



► Nr. VO/2022/11168
öffentlich

Lübeck, 01.06.2022

**Vorlage
-öffentlich-**

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Christian Stolte (E-Mail: christian.stolte@luebeck.de Telefon: 122-6112)

Machbarkeitsstudie 2. Anbindung Travemünde

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
13.06.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
20.06.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.06.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
30.06.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Beschluss Variante A: Gemäß Einschätzung der Machbarkeitsstudie, dass eine zweite Straßenverkehrsanbindung Travemündes nicht erforderlich ist, wird diese nicht weiterverfolgt.

Beschluss Variante B: Der Bürgermeister wird beauftragt, eine 2. Straßenverkehrsanbindung Travemündes gemäß der Variante 5 umzusetzen. Die Straßenraumgestaltung der Ivendorfer Landstraße wird dabei zunächst weitgehend beibehalten. Zur Erhöhung der Sicherheit an der Ivendorfer Landstraße werden jedoch die Lücken beim Fuß- und Radweg im Siedlungsbereich Ivendorf geschlossen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
2.280 Wirtschaft und Liegenschaften	Zustimmung
2.830 Kurbetrieb Travemünde	Zustimmung
3.370 Feuerwehr	Zustimmung
3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz	Zustimmung
5.660 Stadtgrün und Verkehr	Zustimmung
5.691 Lübeck Port Authority	Zustimmung
KWL/Wirtschaftsförderung	Zustimmung
Stadtverkehr Lübeck	Zustimmung

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

Ja
 X

Nein- Begründung:

Kinder und Jugendliche sind in ihren Belangen nicht im besonderen Maße berührt.

Die Maßnahme ist:

<input type="checkbox"/>	neu
<input checked="" type="checkbox"/>	freiwillig
<input type="checkbox"/>	vorgeschrieben durch:
<div style="border: 1px solid black; height: 40px;"></div>	

Finanzielle Auswirkungen:

<input checked="" type="checkbox"/>	Ja (Anlage 1)
<input type="checkbox"/>	Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

<input checked="" type="checkbox"/>	Nein
<input type="checkbox"/>	Ja – Begründung:
<div style="border: 1px solid black; height: 40px;"></div>	

Begründung der Nichtöffentlichkeit
gem. § 35 GO:

Begründung:

Der Stadtteil Lübeck-Travemünde ist hauptsächlich durch die B 75 von Norden her für den Kfz-Verkehr erschlossen. Die Leistungsfähigkeit der Zufahrtstraße (B75/Gneversdorfer Weg) sowie ihrer und weiterer Knotenpunkte wird in Zukunft durch geplante, teilweise sich bereits im Bau befindende Baugebiete und touristische Projekte (d. h. durch zusätzliche Quell- und Zielverkehre) stärker beansprucht. Daher wurde durch die Lübecker Politik im Rahmen des Beschlusses des Mobilitätskonzeptes Travemünde festgelegt, dass eine mögliche zweite Straßenverkehrsanbindung für den Ortsteil Travemünde im Rahmen einer Machbarkeitsstudie untersucht werden soll.

Ziel ist die Untersuchung/Prüfung einer bedarfsgerechten Anbindung Travemündes, die damit verbundene Verknüpfung mit dem Straßen- und Wegenetz der Hansestadt Lübeck und die Prüfung der Leistungsfähigkeit der angrenzenden/betroffenen Knotenpunkte sowie die etwaige Entlastungswirkung auf die bestehende Zufahrt. Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung hat das Büro Inros und Lackner mit der Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie beauftragt. In dieser nun vorliegenden Studie wurden neben der bestehenden Verkehrserschließung fünf Varianten des aktuellen Mobilitätskonzeptes für eine 2. Anbindung des Ortsteils Travemünde untersucht.

Vorgehensweise:

Im ersten Schritt wurde der zu untersuchende Raum abgesteckt und Knotenpunkte sowie mögliche Trassen festgelegt, die hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit betrachtet werden sollen. Für die Untersuchung der Aufgabenstellung wurde ein Verkehrsmodell (MIV) für den Ortsteil Travemünde erstellt. Dabei wurden die verkehrlichen Auswirkungen aller zukünftiger städtebaulichen und gewerblichen Strukturvorhaben gemäß aktuellem Mobilitätskonzept Travemünde berücksichtigt. Modelliert wurde der Ortsteil Travemünde im Bestand, in einem Prognose Nullfall 2035 (Prognoseentwicklung + Mehrverkehr aus den Städtebaulichen Entwicklungen) und die Planfälle der fünf Varianten.

Die Umlegung der Verkehre erfolgte für die Tageswerte (sog. DTV Werte) und die Spitzenstunden. So können die verschiedenen Varianten hinsichtlich Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte sowie der jeweiligen Verkehrsverteilung im Netz gegenübergestellt werden.

Bei der Bewertung der verschiedenen Varianten wurden folgende Rahmenbedingungen berücksichtigt:

- Mobilitätskonzept Travemünde
- Verkehrsmengen
- Auswirkungen Takt im SPNV
- Bestehende Untersuchungen zur nördlichen Umfahrung des Verbrauchermarktes Travemünder Landstraße/Gneversdorfer Weg
- Eingeschränkte Durchfahrbarkeit des Hafengeländes
- Planfeststellungsbeschluss Hafengüterbahnhof sowie angestrebte Planänderungen (u. a. Bahnhofpunkt Lübeck-Skandinavienkai - neu)
- Flora/Fauna
- Flächeninanspruchnahme
- Lärmauswirkungen
- Planungsrechtliche Einschätzung
- Tourismusverkehr (saisonal)

Untersuchte Varianten:

- Variante 1:
 - Verkehrsführung über Travemünder Landstraße/Hafen bis Teutendorfer Weg
 - A/B: Untervarianten über Skandinavienkai bzw. Skandinavienallee
- Variante 2: Verkehrsführung über Verbindungsstraße (neu) zwischen B75 und Ivendorfer Landstraße
- Variante 3: Verkehrsführung über Rönnauser Weg zwischen B75 und Ivendorfer Landstraße
- Variante 4: Verkehrsführung über Teutendorfer Weg zwischen B75 und Ivendorfer Landstraße
- Variante 5: Verkehrsführung über Ivendorfer Landstraße zwischen B75 und Teutendorfer Weg

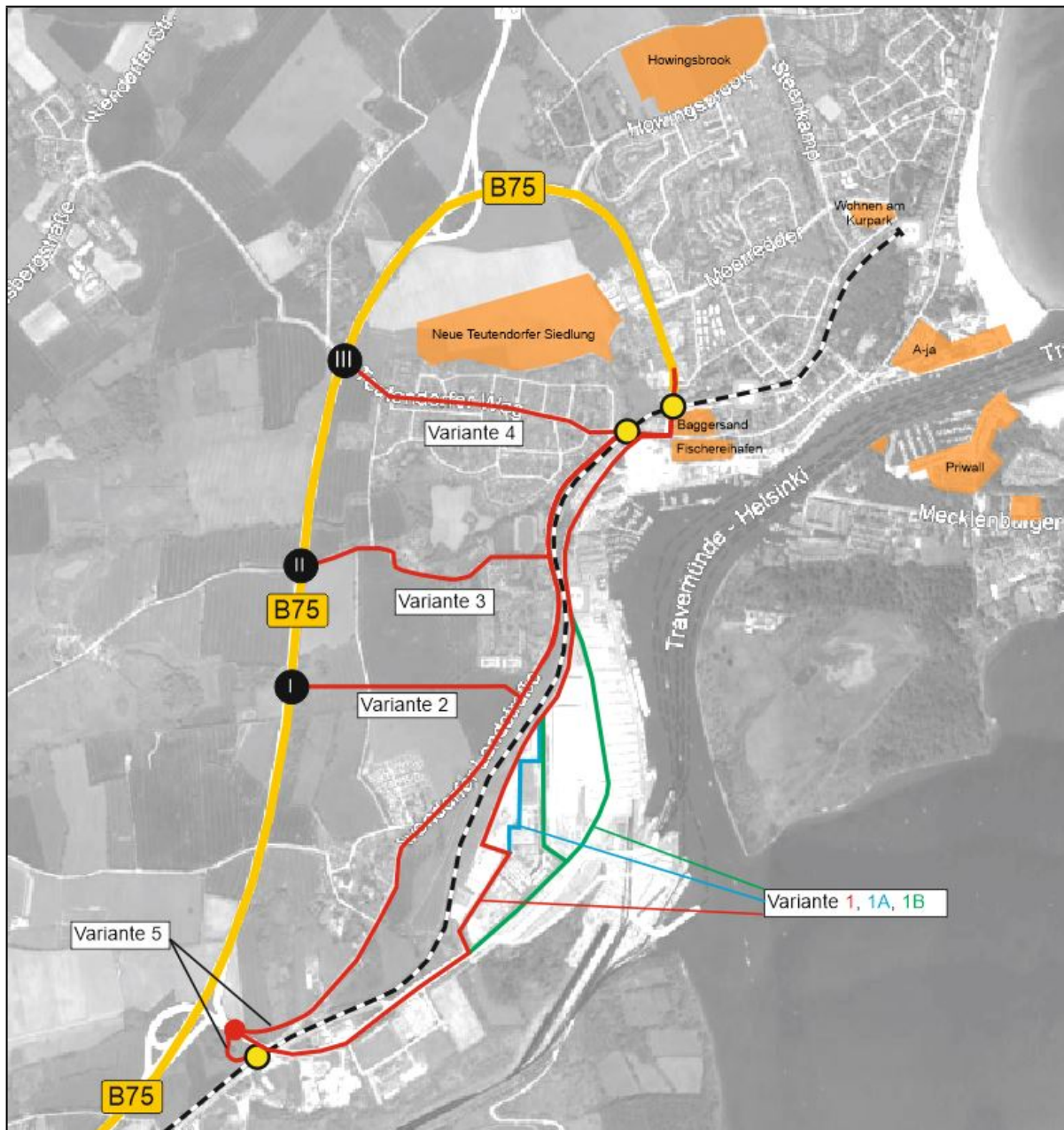


Abbildung 1: Varianten 1 bis 5

Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte:

Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit wurden folgende Knotenpunkte untersucht und in den verschiedenen Varianten gegenübergestellt:

- KP01: Travemünder Landstraße/Ivendorfer Landstraße
- KP02: B75 (Gneversdorfer Weg)/Howingsbrook
- KP03: B75 (Gneversdorfer Weg)/Moorredder
- KP04: B75 (Gneversdorfer Weg)/Mühlenberg
- KP05: B75 (Gneversdorfer Weg)/Vogteistraße
- KP06: B 75 Travemünder Landstraße/Torstraße
- KP07: Travemünder Landstraße/Teutendorfer Weg
- KP08: Ivendorfer Landstraße/Teutendorfer Weg
- KP11: K20 Travemünder Landstraße/Travemünder Landstraße



Abbildung 2: untersuchte Knotenpunkte

Knotenpunkte	Bestand	Prognose Nullfall		Variante 1		Variante 2		Variante 3		Variante 4		Variante 5	
KP01	B	B		C		B		B		B		-	
KP02	A	B		B		B		B		B		B	
KP03	D	F	D	F	D	F	D	F	D	F	D	F	D
KP04	-	C		B		B		B		B		B	
KP05	B	D		E	D	D		D		E	D	D	
KP06	D	D		B		B		B		B		B	
KP07	B	C		C		B		B		A		A	
KP08	B	C		B		C		C		A		C	
KP11	A	B		B		A		A		A		A	

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs



Tabelle 1: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs der einzelnen Knotenpunkte

Im Prognose Nullfall sowie den Varianten 1 bis 5 wird der Knotenpunkt KP03 (Gneversdorfer Weg/Moorredder) mit der Qualitätsstufe F bewertet. An diesem Knotenpunkt sind in jedem Fall bauliche Anpassungen sowie Anpassungen an den Signalzeitenplänen nötig, um eine ausreichende Qualitätsstufe zu erreichen. Eine ausreichende Qualitätsstufe des Knotenpunktes KP05 (Gneversdorfer Weg/Vogteistraße) kann durch eine Signalisierung erreicht werden.

Auswertung der Varianten:

Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten (verkürzte Darstellung):

	Vorteile	Nachteile
Variante 1	<ul style="list-style-type: none"> • Größte verkehrliche Wirkung (Umverteilung von B75) • Geringer baulicher Aufwand für Erstellung der Trasse • Geringster Konflikt mit Wohnbebauung 	<ul style="list-style-type: none"> • Betriebsabläufe auf dem Hafengebiet massiv gestört – Funktionsfähigkeit des Skandinavienkais wird in Frage gestellt • Derzeit nicht genehmigungsfähig (ISPS Bereich) • Hafenersatzfläche erforderlich
Variante 2	<ul style="list-style-type: none"> • Führung des Verkehrs entlang abgerückter Wohnbebauung • Trasse weit südlich, dadurch mehr Aufteilung der Verkehre 	<ul style="list-style-type: none"> • Sehr hoher Aufwand und Kosten (neue Anbindung an die B75, Straßenneubau, Anbindung an Ivendorfer Landstraße, Grunderwerb) • Erhebliche Konflikte mit dem Landschaftsschutz
Variante 3	<ul style="list-style-type: none"> • Weitgehende Nutzung vorhandener Wegeführung 	<ul style="list-style-type: none"> • Hoher Aufwand (Ausbau des Rönauer Weges, Grunderwerb, Anbindung an die B75) • Konflikte mit Wohnbebauung und Landschaftsschutz
Variante 4	<ul style="list-style-type: none"> • Vergleichsweise geringer Aufwand (vorhandene Fahrbahnbreite ausreichend) 	<ul style="list-style-type: none"> • Zusätzlicher Verkehr durch Wohngebiet • Verkehrsumverteilung eher gering • Neue Anbindung an die B75 und Grunderwerb erforderlich
Variante 5	<ul style="list-style-type: none"> • Große verkehrliche Wirkung (Umverteilung von B75) • Vergleichsweise geringer Aufwand 	<ul style="list-style-type: none"> • Neue Anbindung an die B75, Knotenpunktausbau und Grunderwerb erforderlich • Verbindung Travemünder Landstraße/Ivendorfer Landstraße entfällt (Bahnübergang) • Neue Linienführung ÖPNV erforderlich • Mehrverkehr in Ortslage Ivendorf

Tabelle 2: Vor- und Nachteile der Varianten

Empfehlung:

Die Verwaltung schließt sich der Empfehlung der Gutachter an. Aus absehbarer verkehrlicher Sicht ist keine 2. Anbindung erforderlich. Eine ausreichende Verkehrsqualität an den betrachteten Knotenpunkten kann durch entsprechende Maßnahmen auch im Bestand gewährleistet werden. Darüber hinaus verfügt die B75/Gneversdorfer Weg über ausreichend Streckenkapazitäten.

Sollte dennoch eine bauliche Ausführung einer Variante erfolgen, so sollte berücksichtigt werden, dass aus Berechnungen des Verkehrsmodells hervorgeht, dass je weiter die Trasse nach Norden rückt, desto geringer die umgelegten Verkehre. Daher wird die Variante 5 favorisiert.

Variante 1 kann aufgrund der massiv negativen Auswirkungen auf den Hafenbetrieb und den daraus folgenden Aufwendungen für die Schaffung von Ersatzflächen nicht empfohlen werden. Variante 2 wird mit Blick auf die Durchschneidung des freien Landschaftsraums und die hohen direkten Kosten ebenfalls kritisch beurteilt. Gleiches gilt für die Variante 3, wobei hier sowohl die Vor- als auch die Nachteile geringer ausfallen als bei Variante 2. Variante 4 wird aufgrund der geringen Entlastungseffekte kritisch beurteilt – bei dennoch negativen Effekten auf die Teutendorfer Siedlung.

Bei Umsetzung der Variante 5 ist eine Anpassung des Linienbusverkehrs erforderlich, da die Verbindung Travemünder Landstraße/Ivendorfer Landstraße entfällt und die Linie 33 auf die B75 verlagert werden müsste, wodurch im weiteren Verlauf mehrere Haltestellen nicht bedient werden können. Hier müsste bei Beschluss der Variante seitens des Stadtverkehrs und des Aufgabenträgers ein Konzept erstellt werden, wie eine Verschlechterung der Bedienung vermieden werden kann. Ggf. entstehende Mehrkosten sind dabei nicht auszuschließen.

Die Ivendorfer Landstraße sollte zunächst nicht ausgebaut werden. Die Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit bzw. auch zur Geschwindigkeitsbeschränkung sollten erhalten bleiben. Ebenso die Tempo 30 Beschilderung. Da bei der Umsetzung der Variante 5 die Verkehrsmengen auf der Ivendorfer Landstraße zunehmen, sollte der Lückenschluss des Geh-/Radweges auf der westlichen Seite der Ivendorfer Landstraße im Siedlungsbereich Ivendorf erfolgen, um die Sicherheit für Fußgänger:innen und Radfahrende zu erhöhen.

Anlagen:

1 – Machbarkeitsstudie 2. Anbindung Travemünde

Senatorin Joanna Hagen