

Auszug aus der Niederschrift über die 07. Sitzung der Bürgerschaft am 16.10.2025

Zu TOP: 7.7

Einschätzung der Zuverlässigkeit von Verkehrsuntersuchungen in der Hansestadt Stralsund

Einreicher: Bernd Buxbaum, Fraktion DIE LINKE.

Vorlage: KAF 0115/2025

Anfrage:

1. Wie bewertet die Verwaltung die Ergebnisse der theoretischen Untersuchungen (z.B. Tribseer Damm, Greifswalder Chaussee, Heinrich-Heine-Ring) zur prognostizierten Kapazitätsermittlung von Straßenverkehrsanlagen, welche die Grundlage für Beschlussvorlagen bildeten, im Vergleich zu
 - a) den Auswirkungen hinsichtlich der Verkehrsqualität welche sich in den entsprechenden realen Versuchen ergeben haben und
 - b) zur Akzeptanz bei den betroffenen Anwohnern und Verkehrsteilnehmern?
2. War, aus der Sicht der Verwaltung der Verkehrsversuch auf dem Heinrich-Heine-Ring hinreichend lang genug durchgeführt worden, um daraus belastbare Ergebnisse ableiten zu können?
3. Welche Auswirkungen hat der sehr frühzeitig abgebrochene Praxistest auf das Gesamtprojekt des „Grünen Boulevards“, muss eine Umplanung erfolgen oder droht das Gesamtvorhaben zu scheitern?

Frau Guruz antwortet wie folgt:

zu 1.:

a) Die Verwaltung bewertet die theoretischen Kapazitätsuntersuchungen grundsätzlich als sachgerechte und anerkannte Grundlage für planerische Entscheidungen. Solche Untersuchungen basieren auf dem sogenannten HBS – dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – das von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, kurz FGSV, herausgegeben wird.

Die FGSV ist eine wissenschaftlich-technische Fachgesellschaft, die in Deutschland die maßgeblichen Regelwerke für Straßenplanung und Verkehrswesen erarbeitet. Ihre Richtlinien gelten bundesweit als Stand der Technik und bilden auch für Gerichte und Aufsichtsbehörden eine wichtige Grundlage, wenn es um die Bewertung von Verkehrsprojekten geht.

Diese theoretischen Berechnungen liefern eine fundierte und in der Praxis bewährte Grundlage. Sie können jedoch naturgemäß nicht jede örtliche Besonderheit abbilden. In der Realität spielen Faktoren wie Parksuchverkehr, saisonale Spitzen, touristische Belastungen oder individuelles Fahrverhalten eine wichtige Rolle, die in Modellen nur vereinfacht berücksichtigt werden können.

Grundsätzlich sind also die Prognosen zu Verkehrsfluss und Verkehrsqualität verlässlich, sofern im Modell alle relevanten Faktoren berücksichtigt sind. Letztlich ist es jedoch immer die Frage, ob an den Grenzen des Systems Abhängigkeiten bestehen, die durch die notwendige Beschränkung eines jeden Modells übersehen werden. Genau hier zeigt sich der Unterschied zwischen Berechnung und Realität.

Erfahrungen aus der Praxis belegen, dass die tatsächliche Verkehrsqualität in der Regel um etwa 10 bis 25 Prozent von den theoretischen Prognosen abweichen kann – sowohl nach oben als auch nach unten. Mikroskopische Verkehrssimulationen, also computergestützte Modelle, die auf realen Verkehrsdaten basieren und das Verhalten einzelner Fahrzeuge nachbilden, erzielen dagegen eine deutlich höhere Genauigkeit – meist zwischen 85 und 95 Prozent.

Diese Erkenntnisse werden durch Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, der FGSV-Arbeitsgruppen sowie der Technischen Universität Dresden bestätigt.

b) Die Akzeptanz hängt erfahrungsgemäß weniger von der rechnerischen Leistungsfähigkeit ab, sondern viel stärker vom subjektiven Erleben. Entscheidend sind Faktoren wie Lärm, Sicherheit, Erreichbarkeit und Übersichtlichkeit.

Studien zeigen, dass unmittelbar nach Änderungen der Verkehrsführung oder bei Verkehrsversuchen die Akzeptanz häufig zunächst gering ist – oft liegt sie bei nur etwa 60 bis 70 Prozent. Nach einigen Monaten, wenn sich Routinen eingespielt haben und Verbesserungen spürbar werden, steigt sie jedoch deutlich an.

Langfristig zeigt sich, dass Maßnahmen, die objektiv zu einer ruhigeren, sichereren und übersichtlicheren Verkehrssituation führen, auch von der Mehrheit der Anwohner positiv bewertet werden – selbst dann, wenn sie anfangs mit Skepsis aufgenommen wurden.

Zusammenfassend lässt sich sagen:

Die theoretischen Untersuchungen bilden eine verlässliche Grundlage für Entscheidungen, müssen aber durch reale Beobachtungen und, wo möglich, durch Simulationen ergänzt werden. Und für die Akzeptanz ist neben der Verkehrsqualität immer auch eine gute Kommunikation und transparente Vermittlung der Ziele entscheidend.

zu 2. und 3.:

Es wird auf die Beantwortung der vorherigen kleinen Anfragen verwiesen.

Herr Buxbaum erkundigt sich nach Möglichkeiten der Aufwertung, z.B. Sanierung des Fußweges am Heinrich-Heine-Ring (Höhe Ventspilsplatz). Darüber hinaus hinterfragt er, wie zukünftig den Berechnungen der Planungsbüros Glauben geschenkt werden könne.

Dazu merkt der Oberbürgermeister an, dass sich in einem Versuch die technische Realität nicht exakt darstellen lasse. Außerdem könne das individuelle Verhalten der Verkehrsteilnehmenden nicht genau berechnet werden.

Herr Buxbaum erfragt die bei den Bürgerforen im Stadtteil vorgetragenen Reflexionen der Anwohnenden zum Verkehrsversuch.

Frau Guruz berichtet, dass die Resonanz beim Bürgerforum im September nach ihrer subjektiven Wahrnehmung gemischt war (50/50). Die geplanten baulichen Veränderungen am Ehm-Welk-Weg fanden überwiegend zustimmende Äußerungen.

Herr Buxbaum begrüßt das grundsätzliche Ansinnen der Verwaltung, den Stadtteil aufzuwerten.

Auf die beantragte Aussprache wird verzichtet.

für die Richtigkeit der Angaben: gez. i.A. Steffen Behrendt

Stralsund, 30.10.2025