



► **Nr. VO/2019/07291**  
**öffentlich**

**Lübeck, 04.04.2019**

## Vorlage

**Verantwortliche Bereiche:**  
**5.610 - Stadtplanung und Bauordnung**

**Bearbeitung:** Benjamin Werner (E-Mail: Benjamin.Werner@Luebeck.de Telefon: 122-6629)

## Mobilitätskonzept Travemünde

### Beratungsfolge:

| Datum      | Gremium  | Status          | Zuständigkeit      |
|------------|--|-----------------|--------------------|
| 29.04.2019 | Senat  | Nichtöffentlich | zur Senatsberatung |
| 13.05.2019 | Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" | Öffentlich      | zur Vorberatung    |
| 20.05.2019 | Bauausschuss   | Öffentlich      | zur Vorberatung    |
| 21.05.2019 | Hauptausschuss   | Öffentlich      | zur Vorberatung    |
| 23.05.2019 | Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck                                       | Öffentlich      | zur Entscheidung   |

### **Beschlussvorschlag:**

1. Die Bürgerschaft nimmt das „Mobilitätskonzept Travemünde“ inkl. Anlagen zur Kenntnis.
2. Die Bürgerschaft beschließt das Mobilitätskonzept mit seinem Maßnahmenkatalog als Rahmen für verkehrliche Maßnahmen im Stadtteil Travemünde. Das Mobilitätskonzept wird als Baustein in den Verkehrsentwicklungsplan für die Gesamtstadt einfließen.
3. Der Bürgermeister wird beauftragt, eine Fußgängerzone in der Vorderreihe bis zur Hauptsaison 2020 umzusetzen. Kurzfristig erfolgt 2019 eine Zusatzbeschilderung mit dem Hinweis auf besondere gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer in der Vorderreihe.
4. Der Bürgermeister wird beauftragt, vertiefende Untersuchungen zur Realisierung einer leistungsfähigen zweiten Haupterschließung Travemündes für den Kfz-Verkehr zu veranlassen.

### **Verfahren:**

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:

3.327 - Verkehrsangelegenheiten  
3.370 - Feuerwehr Lübeck  
3.390 - Umwelt- Natur- und Verbraucherschutz  
3.700 - Entsorgungsbetriebe Lübeck  
5.660 - Stadtgrün und Verkehr  
5.691 – Lübeck Port Authority  
Stadtverkehr Lübeck  
Lübeck und Travemünde Marketing  
Polizei  
Wirtschaftsförderung Lübeck  
Landesbetrieb Straßen und Verkehr-SH

Ergebnis:

Grundsätzlich zustimmend; die zu den einzelnen Maßnahmen gegebenen Anregungen

werden in der vertiefenden Bearbeitung aufgegriffen und dort abschließend bearbeitet (z.T. noch nicht Gegenstand der derzeitigen konzeptionellen Bearbeitung auf Stadtteilebene)

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:  
Begründung:

Ja, im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung  
 Nein

Die Maßnahme ist:

neu  
 freiwillig  
 vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

Nein  
 Ja

### **Begründung:**

Mit Beschluss vom 26.02.2015 betraute die Bürgerschaft den Bürgermeister mit der Aufstellung eines Gesamtverkehrsplans für den Stadtteil Travemünde unter Berücksichtigung eines verkehrspolitischen Leitbilds:

„Dabei ist die immer geringere Automobilität der zunehmend älter werdenden Bevölkerung ebenso zu berücksichtigen wie das Interesse künftiger Neubürgerinnen und Neubürger an einem attraktiven Lebensraum mit einer möglichst intakten Umwelt und einem nachhaltigen Verkehrsangebot. Ebenso ist dabei zu beachten, dass der immer wichtiger werdende sanfte Tourismus weiter gefördert wird. Travemünde soll ein (er)lebenswerter Ort der kurzen Wege für Fußgänger und Radfahrer werden, der im Halbstundentakt mit der Bahn zu erreichen ist und in dem Autofahrer attraktive Parkplätze in ausreichender Anzahl vorfinden. Die Ausweisung von mehr Tempo-30-Zonen und Verkehrsflächen als ‚shared space‘ soll dabei geprüft werden. Bei der stufenweisen Erstellung von Leitbild und Gesamtverkehrsplan sind die Bürgerinnen und Bürger vor Ort frühzeitig zu beteiligen“ (VO/2015/02384).

Darüber hinaus entstanden im Rahmen der Ausarbeitungen weitere Aufträge der Bürgerschaft bzw. des Bauausschusses, die im vorliegenden Mobilitätskonzept behandelt wurden. Hierzu gehören insbesondere eine Prüfung der Realisierbarkeit einer Umwandlung der "Vorderreihe" in eine Fußgängerzone (VO/2017/05297), die Prüfung einer Zusatzbeschilderung in der Vorderreihe zur Verbesserung der Verkehrssituation (VO/2017/05298) sowie die Erstellung einer Machbarkeitsstudie zum Bau einer Tiefgarage auf dem Leuchtenfeld (VO/2018/05779).

### **Verkehrspolitisches Leitbild für Travemünde**

Die zu berücksichtigenden verkehrspolitischen Randbedingungen und Ziele sind im Bürgerauftrag VO/2015/02384 formuliert (s.o.).

Darüber hinaus ist das allgemeine Ziel der Verkehrsplanung, die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen und Waren sicher, effizient, komfortabel sowie stadt- und umweltverträglich abzuwickeln.

### **Erarbeitungsprozess**

Das Mobilitätskonzept Travemünde wurde von der Abteilung 5.610.4 Verkehrsplanung erstellt. Neben der erfolgten Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger erfolgte von hier aus auch die Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange (TÖB).

Die Einbindung und Beteiligung der TÖB und Bürger/-innen erfolgte dabei nicht singulär, sondern begleiteten den Prozess zur Erstellung des Konzepts während der gesamten Bearbeitungszeit. Auf diesem Wege konnte sichergestellt werden, dass die wesentlichen Belange umfassend berücksichtigt wurden:

- Sommer 2015 Umfangreiche Verkehrserhebungen als Datengrundlage
- 11.11.2015 Ortsrat Travemünde: Vorstellen des vorgesehenen Erarbeitungsprozesses
- 07.09.2016 – 30.09.2016 Erste Beteiligung der Bereiche und SL/LVG
- 28.02.2017 Erste Veranstaltung zur Bürgerbeteiligung
- 31.03.2017 Kinder- und Jugendbeteiligung
- 24.08.2017 – 14.09.2017 Zweite Beteiligung der Bereiche und SL/LVG
- 21.11.2017 Zweite Veranstaltung zur Bürgerbeteiligung
- 22.10.2018 Stadtteilkonferenz Travemünde

Die Dokumentationen der Bürgerveranstaltungen sind unter <http://stadtentwicklung.luebeck.de/stadtplanung/verkehrsplanung/travemuende.html> bereitgestellt.

## **Randbedingungen/Grundlagen**

In Travemünde ergeben sich aus den örtlichen Randbedingungen (z.B. Tagesgäste, Urlauber und Hafenwirtschaft) besondere verkehrliche Anforderungen und Herausforderungen. Zudem befinden sich zurzeit mehrere größere Bauprojekte in der Entwicklung, die Einfluss auf den zukünftigen Verkehr in Travemünde haben werden. Das Verkehrskonzept muss daher aufzeigen, wie das Travemünder Verkehrsnetz ein grundsätzlich steigendes Verkehrsaufkommen (durch neue Wohngebiete und touristische Projekte) und zunehmende temporäre Verkehrsspitzen (durch Großveranstaltungen, An- und Abreiseverkehr sowie Baustellenverkehr) aufnehmen kann. Die vielfältigen Nutzungen in Travemünde haben jedoch verschiedene Ansprüche. Im Rahmen des Verkehrskonzepts ist darauf zu achten, dass einzelne Nutzungsansprüche nicht zu Beeinträchtigungen der anderen Funktionen führen. So sind bei einer Anpassung der Verkehrswege an die Spitzennachfrage Nachteile für andere Nutzungen im restlichen Jahr zu befürchten.

Das Verkehrskonzept ist aufgrund dieser Dringlichkeit ein vorgezogenes Teilkonzept eines zukünftigen gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplans (VEP). Die besonderen verkehrlichen Randbedingungen Travemündes lassen sich im Rahmen eines Stadtteilverkehrskonzepts besser behandeln und detaillierter betrachten als dies bei einem stadtweiten VEP der Fall wäre.

## **Bestandsaufnahme**

Durch die hohe touristische Nutzung in Travemünde befinden sich entlang der Uferpromenaden hochwertige öffentliche Räume, die sowohl den BesucherInnen als auch den EinwohnerInnen zugutekommen. Daneben ist jedoch festzustellen, dass es in vielen Straßenräumen an Aufenthaltsqualität mangelt. Die Gründe reichen vom baulichen Zustand über den Straßenquerschnitt bis hin zur mangelhaften Gestaltung:

- Die Dominanz des Kfz-Verkehrs ist bspw. an der Bertlingstraße und am Moorredder eine einschränkende Komponente der Aufenthaltsfunktion für Fußgänger.
- Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr bestehen z.B. in der Vorderreihe und schränken die Aufenthaltsqualität ein.
- Für Zugreisende vom Strandbahnhof ist die Bertlingstraße das Eingangstor nach Travemünde. Die heutige Gestaltung des Vorfelds am Strandbahnhof bis zur Strandpromenade lädt allerdings nicht zum Verweilen ein. Auf dem Bahnhofsvorplatz wird geparkt, in der Bertlingstraße ist in der Hauptsaison viel Kfz-Verkehr unterwegs.

- Eine Vielzahl der Mängel (Kfz-gerechte Gestaltung des Straßenraums sowie Konflikte mit dem Radverkehr) führt auch zu Einschränkungen für den Fußverkehr. Insbesondere entlang der Vogteistraße mangelt es z.B. an Querungshilfen.
- Die hohe touristische Nutzung führt in der Vorderreihe allerdings auch dazu, dass die Außengastronomie viel Fläche des straßenbegleitenden Gehwegs, zu deren Nutzung Fußgänger prinzipiell verpflichtet sind, einnimmt. In der Folge und durch den hohen Fußverkehr (insbesondere in den Sommermonaten) weichen die Fußgänger auf die Fahrbahn aus.
- An vielen wichtigen Wegeverbindungen wie dem Moorredder und der Vogteistraße mangelt es an einer adäquaten Wegegestaltung, die den Anforderungen des Radverkehrs gerecht wird. Darüber hinaus wird ein nicht zu vernachlässigender Anteil der Radwege als Zweirichtungsradwege geführt, die ein erhöhtes Unfallrisiko in sich bergen.
- Weitere Mängel sind die Erreichbarkeit des Hafenhauses für den Fuß- und Radverkehr, die überhöhte Fahrgeschwindigkeit in Ivendorf und die Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr am begleitenden Weg des Brodtener Steilufers.

Grundsätzlich bleibt aber auch festzuhalten, dass prinzipiell alle Wegeverbindungen genutzt und Zielorte zu Fuß, mit dem Rad oder dem Pkw erreicht werden können.

Ebenfalls positiv ist festzuhalten, dass die ÖPNV-Bedienung in Travemünde neben einem Busverkehr auch über Regelverbindungen des Zug- und Fährverkehrs verfügt. Während die Zugverbindung eine schnelle Verbindung des Ortsteils an das Zentrum Lübecks im Stundentakt ermöglicht (die Durchbindung aus Richtung Hamburg an den Wochenenden der Sommermonate betont zudem die touristische Bedeutung), deckt der Busverkehr mit seinem engen Haltestellenraster und der daraus resultierenden Erreichbarkeit nahezu den kompletten Stadtteil ab. Die Fährverbindungen stellen zudem die Anbindung der Priwall-Halbinsel sicher.

Allerdings verfügen diese Angebote über eine geringe Taktung. Dies gilt insbesondere für den Zugverkehr (60-Minuten-Takt; kein Nachtverkehr) und den Busverkehr (vereinzelt geringe Taktung sowie mangelnder Nachtverkehr). Auch ist der Ausstattungsstandard der Haltestellen als gering einzustufen. Es mangelt insbesondere an Lösungen zur Integration des ÖPNV (bspw. Bike and Ride Anlagen). In den Wohnstraßen kann zudem kostenlos geparkt werden. Ortskundige Tagesgäste parken daher hier und nicht auf den kostenpflichtigen Parkplätzen. Durch das Parken am Fahrbahnrand kommt es in einigen Straßen dazu, dass die Fahrgasse zu schmal ist, so dass ein Begegnungsverkehr von Bussen und Pkw teils nicht gewährleistet ist und es zu Verspätungen im Busverkehr kommt.

Für den ruhenden Verkehr stehen heute mit rund 2800 – auch in der Hauptsaison – aus Sicht der Verwaltung ausreichend öffentliche Parkplätze zur Verfügung. Diese sind in der Regel nicht voll belegt. In Sondersituationen wie der Travemünder Woche wird die Kapazitätsgrenze der zentralen Parkplätze zwar erreicht, aber es stehen z.B. am Kowitzberg noch ausreichende Kapazitäten zur Verfügung. Zudem werden provisorische Parkplätze auf einer landwirtschaftlichen Fläche am Dreilingsberg zur Verfügung gestellt.

Durch die geplanten und bereits realisierten Bauprojekte sind einige Parkplätze allerdings entfallen. Diesen Wegfall kompensiert das Parkraumkonzept, das im Rahmen des Verkehrskonzept Travemündes aufgestellt wurde und auch Bedarfsparkplätze für Großveranstaltungen berücksichtigt, in gleichem Umfang (siehe Anlage 1).

Die detaillierten Analysekarten stehen unter <http://stadtentwicklung.luebeck.de/stadtplanung/verkehrsplanung/travemuende.html> bereit.

## Verkehrsprognose

Für die Prognose wird davon ausgegangen, dass das Verhalten sowohl von Bewohnerinnen und Bewohnern als auch von Besucherinnen und Besuchern bei der Verkehrsmittelwahl konstant bleibt, weshalb die bestehende Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2010 zugrunde ge-

legt wird. Angestrebt wird eine Reduzierung des Pkw-Anteils durch die im vorliegenden Konzept dargestellten Maßnahmen. Inwieweit diese Verschiebung der Anteile tatsächlich eintritt, ist derzeit nicht seriös quantifizierbar. Es wird daher von einem „Worst-Case-Szenario“ ausgegangen:

- 44% aller Wege der Travemünderinnen und Travemünder werden mit dem Pkw oder motorisierten Zweirädern zurückgelegt,
- 25% der Wege zu Fuß,
- 17% im öffentlichen Verkehr (Bus, Bahn, Fähre und Taxi) und
- 14% mit dem Fahrrad.

Für den Prognose-Basisfall wurden alle Projekte des Wohnungsbaus und Tourismus, die entweder schon über Baurecht verfügen oder einen fortgeschrittenen Projektstand haben, berücksichtigt.

Bei Umsetzung aller avisierten Bauprojekte ist mit einer Zunahme des Kfz-Verkehrs um rund 25% im Vergleich zu der heutigen Verkehrsbelastung zu rechnen (siehe Anlage 2). Da Travemünde im Wesentlichen nur über eine Ortszufahrt verfügt, fällt ein Großteil dieser Zunahme auf die B75/ Gneversdorfer Weg. Aber auch Straßen der inneren Erschließung wie die Vogteistraße und der Howingsbrook werden einen verhältnismäßig großen Zuwachs erfahren.

Das ermittelte Gesamtverkehrsaufkommen kann mit dem bestehenden Netz noch abgewickelt werden. Dies setzt aber eine punktuelle Optimierung des Netzes voraus; etwa an Kreuzungen oder durch Ampelschaltungen.

Bereits heute schon vorhandene Konfliktpunkte zwischen dem Pkw- und dem übrigen Verkehr werden durch die prognostizierte Zunahme jedoch absehbar verstärkt.

## **Konzept**

Die Erkenntnisse, die aus den vorlaufenden Partizipationsprozessen und der Bestandsanalyse gewonnen wurden, sind Grundlage für die Ausrichtung und Schwerpunkte des Mobilitätskonzepts. Hinzu kommt der Auftrag der Bürgerschaft, der die Anforderungen an die Inhalte des Mobilitätskonzepts umrissen hat.

Vom Grundsatz her lassen sich die Themenfelder des Konzepts wie folgt formulieren und priorisieren:

### **1. Optimierung des bestehenden Verkehrsnetzes**

Hierunter fallen alle Maßnahmenvorschläge der äußeren und inneren Erschließung, die auf die Ertüchtigung des bestehenden Verkehrsnetzes im Hinblick auf die zu erwartende Verkehrslast abzielen. Letztere resultiert, wie oben aufgeführt, aus den neuen Nutzungen, die für den Ortsteil Travemünde in Planung sind. Da die Maßnahmenvorschläge auch größere Knotenpunkte und Straßenbaumaßnahmen beinhalten, ist davon auszugehen, dass eine entsprechende Planung und Umsetzung teils mit hohen Aufwendungen verbunden ist. Gleichzeitig sind diese Maßnahmenvorschläge prioritär auszuführen, da sie letztlich die Basis für eine befriedigende Verkehrsqualität darstellen. Indem die bestehenden Anlagen des Straßenverkehrs (insb. Lichtsignalanlagen und Fahrbahnen) erweitert, neu geordnet oder optimiert werden, kann weitestgehend auf umfangreiche Neuanlagen von Straßenzügen verzichtet werden.

Die damit einhergehend Leistungssteigerung des Bestandsnetzes schlägt sich vorrangig im Kfz-Verkehr nieder. Die Maßnahmenvorschläge haben darüber hinaus aber auch einen Nutzen für den Rad- und Fußverkehr und tragen damit zur Minderung bereits bestehender Konflikte im Straßenverkehr bei.

### **2. Konfliktvermeidung zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit**

Die Maßnahmenvorschläge dieser Kategorie beziehen sich sowohl auf regulative als auch bauliche Ansätze, die der Konfliktvermeidung im Straßenverkehr dienen. Diese Konflikte können z.B. zwischen verschiedenen Verkehrsarten (Rad- und Kfz-Verkehr), unterschiedlichen Nutzergruppen (Anwohner und Touristen) oder gleichen Verkehrsarten (Kfz: ruhender und fließender Verkehr) auftreten. Die vorliegenden Konflikte führen dann zumeist zu Problemen der Verkehrssicherheit oder zu einer geringeren Leistungsfähigkeit einer Verkehrsanlage, die durch die jeweiligen Maßnahmenvorschläge beseitigt oder abgemindert werden sollen. Dabei können sich oft auch positive Effekte für den Verkehrsfluss entsprechend der ersten Kategorie einstellen.

Hervorzuheben sind Maßnahmenvorschläge der Verkehrsberuhigung in zentralen Lagen durch regulative Maßnahmen oder bauliche Anpassung des Straßenraums sowie solche, die der Reduzierung des Parksuchverkehrs dienen.

### 3. Ruhender Verkehr Besucher/Parkkonzept

Travemünde verfügt zum Zeitpunkt der Analyse über rund 2800 PKW-Stellplätze in Sammelanlagen oder Parkhäusern. Aus Sicht der Verwaltung ist diese Gesamtanzahl in der Regel auskömmlich – auch im Hinblick auf Veranstaltungen. Vor diesem Hintergrund soll diese absolute Anzahl an Stellplätzen insbesondere für Besucher erhalten bleiben. Bei Baumaßnahmen, die nur unter Inanspruchnahme von Sammelstellplätzen durchgeführt werden können, muss entsprechend für eine Kompensation gesorgt werden. Neue Nutzungen/Neubauten unterliegen i.d.R. einem Stellplatznachweis - die zusätzlich erforderlichen Stellplätze müssen im Rahmen der Baumaßnahmen geschaffen werden.

Darüber hinaus wurden Flächen für Überlaufparkplätze identifiziert, die z.B. zur Travemünder Woche weitere Kapazitäten zur Verfügung stellen können.

### 4. Aufwertung des öffentlichen Raums

Unter diesen Punkt fällt eine Vielzahl von kleinteiligen Maßnahmenvorschlägen, aber auch räumlich und gestalterisch weitgreifende Ansätze, durch welche die Aufwertung des öffentlichen Raums und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität erreicht werden. Hier ist z.B. der Bereich Strandbahnhof / Bertlingstraße hervorzuheben. Darüber hinaus dient eine Vielzahl der hier aufgeführten Punkte dem Fußverkehr. Die einzelnen Maßnahmen sind auf Maßnahmenblättern in Anlage 3 dargestellt.

Die dargestellten Maßnahmen des Mobilitätskonzepts sind mit einer mittel- bis langfristigen Perspektive versehen. Vereinzelt befinden sich aufgeführte Maßnahmen schon in der Ausführung oder verfügen bereits über Baurecht (Beispiel Baggersand). Zur Gewährleistung einer gesamtheitlichen Betrachtung des Mobilitätskonzepts sind solche Maßnahmen ebenfalls berücksichtigt.

Die Darstellung der Maßnahmen erfolgt auf konzeptioneller Ebene, sodass vertiefende Rahmenbedingungen und detaillierte Planungen noch erarbeitet werden. Eine Vielzahl der im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Anmerkungen und Einwendungen kann daher erst im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt werden.

Im Rahmen des Konzeptes wurde eine Priorisierung der Maßnahmen vorgenommen. Allerdings können sich im weiteren Planungsprozess bzw. aus den finanziellen und organisatorischen Rahmenbedingungen heraus Änderungen ergeben. Die Gewichtungen der Maßnahmen können sich verlagern, wenn sich Maßnahmen in ihrer Dringlichkeit verändern oder sich Finanzierungsmöglichkeiten z.B. durch Fördermittel ergeben. So stehen einige Maßnahmen auch in Abhängigkeit zu der Umsetzung von anderen Vorhaben.

Die Verkehrsuntersuchung zum Priwall wurde 2018 erarbeitet und aktualisiert. Die Ergebnisse bedürfen noch der verwaltungsinternen Abstimmung und werden anschließend mit den

Bewohnern des Priwalls erörtert. Die Maßnahmen sind daher in diesem Konzept noch nicht aufgeführt. Sie fokussieren sich insbesondere auf die Abwicklung des Fährverkehrs und die Ausgestaltung der Mecklenburger Landstraße. Das Gesamtkonzept für Travemünde geht zukünftig vom Betrieb einer dritten Kfz-Priwallfähre (Inbetriebnahme voraussichtlich 2021) durch den Stadtverkehr Lübeck aus.

#### Wesentliche konzeptionelle Maßnahmen im Überblick:

- Bahn: Durchgehender Halbstundentakt (ganzjährig und werktags in der Hauptverkehrszeit) ab Winterfahrplan 2022 für die Strecke Lübeck Hbf - Lübeck-Travemünde
- Vertiefende Untersuchung einer zweiten Haupterschließung für den Kfz-Verkehr (langfristige Option)
- Optimierung des bestehenden Verkehrsnetzes (Kreuzungen, Ampelschaltungen)
- Mindestens 2800 öffentliche Parkplätze auf den Sammelparkplätzen (ohne straßenbegleitendes Parken); Rückbau von Parkplätzen nur bei voller Kompensation, z.B. Parkpalette Lotsenberg bzw. Godewind
- Bewohnerparken, Parkraumbewirtschaftung und Parkverbote werden geprüft
- Vorderreihe wird (ganzjährig) Fußgängerzone
- Umgestaltung Strandbahnhof/ Bertlingstraße (verkehrsberuhigte Gestaltung, Integration Kombibahnsteig)
- Inbetriebnahme 3. Kfz-Priwallfähre

#### **Anlagen:**

##### Anlagen-MK-Travemünde:

Anlage 1: Parkraumkonzept-öffentliche Parkplätze, Endausbau

Anlage 2: Pkw-Verkehr - Bestand und Prognose

Anlage 3: Maßnahmenkatalog

Senatorin Joanna Hagen

# **Mobilitätskonzept Travemünde**

## **Anlagen**

### **Anlagenverzeichnis**

**Anlage 1: Parkraumkonzept öffentliche Parkplätze (Endausbau)**

**Anlage 2: Pkw-Verkehr - Bestand und Prognose**

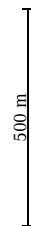
**Anlage 3: Maßnahmenkatalog**

**Parkraumkonzept  
Travemünde**

● Bedarfsparkplatz  
(temporär, bei Bedarfsspitzen)

● Anzahl öffentlicher Parkplätze  
(Endausbau)

Σ 2.800 Parkplätze  
zzgl. Bedarfsparkplätze



Hansestadt Lübeck  
Fachbereich Planen und Bauen  
Bereich 610 Stadtplanung und Bauordnung



© OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA

# Pkw-Verkehr Bestand und Prognose

## Verkehrszahlen

**Bestand (Kfz/Tag)**

Liniendicke proportional zur Anzahl Kfz/Tag

Schulferien in keinem Bundesland

Donnerstag, 18.06.15

Dienstag, 23.06.15

Schulferien nur in NRW

Dienstag, 30.06.15

Dienstag, 07.07.15

**% Zunahme Kfz/Tag nach Prognose**

**Travemünder Woche (Kfz/Tag)**

Schulferien in allen Bundesländern außer BY und BW  
Samstag, 25.07.15

**Prognose (Kfz/Tag)**

**Projekte mit Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr**

**Dynamisches Parkletsystem**

500 m

Hansestadt Lübeck  
Fachbereich Planen und Bauen  
Bereich 610 Stadtplanung und Bauordnung



## Inhaltsverzeichnis Maßnahmenkatalog

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. Optimierung des bestehenden Verkehrsnetzes</b>   | <b>5</b>  |
| 1.2 Kreuzung Gneversdorfer Weg/Morredder/Am Dreilingsberg                                      | 6         |
| 1.3 Einmündung Gneversdorfer Weg/Vogteistraße  | 8         |
| 1.4 Einmündung Gneversdorfer Weg/Travemünder Landstraße/Torstraße                              | 9         |
| 1.4a Kreuzung Travemünder Landstraße/Teutendorfer Weg  | 10        |
| 1.5 Vertiefende Untersuchung einer zweiten Haupteinfahrt                                       | 11        |
| <b>2. Konfliktvermeidung zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses</b> | <b>12</b> |
| 2.1 Vorderreihe  | 12        |
| 2.2 Verkehrsberuhigung Altstadt  | 14        |
| 2.3 Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Altstadt   | 16        |
| 2.4 ÖPNV und Pkw-Parken am Fahrbahnrand  | 17        |
| 2.5 Prüfung Bewohnerparkvorrechte  | 18        |
| 2.6 Prüfung Baggersand   | 19        |
| 2.7 Schutzstreifen Teutendorfer Weg  | 20        |
| 2.8 Schutz-/Radfahrstreifen Außenallee   | 21        |
| 2.9 Moorredder   | 22        |
| 2.10 Umgestaltung Vogteistraße   | 23        |
| 2.11 Freigabe von Einbahnstraßen   | 25        |
| 2.12 Freigabe Gehweg Fallreep  | 26        |
| <b>3. Ruhender Verkehr Besucher/Parkkonzept</b>  | <b>27</b> |
| 3.1 Parkpalette Lotsenberg   | 27        |
| 3.2 Parkpalette Godewind   | 28        |
| 3.3 Überlaufparkplatz für Nachfragespitzen   | 29        |
| 3.4 Anpassung Parkleitsystem   | 30        |
| <b>4. Aufwertung des öffentlichen Raums</b>  | <b>31</b> |
| 4.1 Freiraumplanerischer Wettbewerb Strandbahnhof/Bertlingstraße                               | 31        |
| 4.2 Landschaftspark Leuchtenfeld und Travepromenade  | 33        |
| 4.3 Gestaltung Ortseingang/Querungshilfe Steenkamp   | 34        |
| 4.4 Gehwegergänzungen  | 35        |
| 4.5 Querungshilfen   | 37        |
| 4.6 Fußgängerunterführung Fehlingstraße/ Kalvarienberg   | 44        |
| 4.7 Wegeverbindung Mönchswiese   | 45        |

## 1. Optimierung des bestehenden Verkehrsnetzes

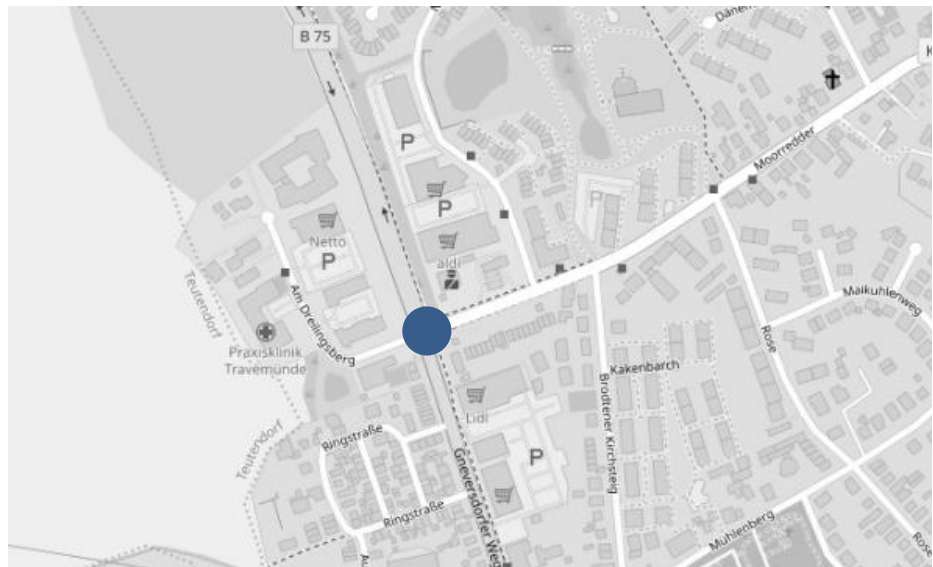
### 1.1 Halbstundentakt Lübeck-Hauptbahnhof nach Lübeck-Travemünde (Bahn)

|                        |   |
|------------------------|---|
| <b>Beschreibung</b>    | Im Rahmen der Neuausschreibung zum E-Netz-Ost durch das Land Schleswig-Holstein (bzw. die NAH.SH) wurde auch die Bedienung der Bahnstrecke nach Travemünde mit Beginn des Winterfahrplans 2022 neu vergeben. In diesem Zuge wird zukünftig an den Wochenenden des Sommerfahrplans Travemünde im 30-Minuten-Takt bedient. Eine Bedienung auch unter der Woche in diesem Takt ist nicht vorgesehen, stellt aber das mittelfristige Ziel der Hansestadt Lübeck dar. Dieser würde sehr große Vorteile für die verkehrliche Entwicklung des Stadtteils Travemündes mit sich bringen. |
| <b>Kategorie</b>       | SPNV  |
| <b>Begründung</b>      | Die Bahnverbindung wird bereits heute stark frequentiert. Im Zuge der allgemeinen Entwicklung Travemündes sind daher zusätzliche Kapazitäten insbesondere für den Alltagsverkehr (wochentags ganzjährig und an Wochenenden in der Hauptsaison (z.B. zusätzliche Tagesgäste) sinnvoll. Diese Maßnahme ist geeignet, einen Wechsel zu Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu bewirken.  |
| <b>Zeithorizont</b>    | Der neue Verkehrsvertrag für das E-Netz-Ost gilt ab dem Winter 2022   |
| <b>Kostenschätzung</b> | Die Kosten richten sich nach den eingegangenen Angeboten und werden vom Land Schleswig-Holstein getragen  |
| <b>Zuständigkeiten</b> | Ausschreibung, Finanzierung und Betreuung: NAH.SH, Land Schleswig-Holstein Ministerium für Wirtschaft und Verkehr (MWVATT)  |

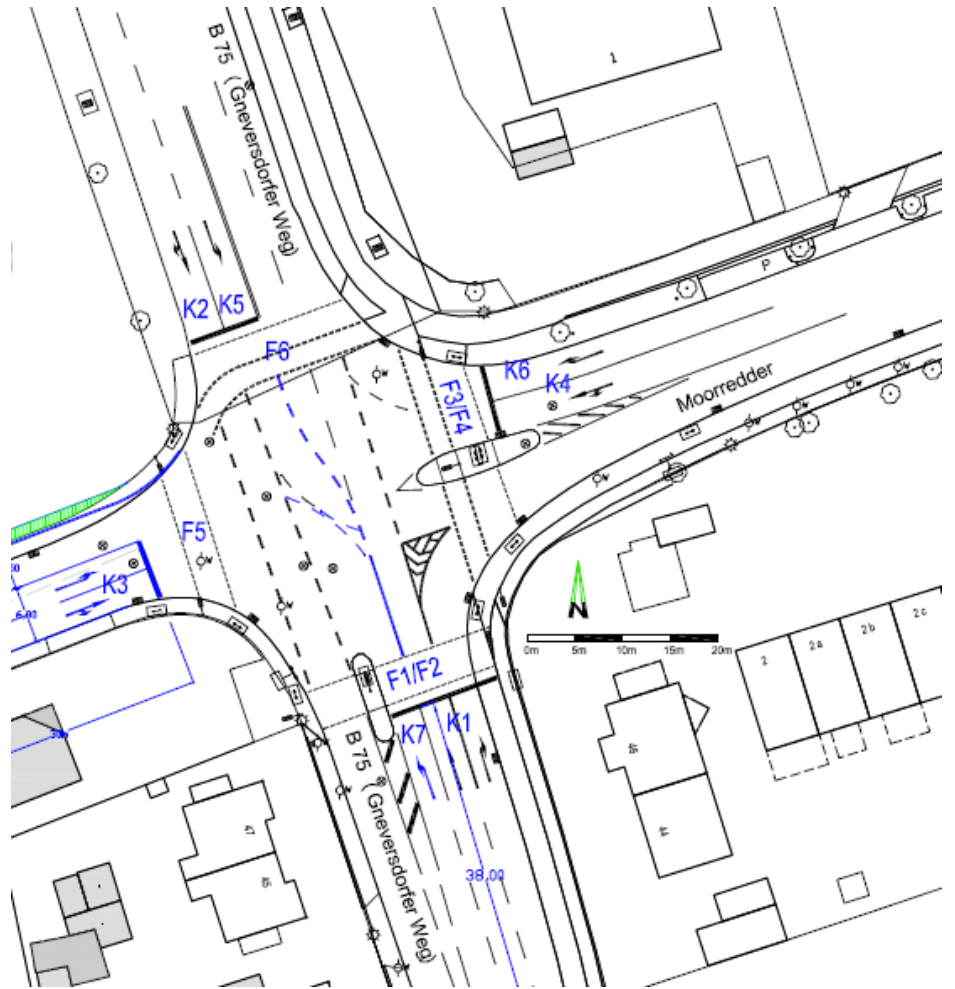
## 1.2 Kreuzung Gneversdorfer Weg/Morredder/Am Dreilingsberg

|                              |   |
|------------------------------|---|
| <b>Beschreibung</b>          | Ausbau der Zufahrt Am Dreilingsberg; Ummarkierungen und Anpassung der Signalzeitenpläne   |
| <b>Kategorie</b>             | Kfz-Verkehr   |
| <b>Begründung</b>            | Gewährleisten einer ausreichenden Verkehrsqualität auch in der Hauptsaison, insb. nach Erschließung der Neuen Teutendorfer Siedlung   |
| <b>Geprüfte Alternativen</b> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Kreisverkehrsplatz (einspurig nicht leistungsfähig; zweispurig keine komfortable und sichere Radverkehrsführung möglich)</li><li>• Ausbau der Zufahrt Moorredder, um zweistreifiges Rechtsabbiegen zu ermöglichen</li></ul> |
| <b>Zeithorizont</b>          | Mit Erschließung der Neuen Teutendorfer Siedlung, voraussichtlich 2021  |
| <b>Kostenschätzung</b>       | Die Kosten werden durch den Erschließungsträger der Neuen Teutendorfer Siedlung getragen  |

### Lageplan



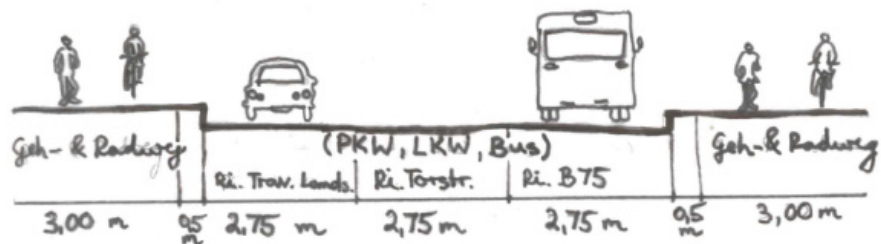
Skizze



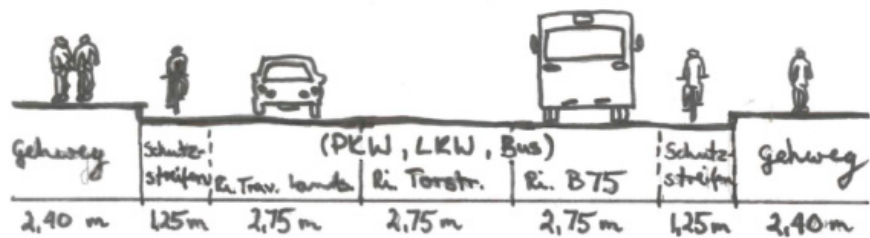


## 1.4 Einmündung Gneversdorfer Weg/Travemünder Landstraße/Torstraße

|                     |   |
|---------------------|---|
| <b>Beschreibung</b> | Verbreiterung des südlichen Endes des Gneversdorfer Weges, um einen ausreichend breiten Linksabbiegefahrstreifen einzurichten |
| <b>Kategorie</b>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kfz-Verkehr</li> <li>• Busverkehr</li> </ul>   |
| <b>Zeithorizont</b> | 2025  |
| <b>Skizze</b>       |   |



Variante 1: 3,00 m gemeinsamer Geh- und Radweg, 50-75 cm Sicherheitstrennstreifen, 2,75 m Kfz-Fahrstreifen Ri. Travemünder Landstraße, 2,75 m Kfz-Fahrstreifen Ri. Torstraße, 3,00 m Kfz-Fahrstreifen stadtauswärts, 50-75 cm Sicherheitstrennstreifen, 3,00 m gemeinsamer Geh- und Radweg



Variante 2: 2,40 m Gehweg, 1,25 m Schutzstreifen, 2,75 m Kfz-Fahrstreifen, 2,75 m Kfz-Fahrstreifen, 2,75 m Kfz-Fahrstreifen, 1,25 m Schutzstreifen, 2,40 m Gehweg



## 1.5 Vertiefende Untersuchung einer zweiten Haupteerschließung

|                                 |   |
|---------------------------------|---|
| <b>Beschreibung</b>             | Vertiefende Untersuchung einer zweiten Haupteerschließung von der B75 ins Travemünder Zentrum im Suchkorridor zwischen Abfahrt Ivendorf/Skandinavienkai und Ovendorfer Straße   |
| <b>Kategorie</b>                | Kfz-Verkehr   |
| <b>Begründung</b>               | Das in 2030 erwartete Verkehrsaufkommen ist mit den übrigen Maßnahmen über die bisherige Haupteerschließung abwickelbar. Es bestehen dann aber keine Reserven mehr für eine weitere Entwicklung des Stadtteils. Hierfür ist eine zweite Erschließung (bei der heutigen Verkehrsmittelwahl) zwingend erforderlich                    |
| <b>Zu prüfende Alternativen</b> | Zusätzliche Abfahrten von der B75 bei der Teutendorfer Siedlung, im Bereich Rönnaer Weg und südlich des Pommernzentrums sowie die Bahnparallele Führung am Skandikai  |
| <b>Zeithorizont</b>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vertiefende Variantenuntersuchung als Vorbereitung für ein Planfeststellungsverfahren: 2020-2021</li> <li>• Planfeststellungsverfahren: 2022-2025</li> <li>• Grunderwerb, Planung, Vergabeverfahren und weitere bauvorbereitende Maßnahmen: 2026-2028</li> <li>• Bau: 2029-2030</li> </ul> |

### Lageplan

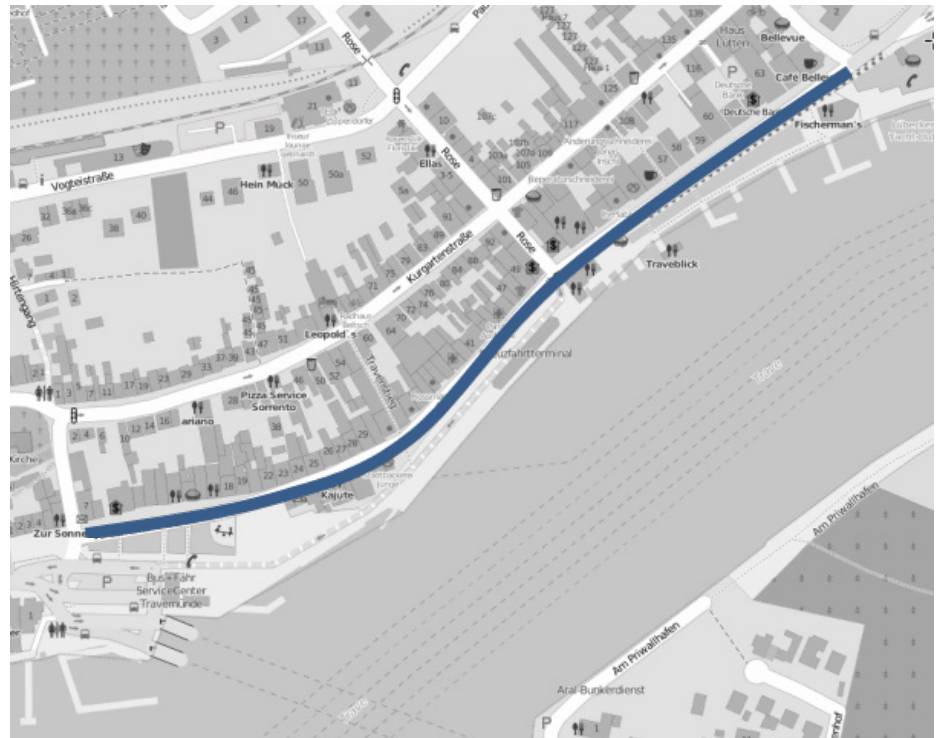


## 2. Konfliktvermeidung zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und des -flusses

### 2.1 Vorderreihe

|                              |  |
|------------------------------|--|
| <b>Beschreibung</b>          | Geplant ist die Einrichtung einer Fußgängerzone, welche für den Radverkehr und (zeitweise) auch für Lieferverkehr o.ä.freigegeben wird. Hierzu ist ein Umwidmungsverfahren erforderlich. Zuvor werden Schilder mit der Bitte um gegenseitige Rücksichtnahme installiert. Hierzu soll ein Schülerwettbewerb zur Gestaltung der Schilder stattfinden.  |
| <b>Kategorie</b>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fußverkehr</li> <li>• Radverkehr</li> <li>• Kfz-Verkehr</li> <li>• Verkehrsberuhigung</li> <li>• Aufenthaltsqualität</li> </ul>   |
| <b>Begründung</b>            | Die Vorderreihe dient sowohl der touristischen Nutzung, der Nahversorgung als auch dem Radverkehr als Hauptroute (Ostseeküsten-Radweg). Durch die geplante Regelung werden alle Belange angemessen berücksichtigt.   |
| <b>Geprüfte Alternativen</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsberuhigter Bereich: Prinzipiell ist auch die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs mit entsprechender Zufahrtsregelung/ Beschilderung dazu geeignet eine verkehrliche Mischnutzung mit zeitlicher/ saisonaler Abhängigkeit (wie oben skizziert) zu schaffen. Allerdings ist hierfür ein homogener Straßenraum baulich herzustellen. Dieser zusätzliche Aufwand wird mit der Vorzugsvariante „Fußgängerzone“ vermieden</li> <li>• Saisonal abhängige Fußgängerzone: Eine solche, temporäre Einrichtung einer Fußgängerzone hat keine straßenverkehrsrechtliche Grundlage und damit keine realistische Umsetzungsperspektive</li> </ul> |
| <b>Zeithorizont</b>          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rücksichtnahme-Schilder: 2019</li> <li>• Umsetzung Fußgängerzone: 2020</li> </ul>   |
| <b>Kostenschätzung</b>       | Die Umsetzung kann im Rahmen der Jahresverträge beim Bereich Stadtgrün und Verkehr kurzfristige erfolgen.  |
| <b>Zuständigkeiten</b>       | Ausschreibung, Finanzierung und Betreuung: NAH.SH, Land Schleswig-Holstein Ministerium für Wirtschaft und Verkehr (MWVATT)   |

Lageplan



Skizze



## 2.2 Verkehrsberuhigung Altstadt

### Beschreibung

Durch die Installation eines Absenkpollers (oder ähnliche Einrichtung) in der Sankt-Lorenz-Straße (Ecke Torstraße/ Kurgartenstraße) wird die Befahrbarkeit für den Kfz-Verkehr eingeschränkt. Der Einmündungsbereich Gneversdorfer Weg/ Torstraße wird umgestaltet, um die Zufahrt in die Travemünder Altstadt hervorzuheben und den Verkehr zu beruhigen. Als Maßnahmen kommen in Frage: Verbreiterung des nördlichen Gehweges, zu Lasten der Fahrbahn mit weicher Separation (wie z.B. in der Sandstraße).

### Kategorie

- Kfz-Verkehr
- Fußverkehr
- Verkehrsberuhigung
- Aufenthaltsqualität

### Begründung

Die Sankt-Lorenz-Straße wird innerhalb von Travemünde als verkürzte Zufahrt aus Richtung B75/ Gneversdorfer Weg zur Priwallfähre bzw. dem Fährvorplatz genutzt. Der auf diesem Wege zustande kommende Kfz-Durchgangsverkehr unterliegt bereits heute einem Verbot. Dieses Verbot kann durch die bauliche Maßnahme verstärkt durchgesetzt werden.

### Geprüfte Alternativen

- Prinzipiell sind verschiedene Arten der Ausgestaltung möglich und vorstellbar
- Die vorhandene Beschilderungslösung hat sich nicht als wirkungsvoll gezeigt, Kontrollen wären nur mit erheblichem Aufwand möglich

### Zeithorizont

- Beginn der Planung: 2021
- Umsetzung: 2024

### Lageplan



Lageplan St.-Lorenz-Straße



Lageplan Torstraße

Skizze



### 2.3 Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Altstadt

**Beschreibung** Danzmannstraße, Jahrmarktstraße, Kirchenstraße, Kurgartenstraße, St.-Lorenz-Straße und Torstraße werden eine Tempo-20-Zone (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich). Die Einfahrt ist nur Anliegern, Linienbus- und Radverkehr gestattet. Hinweis: Anlieger umfasst Lieferverkehr, Besucher und Kunden. Unzulässig ist lediglich der Kfz-Durchgangsverkehr. Die Kontrolle/Ahndung ist jedoch schwierig.

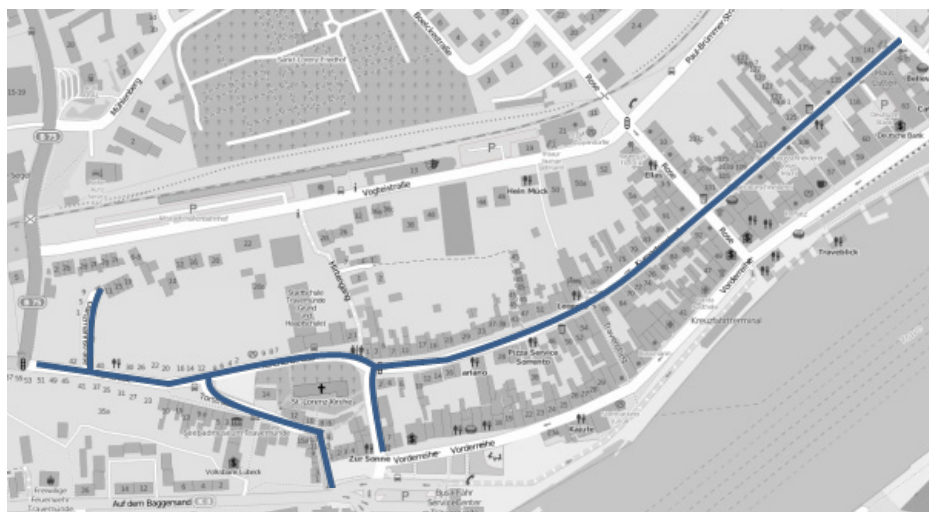
**Kategorie**

- Kfz-Verkehr
- Aufenthaltsqualität

**Begründung** Der Bereich ist geprägt durch Wohnbebauung sowie Einzelhandel. Vor diesem Hintergrund ist insb. Durchgangsverkehr als störend zu bewerten. Eine Geschwindigkeitsreduzierung erhöht ferner die verträgliche Abwicklung von Kfz- und kreuzendem Fußverkehr und stärkt den Wohn- und Geschäftsstandort.

**Zeithorizont** 2021/2022

**Lageplan**



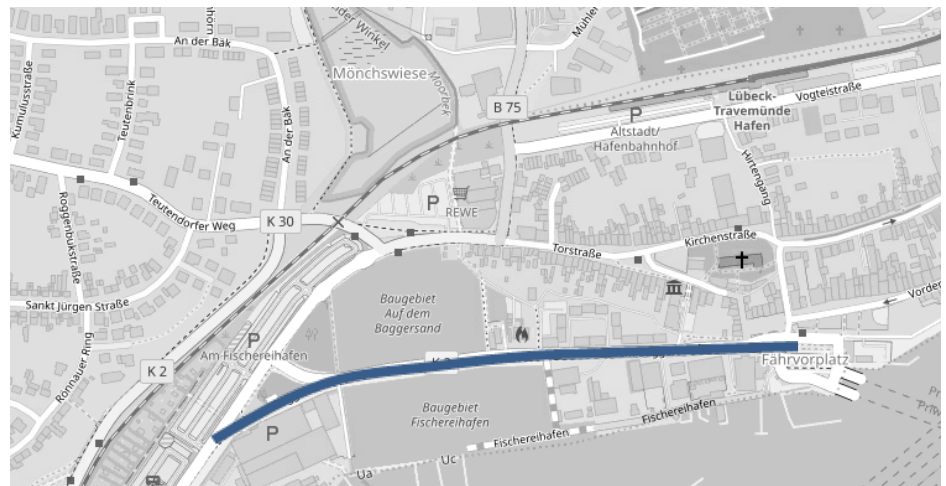




## 2.6 Prüfung Baggersand

|                              |   |
|------------------------------|---|
| <b>Beschreibung</b>          | Der Radverkehr wird zukünftig im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.   |
| <b>Kategorie</b>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kfz-Verkehr</li> <li>• Radverkehr</li> </ul>   |
| <b>Begründung</b>            | Zur Sicherstellung einer verträglichen und sicheren Verkehrsabwicklung zwischen Kfz- und Radverkehr ist, wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert.  |
| <b>Geprüfte Alternativen</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schutzstreifen: Die Einrichtung wären nur unter Verzicht auf die Parkstände möglich gewesen</li> <li>• Freigabe (des Radverkehrs) auf den Gehwege: Im Ist-Zustand zu schmal für eine Freigabe gemäß rechtlicher Bestimmungen</li> <li>• Zweirichtungsradweg (Bestand): Hohe Unfallgefahr, daher gemäß StVO nur in Ausnahmen zulässig (siehe auch 7.1)</li> </ul> |
| <b>Zeithorizont</b>          | 2019/2020   |

### Lageplan



## 2.7 Schutzstreifen Teutendorfer Weg

**Beschreibung** Im Teutendorfer Weg werden beidseitig 1,50 m breite Fahrrad-Schutzstreifen abmarkiert.

**Kategorie**

- Kfz-Verkehr
- Radverkehr

**Begründung** Das Kfz-Verkehrsaufkommen ist so hoch, dass der Radverkehr nicht verträglich im Mischverkehr ohne zusätzliche Schutzmaßnahmen geführt werden kann.

**Zeithorizont** 2019/2020

**Lageplan**



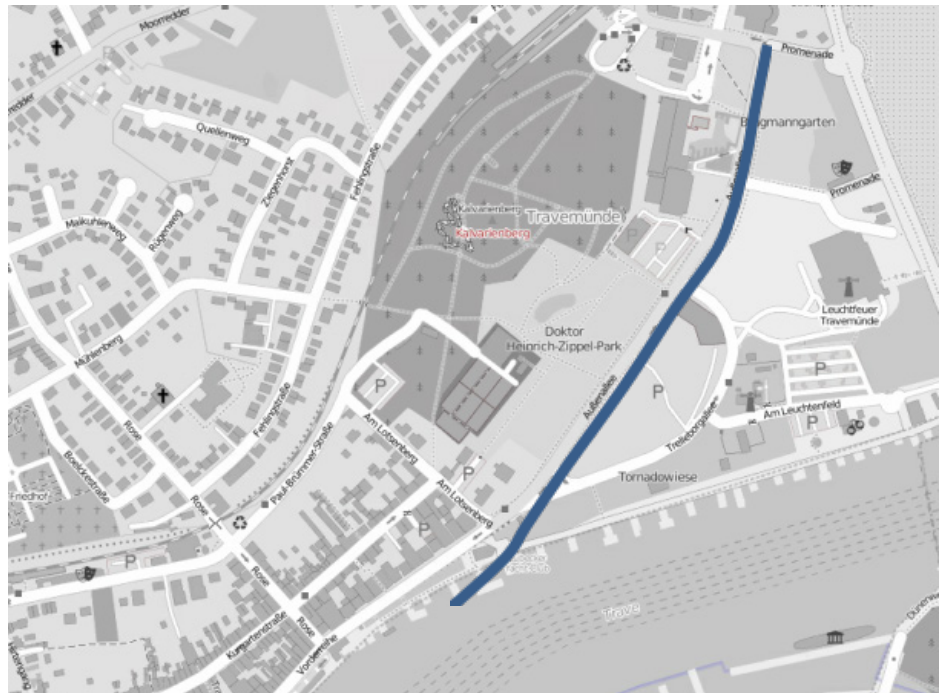
**Skizze**



## 2.8 Schutz-/Radfahrstreifen Außenallee

|                     |  |
|---------------------|--|
| <b>Beschreibung</b> | In der Außenallee werden beidseitig 1,50 m breite Fahrrad-Schutzstreifen abmarkiert.   |
| <b>Kategorie</b>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kfz-Verkehr</li> <li>• Radverkehr</li> </ul>  |
| <b>Begründung</b>   | Das Kfz-Verkehrsaufkommen ist so hoch, dass der Radverkehr nicht verträglich ohne zusätzliche Schutzmaßnahmen im Mischverkehr geführt werden kann. |
| <b>Zeithorizont</b> | 2019/2020  |

### Lageplan



### Skizze



## 2.9 Moorredder

### Beschreibung

Im Moorredder werden zwischen Brodtener Kirchsteig und altem Bahndamm auf einer Länge von knapp 650 m beidseitig 1,50 m breite Fahrrad-Schutzstreifen abmarkiert. Auf der Nordseite wird ein 2,00 m breiter Baum-/Parkstreifen eingerichtet.

### Kategorie

- Straßenraumgestaltung
- Radverkehr

### Begründung

Das Kfz-Verkehrsaufkommen ist so hoch, dass der Radverkehr nicht verträglich ohne zusätzliche Schutzmaßnahmen im Mischverkehr geführt werden kann.

### Geprüfte Alternativen

- Ausbau der Gehwege auf eine Breite von jeweils 3,00 m und Freigabe für den Radverkehr
- Radverkehrsführung im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr bei Tempo 30, Erhalt des beidseitigen Parkens

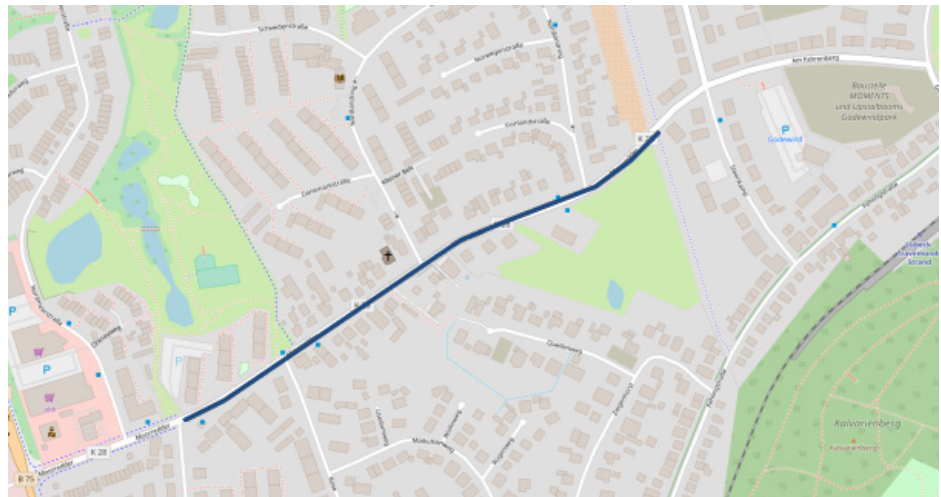
### Zeithorizont

- Beginn der Planungen: 2019
- Markierungen (Schutzstreifen und Parkstreifen): 2020
- Baumpflanzungen sowie bauliche Anlage des Parkstreifens: im Zuge einer grundhaften Sanierung der Fahrbahn

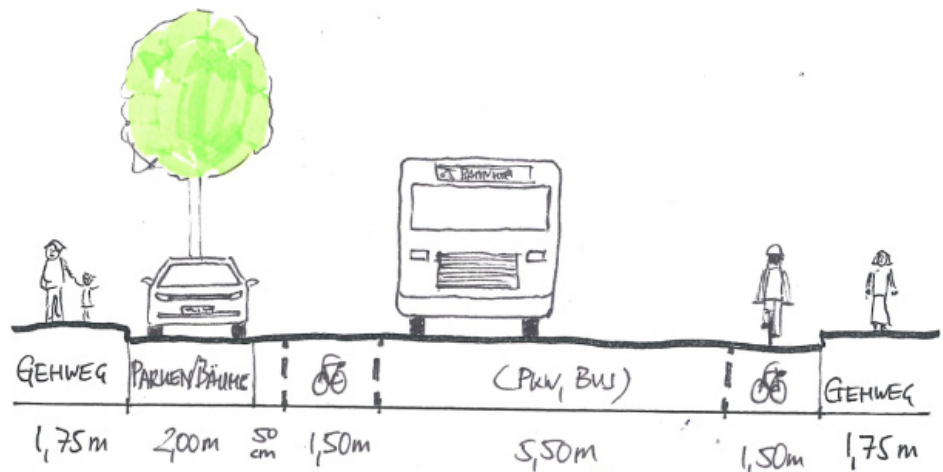
### Kostenschätzung

- Markierungen (Schutzstreifen und Parkstreifen): 25 TEUR
- Baumpflanzungen: -
- Bauliche Anlage des Parkstreifens: -

### Lageplan



### Skizze



## 2.10 Umgestaltung Vogteistraße

|                              |   |
|------------------------------|---|
| <b>Beschreibung</b>          | <p>Die Vogteistraße soll umgestaltet werden. Dafür ist ein Maßnahmenpaket vorgesehen, dessen Bestandteil u.a. das Einführen einer Tempo-30-Regelung ist. Die einzelnen Maßnahmen können dabei auch stufenweise umgesetzt werden, wobei sich die Anpassung der Geschwindigkeit als Einstieg anbietet, da die notwendigen baulichen Maßnahmen gering ausfallen. Hinzu kommt die Einrichtung von Querungshilfen (auch sog. Verkehrsinseln), die ein gefahrenloses Queren der Fahrbahn zu Fuß ermöglichen sollen. Zu den weiteren Maßnahmen gehören:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beidseitig durchgehend Gehwege</li> <li>• Abschnitt Gneversdorfer Weg bis Hafenbahnhof/ Hirtengang: 7,50 m Fahrbahn mit beidseitig 1,50 m breiten Schutzstreifen für den Radverkehr</li> <li>• Querungstreifen Hirtengang bis Bahnhofsgebäude</li> <li>• Abschnitt Hirtengang bis Rose: Tempo 30, Radverkehrsführung im Mischverkehr</li> </ul> |
| <b>Kategorie</b>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fußverkehr</li> <li>• Radverkehr</li> <li>• Kfz-Verkehr</li> </ul>   |
| <b>Begründung</b>            | <p>Im Bestand erfüllt die Vogteistraße nicht die Anforderungen eines Regelquerschnitts für Sammelstraßen. Insbesondere mangelt es an beidseitigen Fuß- und Radwegen. Gleichzeitig fällt die Geschwindigkeit mit 50 km/h recht hoch aus, was auch den fußläufigen Zugang zum Hafenbahnhof sowie das Führen des Radverkehrs auf der Fahrbahn erschwert. Gleichzeitig ist der Querungsbedarf zu Fuß in der Vogteistraße als sehr hoch anzusehen. Dies liegt darin begründet, dass sich auf nördlicher Seite viel genutzte Verkehrsanlagen des Kfz-Verkehrs (Parkplatz) sowie des ÖPNV (Bahnhof) befinden. Gleichzeitig befinden sich viele relevante Ziele des Einzelhandels und des Tourismus südlich der Vogteistraße</p>  |
| <b>Geprüfte Alternativen</b> | Einrichtung von Schutzstreifen für den Radverkehr (unzureichende Fahrbahnbreite)  |
| <b>Zeithorizont</b>          | Bau: bis etwa 2024  |
| <b>Kostenschätzung</b>       | Ca. 200 TEUR  |

### Lageplan







## 2.12 Freigabe Gehweg Fallreep

**Beschreibung** Der Fallreep wird als Gehweg zusätzlich für den Radverkehr freigegeben.

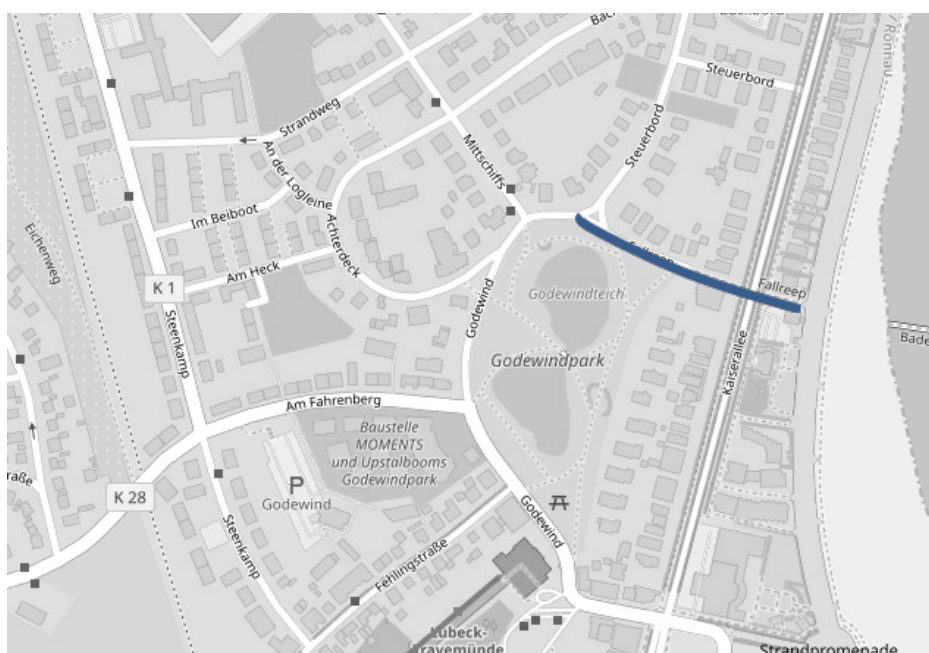
**Kategorie**

- Fußverkehr
- Radverkehr

**Begründung** Der Fallreep ist eine wichtige Wegebeziehung zum Strand. Dabei ist er so breit, dass ein gleichzeitiges Führen von Fahrrädern dort unkritisch erscheint. Auf Gehwegen, die für Radfahrer freigegeben sind, dürften letztere nur in Schrittgeschwindigkeit fahren.

**Zeithorizont** 2019/2020

**Lageplan**

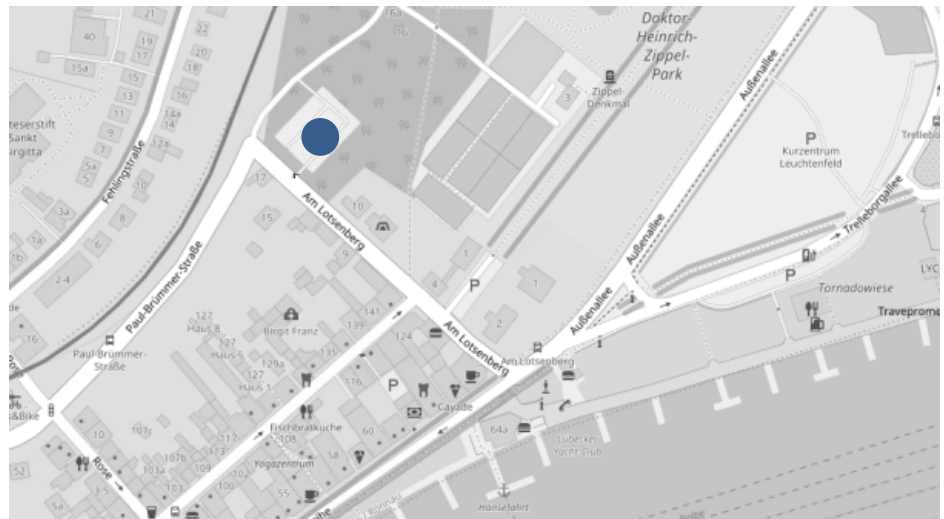


### 3. Ruhender Verkehr Besucher/Parkkonzept

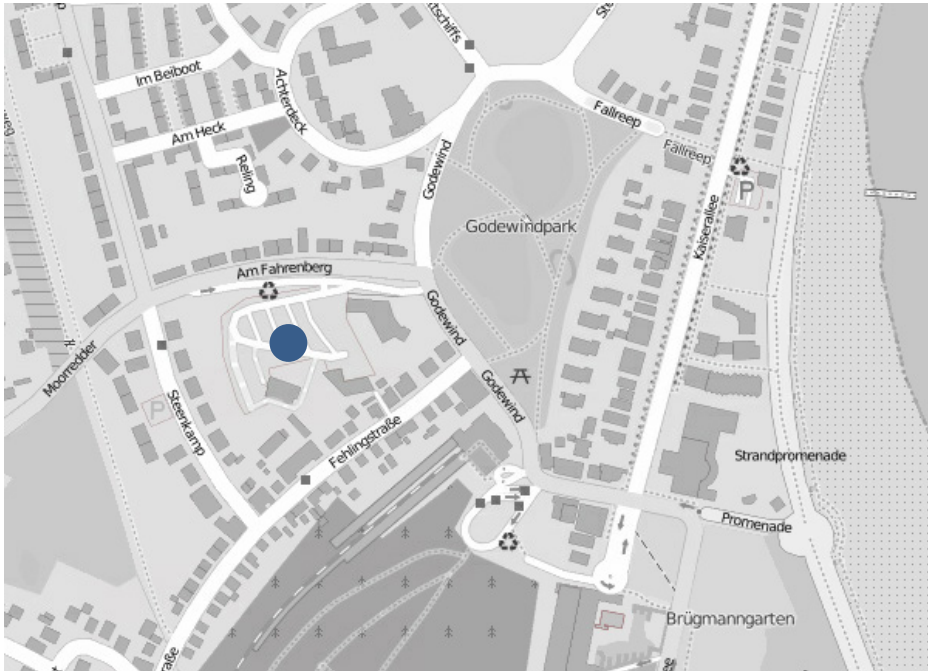
#### 3.1 Parkpalette Lotsenberg

|                        |  |
|------------------------|--|
| <b>Beschreibung</b>    | Zur Steigerung der Kapazität soll am Parkplatz Lotsenberg eine privat betriebene Parkpalette errichtet werden (ca. 320 Plätze).  |
| <b>Kategorie</b>       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kfz-Verkehr</li> <li>• Ruhender Verkehr</li> </ul>  |
| <b>Begründung</b>      | Mit einer Parkpalette lassen sich - in baulich vereinfachter Form - Stellplätze auf mehreren Ebenen errichten. Somit entsteht auf ähnlicher Fläche eine deutlich höhere Anzahl an Stellplätzen. Das hier entstehende zusätzliche Angebot an öffentlichen Parkplätzen kann als Kompensation für einen Rückbau von Parkplätzen an der Trelleborgallee dienen. Voraussetzung für die Errichtung der Parkpalette ist die Schaffung von Baurecht (B-Plan-Verfahren 2019/20); Realisierung 2021-2023 |
| <b>Zeithorizont</b>    | 2019 - 2023  |
| <b>Kostenschätzung</b> | Die Finanzierung erfolgt durch einen privaten Betreiber.   |

#### Lageplan



### 3.2 Parkpalette Godewind

|                              |  |
|------------------------------|--|
| <b>Beschreibung</b>          | Zur Steigerung der Kapazität soll am Parkplatz Godewind eine Parkpalette errichtet werden. Diese Maßnahme erlaubt darüber hinaus die Rücknahme von Parkflächen am Leuchtenfeld, um dort die Planung des Landschaftsparks in Teilbereichen des Leuchtenfelds aufzunehmen (s.u.).  |
| <b>Kategorie</b>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kfz-Verkehr</li> <li>• Ruhender Verkehr</li> </ul>  |
| <b>Begründung</b>            | Mit einer Parkpalette lassen sich Stellplätze auf mehreren Ebenen errichten. Somit entsteht auf ähnlicher Fläche eine höhere Anzahl an Stellplätzen.   |
| <b>Geprüfte Alternativen</b> | <u>Tiefgarage Leuchtenfeld</u> (Beschluss Bürgerschaft zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie, VO/2018/05779): Die Kosten zur Herrichtung einer solchen Anlagen liegen (pro Stellplatz) im Vergleich zu einer Parkpalette im Schnitt doppelt so hoch (Rd. € 18.000 - 36.000/ Stellplatz). Dies erschwert die finanzielle Darstellbarkeit dieser Lösung. Hinzu kommt ein erhöhter Aufwand im Unterhalt. Dieser Mehraufwand wird sich in entsprechenden Gebühren widerspiegeln, was die Akzeptanz dieser Parkmöglichkeit deutlich verringert. Letzteres wird auch durch die geringere soziale Kontrolle (geringere Einsehbarkeit) negativ beeinflusst, die mit einem Bauwerk in Troglage einhergeht. Zudem wird der Eingriff in den Untergrund Belange der Archäologie tangieren, die sorgfältig abzuwägen sind. Diese o.g. Rahmenbedingungen lassen eine wirtschaftliche Tragfähigkeit dieser Maßnahme nicht erkennen. |
| <b>Zeithorizont</b>          | 2019 - 2023  |
| <b>Kostenschätzung</b>       | Die Finanzierung erfolgt durch einen privaten Betreiber.   |
| <b>Lageplan</b>              |  <p>Das Diagramm zeigt einen Lageplan des Godewindparkbereichs. Ein blauer Kreis markiert den Godewindparkplatz. Umgeben ist er von verschiedenen Straßen wie 'Am Beiboot', 'Am Heck', 'Am Fahrenberg', 'Fehlingsgrabe', 'Godewind', 'Fährreep', 'Kaiserallee', 'Strandpromenade' und 'Brüggmanngarten'. Die Karte zeigt auch Gebäude, Grünflächen und eine Promenade am Wasser.</p>   |

### 3.3 Überlaufparkplatz für Nachfragespitzen

#### Beschreibung

Im Bereich zwischen Howingsbrook und Dreilingsberg ist perspektivisch eine neue (Wohn-)Bebauung angedacht. Im Zuge dessen könnte in der Nähe zur B75 ein Überlaufparkplatz errichtet werden. Im Großteil des Jahres wird der Parkplatz nicht benötigt und kann anderweitig genutzt werden (für z.B. landwirtschaftliche Zwecke, Veranstaltungen o.ä.).

#### Kategorie

- Kfz-Verkehr
- Ruhender Verkehr

#### Begründung

Durch Großveranstaltungen kommt es in Travemünde innerhalb eines Jahres vereinzelt zu besonders hoher Nachfrage nach Stellplätze des ruhenden Kfz-Verkehrs. Hierbei wird auch die im gesamten Ortsteil zur Verfügung stehende Parkplatzkapazität teilweise erreicht. Um temporär zusätzliche Kapazitäten zur Verfügung zu stellen, dient die Einrichtung eines ebenerdigen und offenen Überlaufparkplatzes.

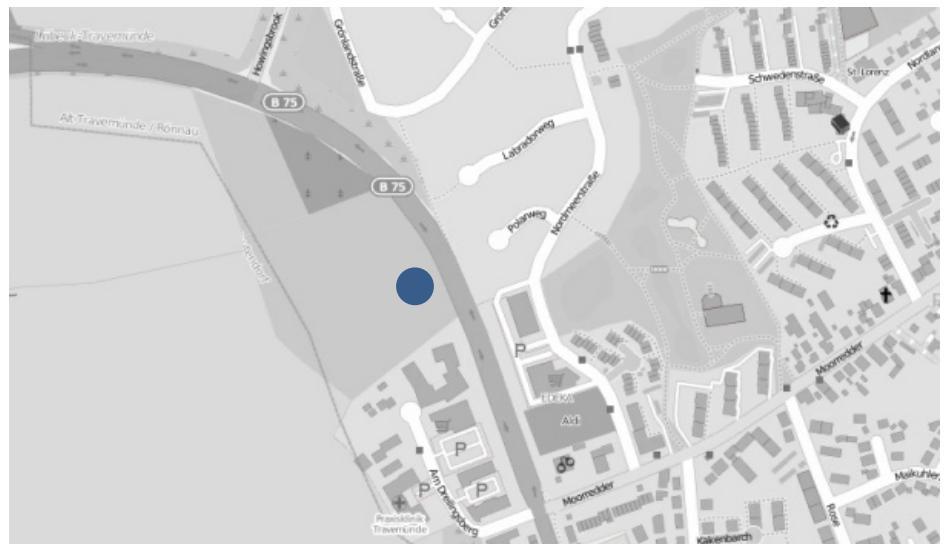
#### Zeithorizont

2022 - 2024

#### Kostenschätzung

rd. €3.000-5.000/Stellplatz

#### Lageplan



### 3.4 Anpassung Parkleitsystem

**Beschreibung**

Das Parkleitsystem besteht aus einem System aus wegeleitender, statischer Beschilderung sowie zusätzlichen, dynamischen Anzeigetafeln (ggf. auch Wechselverkehrszeichen), die Auskunft über die aktuelle Auslastung der Kapazitäten einzelner Parkplätze (mit je über 100 Stellplätzen) geben. Das Parkleitsystem soll auch so angepasst/ erweitert werden, dass weniger Verkehr durch die Bertlingstraße geführt wird. Kostenlose Parkplätze werden hervorgehoben. An stark frequentierten Parkplätzen wird auf entsprechend adäquate Alternative hingewiesen.

**Kategorie**

- Kfz-Verkehr
- Ruhender Verkehr
- Verkehrslenkung

**Begründung**

Ein Parkleitsystem ist nicht nur dazu geeignet, den vorhandenen Parkraum bzw. dessen Kapazitäten optimal und gleichmäßig auszunutzen. Darüber hinaus reduziert es den Kfz-Verkehr und den Parksuchverkehr, der ohne die durch das Parkleitsystem gegebenen Informationen entsteht. Als solches bildet das Parkleitsystem einen Baustein des allgemeinen Parkraumkonzeptes.

**Zeithorizont**

2021

**Lageplan**



## 4. Aufwertung des öffentlichen Raums

### 4.1 Freiraumplanerischer Wettbewerb Strandbahnhof/Bertlingstraße

#### Beschreibung

Ein freiraumplanerischer Wettbewerb soll das Bahnhofsumfeld (unter Berücksichtigung des Kombi-Bahnsteigs) neu gestalten. Hierbei wird auch die Bertlingstraße berücksichtigt sowie eine Variante mit geänderter Verkehrsführung unter Einbeziehung der Straße Am Kurgarten. Für die Fahrgäste, die das Rad nutzen, um Zugang zum Bahnhof zu erhalten wird durch die Einrichtung von B+R-Anlagen eine neue Möglichkeit geschaffen, die Fahrräder sicher zu verwahren. Mit der vorgesehenen Ladeinfrastruktur steigt gleichzeitig die Attraktivität für Fahrer von E-Bikes, diese zum Zu- bzw. Abgang vom Bahnhof zu nutzen

#### Kategorie

- Aufenthaltsqualität
- Fuß-/Radverkehr
- ÖPNV

#### Begründung

Um den Kombi-Bahnsteig auch auf Seiten des Busverkehrs nutzen zu können, bedarf es einer Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes zur Einrichtung der entsprechenden Haltemöglichkeiten. Dies geht einher mit einer umfangreicheren Neuordnung des Bereichs, wobei es sich in diesem Zuge anbietet die touristisch und für die Naherholung wertvolle Wegebeziehung in Richtung Strandpromenade aufzuwerten.

#### Zeithorizont

- Freiraumplanerischer Wettbewerb: 2020/2021
- Umsetzung: bis 2025

#### Kostenschätzung

Gesamtkosten je nach Umfang ca. 2,7-4,2 Mio. Euro - Fördermittel sollten eingeworben werden.

#### Lageplan



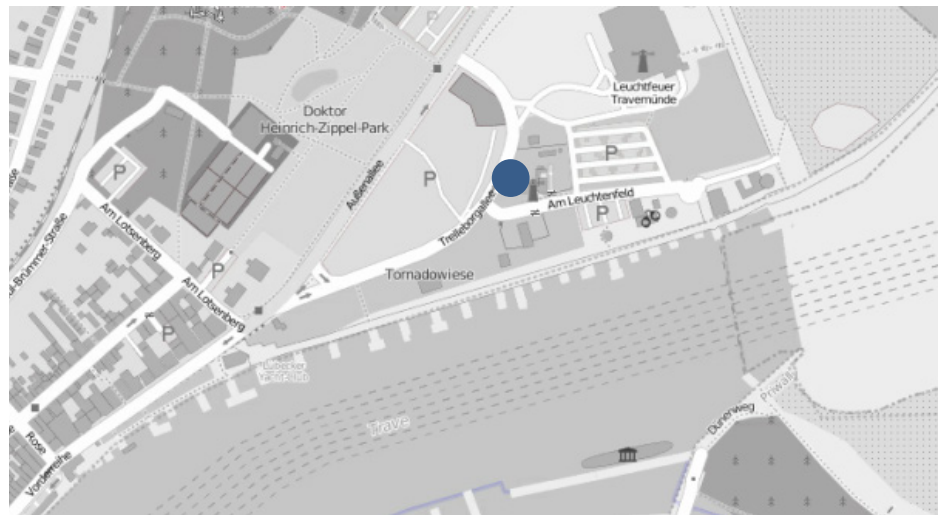
Skizze



## 4.2 Landschaftspark Leuchtenfeld und Travepromenade

|                     |   |
|---------------------|---|
| <b>Beschreibung</b> | Nach dem Bau der Parkpaletten am Godewind und Lotsenberg werden die Parkplätze am Leuchtenfeld um rd. 20 % und in der Trelleborgallee gänzlich zurückgebaut.  |
| <b>Kategorie</b>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufenthaltsqualität</li> <li>• Fußverkehr</li> <li>• Kfz-Verkehr</li> </ul>  |
| <b>Begründung</b>   | Der Bau eines Landschaftsparks war ursprünglich als Ausgleichsmaßnahme für den Bau der Paul-Brümmer-Straße eingeplant. Mit den oben genannten Bedingungen kann dieser durch den Rückbau der Trelleborgallee und auf Teilflächen des Leuchtenfeldes entstehen und zusammen mit der Neugestaltung der Promenade zur Steigerung der Aufenthaltsqualität beitragen. |
| <b>Zeithorizont</b> | Umsetzung abhängig vom Bau der Parkpaletten, möglicherweise 2022-2025   |

### Lageplan



### Skizze



### 4.3 Gestaltung Ortseingang/Querungshilfe Steenkamp

**Beschreibung**

Zu Beginn der Wohnbebauung (aus Richtung Norden) erhält die Straße Steenkamp eine punktuelle, geschwindigkeitsdämpfende Gestaltung und/ oder zusätzliche Querungshilfen.

**Kategorie**

- Fußverkehr
- Kfz-Verkehr

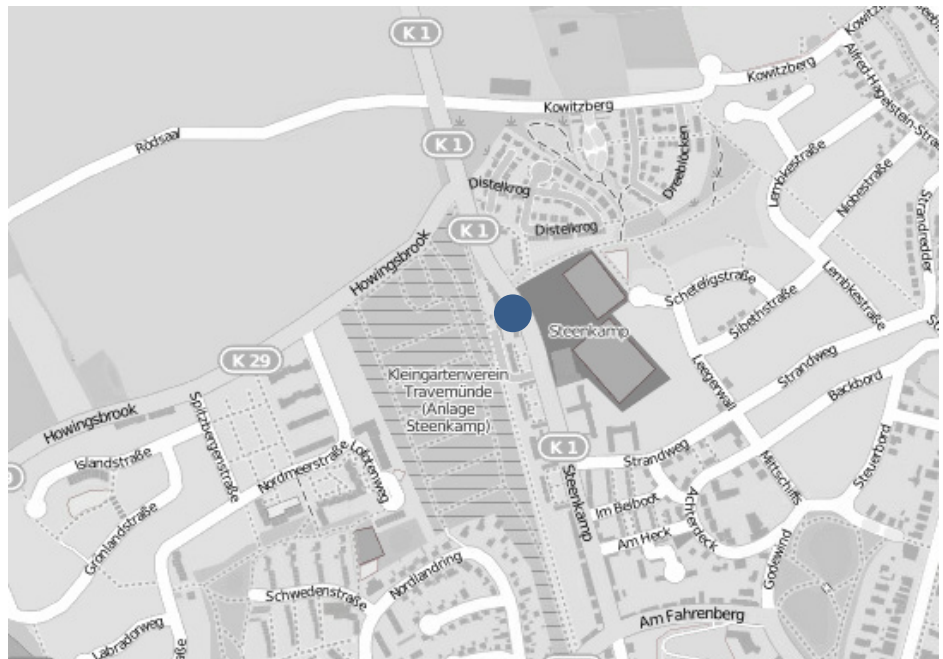
**Begründung**

Die Straße Steenkamp (K1) fungiert sowohl als innerörtliche Erschließungsstraße als auch als überörtlicher Zugang. Dabei verläuft sie im Übergang nahezu unverändert gerade. Um den Übergang zwischen anbaufreier Strecke und Wohngebiet deutlicher ausfallen zu lassen, ist eine Umgestaltung des Straßenraums vorgesehen. Gleichzeitig mangelt es für Fußgänger an begleitenden Maßnahmen, die das Queren der Fahrbahn erleichtert, insbesondere für Wegeverbindung in die benachbarten Wohnstraßen. Des Weiteren endet der Radweg in dem Bereich. Dies führt zu zusätzlichem Querungsbedarf.

**Zeithorizont**

- 2018 (Prüfung)
- 2021-2025 (baulich)

**Lageplan**



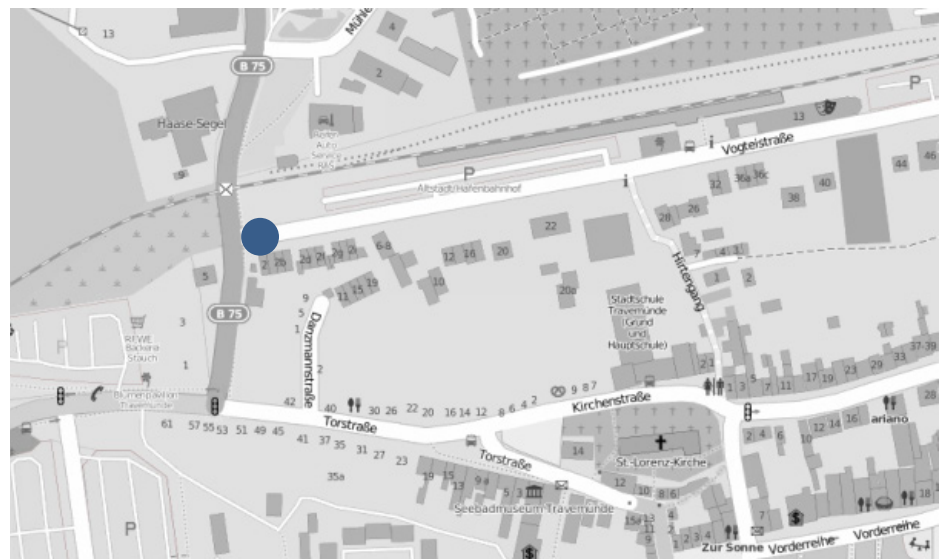
**Skizze**



## 4.4 Gehwegergänzungen

|                        |   |
|------------------------|---|
| <b>Beschreibung</b>    | In der Vogteistraße, im Kowitzberg und im Strandweg sind Abschnitte vorhanden, an denen Gehwege fehlen bzw. nur unzureichend ausgebildet sind. Diese Lücken gilt es zu schließen, um durchgängige Verbindungen auch für den Fußverkehr zu schaffen.   |
| <b>Kategorie</b>       | Fußverkehr  |
| <b>Begründung</b>      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Vogteistraße:</b> Das fehlende Stück Gehweg zwingt sowohl Fußgänger als auch Kinder (bis 10 Jahren) auf dem Fahrrad zur Querung der Fahrbahn. Eine kontinuierliche Nutzung des Gehwegs aus Richtung Gneversdorfer Weg ist für die oben genannten Nutzergruppen zurzeit nicht möglich</li> <li>• <b>Kowitzberg:</b> In der Straße Kowitzberg ist abschnittsweise kein Gehweg vorhanden</li> <li>• <b>Strandweg:</b> Der Straßenquerschnitt des Strandwegs ist gering. Dies betrifft vor allem den Gehweg. Eine kontinuierliche Nutzung des Gehwegs ist für Fußgänger zurzeit nicht möglich. Gleichzeitig handelt es sich beim Strandweg um einen Schulweg</li> </ul> |
| <b>Zeithorizont</b>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Vogteistraße:</b> 2021 - 2025</li> <li>• <b>Kowitzberg und Strandweg:</b> 2018 (Prüfung), 2021-2025 (baulich)</li> </ul>  |
| <b>Kostenschätzung</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Kowitzberg:</b> ca. 60.000 Euro</li> <li>• <b>Strandweg:</b> ca. 150.000 Euro</li> </ul>  |

### Lageplan

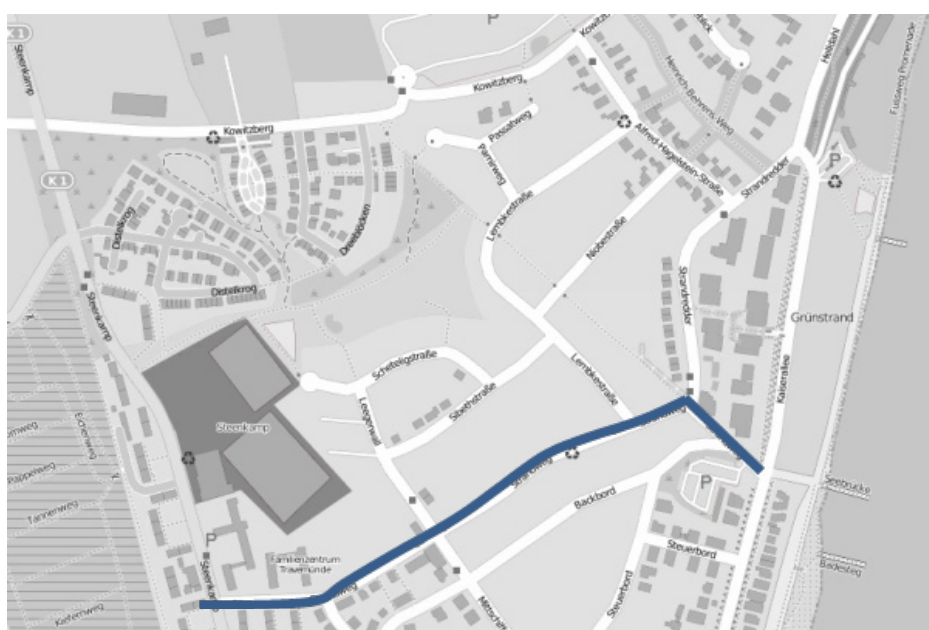


Lageplan Vogteistraße

### Lageplan



Lageplan Kowitzberg



Lageplan Strandweg

## 4.5 Querungshilfen

### Beschreibung

Zur Sicherung von Querungen können an diversen Mittelinseln zum Einsatz kommen. Auf diese Weise können die Richtungsfahrbahn separat gequert werden. Darüber hinaus wird ein geschwindigkeitsdämpfender Effekt erzielt, da z.B. der gerade Verlauf der Straße durch vertikale mittige Elemente unterbrochen wird. Die Art der Einrichtung einer Querungshilfe muss im weiteren Verlauf geprüft werden und ist offen (z.B. Ampel, Zebrastreifen, Shared Space). Einsatzorte:

- **Moorredder/ alter Bahndamm**
- **Außenallee/ Bereich Parkplatz**
- **Am Lotsenberg/ Kurgartenstraße**
- **Godewind:** Auf der Straße am Godewind wird die Installation von Querungshilfen geprüft.
- **Mühlenberg/ Gneversdorfer Weg:** Zwischen Gneversdorfer Weg und Brodtener Kirchsteig erhält die Straße Mühlenberg eine punktuelle, geschwindigkeitsdämpfende Gestaltung und/ oder Querungshilfen.
- **Nordmeerstraße/ Polarweg:** Am Beginn der Wohnbebauung erhält die Nordmeerstraße eine punktuelle, geschwindigkeitsdämpfende Gestaltung (z.B. Engstelle durch Vorstreckung des Gehweges auf der östlichen Straßenseite).

### Kategorie

- Fußverkehr
- Radverkehr

### Begründung

- **Moorredder / alter Bahndamm:** Die alten Bahntrasse fungiert heute als Fuß- und Radwegeverbindung in Nord-Süd-Ausrichtung von Ortseingang bis zur Fehlingstraße. Dabei wird sie lediglich durch die Straße Moorredder gekreuzt. Dort besteht bisher keine hervorgehobene/ gesicherte Querungsstelle.
- **Außenallee / Bereich Parkplatz:** Die Außenallee verfügt über einen großzügigen Straßenquerschnitt. Dies erschwert das fußläufige Queren der Fahrbahn. Aus Richtung der dortigen Parkplätze sowie der angrenzenden Hotelanlagen ist dieser Kreuzungspunkt der Zugang in Richtung Zielen der Promenade.
- **Am Lotsenberg / Kurgartenstraße:** Die Querungshilfe ermöglicht ein leichteres und sichereres Kreuzen der Straße für alle Nutzer (Fußgänger und Radfahrer) aus Richtung Parkplatz, Parkallee und Kurgarten mit dem Ziel Innenstadt und Vorderreihe.
- **Godewind:** Da sich der Fußverkehr mit Fertigstellung der Parkpalette am Godewind aus der Anlage erhöhen wird, bedeutende Ziele der Naherholung (z.B. Godewindpark und Strand) und der Strandbahnhof in unmittelbarer Reichweite sind, ist mit entsprechend steigendem Querungsbedarf über die Straße Godewind zu rechnen. Mögliche Varianten sind Mittelinsel am Moorredder, Shared Space am Fahrenberg (mit Umgestaltung Bahnhofsvorplatz) oder Umgestaltung Godewind und Fahrenberg (ab Einmündung zur Parkpalette) - bei zukünftig weniger Verkehr.
- **Mühlenberg / Gneversdorfer Weg:** Die Straße Mühlenberg ist geprägt durch Wohnbebauung. Die Gehwegbreiten entsprechen nicht den Regelwerken. Gleichzeitig ist die Fahrbahn im Bereich der Einfahrt (Ecke Gneversdorfer Weg) sehr großzügig dimensioniert. Dies erschwert eine Querung der Fahrbahn für den Fußverkehr und lädt zu schnellem Fahren ein. Diese Maßnahme soll diesem Umstand Abhilfe schaffen und gleichzeitig das Bewusstsein für den Charakter der (Wohn-)Straße stärken und den Eingang in die dahinter befindlichen Wohngebieten gestalten.

**Begründung**

- **Nordmeerstraße / Polarweg:** Die Nordmeerstraße ist geprägt durch Wohnbebauung. Allerdings schlägt sich der Übergang aus dem Gewerbegebiet nicht in der Straßengestaltung nieder. Dadurch kommt es zu überhöhten Geschwindigkeiten.

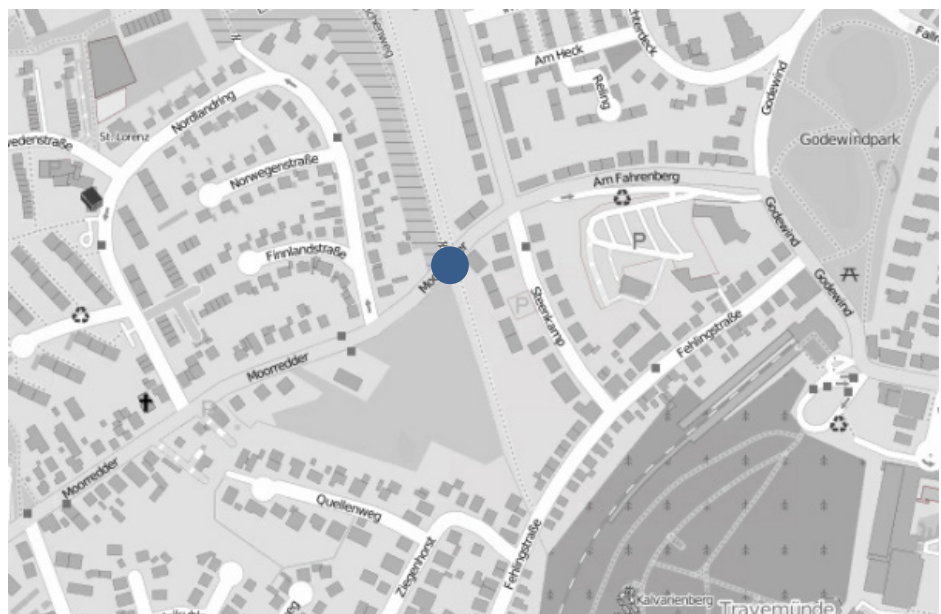
**Zeithorizont**

- **Moorredder/ alter Bahndamm:** Prüfung: 2018, Umsetzung: bis 2025
- **Außenallee/ Bereich Parkplatz:** Nach Fertigstellung der Parkpalette am Lotsenberg und Rückbau der Trelleborgallee (siehe auch 4.2.), Prüfung: 2018, Umsetzung: 2020 (parallel zu Maßnahme 2.8)
- **Am Lotsenberg/ Kurgartenstraße:** Verkehrszählung: 2018, Umsetzung: 2021-2025
- **Godewind:** Nach Fertigstellung der Parkpalette am Godewind (siehe auch 3.2), Prüfung: 2018, Umsetzung: 2020 (parallel zu Maßnahme 2.8)
- **Mühlenberg/ Gneversdorfer Weg:** 2018 (Prüfung), 2021-2025 (baulich)
- **Nordmeerstraße/ Polarweg:** 2018 (Prüfung), 2021-2025 (baulich)

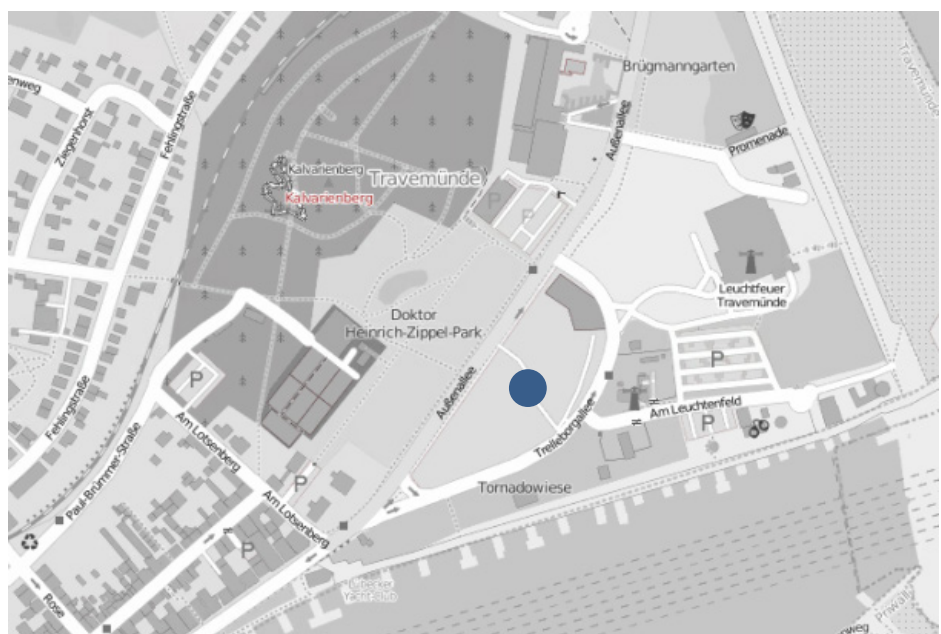
**Kostenschätzung**

- **Mühlenberg/ Gneversdorfer Weg:** Max. 500 TEUR

**Lageplan**

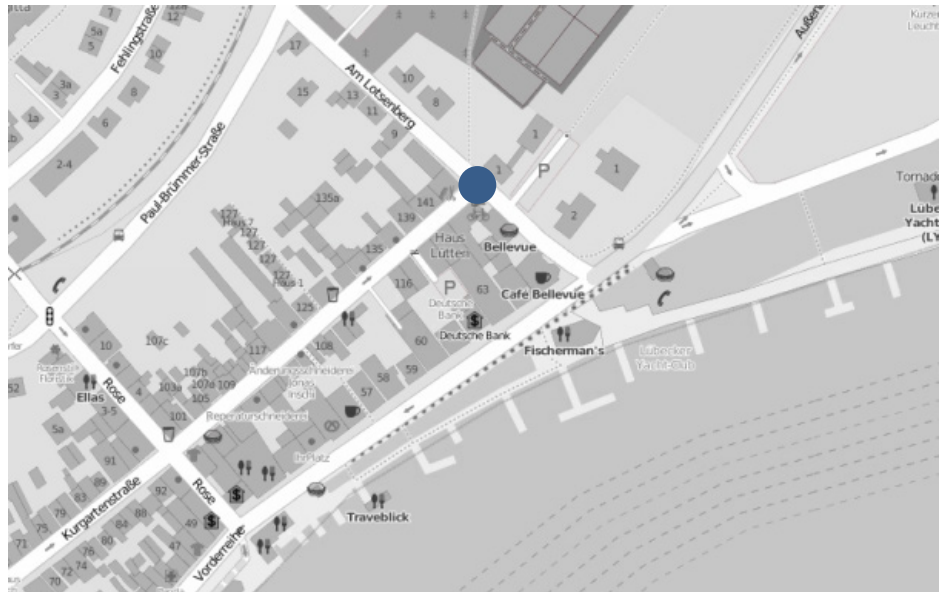


Lageplan Moorredder / alter Bahndamm



Lageplan Außenallee / Bereich Parkplatz

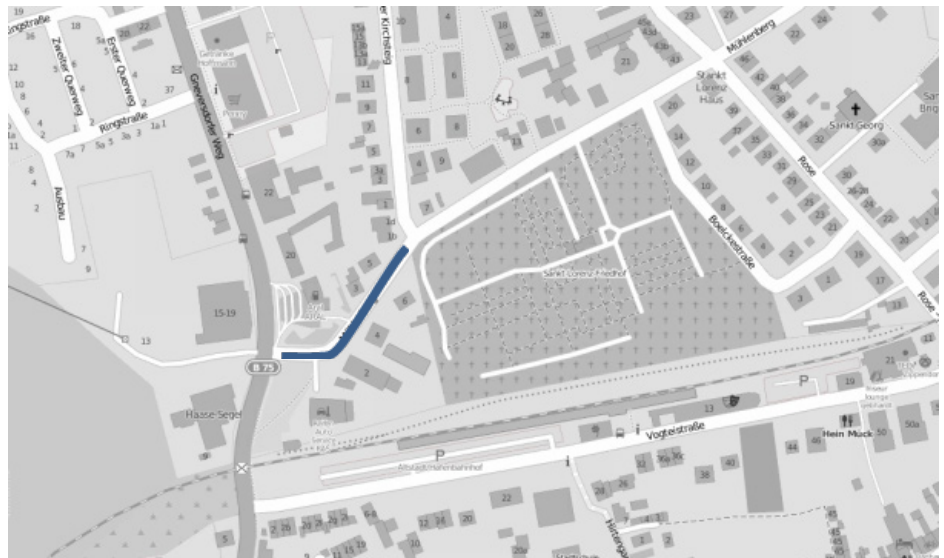
Lageplan



Lageplan Am Lotsenberg / Kurgartenstraße

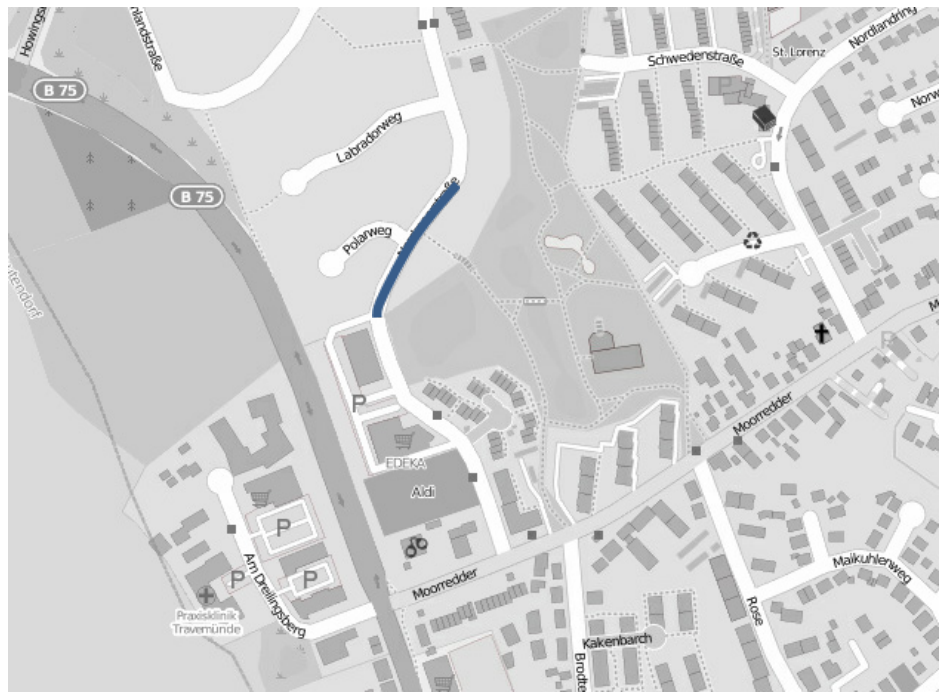


Lageplan Godewind



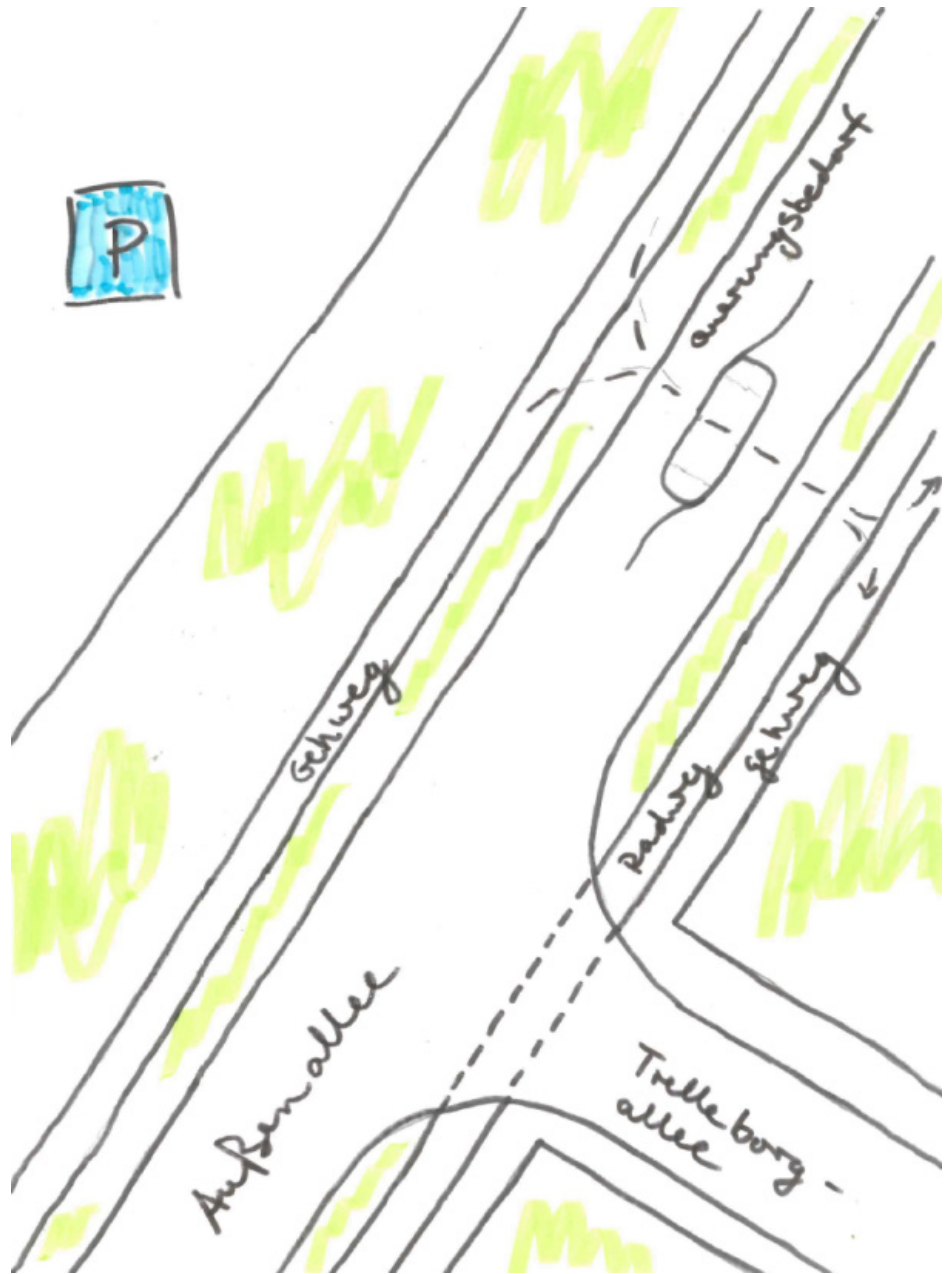
Lageplan Mühlenberg / Gneversdorfer Weg

## Lageplan



Lageplan Nordmeerstraße / Polarweg

Skizze



Skizze Außenallee / Bereich Parkplatz

Skizze

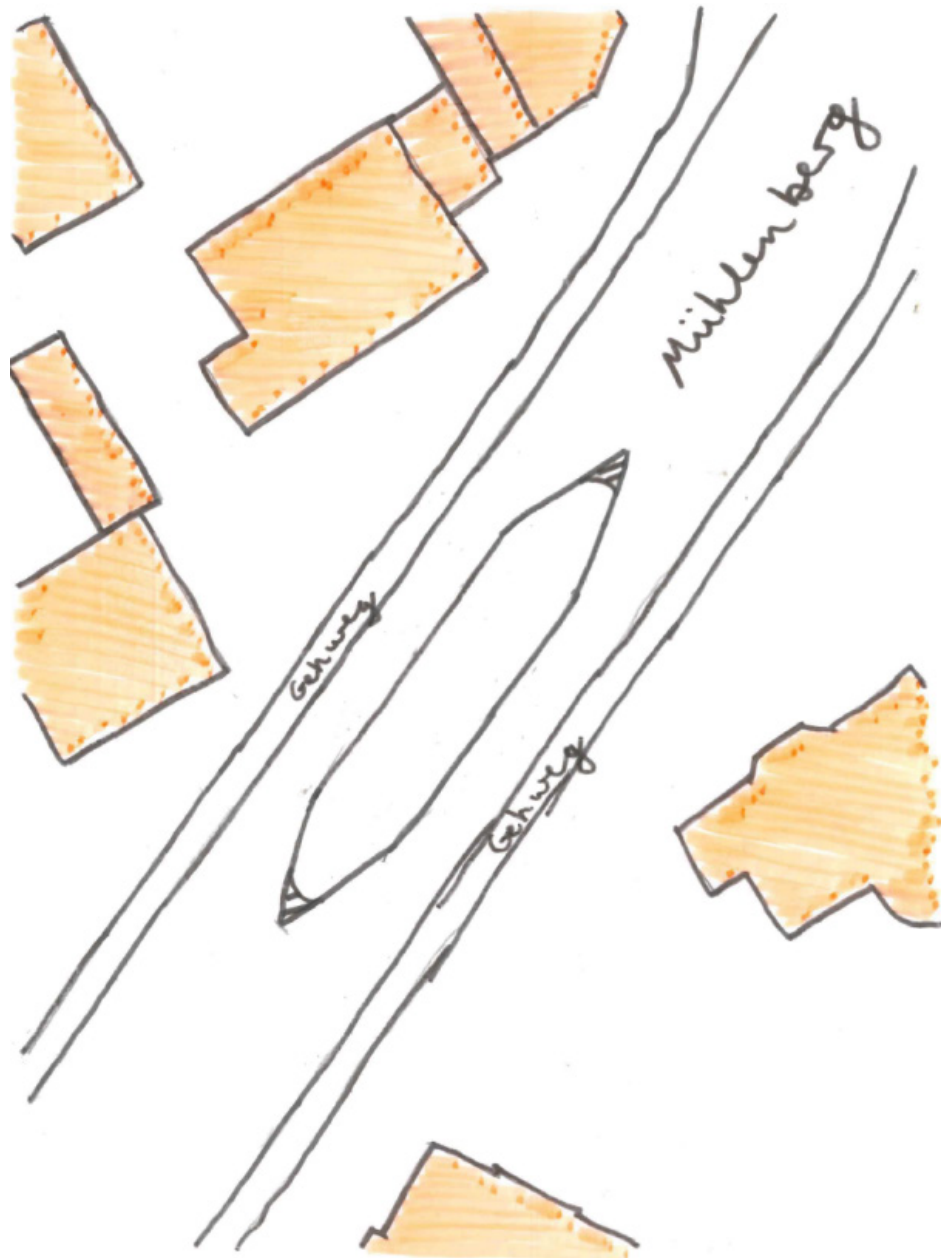


Skizze Am Lotsenberg / Kurgartenstraße



Skizze Nordmeerstraße / Polarweg

Skizze



Skizze Mühlenberg / Gneversdorfer Weg



Skizze Moorredder / alter Bahndamm

### 4.6 Fußgängerunterführung Fehlingstraße/ Kalvarienberg

**Beschreibung** Der Tunnel/ die Fußgängerunterführung, die von der Fehlingstraße die Gleise quert und zum Kalvarienberg führt, erhält eine gestalterische Aufwertung.

**Kategorie** Fußverkehr

**Begründung** Die Fußgängerunterführung stellt eine wichtige Stadtteilverbindung da. Damit er nicht zum Angstraum wird ist eine gestalterische Aufwertung ein geeignetes Mittel.

**Lageplan**



