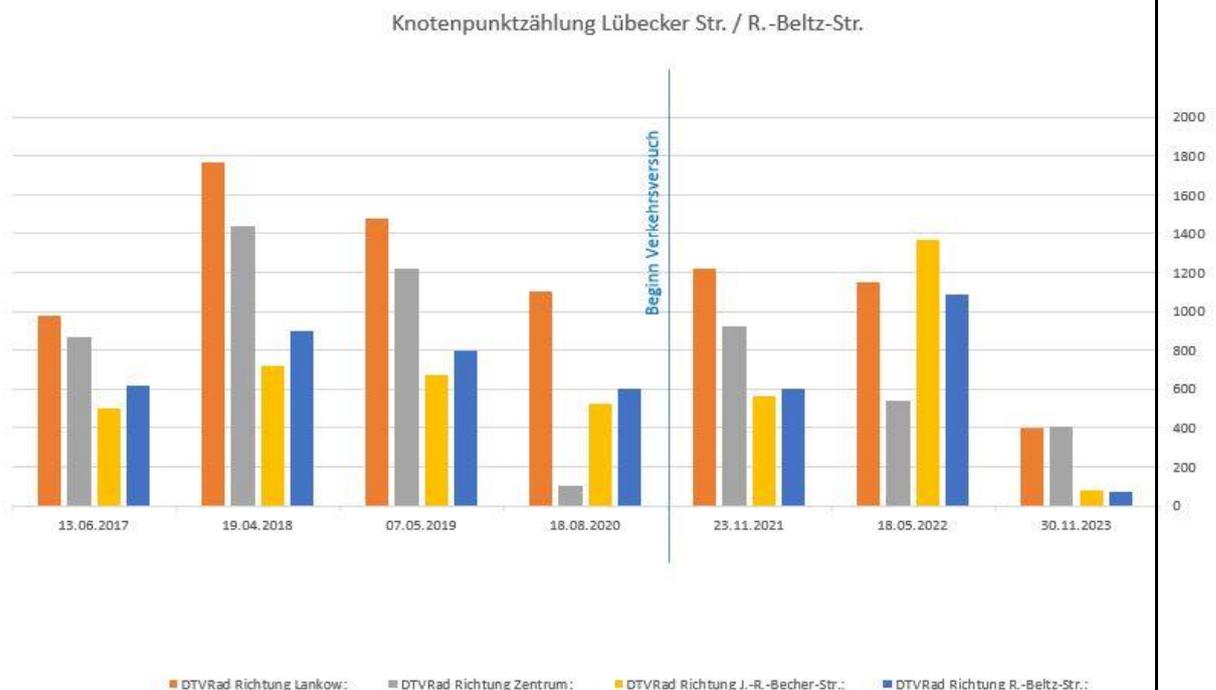
Verwaltung beauftragt nach Abschluss des Verkehrsversuches zur Einrichtung eines Radschutzstreifens in der Lübecker Straße (beide Fahrrichtungen) zwischen den Einmündungen J.-R.-Becher-Straße/ Robert-Beltz-Straße und Friesenstraße/ Gosewinkler Weg (DS 00113/2021) einen Prüfbericht zu erstellen, der zur Einschätzung der Verkehrssicherheit für Radfahrer und der Gewährleistung des Verkehrsflusses folgende Punkte enthält:

1. Daten aus Verkehrszählungen vor und während des Verkehrsversuches (Anzahl Radfahrer gesamt, Anzahl Radfahrer unter Nutzung des Radschutzstreifens); weitergehende Unterteilung nach Altersgruppen (speziell Kinder und Jugendliche)

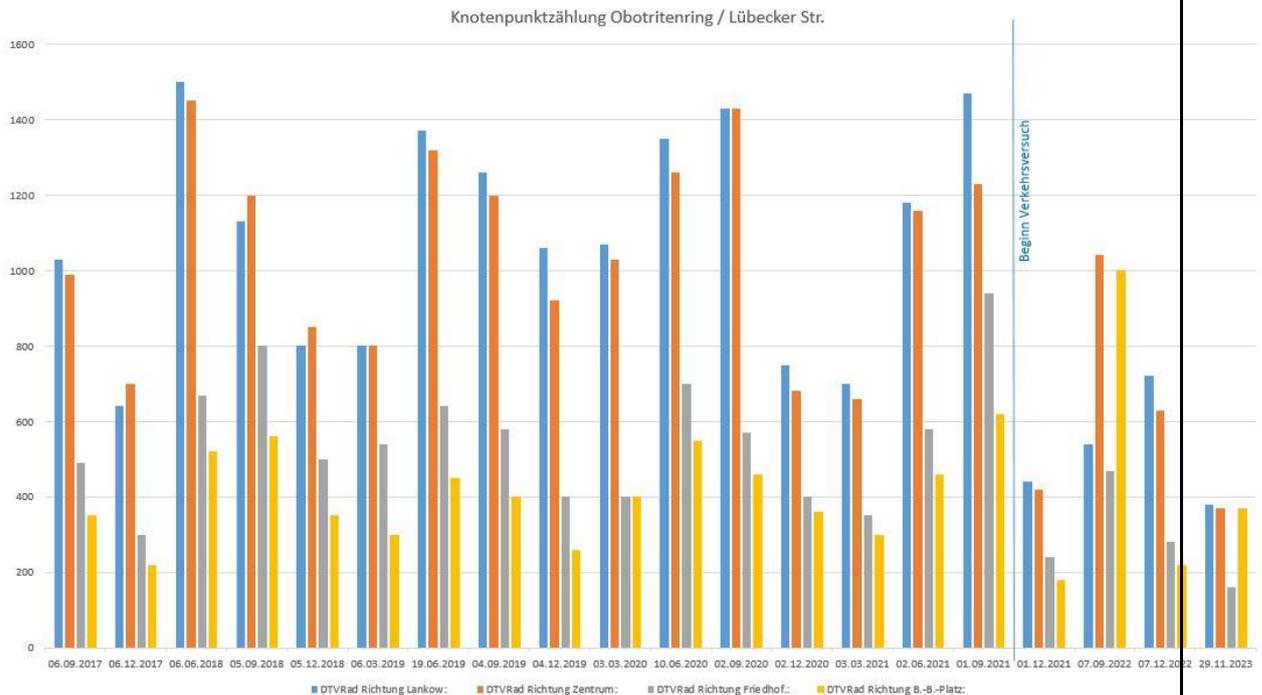
Folgende Verkehrsdaten wurden erhoben und in den nachkommenden Diagrammen graphisch aufgearbeitet:



durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV) auf Basis des erhobenen Radverkehrs am Knotenpunkt Lübecker Straße / Gosewinkler Weg



durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV) auf Basis des erhobenen Radverkehrs am Knotenpunkt Lübecker Straße



durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV) auf Basis des erhobenen Radverkehrs am Knotenpunkt Obotritenring / Lübecker Straße

Eine Unterteilung nach Nutzung des Schutzstreifens oder des Gehweges und nach Altersgruppen ist mit der vorhandenen Technik und den personellen Kapazitäten zur Erhebung der Verkehrsdaten nicht möglich. In Kürze erfolgt der Einsatz eines neuen automatisierten und mobilen Zählgerätes, was eine Datenerfassung über 24h mittels Kamertechnik ermöglicht. Eine Altersgruppenerhebung wird auch dann nicht möglich sein, jedoch eine exakte Zuordnung der jeweiligen Verkehrsströme.

Die DTV ist eine statistische Messgröße, die angibt, wie viele Fahrzeuge (hier Fahrräder) an einem bestimmten Standort innerhalb eines bestimmten Zeitraums pro Tag vorbeifahren. Sie wird in Fahrzeugen pro Tag (Fahrrad/Tag) gemessen.

Die DTVs der jeweiligen Verkehrsknoten wurden für jeden Zähltag und für jede Fahrtrichtung erhoben, um eine bessere Vergleichbarkeit zu erzielen. Die DTV kann jedoch von saisonalen und witterungsbedingten Schwankungen beeinflusst werden, daher ist der Abgleich mit den erhobenen Daten der Dauerzählstelle in der Lübecker Straße hilfreich.

Insgesamt lässt sich daher feststellen, dass nach Einführung des Radschutzstreifens die Benutzung der angebotenen Verkehrsanlage geringfügig angestiegen ist und innerhalb eines Jahresverlaufes etwas ausgedehnter angenommen wird. Unabhängig vom Verkehrsversuch zeigt sich aber weiterhin eine deutliche jahreszeitliche Abhängigkeit der Radverkehrsmengen, wie sie aus dem gesamten Stadtgebiet bekannt ist.

Des Weiteren ist zu konstatieren, dass sich am Knotenpunkt Lübecker Str./ Obotritenring (der außerhalb des Bereichs des Verkehrsversuchs liegt) keine Zunahme des Radverkehrsaufkommens gezeigt hat. Dies könnte mit den Terminen der Erhebungen zusammenhängen (vorwiegend im Winterhalbjahr).

## 2. Anzahl und Zeitpunkt der Verkehrszählungen im Versuchszeitraum (Datum, Uhrzeit)

Die Anzahl und der Zeitpunkt der Verkehrszählungen sind den Diagrammen unter Pkt. 1 zu entnehmen.

## 3. Einschätzung Unfallgefahr für Radfahrer und motorisierten Verkehr (PKW, LKW)

Die Einführung des Verkehrsversuches lässt keine Schlussfolgerung auf eine erhöhte Unfallgefahr zu. Dies ist den nachfolgenden Unfallzahlen ebenfalls zu entnehmen. Vielmehr wurde deutlich, dass die Nutzung des zur Verfügung stehenden Radschutzstreifens zugenommen hat und somit die Präsenz der Radfahrenden im unmittelbaren Straßenverkehr gestiegen ist. Damit einhergehend konnte die Akzeptanz zwischen dem Radverkehr und dem motorisierten Verkehr gesteigert werden.

## 4. Unfälle während des Verkehrsversuches, Betrachtung Vergleichszeitraum vor Verkehrsversuch

Durch die Polizei wurden folgende Unfallgeschehen mit Beteiligung von Radfahrenden im Zeitraum von 2018 bis 2023 aufgenommen:

- 
- |             |   |
|-------------|---|
| <b>2018</b> | <ol style="list-style-type: none"><li>1. Einmündung Lübecker Straße/ Wossidlostr.<ul style="list-style-type: none"><li>- Rechts abbiegender PKW kollidiert mit Radfahrer, der auf dem Radweg fährt</li></ul></li><li>2. Lübecker Str./ Einfahrt Lidl<ul style="list-style-type: none"><li>- Rechts abbiegender PKW übersieht Radfahrer, der auf dem Gehweg fährt</li></ul></li><li>3. Alleinbeteiligte Radfahrerin ist alkoholisiert, streift den Ampelmast und stürzt</li><li>4. Kreuzung Beltz Str./Lübecker Str.<ul style="list-style-type: none"><li>- Radfahrer überquert bei Rot mit dem Rad die Fußgängerfurt</li><li>- Es kommt zum Zusammenstoß mit abbiegendem PKW</li></ul></li><li>5. PKW 01 parkte in der Lübecker Straße, Fahrer öffnete die Tür, es kam zum Zusammenstoß mit vorbeifahrendem Radfahrer</li></ol> |
| <b>2019</b> | <ol style="list-style-type: none"><li>1. Radfahrer alleinbeteiligt, alkoholisiert, fährt vom Gehweg auf die die Fahrbahn und stürzt</li><li>2. Kreuzung Lübecker Straße/ Robert Beltz Straße<ul style="list-style-type: none"><li>- Radfahrer steht an der Kreuzung, PKW streift Radfahrer und entfernt sich vom Unfallort</li><li>- Radfahrer stürzt und verletzt sich leicht</li></ul></li></ol>  |
| <b>2020</b> | <ol style="list-style-type: none"><li>1. Kreuzung Obotritenring/ Lübecker Straße<ul style="list-style-type: none"><li>- Radfahrer 01 befährt den Kreuzungsbereich bei rot</li><li>- Es kommt zum Zusammenstoß mit querendem PKW 02</li></ul></li><li>2. Kreuzung Obotritenring/ Lübecker Straße<ul style="list-style-type: none"><li>- Seitlicher Anstoß zwischen LKW und Radfahrer, der auf dem Schutzstreifen steht</li></ul></li><li>3. Ausfahrt Netto</li></ol>   |

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zusammenstoß zwischen PKW und Radfahrer, Radfahrer fährt auf der falschen Seite</li> </ul>	
	4. Ausfahrt Netto	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zusammenstoß zwischen PKW und Radfahrer, Radfahrer fährt auf dem Gehweg, auf der falschen Seite</li> </ul>	
<b>2021</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ausfahrt Netto</li> </ol>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zusammenstoß zwischen PKW und Radfahrer, Radfahrer fährt auf dem Gehweg, auf der falschen Seite</li> </ul>	
	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. PKW hält verkehrsbedingt, Radfahrer fährt am PKW vorbei und streift den Spiegel des PKW</li> </ol>	
<b><u>Beginn Verkehrsversuch</u></b>		
<b>2022</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fahrradfahrer alkoholisiert fährt auf dem Schutzstreifen und fährt in den parkenden PKW 02</li> <li>2. Radfahrer fährt auf dem Gehweg in Richtung Lankow und fährt einen Fußgänger an</li> <li>3. Alleinbeteiligter Radfahrer stürzt auf Grund körperlicher Mängel (Schwindel)</li> </ol>	
<b>2023</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 01 Pedelecfahrer überquert im Bereich der Lübecker Straße die Schienen (Höhe Feuerwehr) und übersieht die Straßenbahn</li> <li>2. Kreuzungsbereich Obotritenring/ Lübecker Straße <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rechts abbiegender PKW 01 übersieht den geradeaus fahrenden Radfahrer 02</li> </ul> </li> <li>3. Ausfahrt Netto <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zusammenstoß zwischen PKW und Radfahrer, Radfahrer fährt auf dem Gehweg, auf der falschen Seite</li> </ul> </li> <li>4. Kreuzungsbereich Lübecker Str./ Robert- Beltz-Straße <ul style="list-style-type: none"> <li>- PKW als Rechtsabbieger übersah den auf dem Schutzstreifen befindlichen Radfahrer 02, der geradeaus fahren wollte</li> </ul> </li> </ol>	
<p>Das Unfallgeschehen kann als unauffällig bewertet werden und ist in den überwiegenden Fällen auf Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zurückzuführen. Eine Erhöhung des Unfallrisikos ist mit Einführung des Radschutzstreifens nicht zu konstatieren.</p>		
<p>5. <u>Standzeiten motorisierter Verkehr (PKW, LKW) insbesondere zu Hauptverkehrszeiten auf Haupt- und Nebenstraßen</u></p>		
<p>Sowohl im Zuge der Erhebung der Verkehrsdaten, als auch in zwischenzeitlichen Verkehrsbeobachtungen wurden keine unververtretbaren Standzeiten festgestellt. Zu Beginn des Verkehrsversuches wurden lediglich Einschränkungen für die Ausfahrt aus der J.-R.-Becher-Straße beobachtet und unverzüglich signaltechnisch behoben. Die Einschränkungen bestanden jedoch nicht im Zusammenhang mit der Einführung des Verkehrsversuches. Gelegentliche Einschränkungen in den Spitzenstunden sind üblich und auch an anderen Verkehrsknoten im Stadtgebiet zu verzeichnen. Die Leistungsfähigkeit der angrenzenden Knotenpunkte ist gegeben.</p>		

6. Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses auf angrenzenden Haupt- und Nebenstraßen (inklusive Obotritenring)

s. Pkt. 5

7. Einschätzung Aussagefähigkeit Testphasenzeitraum (Herbst/ Winter) in Bezug auf Übertragbarkeit der Prüfergebnisse auf gesamten Jahresverlauf.

Der Verkehrsversuch erstreckte sich über 2 Jahre, im Zeitraum von Oktober 2021 bis Dezember 2023. Somit sind die Prüfergebnisse für den gesamten Jahresverlauf darstellbar.

Fazit:

Der Verkehrsversuch zur Errichtung eines Radschutzstreifens in der Lübecker Straße kann durchgehend positiv bewertet werden. Nach einer gewissen Eingewöhnungsphase hat sich das Verkehrsgeschehen entsprechend getätigter Beobachtungen normalisiert. Die Leistungsfähigkeit der angrenzenden Verkehrsknoten ist weiterhin gegeben. Gegebenenfalls erwartete Einschränkungen des Verkehrsflusses bzw. erhöhte Standzeiten bestätigten sich nicht. Das Unfallgeschehen kann als unverändert und unauffällig eingeschätzt werden, wobei die aufgenommenen Unfälle keinen Rückschluss auf die Einrichtung des Radschutzstreifens geben. Die Präsenz und Akzeptanz des Radverkehrs ist gestiegen, was sich mit den zunehmenden Nutzungsdaten belegen lässt. Die Werte der Dauerzählstelle in der Lübecker Straße verzeichnen einen stätigen Zuwachs an Radfahrenden, auch in der Ausdehnung innerhalb eines Jahresverlaufes [Link: [Lübecker Str. \(eco-counter.com\)](http://Lübecker Str. (eco-counter.com))].

Seitens der Verwaltung wird empfohlen, den Verkehrsversuch als dauerhafte Anordnung einzurichten.

Damit sind die Beschlüsse 00267/2021, 00113/2021, 00351/2020, 00910/2016 erledigt.

**über- bzw. außerplanmäßige Aufwendungen / Auszahlungen im Haushaltsjahr**

Mehraufwendungen / Mehrauszahlungen im Produkt: ---

Die Deckung erfolgt durch Mehrerträge / Mehreinzahlungen bzw. Minderaufwendungen / Minderausgaben im Produkt: ---

**Die Entscheidung berührt das Haushaltssicherungskonzept:**

ja

Darstellung der Auswirkungen:

nein

**Anlagen:**

---

gez. Dr. Rico Badenschier  
Oberbürgermeister

