



► Nr. VO/2019/08052
öffentlich

Lübeck, 19.08.2019

Bericht

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

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

Kfz-Verkehr auf der Stadtgrabenbrücke

Beratungsfolge:

| Datum | Gremium | Status | Zuständigkeit |
|------------|--------------|-----------------|--------------------|
| 26.08.2019 | Senat | Nichtöffentlich | zur Senatsberatung |
| 16.09.2019 | Bauausschuss | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |

Anlass:

Prüfauftrag an die Verwaltung VO/2019/07151 in Verbindung mit VO/2019/07189: „Der Bürgermeister wird gebeten zu prüfen, ob es beim geplanten Neubau der Stadtgrabenbrücke auch die Möglichkeit gibt, statt einer reinen Fuß- und Radfahrerbrücke, eine Brücke, die auch für den Kraftfahrzeugverkehr nutzbar ist, zu erreichen.“

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: 5.660 Stadtgrün und Verkehr
Ergebnis: zustimmend

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

- Ja
 Nein
Kinder und Jugendliche sind vom aktuellen Planungsstand in dieser Angelegenheit nicht betroffen.

Die Maßnahme ist:

- neu
 freiwillig
 vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

- Nein
 Ja (siehe Begründung)

Bericht:

Als ein Ergebnis des Rahmenplans Innenstadt ist die Errichtung einer Brücke über den Lübecker Stadtgraben für Fußgänger und Radfahrer geplant, um diesen Nutzergruppen einen schnelleren und sicheren Zugang zur Altstadtinsel aus Richtung Westen zu ermöglichen. Die Verwaltung wurde aber auch gebeten zu prüfen unter welchen Rahmenbedingungen diese Verbindung auch für den Kfz-Verkehr herzurichten wäre.

Das Brückenbauwerk ist im Planungskorridor Werner-Kock-Straße/Stadtgraben/Willy-Brandt-Allee vorgesehen.

- Baurecht
Der oben genannte Planungskorridor befindet sich im Bebauungsplan 03.02.00 - Fackenburg Allee/Stadtgraben und ist dort mit Gehrechten – nicht aber Fahrrechten – für die Allgemeinheit gesichert. Der potentielle Anschlussbereich zur Werner-Kock-Straße ist ferner als verkehrsberuhigter Bereich gestaltet und gewidmet. Entsprechend sind auch die Zuwegungen der neu errichteten Seniorenresidenz dorthin ausgerichtet.
Die Festsetzungen des Bebauungsplans ermöglichen daher keine durchgängige Führung von Kraftfahrzeugen über den eingangs genannten Planungskorridor.
- Werner-Kock-Straße
Entsprechend der baurechtlichen Festsetzung als verkehrsberuhigter Bereich ist die Werner-Kock-Straße auf Höhe der Seniorenresidenz nach den Grundzügen einer einheitlichen Verkehrsfläche/weichen Separation baulich ausgeführt. Sollte dieser Bereich für einen erhöhten Kfz-Verkehr genutzt werden (als Zulauf zur Stadtgrabenbrücke) sind umfangreiche bauliche Änderungen (ins. eine Aufweitung der Fahrbahn) sowie eine Änderung des Bebauungsplans notwendig.
- Knotenpunkt Werner-Kock-Straße/Fackenburg Allee
Der Knotenpunkt ermöglicht (aus Richtung Nord-West kommend) das Erreichen von Hauptbahnhof/ZOB/Lindenarcaden (West), der oben erwähnten Seniorenresidenz (Ost) sowie des Lindentellers (Süd). Letztere stellt im jetzigen Zustand die dominierende Wegerelation am Knotenpunkt dar, da über den Lindenplatz eine Vielzahl von verkehrlichen Schwerpunkten (u. a. Moisinger Allee und Innenstadt) erreicht werden können. Sollte die Stadtgrabenbrücke auch für den Kfz-Verkehr zugänglich gemacht werden, ist der Knotenpunkt umfangreich neu zu gestalten und zwar so, dass zum einen die größere Nachfrage auf der Relation Fackenburg Allee/Werner-Kock-Straße und zum anderen auch der Verkehr entlang der Fackenburg Allee verträglich abgewickelt werden. Das betrifft u. a. die umfangreiche Anpassung der Signalzeiten sowie der Fahrspuren innerhalb eines stark bebauten Bereichs.
- Knotenpunkt Stadtgrabenbrücke/Willy-Brandt-Allee
Für den Kfz-Verkehr müsste die Stadtgrabenbrücke auf Seiten der Wallhalbinsel einen direkten Anschluss an die Willy-Brandt-Allee erhalten. D. h., dass sowohl durch die Straßenführung im Anschluss an das Brückenbauwerk als auch durch die Errichtung eines entsprechenden Knotenpunkts Plätze der heutigen Parkieranlage wegfallen würden. Da es bereits heute zu Stauungen auf der Willy-Brandt-Allee infolge des Zugangs- bzw. Abgangsverkehr zu den Parkieranlagen kommt, ist davon auszugehen, dass sowohl eine Signalisierung als auch eine Aufweitung der Fahrspuren notwendig sein wird.
- Knotenpunkt Willy-Brandt Allee/Drehbrückenplatz/An der Untertrave
Im weiteren Verlauf würde der Verkehr den neu gestalteten Drehbrückenplatz queren. Dieser wurde mit Fördermillionen aus dem Programm Nationale Projekte des Städtebaus gefördert. Ein Ziel war auch die beiden Platzhälften - Drehbrücke und Schuppen 6 - zu verbinden. Nachdem eine Durchpflasterung aus verkehrstechnischen Gründen abgelehnt wurde, wurde durch die Farbwahl des Belags versucht, eine optische Verbindung zu erreichen. Zusätzlicher Verkehr im Rücken der Wassertreppe ist mitnichten Ziel der Planung des Förderprojektes - gleiches gilt für die denkmalgeschützte sehr schmale Drehbrücke.

Die Einführung einer Stadtgrabenbrücke, die auch für den Kfz-Verkehr zugänglich ist, ist um ein vielfaches aufwendiger (hinsichtlich Zeit und Kosten) als ein entsprechendes Brückenbauwerk für den Fuß- und Radverkehr. Dies bezieht sich, wie dargestellt, nicht nur auf die Gestaltung und Errichtung des Bauwerks als solches, sondern auch auf die Anpassung und Ertüchtigung der umliegenden Knotenpunkte und Straßen.

Zusätzlich verhindert die mittlerweile errichtete Seniorenresidenz sowie die damit einhergehenden baurechtlichen Festsetzungen eine Stadtgrabenbrücke für den Kfz-Verkehr im Planungskorridor.

Vom Grundsatz her widerspricht eine solche Stadtgrabenbrücke auch den Ergebnissen des Rahmenplans Innenstadt. Dort dient sie im Ergebnis vorrangig einer besseren Erschließung/Erreichbarkeit der Innenstadt aus Richtung Hauptbahnhof für Fußgänger und Radfahrer. Diese Nutzergruppen kommen heute über die Relation Lindenplatz und Puppenbrücke, die stark vom Kfz-Verkehr dominiert ist, was ein sicheres und schnelles Erreichen der Innenstadt erschwert. Im weiteren Verlauf würde der Kfz-Verkehr außerdem die Willy-Brandt-Allee zusätzlich belasten, die gemäß Rahmenplan bereits als Ausweichstrecke für verschiedene verkehrliche Maßnahmen des Rahmenplans vorgesehen ist.

Darüber hinaus würde eine Stadtgrabenbrücke dem Kfz-Verkehr eine zusätzliche neue Trasse bieten, was zu Mehrverkehr des motorisierten Individualverkehrs (MIV) führen könnte. Den MIV im innerstädtischen Bereich durch neue Angebote zu intensivieren, steht auch im Widerspruch zum Rahmenplan Innenstadt.

Die Verwaltung wird daher gemäß des Bürgerschaftsbeschlusses die zügige Planung und Umsetzung der Stadtgrabenbrücke als Fußgänger- und Radfahrerbrücke veranlassen und hat dafür Planungsmittel für den Haushalt 2020 angemeldet.

Anlagen :

Senatorin Joanna Hagen