



► Nr. VO/2023/12514  
öffentlich

Lübeck, 05.09.2023

## Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:  
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

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

## Machbarkeitsstudie 2. Anbindung Travemünde - Ergänzung Variante 6

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
18.09.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
09.10.2023	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
10.10.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
30.11.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

### Anlass:

Mit der Beschlussvorlage VO/2022/11168 hat die Verwaltung die Machbarkeitsstudie zur Einrichtung einer zweiten Straßenverkehrsanbindung für Travemünde in die politischen Gremien eingebracht. Auf Basis der Empfehlungen des Gutachtens hat die Verwaltung zwei alternative Beschlusspunkte vorgeschlagen – entweder keine 2. Anbindung umzusetzen oder gemäß der Studie Variante 5 (Ivendorfer Landstraße) als Vorzugsvariante umzusetzen. Die Bürgerschaft ist diesem Vorschlag nicht gefolgt. Zunächst sollte eine sechste Variante geprüft werden, die seitens der Siedlergemeinschaft Travemünde entwickelt wurde und im Ortsrat Travemünde vorgestellt wurde.

Das Büro INROS-LACKNER wurde daraufhin beauftragt, diese Variante zusätzlich zu untersuchen. Mit dieser Vorlage werden nun die Ergebnisse dieser Variantenprüfung vorgestellt. Die Ergebnisse für die sechste Variante wurden in das Gesamtdokument integriert.

### Bericht:

Die Prüfung einer sechsten Variante liegt nun vor und ist dem Bericht als Anhang beigelegt. Bei der Bearbeitung kam es zu Verzögerungen, da sich herausstellte, dass die von der Siedlergemeinschaft vorgeschlagene Lösung eine deutlich umfangreichere Machbarkeitsprüfung erforderte als die anderen Varianten. Hauptgrund ist die Tatsache, dass die Verortung der Trasse genau im Bereich eines erheblichen Geländesprungs erfolgte, wie auf den nachfolgenden Abbildungen erkennbar ist. Hier mussten individuelle Lösungen für den konkreten Ort entwickelt werden und es konnten keine pauschalierten Lösungsmöglichkeiten bzw. Kostenermittlungen angenommen werden, wie es bei einer Untersuchung auf dieser Maßstabsebene eigentlich üblich ist.



Abb. 1: Trassenverlauf der vorgeschlagenen Variante 6 (Quelle: Siedlergemeinschaft Travemünde)

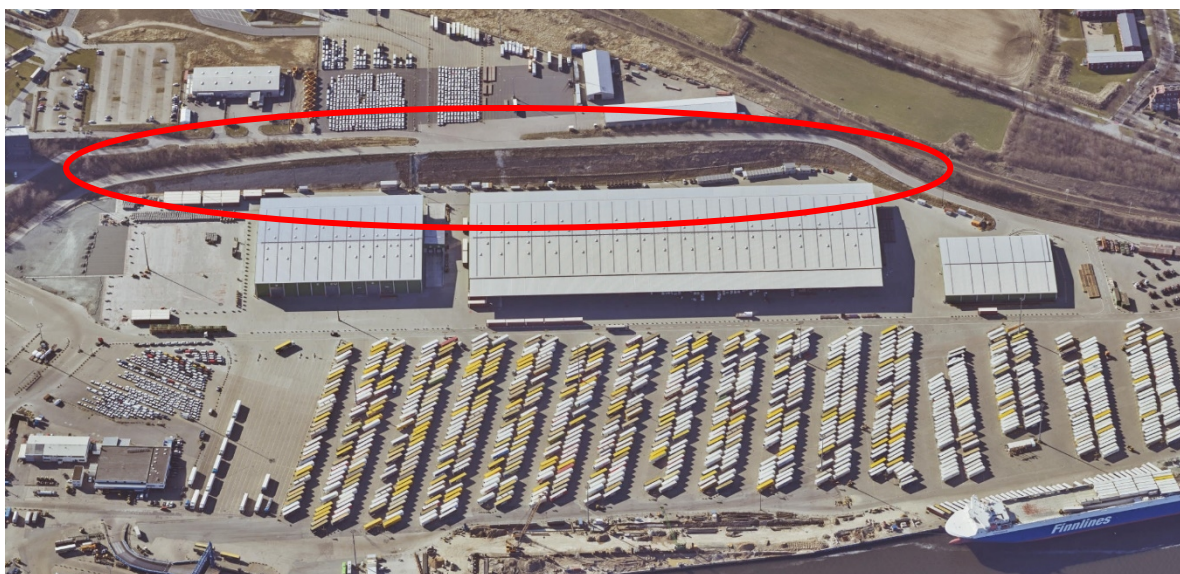


Abb. 2: Schrägluftbild Skandinavienkai; Trassenverlauf umkreist (Quelle: HL)

Dem Schrägluftbild ist zu entnehmen, dass die Positionierung der Trasse zwischen der bestehenden Hafenstraße und den Rangierflächen der Logistikhallen erfolgt und diese damit den Geländesprung berücksichtigen muss. Daher war es zu Beginn der Bearbeitung erforderlich, zunächst ein dreidimensionales Höhenmodell zu entwickeln, damit der Verlauf der Trasse auch in Bezug auf die Höhe und die Art der erforderlichen Ingenieurbauwerke korrekt ausgearbeitet werden kann. Dabei stellte sich heraus, dass der Trassenvorschlag der Siedlergemeinschaft so nicht 1:1 umsetzbar ist. Dem Büro INROS-LACKNER ist es in einem recht langen Planungsprozess gelungen, einen Vorschlag zu unterbreiten, der dem Duktus des Vorschlags möglichst nah kommt. Das Luftbild verdeutlicht, dass die Aufgabe sehr anspruchsvoll und die vorgelegte Planung daher mit hohen Aufwendungen verbunden ist. Auch konnte nicht jeder Konflikt mit den Belangen des Hafens gelöst werden.

Im Folgenden wird die Übersichtstabelle aus der VO/2022/11168 um die Variante 6 ergänzt.

	Vorteile	Nachteile
Variante 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Größte verkehrliche Wirkung (Umverteilung von B75)</li> <li>• Geringer baulicher Aufwand für Erstellung der Trasse</li> <li>• Geringster Konflikt mit Wohnbebauung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Betriebsabläufe auf dem Hafengelände massiv gestört – Funktionsfähigkeit des Skandinavienkais wird in Frage gestellt</li> <li>• Derzeit nicht genehmigungsfähig (ISPS Bereich)</li> <li>• Hafenersatzfläche erforderlich</li> </ul>
Variante 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Führung des Verkehrs entlang abgerückter Wohnbebauung</li> <li>• Trasse weit südlich, dadurch mehr Aufteilung der Verkehre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sehr hoher Aufwand und Kosten (neue Anbindung an die B75, Straßenneubau, Anbindung an Ivendorfer Landstraße, Grunderwerb)</li> <li>• Erhebliche Konflikte mit dem Landschaftsschutz</li> </ul>
Variante 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weitgehende Nutzung vorhandener Wegeführung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoher Aufwand (Ausbau des Rönauer Weges, Grunderwerb, Anbindung an die B75)</li> <li>• Konflikte mit Wohnbebauung und Landschaftsschutz</li> </ul>
Variante 4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vergleichsweise geringer Aufwand (vorhandene Fahrbahnbreite ausreichend)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zusätzlicher Verkehr durch Wohngebiet</li> <li>• Verkehrsumverteilung eher gering</li> <li>• Neue Anbindung an die B75 und Grunderwerb erforderlich</li> </ul>
Variante 5	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Große verkehrliche Wirkung (Umverteilung von B75)</li> <li>• Vergleichsweise geringer Aufwand</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neue Anbindung an die B75, Knotenpunktausbau und Grunderwerb erforderlich</li> <li>• Verbindung Travemünder Landstraße/Ivendorfer Landstraße entfällt (Bahnübergang)</li> <li>• Neue Linienführung ÖPNV erforderlich</li> <li>• Mehrverkehr in Ortslage Ivendorf</li> </ul>
Variante 6	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Größte verkehrliche Wirkung (Umverteilung von B75)</li> <li>• Geringer Konflikt mit Wohnbebauung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Besonders hoher Aufwand und Kosten durch zahlreiche Ingenieurbauwerke</li> <li>• Negative Auswirkungen auf den Hafenbetrieb</li> </ul>

Aufgrund der sehr hohen Kosten der Variante 6 (sowohl 6A als auch 6B) und negativer Auswirkungen auf den Hafenbetrieb kann diese nicht empfohlen werden. Angesichts der Tatsache, dass die Erforderlichkeit einer zweiten Anbindung dem Gutachten nicht entnommen werden kann, sind die Kosten von 27 Mio. € (Var. A) bzw. 37 Mio. € (Var. B) – jeweils netto einschließlich Sicherheitsaufschlag von 40 % – aus Sicht der Verwaltung nicht zu rechtfertigen.

Es bleibt bei der Einschätzung seitens der Verwaltung, dass gemäß VO/2022/11168 die Variante 5 (Kosten von 2 Mio. € netto bei Vollausbau Ivendorfer Landstraße) trotz auch hier bestehender Nachteile am wenigsten kritisch beurteilt wird.

**Anlagen:**

1 – Machbarkeitsstudie Variante 1-6

Senatorin Joanna Hagen