



► Nr. VO/2021/09967
öffentlich

Lübeck, 01.04.2021

Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

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

Mobilitätskonzept Travemünde: Schaffung einer neuen Straßenverbindung zwischen Gneversdorfer Weg und Teutendorfer Weg nördlich der Eisenbahngleise

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
13.06.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
20.06.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Im Rahmen der politischen Diskussion zum Mobilitätskonzept Travemünde erhielt die Verwaltung den Auftrag, „die Schaffung einer neuen Straßenverbindung zwischen Gneversdorfer Weg und Teutendorfer Weg nördlich der Eisenbahngleise“ zu prüfen:

Austauschantrag VO/2019/08105 zu VO/2019/08104 als Änderung von VO/2019/07291: Mobilitätskonzept Travemünde in der 10. Sitzung der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck am 29.08.2019:

[...]

2. Der Maßnahmenkatalog für verkehrliche Maßnahmen im Stadtteil Travemünde ist zu überarbeiten nach Maßgabe folgender Vorgaben:

[...]

o) Die Schaffung einer neuen Straßenverbindung zwischen Gneversdorfer Weg und Teutendorfer Weg nördlich der Eisenbahngleise ist zu prüfen.

Zusätzlich zur Prüfung einer Variante nördlich der Bahnstrecke wurde in der vorliegenden Ausarbeitung auch eine Variante südlich der Bahnstrecke geprüft, um am Ende beide Varianten gegenüber zu stellen und vergleichen zu können. Betrachtet wurden hierbei im Detail die folgenden beiden verkehrsplanerischen Varianten:

1. eine neue Straßenachse nördlich der Bahnstrecke vom Gneversdorfer Weg am Knoten mit den Straßen Mühlenberg und Ausbau abzweigend und die Straße Ausbau in westliche Richtung weiter fortsetzend zur Teutendorfer Siedlung mit Anschluss an den Teutendorfer Weg
2. eine neue Straßenachse südlich der Bahnstrecke vom Gneversdorfer Weg direkt südlich des Bahnübergangs in Richtung Westen abzweigend (sozusagen in Verlängerung der Vogteistraße in Richtung Westen) und parallel zur Bahntrasse bis

zu einem gemeinsamen Knotenpunkt mit der Travemünder Landstraße und dem Teutendorfer Weg

Bericht:

1. Ausgangslage

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts Travemünde wurden zukünftige Nutzungen im Bereich der Siedlungsentwicklung und des Tourismus identifiziert, das Verkehrsaufkommen daraus abgeleitet und im Anschluss auf das Verkehrsnetz umgelegt. Ergebnis dieser Analyse war, dass mit Teilmaßnahmen im Bestand – vor allem an den Knoten – der zukünftige Verkehr abgewickelt werden kann. Erst alles, was über die absehbaren städtebaulichen Konzepte hinausgeht, bedarf weiterführender verkehrlicher Maßnahmen. Aus diesem Analyseergebnis lässt sich keine verkehrliche Notwendigkeit für eine neue Straßenverbindung zwischen Gneversdorfer Weg und Teutendorfer Weg ableiten – wohl aber Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in den Knoten Vogteistraße/Gneversdorfer Weg und Teutendorfer Weg/Travemünder Landstraße (jeweils Einrichtung von sog. BÜSTRA), die im Mobilitätskonzept enthalten sind.

Ebenfalls enthalten ist ein im politischen Begleitbeschluss beschlossener Rückbau (bzw. Ummarkierung) des Knotens Gneversdorfer Weg/Torstraße/Travemünder Landstraße von drei auf zwei Fahrstreifen (umgesetzt zum 1. November 2020). Da eine, über die bestehenden Planungen hinausgehende, touristische und städtebauliche Entwicklung in Travemünde möglich ist, ist es sinnvoll, auch grundlegende Veränderungen im Verkehrsnetz rechtzeitig zu prüfen.

Der Knoten Gneversdorfer Weg/Torstraße/Travemünder Landstraße entsprach in seiner damaligen Form nicht mehr den Anforderungen einer verkehrssicheren Gestaltung und musste daher angepasst werden. Hintergrund ist, dass es immer wieder vorkam, dass aus der Travemünder Landstraße kommende Lkw und Busse beim Linksabbiegen in den Gneversdorfer Weg wegen zu geringer Fahrbahnbreite auf den dortigen Geh- und Radweg auswichen, weshalb eine neue Verkehrsregelung entwickelt wurde, die eine Reduzierung der drei Fahrstreifen auf nunmehr zwei Fahrstreifen vorsieht. Dies geht einher mit einem Linksabbiegeverbot vom Gneversdorfer Weg in die Torstraße.

Die Leistungsfähigkeit des Knotens Gneversdorfer Weg/Torstraße/Travemünder Landstraße ist für die zukünftige verkehrliche Entwicklung unabdingbar. Bei der Beibehaltung des Linksabbiegers in die Torstraße wäre dies nicht mehr gegeben gewesen und es wäre auf dem Gneversdorfer Weg häufiger zu Stauungen gekommen. Absehbar wären dann die neuen Verkehre aus allen städtebaulichen Projekten in Travemünde nicht mehr verträglich abwickelbar gewesen.

Die neue Verkehrsregelung, die insbesondere durch Anforderungen des Linienverkehrs auch eine Drehung der Einbahnstraßenrichtung der Kurgartenstraße erforderlich machte, sorgte bei einigen Akteuren in Travemünde für Unverständnis. Die Forderung nach einer Prüfung einer Umfahrungsmöglichkeit des Knotens Gneversdorfer Weg/Torstraße/Travemünder Landstraße – insbesondere für Autofahrende aus der Teutendorfer Siedlung und Teutendorf – wurde entsprechend erneut vorgetragen, sodass sich die vorliegende Ausarbeitung in Form einer Ersteinschätzung hiermit befasst.

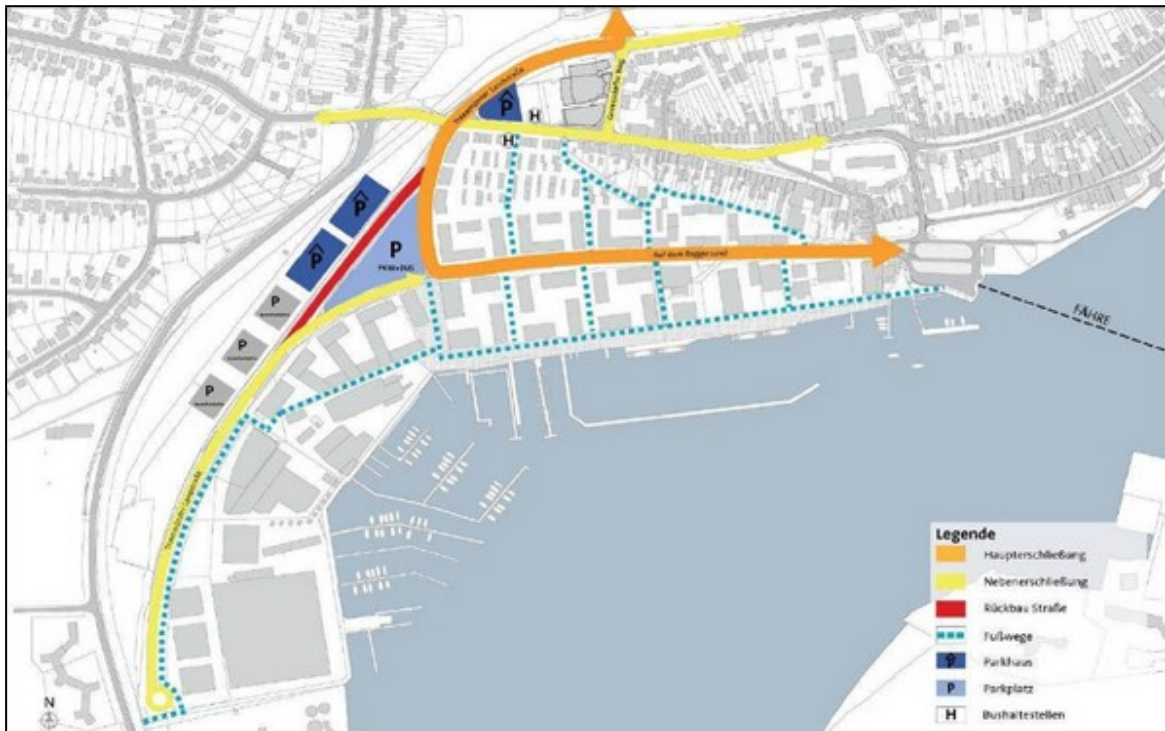
2. Vorgeschichte

Die Idee einer solchen Verkehrsführung ist nicht neu: Bereits im Zuge des Masterplans Fischereihafen wurde diese diskutiert. Dies geschah zum einen vor dem Hintergrund einer städtebaulichen und verkehrlichen Neuordnung des Gebietes. Neben einem Flächenzugewinn für städtebauliche Nutzungen, durch eine veränderte Straßenführung auch der Travemünder Landstraße, sollte über eine neue Knotenpunktgestaltung zum anderen die verkehrliche Leistungsfähigkeit gewährleistet werden (vgl. Abb. 1).

Die in diesem Planungsprozess favorisierte Lösung umfasste die zuvor beschriebene Südachse, eine neue Straßenachse, die vom Gneversdorfer Weg direkt südlich des Bahnübergangs in Richtung Westen abweicht und parallel zur Bahntrasse bis zu einem gemeinsamen Knotenpunkt mit der Travemünder Landstraße und dem Teutendorfer Weg führt.

Die Anbindung des Parkplatzes vom REWE-Markt sollte ebenfalls ausschließlich über die neue Verbindung erfolgen. Die alte Wegeführung über den Knoten Gneversdorfer Weg/Torstraße/Travemünder Landstraße mit Anbindung an die Altstadt Travemündes sollte hierdurch deutlich entlastet werden.

Auch wenn diese Lösung die beschriebenen städtebaulichen und verkehrlichen Vorteile bot, wurde diese primär aufgrund des hohen Investitionsaufwandes in der weiteren Planung nicht berücksichtigt.



Ursprünglich angedachte Erschließung im Rahmen des Masterplans Fischereihafen

3. Trassenführung/Knotengestaltung

Die Führung der neuen Straßenverbindungen beeinflusst auch wesentlich die Gestaltung der Knotenpunkte, an denen sie an das bestehende Straßennetz angeschlossen werden können. Dies liegt unter anderem begründet in den vorliegenden Platzverhältnissen. Im Bereich der östlichen Anschlüsse (von der B75/Gneversdorfer Weg) ist aufgrund der vorhandenen Bebauung eine Ausbildung der Knotenpunkte als signalisierte Kreuzung möglich. Die Platzverhältnisse ermöglichen nicht die Einrichtung eines Verkehrskreisels. Hierbei ist in den weiteren Planungsschritten zu begutachten, wie die Zuführung auf die neue Straßenverbindung genau ausfällt, da die Herausbildung eines zusätzlichen, separaten Abbiegestreifens vom Gneversdorfer Weg notwendig ist. Dies gilt sowohl für die Nordvariante (Durchstich Mühlenberg) als auch die Südvariante (Durchstich Vogteistraße). In beiden Fällen erscheint zusätzliche Flächeninanspruchnahme sowohl für die Herstellung/Erweiterung der Knoten als auch für die neuen Strecken notwendig. Während im Süden der Großteil der Flächen in städtischem Eigentum ist, befindet sich der nördliche Streckenverlauf nahezu komplett in privatem Eigentum.

Für das jeweilige andere Ende der neuen Verbindung (westlich) ergeben sich hingegen unterschiedliche Optionen. In der Nordvariante ist für eine Anschlussmöglichkeit am Bestandsnetz im Bereich der Teutendorfer Siedlung nur eine Variante realistisch umsetzbar. Hier bietet sich lediglich der Anschluss der neuen Verbindung in der unmittelbaren Nähe des Bahnübergangs am Teutendorfer Weg in Form einer (signalisierten) Kreuzung an, da die Platz-

verhältnisse begrenzt sind. Begrenzte Platzverhältnisse bestehen insbesondere an der Bäk, da die vorliegende Wohnbebauung zwischen den Grundstücken nur wenige Lücken aufweist. Ein Anschluss hier erscheint daher nicht sinnvoll, da ein Eingriff in die Wohnbebauung unrealistisch ist. Im Bereich des Bahnübergangs ist die zur Verfügung stehende Fläche zwar größer, allerdings wäre der dabei entstehende Knotenpunkt aufgrund seiner Nähe zum Bahnübergang und den daraus resultierenden Sicherheitsbedenken zwingend signaltechnisch mit diesem zu koordinieren (sog. BÜSTRA).

Für die Südvariante bietet sich eine Führung der neuen Wegeverbindung mit Anschluss an den bestehenden Knoten Travemünder Landstraße/Teutendorfer Weg an. Dies kann entweder als signalisierte Kreuzung im Bestand eingerichtet werden oder als Kreisverkehr mit einem Radius von 15 m. Letzt genannte Variante hat dabei das Potential, die Verkehrsqualität am Knoten (vor allem in Richtung Nord-Ost) zu verbessern. Eine bereits erfolgte Simulation im Bestand hat ergeben, dass ein solcher Kreisverkehr die mittlere Wartezeit von 16 auf 15 Sekunden für alle Wegebeziehungen senkt. Deutlich signifikanter fällt die verringerte Wartezeit für die Wegebeziehung Teutendorfer Weg → Travemünder Landstraße Ost aus. Hier senkt ein Kreisverkehr die mittlere Wartezeit von 55 auf 23 Sekunden. Dem gegenüber stehen der höhere Aufwand und die damit verbundenen Kosten.



Schematische Darstellung der Varianten (rot/gelb)

4. Grundsätzliche Eignung/Umsetzbarkeit

Ein auffälliger Unterschied beider Varianten liegt im Grad der Neuversiegelung, die mit ihnen einhergeht. Da sämtliche Varianten einer Nordumfahrung durch die sog. Mönchswiese (Bestandteil des Landschaftsschutzgebiet Travemünder Winkel) führen, sind die Auswirkungen auf Flora und Fauna dort entsprechend höher als bei der Südvariante, bei der durch den bestehenden Parkplatz schon ein hoher Versiegelungsgrad vorliegt. Mit dem Status des Landschaftsschutzgebiets geht ein generelles Bauverbot für die Anlage von „Straßen und sonstige Verkehrsanlagen“ einher (vgl. § 4 Abs. 1 Nr. 1 der Schutzgebiets-VO). Für eine Eingriffsgenehmigung ist die sachliche Notwendigkeit (für den Straßenbau) vorzuweisen. Auch wenn im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Neue Teutendorfer Siedlung eine Entlassung des Bereiches aus dem Landschaftsschutz erfolgen wird, sollte die Trassenfüh-

rung der Nordvariante möglichst am Rande des Landschaftsschutzgebietes verlaufen. Damit einher geht für die Nordvarianten auch ein erheblicher Mehraufwand für Belange des Naturschutzes, z.B. in Form von Ausgleichsmaßnahmen. Ferner wurden im Bereich der Mönchswiese in der Vergangenheit mehrere Renaturierungsmaßnahmen durchgeführt. Sie dient heute der Naherholung und bietet Fußwegeverbindungen zwischen den Stadtteilquartieren.

Dieser Bereich ist ferner als Risikogebiet im Sinne des § 78b WHG ausgewiesen und dient zudem als Retentionsfläche für Starkregen. Schon jetzt kommt es, bei starken Regenereignissen oder Küstenhochwasser, zu Beeinträchtigungen der Nachbargrundstücke. Eine Verringerung der Retentionsfläche durch eine Bebauung würde zu weiteren erheblichen Problemen führen. Aus Bautätigkeiten (Leitungsverlegungen) in der Vergangenheit ist außerdem bekannt, dass der vorliegende Baugrund für die notwendige Tragfähigkeit einer Straße nicht ausreichend ist. Die Folge wären umfangreiche Bodenaustausche. Insgesamt verlaufen im Bereich beider Varianten diverse Regen- wie auch Schmutzwasserleitungen, sowie elektrische Versorgungsleitungen. Aufgrund der Vielzahl von Kreuzungspunkten und parallelen Verläufen der beiden Querspangen-Varianten werden vermutlich streckenweise Ersatzneubauten oder Umverlegungen erforderlich. Dies ist insbesondere unter dem Gesichtspunkt der bestehenden Bodenverhältnisse zu erwarten.

Zudem verläuft in dem Gebiet das Gewässer II. Ordnung Moorbek. Hier ist der Gewässerstrandstreifen nach § 38 WHG einzuhalten, in dem u. a. Maßnahmen, die den Wasserabfluss behindern können, untersagt sind. Bei der Nordvariante würde die Moorbek in einem Bereich überquert werden, in dem sie in einem offenen Gerinne verläuft. Eine Beeinträchtigung des Wasserabflusses durch eine Überquerung darf nicht stattfinden. Ferner muss genügend Platz vorhanden sein, um eine Unterhaltung des Gewässers durchführen zu können. In der Südvariante würde die geplante Straße die Moorbek in einem Bereich überqueren, in dem diese verrohrt ist. Hier muss sichergestellt werden, dass es zu keiner Schädigung der Verrohrung kommt und ein ausreichender Abstand eingehalten wird. Zudem muss genügend Platz vorhanden sein, um eine Unterhaltung des Gewässers durchführen zu können.

Für die Lärmbelastung ergibt sich ein ähnliches Bild. Im heutigen Zustand geht vom Verkehr der B75 ein zum Teil gesundheitsgefährdender Lärmpegel aus, der Teile der Bebauung zwischen Vogtei- und Torstraße erfasst. Bei einer Änderung der Verkehrsführung über die Südvariante kann davon ausgegangen werden, dass die Lärmwirkung auf die umgebende Bebauung tendenziell in Summe abnimmt und keine neuen Betroffenheiten verursacht werden. Bei der Nordvariante ergäben sich zwar auch Entlastungen im südlichen Abschnitt des Gneversdorfer Weges, allerdings träten absehbar neue Betroffenheiten im Bereich der Teutendorfer Siedlung/an der Bäk auf und die Erholungsqualität des Grünzuges würde erheblich gemindert werden.

Bei der Südvariante ist davon auszugehen, dass aufgrund der unmittelbaren Nähe zu zwei Verkehrsanlagen (Bahntrasse und Parkplatz), und der damit einhergehenden Vorbelastung, die Auswirkungen auf Belange des Naturschutzes deutlich geringer ausfallen. Ähnliches gilt für die Beschaffenheit des Baugrunds.

Auch im Bereich der Eigentumsverhältnisse liegen die Vorteile auf Seiten der südlichen Variante. Zwar wären für beide Varianten Grundstücksankäufe notwendig, allerdings ist im Bereich südlich der Bahntrasse bereits ein Großteil der Flächen im Besitz der Hansestadt Lübeck, wengleich auch ein bestehendes Pachtverhältnis besteht und die Anzahl der Stellplätze des REWE-Marktes durch die Maßnahme absehbar reduziert werden würde. Dies ist im Bereich der Mönchswiese nicht der Fall. Dort wäre der Großteil der notwendigen Flächen für die Einrichtung der Straßenverbindung zu erwerben.

5. Kosten

Die Kosten der Varianten unterscheiden sich wie oben dargestellt nicht nur aufgrund der unterschiedlichen Randbedingungen (Aufwendungen für den Naturschutz, Bodenbeschaffenheit, Grunderwerb, Leitungsverlegungen etc.), sondern auch aufgrund der unterschiedli-

chen Längen der Wegeverbindungen. Im Rahmen dieser Betrachtung wird dabei eine grobe Kosteneinschätzung vorgenommen. Die oben erwähnten Randbedingungen bedürfen weiterer, tiefergehender Untersuchungen, um die genauen Kosten daraus ableiten zu können. Für den Unterbau bedeutet dies z.B., dass dieser als einfache Variante – also ohne besondere Vorkehrungen aus den herausfordernden Bodenverhältnissen – berechnet wird. Aus den oben dargelegten Gründen ist aber davon auszugehen, dass die nördliche Variante ein erheblich größeres Kostenrisiko beinhaltet als die Südvariante.

Für die Länge der Straßenverbindung wird für die Südvariante eine Strecke von 210 m angesetzt. Da es sich um eine Kosteneinschätzung auf konzeptioneller Ebene, d.h. noch vor der Grundlagenermittlung (nach HOAI), handelt, ist ferner von einer Kostenvarianz i.H. von 80% (oder auch +/- 40%) auszugehen.

Es wird von einer Straßenraumbreite (Querschnitt) von 17,5 m ausgegangen. Die daraus resultierende Straße bestünde in der Breite aus 7,5m Fahrbahn (je ein Streifen pro Richtung) und jeweils 3m Gehweg sowie 2m Radweg. Zusätzlich Abbiegestreifen sowie Anpassungen am Knoten werden hierbei nicht berücksichtigt.

Die daraus resultierende Kostenschätzung weist einen Betrag von rd. 857.736 € ($\pm 40\%$) auf. Dieser setzt sich wie folgt zusammen:

Posten	Kosten ($\pm 40\%$)
Bodentausch	58.800 €
Planum	73.500 €
Oberbau Fahrbahn	81.900 €
Geh- und Radwegbefestigung	75.600 €
Bordstein und Rinne	18.900 €
Kanalisation	86.100 €
Querungshilfe	5.000 €
Abläufe und Schächte	30.000 €
Beleuchtung und Schilder	20.000 €
LSA 4-armiger Knoten	200.000 €
	649.800 €
Kleinleistungen/Unvorhergesehenes	10%
Planungskosten	20%
	857.736 €

Ansatz Investitionskosten

Die nördliche Variante ist mit etwa 250 m länger als die Südvariante, wodurch die Kosten hier 12 % höher ausfallen (960.664 €, $\pm 40\%$). Hinzu kommen wahrscheinlich Aufschläge aufgrund des problematischen Baugrundes.

Für die Einrichtung eines Kreisverkehrs im Knoten Teutendorfer Weg/Travemünder Landstraße (optional) werden entsprechend des obigen Ansatzes Kosten i.H. von € 330.000 ($\pm 40\%$) veranschlagt (inkl. notwendiger Anpassungsmaßnahmen in der Travemünder Landstraße). Nicht enthalten sind hier Kosten für den Rückbau des bestehenden Knotens.

6. Verkehrliche Wirkungen

Beide Varianten bieten für die Teutendorfer Siedlung, Teutendorf und Warnsdorf eine leicht verbesserte, verkürzte Anbindung an die B 75. Die Fahrbeziehung aus diesen Siedlungslagen von und zur B 75 stellt auch heute schon die dominierende Fahrbeziehung am Knoten Teutendorfer Weg/Travemünder Landstraße dar. Die letzten Zahlen, die hierzu aus dem August 2018 vorliegen, zeichnen ein eindeutiges Bild:

Vom Teutendorfer Weg biegen im Mittel 3.431 Kfz/Tag in die Travemünder Landstraße in Richtung B75 (bzw. zur Torstraße) ab, nur 99 Kfz/Tag in die Travemünder Landstraße in

südöstliche Richtung (bzw. weiter zum Baggersand). Von der Travemünder Landstraße aus Richtung B75 (bzw. Torstraße) kommend biegen 1.970 Kfz/Tag in den Teutendorfer Weg ab, nur 411 Kfz/Tag fahren geradeaus weiter in Richtung Südosten. Von der Travemünder Landstraße aus südöstlicher Richtung B75 (bzw. vom Baggersand) kommend biegen 232 Kfz/Tag in den Teutendorfer Weg ab, 397 Kfz/Tag fahren geradeaus weiter in Richtung B75. Die unsymmetrische Verteilung des Kfz Verkehrs der Hauptfahrbeziehung (3.431 Kfz/Tag aus dem Teutendorfer Weg in die Travemünder Landstraße in Richtung B75; 1.970 Kfz/Tag aus dieser Richtung in den Teutendorfer Weg) spricht dafür, dass sich die Autofahrenden beim Hinweg andere Wege als auf dem Rückweg suchen. Beispielsweise einmal über die Travemünder Landstraße zur B75 und einmal über die Ivendorfer Landstraße zur B75.

Die Nordvariante bietet hier für die Hauptlastrichtung vom Teutendorfer Weg zur B75 den Vorteil einer etwas kürzeren Wegestrecke und das Einsparen der Querungsnotwendigkeit von zwei Bahnübergängen.

Bei der Südvariante könnte diskutiert werden, inwieweit diese dazu dienen könnte, im Zusammenhang mit der heutigen Wegeführung Gneversdorfer Weg/Travemünder Landstraße, einen „Ringverkehr“ zu ermöglichen. Dies wäre dann gegeben, wenn beide Verbindungen (Gneversdorfer Weg/Travemünder Landstraße und neue Wegeverbindung) in jeweils nur eine Richtung zu befahren wären. Zwar würde dadurch in der neuen Wegeverbindung eine Fahrbahn und damit Kosten i.H. von rd. 10% wegfallen. Allerdings ergeben sich hieraus keine signifikanten verkehrlichen Vorteile. Dies liegt darin begründet, dass am heutigen Knotenpunkt (Gneversdorfer Weg/Travemünder Landstraße/Torstraße) die beiden Hauptrichtungen (von/in Richtung Baggersand) zeitgleich geschaltet sind. D.h. bereits im jetzigen Zustand muss eine Fahrtrichtung nicht auf die Andere warten. Eine Entzerrung der beiden Fahrtrichtungen auf unterschiedliche Wege bietet daher aus diesem Gesichtspunkt keinen Mehrwert.

Zwar würde im Ringverkehr der bestehende Abschnitt mit Wegfall einer Fahrtrichtung entlastet werden, allerdings würden kaum bis keine neue Kapazitäten entstehen, da diese im Wesentlichen von den Knotenpunkten bestimmt werden. Stattdessen würde sich bei einem gänzlichen Wegfall des Durchgangsverkehrs (beide Richtungen) im südlichen Bereich des Gneversdorfer Wegs und dem Beginn der Travemünder Landstraße viele Optionen zur Neu-Regulierung und -gestaltung ergeben. Vor diesem Hintergrund sollte die Chance einer möglichst umfassenden Verkehrsberuhigung der alten Wegeführung durch eine vollständige Umfahrung genutzt werden.

Generell ergeben sich die verkehrlichen Vorteile aus beiden Varianten aus der Verkürzung der Wegestrecke, die bei der Südvariante minimal kürzer und bei der Nordvariante zumindest für die Hauptrichtung Teutendorfer Siedlung etwas größer ausfällt. Im Bereich der Knoten könnten sich weitere Vorteile für den Verkehr aus der Teutendorfer Siedlung gegenüber dem Status quo ergeben, da durch einen vollsignalisierten Knoten (oder einen Kreisverkehr) höhere Kapazitäten/Zeitvorteile für diese Wegebeziehung generiert werden können. Dies liegt aber vor allem darin begründet, dass dieser Verkehr heute über einen unsignalisierten Knoten mit zu gewählender Vorfahrt führt (Teutendorfer Weg/Travemünder Landstraße). Der Hauptvorteil einer neuen Wegeverbindung besteht vor allem in der Vermeidung des Knotenpunkts Gneversdorfer Weg/Travemünder Landstraße/Torstraße, der durch seine Geometrie und die angrenzende Bebauung stark eingeschränkt ist, auch wenn dieses Problem mit der kürzlich erfolgten Reduzierung der Fahrspuren im Gneversdorfer Weg entschärft wurde.

Demgegenüber entstehen jedoch insbesondere bei der Südvariante komplizierte neue Knotenpunkte in unmittelbarer Nähe zu Bahnübergängen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird für die neuen Knoten jeweils die Einrichtung einer BÜSTRA dringend empfohlen. Gegenüber einer konventionellen Lichtsignalanlage am Knotenpunkt bietet eine BÜSTRA aber keine Vorteile für den Verkehrsfluss, sondern kann sich aufgrund der Koordination mit dem Schienenverkehr und dem daraus resultierenden Zeitmehraufwand im Vergleich sogar negativ auf die Verkehrsqualität auswirken.

Für den ÖPNV würden beide Varianten Vorteile bieten, in Form einer Wendemöglichkeit an der Haltestelle Teutendorfer Weg. Eine solche Wendemöglichkeit ist heute noch nicht vorhanden und könnte per Blockumfahrung realisiert werden. Konzeptionell ist dies für das heutige Liniennetz nicht notwendig, gleichwohl könnte es für zukünftige Konzepte auch von Vorteil sein, hier eine Wendemöglichkeit zu haben. Schließlich hat die Haltestelle Teutendorfer Weg eine herausgehobene Netzbedeutung: Hier treffen sich alle Buslinien Travemündes.

7. Fazit

Wie zuvor bereits ausgeführt, besteht aus verkehrsplanerischer Sicht keine zwingende Notwendigkeit für eine neue Verbindung zwischen Teutendorfer Weg und Gneversdorfer Weg. Die aus den städtebaulichen Projekten heraus entstehenden Verkehre lassen sich auch ohne diese Verbindung abwickeln. Es ist nicht zu erwarten, dass nennenswerte Kapazitäten für das Straßenverkehrssystem Travemündes gewonnen werden. Gleichwohl bietet insbesondere die Südvariante die Chance einer möglichst umfassenden Verkehrsberuhigung und Neuordnung der alten Wegeführung (über den Knoten Gneversdorfer Weg/Torstraße/Travemünder Landstraße) und somit auch der Altstadt. Dies schafft wiederum die Möglichkeit, das neue Quartier am Baggersand städtebaulich besser in die benachbarten Quartiere zu integrieren.

Gegenüber der Nordvariante ist die Südvariante mit einfacherer Umsetzbarkeit und geringeren Kosten verbunden. Eine verkehrliche Verbesserung für die Hauptlast von/in der/die Teutendorfer Siedlung ließe sich auch bei der Südvariante durch die Einrichtung eines Kreisverkehrs oder einer vollsignalisierten Kreuzung im Knoten Travemünder Landstraße/Teutendorfer Weg ermöglichen.

Wichtig wäre hierbei, die Führung der Südvariante zulasten von Parkplätzen (städtischer Grund) zu realisieren und nicht in der unmittelbaren Nähe der Flächen der DB Netz, um einen potentiellen zweigleisigen Ausbau der in diesem Abschnitt noch eingleisigen Strecke nicht zu verbauen. Zu bedenken ist darüber hinaus, dass eine Querspange in jedem Fall in eine BÜSTRA zu integrieren ist. Dies kann zu Verzögerungen in den davon unabhängigen Bestrebungen zur Einrichtung der BÜSTRA an den beiden Bahnübergängen führen.

Der Vorteil der Nordvariante liegt darin, dass eine Anbindung der Teutendorfer Siedlung ohne zweimaliges Queren der Bahntrasse ermöglicht wird. Insbesondere ist dies dann von Vorteil, wenn es wie erhofft zu einer Taktverdichtung auf der Bahnstrecke Lübeck-Travemünde kommt.

Variante	Umsetzbarkeit	Kosten	Verkehrliche Wirkung	Städtebauliches Potential
Status Quo (Ist)	+	+	0	-
Nordvariante	-	-	+	+
Südvariante	o	0	0	+
Südvariante (Einbahn)	o	0	-	-

Bewertungstabelle der Varianten

Nach Auffassung der Verwaltung ist die Einrichtung eines zusätzlichen Verkehrsweges zur Umfahrung des bestehenden Kreuzungspunktes Travemünder Landstraße/Gneversdorfer Weg/Torstraße kurz- und mittelfristig aus verkehrlicher Sicht nicht erforderlich. Diese Umfahrung könnte langfristig jedoch dazu dienen, den genannten Bereich städtebaulich aufzuwerten. In diesem Fall spricht sich die Verwaltung für die südliche Variante aus, da hier ein positiveres Kosten-Nutzen-Verhältnis zu erwarten ist.

Inzwischen liegt die Machbarkeitsstudie für eine zweite Straßenverkehrsanbindung Travemündes vor. Im Rahmen dieser Studie konnten nur geringfügige positive Auswirkungen einer Querspange ermittelt werden und die Umsetzung wird nicht empfohlen. Insofern bleibt es bei

der Empfehlung der Verwaltung, diese Maßnahme nur umzusetzen, wenn eine Verkehrsberuhigung des Kreuzungsbereiches Torstraße/Gneversdorfer Weg herbeigeführt werden soll.

Anlagen:

Senatorin Joanna Hagen