



Lübeck, 08.02.2021

Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

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

Ganzheitliche Überplanung des Priwalls

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
22.02.2021	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
15.03.2021	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
23.03.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
25.03.2021	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Interfraktioneller Antrag der Fraktionen SPD und Die Unabhängigen (VO/2018/06396 sowie VO/2018/06435) in der Bürgerschaft am 27.09.2018

Antrag der Fraktionen SPD und CDU (VO/2019/07008) in der Bürgerschaft am 29.08.2019:

„Der Bürgermeister wird gebeten,

- bei der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans für die Hansestadt Lübeck sind für den Bereich des Priwalls Aussagen zu treffen bezüglich künftiger Sonderbedarfsflächen für Tourismus unter Einbeziehung zu schaffender Angebotsmöglichkeiten, die sich an Kinder und Jugendliche richten, wie beispielsweise ein Jugendzeltplatz oder eine Jugendherberge, sowie Flächen für Wohnen, Grün- und Waldflächen.
- der Bürgerschaft einen Plan vorzulegen über den bedarfsgerechten Aus-/Umbau der Mecklenburger Landstraße und zwar unter besonderer Berücksichtigung des Radverkehrs mit ihren Funktionen überregionale Verbindungsstraße Schleswig-Holstein - Mecklenburg, Erschließungsstraße für die Priwall-Halbinsel, ÖPNV-Trasse, Fläche für den ruhenden Kfz-Verkehr und Aufstellfläche für die Nutzer der Priwallfähre (ggf. mit Aufteilung der Wartezeiten für Gelegenheitsverkehr und Ganzjahresnutzer).
- bei den Planungen für den Aus-/Umbau der Mecklenburger Landstraße die Belange des Hochwasserschutzes derart zu berücksichtigen, dass der Priwall auch bei extremen Hochwasser über diese Straße erreichbar ist. Hieran sollten auch die Länder Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern beteiligt werden.

Die rechtzeitige und umfassende Beteiligung der betroffenen Bürger:innen ist dabei sicherzustellen.

Zudem ist der Bürgerschaft im November dieses Jahres das Ergebnis der Prüfung zum Landschaftsschutzgebiet des "Küstenwald Priwall" vorzulegen.“

Bericht:

Zum ersten Spiegelstrich

Die aufgeführten Prüfaufträge werden im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans abgearbeitet. Mit der Erstellung des Vorentwurfs ist Ende 2021 zu rechnen.

Zum zweiten Spiegelstrich

Für die Prüfung der verkehrlichen Belange wurde ein Konzept in Auftrag gegeben. Diese Untersuchung ging hervor aus den verkehrlichen Gutachten, die ursprünglich im Zuge der zahlreichen städtebaulichen Projekte auf dem Priwall, insbesondere des Projektes Beach-Bay, erstellt wurden. Im Anschluss wurden die Ergebnisse daraus für die hier dargelegten Planungsüberlegungen genutzt. Neben der Ermittlung der zukünftigen Verkehrsmenge und deren Bewertung umfasst die Verkehrsuntersuchung nunmehr auch konzeptionelle Ideen zur Organisation des ruhenden Verkehrs und der Gestaltung der Mecklenburger Landstraße. Die wichtigsten Ergebnisse sind hier zusammengefasst:

Verkehrliche Entwicklung

Als Beurteilungsgrundlage umfasst die Untersuchung eine Prognose der zukünftigen Verkehrsmengen. Neben der Projektion des Verkehrs aus dem Status Quo auf die Zukunft (Prognosenullfall) besteht die Gesamtprognose 2030 vor allem aus verkehrlichen Zuwächsen, die aus den neuen städtebaulichen Nutzungen resultieren. Ausschlaggebend ist für diese Prognose dabei das bestehende Planungsrecht. Auf diesem Wege ist eine komplette Umsetzung der dahinterliegenden Projekte angenommen.

Gebiet	Kfz/24h (Freitag)
33.05.00: Priwall "Waterfront", Teilbereich 1	920
33.06.00: Priwall "Mecklenburger Landstr. 49-67"	396
33.05.00: Priwall "Waterfront" Teilbereich 2	424

Tabelle 1: Prognostizierte Mehrverkehre

Dies führt dazu, dass bspw. ein Hotel auf der Kohlenhofspitze verkehrlich unterstellt wird, auch wenn die Hansestadt Lübeck von diesen Plänen bereits wieder abgerückt ist. Umgekehrt sind etwaige Projekte, für die noch keine Plan- oder Baureife besteht und die ggf. mehr Verkehr als heute erzeugen könnten, nicht berücksichtigt (z. B. die mögliche Nachnutzung der Handwerkskammer).

Daneben wurde ein allgemeines Wachstum des Bestandverkehrs bis 2030 um 7% angenommen (Prognosenullfall).

Im Ergebnis wurde eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) um rd. 50% ermittelt. Dies entspricht einer Querschnittsbelastung von rd. 3.400 Kfz/24h (Spitzentag) im am stärksten belasteten Abschnitt (Höhe Fähranleger). Damit wird die Kapazitätsgrenze der Mecklenburger Landstraße nicht erreicht, sodass der Verkehr selbst mit dieser Last verträglich abgewickelt werden kann, ohne dass hierfür umfangreiche bauliche Maßnahmen notwendig sind.

Fähre/Fährvorplatz

Von der oben angegebenen Verkehrsmenge wird ein Großteil aus Richtung Westen und somit via Fähre an- und abreisen. In der Spitze wird dabei voraussichtlich die Nachfrage auf der Straße die Kapazität der Fährverbindung partiell übersteigen. Aus diesem Grund werden

sowohl im Fährbetrieb als auch auf dem Fährplatz Maßnahmen als notwendig erachtet. Während durch den Betrieb mit einer dritten Fähre die unmittelbare Transportkapazität erhöht wird, sollen durch die empfohlene Umgestaltung des Fährvorplatzes Aufstellkapazitäten geschaffen werden, die eine Rückstauung in die Mecklenburger Landstraße abmindern. Darüber hinaus kann eine Umgestaltung den Fährplatz aufwerten sowie die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden in diesem Bereich erhöhen.

Mecklenburger Landstraße

Die Mecklenburger Landstraße wurde zuletzt im DSK-Verfahren (Dünne Asphaltdeckschichten in Kaltbauweise) instandgesetzt. Im Zuge dieser Unterhaltungsmaßnahme wurden auch die Seitenmulden, welche zur Aufnahme des anfallenden Niederschlagswassers dienen, so gut es die örtlichen Bedingungen zugelassen haben, wieder in Stand gesetzt. Im Gegensatz zu einer grundlegenden Sanierung wird auf diese Weise der Straßen- bzw. Fahrbahnquerschnitt nicht verändert. Zum weit überwiegenden Teil verfügt die Mecklenburger Landstraße somit über eine Fahrbahnbreite von rd. fünf Metern.

Dies ist prinzipiell ausreichend, um die prognostizierte Verkehrsmenge abzuwickeln. Allerdings bietet es nicht ausreichend Platz, um die Vielzahl von Ansprüchen, die gegenwärtig an eine Hauptsammelstraße gestellt werden, adäquat zu befriedigen. Neben teilweise mangelnden Anlagen für den Fuß- und Radverkehr betrifft dies auch den Begegnungsfall von Schwerverkehr und PKW, der zurzeit nur mit sehr niedrigen Geschwindigkeiten konfliktfrei ablaufen kann.

Die aufgeführten Musterquerschnitte zeigen die grundsätzlichen Möglichkeiten einer zukünftigen Straßenraumgestaltung – teilweise unter Beanspruchung des begleitenden Baumbestandes / der Birkenallee. Diese/r ist nach § 30 BNatSchG i. V. m: § 21 LNatSchG besonders geschützt. Für eine Beeinträchtigung bzw. Beseitigung wäre daher in den weiteren Planungsschritten zur Umgestaltung der Straße gemäß dem erarbeiteten Konzept eine naturschutzrechtliche Befreiung zu erwirken.

Je nach resultierender Gesamtbreite entstehen dabei unterschiedliche Möglichkeiten der prinzipiellen Querschnittsaufteilung. Allen gemein sind eine größere Fahrbahnbreite, dedizierte Anlagen der Rad- und Fußverkehrsführung sowie Ordnung des ruhenden Verkehrs. Die genaue Aufteilung, die unterschiedlichen Breiten, die Anzahl der Stellplätze und die genaue Beanspruchung des Baumbestandes müssen in den nächsten Planungsschritten festgelegt werden. Dort müssen auch die Belange des Hochwasserschutzes adäquat berücksichtigt werden. Ein Anheben der Straße könnte eine durchgehende Befahrbarkeit ermöglichen, aber nicht grundsätzlich gegen Hochwasser schützen. Denn es ist zu bedenken, dass bei entsprechenden Hochwasserlagen das anfallende Niederschlagswasser nicht versickern kann, da der Grundwasserstand entsprechend hoch ansteigt.

Ruhender Verkehr

Während die Ferienimmobilien und Segelanleger über eigene Parkierungsmöglichkeiten verfügen, besteht vor allem für Tagesgäste des Priwalls nur die Möglichkeit, ihr Fahrzeug im Straßenraum (straßenbegleitend) abzustellen. Größere Sammelanlagen existieren nahezu nicht. Ferner besteht auch kaum die Flächenverfügbarkeit, um eine solche einzurichten. Abgesehen von der baurechtlich gesicherten Möglichkeit zur Errichtung einer Sammelparkanlage (Parkpalette) im Eingangsbereich der Beach-Bay (durch den Investor) bestehen daher keine weiteren Kapazitäten, die kurzfristig zu aktivieren wären.

Gleichzeitig ist bei einer grundhaften Sanierung der Mecklenburger Landstraße davon auszugehen, dass die Anzahl der dann eingerichteten offiziellen Parkplätze im Straßenraum die Gesamtanzahl der heutigen – teils wilden – Parkplätze unterschreitet. Allerdings führt das Parken von Fahrzeugen abseits des befestigten Straßenraums heute zu großen Problemen und Kosten im Unterhalt (z. B. durch wegbrechende Fahrbahnkanten).

Der Parkdruck tritt bisher nur lokal und zeitlich begrenzt auf (z. B. im Bereich des Fähranlegers und des Rosenhofs). Über das Gesamtjahr betrachtet, liegt die Ausnutzung der öffentli-

chen Parkkapazitäten allerdings im unteren Bereich. Sollte sich der Parkdruck erhöhen und bspw. keine neuen Kapazitäten geschaffen werden, werden in der Untersuchung Maßnahmen der Parkraumverwaltung aufgeführt, die in Zukunft sukzessiv etabliert werden könnten – wie z. B. zeitliche oder monetäre Bewirtschaftung des Parkraums. Bereits heute kann beobachtet werden, dass es an bestimmten Tagen zu einem problematischen Parkdruck kommt.

Der Investor der Beach-Bay wird in den nächsten Monaten ein Parkhaus mit 322 Parkplätzen errichten. Die Fertigstellung ist für Ende August 2021 vorgesehen. Damit entstehen im Eingangsbereich der Anlage (Ecke Dünenweg / Mecklenburger Landstraße) öffentlich verfügbare Parkplätze. Im Gegenzug wird, wie ursprünglich geplant, der gesamte Beach-Bay-Bereich nördlich der Mecklenburger Landstraße als Parkverbotszone ausgewiesen. Nach Fertigstellung der Stellplätze soll ferner gegen das unerlaubte Wildparken in der Mecklenburger Landstraße vorgegangen werden.

Hiermit wird eine sehr wichtige Maßnahme zur Kompensation des Parkdrucks umgesetzt. Die Hansestadt Lübeck begrüßt den Bau des Parkhauses ausdrücklich und erwartet eine spürbare Abnahme des Parkdrucks. Unbenommen davon wird die Situation des ruhenden Verkehrs kontinuierlich beobachtet. Weiter Maßnahmen sollten allerdings erst nach einiger Zeit des Betriebs des Parkhauses geprüft werden.

Fazit

Mit der Komplettfertigstellung der in den letzten Jahren auf den Weg gebrachten städtebaulichen Projekte ändert sich die verkehrliche Situation auf dem Priwall merklich. Die vorhandene Infrastruktur ist aber gegenwärtig und in den kommenden Jahren prinzipiell dazu in der Lage, die neuen Verkehrsmengen aufzunehmen. Unmittelbarer Handlungsbedarf besteht zunächst nur im Bereich des Fähranlegers, auf dem zurzeit ein Verkehrsversuch in Form von Straßenmarkierungen erfolgt. Die Aufnahme einer Planung zur baulichen Umgestaltung sollte in einem nächsten Schritt erfolgen.

In Bezug auf die Mecklenburger Landstraße sowie den ruhenden Verkehr ist die Abwägung der Vor- und Nachteile einer Änderung der bestehenden Situation nicht ohne Schwierigkeiten vorzunehmen. Sollte beispielsweise eine Verbesserung bzw. regelkonformer Ausbau für den Fuß- und Radverkehr im Straßenverlauf vorgenommen werden, so geht dies zum Teil nur auf Kosten der ortsbildprägenden Birkenallee.

Hinsichtlich des bestehenden Parkdrucks ist eine gewisse Entspannung durch den Bau eines Parkhauses mit über 300 Parkplätzen zu erwarten. Auch das problematische Wildparken soll anschließend durch geeignete Maßnahmen unterbunden werden. Sollte sich darüber hinaus weiterer Handlungsbedarf manifestieren, bestehen gemäß dem vorgelegten Gutachten weitere Möglichkeiten. In den Wohngebieten kann beispielsweise eine (mehrstufige) Parkraumbewirtschaftung eingeführt werden, die jedoch auch die Priwallbewohner:innen ohne eigenen Stellplatz betreffen würde. Die erwähnte Neugestaltung der Mecklenburger Landstraße kann auch zur Generierung von neuen, regulären Stellplätzen genutzt werden.

Während der Ausarbeitungen zur vorliegenden Studie haben umfangreiche Beteiligungen stattgefunden. Diese umfassten sowohl Gespräche auf Arbeitsebene mit dem Verein der Priwallbewohner als auch in Form von Informationsveranstaltungen für die allgemeine Bewohnerschaft vor Ort. Insbesondere auf Arbeitsebene konnte dabei intensiv auf die konzeptionellen Vorschläge eingegangen werden. Es wurden die Hintergründe, straßenverkehrsrechtlichen und technischen Rahmenbedingungen erläutert, und auf die Konsequenzen der Maßnahmenmöglichkeiten eingegangen werden. Auch Vorschläge seitens des Vereins der Priwallbewohner konnten gegenübergestellt und diskutiert werden. Bei den öffentlichen (Groß-) Veranstaltungen konnten entsprechend die unterschiedlichen Positionen und Vorstellungen präsentiert und diskutiert werden. Eine eindeutige Präferenz seitens der Bewohner:innen konnte im Rahmen der Beteiligung nicht ermittelt werden, da alle Lösungsvorschläge auch Nachteile für die Anwohner:innen nach sich ziehen.

Es wird daher empfohlen, die weitere (Detail-) Planung erst dann aufzunehmen, wenn sich die bauliche Notwendigkeit zur Sanierung (durch Schäden aus Witterung und Abnutzung) ergibt (Mecklenburger Landstraße) oder ein steigender Parkdruck es verlangt (Maßnahmen des Parkraummanagements). Ein akuter Handlungsbedarf entsteht auch aus Sicht des Hochwasserschutzes nicht. Das Hochwasserrisiko auf dem Priwall wurde sowohl seitens des Landes als auch von der Hansestadt Lübeck als gering eingestuft. Selbst bei einem sehr schweren Ostseehochwasser liegt der größte Teil, der auf dem Priwall bebauten Flächen aufgrund der Höhenlage, hochwasserfrei und wird nicht überflutet. Deshalb ist aus Sicht des Landes auch ein Bau eines Landesschutzdeiches auf dem Priwall im Interesse des Wohls der Allgemeinheit nicht erforderlich. Der Verein der Priwallbewohner wurde darüber umfassend informiert. Nichtsdestotrotz ist, wie oben genannt, bei einer grundhaften Sanierung der Straße auf eine entsprechende Ausstattung zur verbesserten Erreichbarkeit zu achten (dritter Spiegelstrich).

Anlagen:

- 1 - Entwicklungskonzept für das Verkehrssystem auf dem Priwall (Berichtsfassung Hansestadt Lübeck), Fa. Urbanus

Senatorin Joanna Hagen



*Strukturentwicklung • Raumplanung
Verkehrsgestaltung • Marketing*

Entwicklungskonzept für das Verkehrssystem auf dem Priwall Berichtsfassung Hansestadt Lübeck

Auftraggeber:

Hansestadt Lübeck
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Mühlendamm 10-12
23552 Lübeck

Ausgearbeitet von:

u r b a n u s GbR
An der Untertrave 81-83
23552 Lübeck

Stefan Luft
Heike Drücker
Christoph Lüth

1. Strategische Ausrichtung des Verkehrssystems

Der Titel „Ostseeheilbad“ erfordert für den Stadtteil Travemünde eine entsprechende Entwicklungsplanung, die den Ansprüchen einer generell umweltorientierten und nachhaltigen Ausrichtung, aber auch den Anforderungen eines verstärkt familienfreundlichen Tourismus gerecht wird.

Diese grundsätzlichen Zielsetzungen und Ansprüche sollten sich auch im Mobilitätskonzept und im Verkehrssystem widerspiegeln. Dies bedeutet eine möglichst geringe Kfz-Belastung in den sensiblen Bereichen insbesondere den Wohnquartieren, dem zentralen Kurgebiet und dem Priwall sowie eine offensive Förderung des Umweltverbundes aus Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV. Vor allem die Besucher und Urlaubsgäste sollten in die Lage versetzt werden, den Großteil ihrer Aktivitäten ohne Kfz-Nutzung durchzuführen. Neben attraktiven Verkehrsangeboten, die einen Kfz-Verzicht fördern, sollten auch die gestalterischen Qualitäten der Verkehrsanlagen den formulierten Zielsetzungen entsprechen.

Dies bedeutet auch für den Priwall **angemessene verkehrliche Rahmenbedingungen** zu schaffen. Hierbei geht es vor allem um

- eine weitere Erhöhung der Verkehrsqualität und der Verkehrssicherheit speziell für den „Umweltverbund“ (zu Fuß, Fahrrad, Linienbus),
- die langfristige Sicherung einer verträglichen Verkehrsabwicklung mit einem hohen Anteil Kfz-freier oder verkehrsberuhigter Bereiche sowie
- die verkehrlich-städtebauliche Aufwertung der Mecklenburger Landstraße, die als Kreisstraße Verbindungsfunktion nach Nordwestmecklenburg wahrnimmt, hauptsächlich aber als Sammelstraße bzw. Erschließungsstraße für den Priwall fungiert.

Dazu wird im Folgenden ein **verkehrliches Entwicklungskonzept** skizziert. Im Vordergrund eines zukunftsorientierten Verkehrskonzeptes für den Priwall stehen die Akzeptanzförderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und eine verträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs. Drei **übergeordnete Zielsetzungen** sind dabei hervorzuheben:

- ⇒ Verbesserung der Attraktivität der Trave-Schiffsverbindungen für Fußgänger und Radfahrer,
- ⇒ Stabilisierung und ggf. Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes auf dem Priwall,
- ⇒ Ordnung und Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs auf dem Priwall.

Grundbausteine des verkehrlichen Entwicklungskonzeptes

Das verkehrliche Entwicklungskonzept basiert auf folgenden Grundbausteinen:



Kfz-freies oder verkehrsberuhigtes Wegenetz für Fußgänger und Radfahrer,



verbesserte Erreichbarkeit im Radverkehr durch Fahrradmitnahmemöglichkeit auf der Nordefähre,



zentrale Erschließung des Priwalls mit dem Linienbus und Durchbindung nach Travemünde (entsprechend den Qualitätsstandards des 3. RNVP) ggf. mit touristisch orientierter Anpassung des Verkehrsangebotes,



Bevorrechtigung des Linienbusverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr,



Neuordnung des öffentlichen Parkens,



Einbeziehung aller öffentlichen Stellplätze in eine Parkraumbewirtschaftung,



Einrichten einer „Belegt“-Anzeige für die Parkplätze auf dem Priwall am westlichen Fähranleger,



städtebaulich-verkehrliche Neuordnung / Umgestaltung des Fährvorplatzes,



Neustrukturierung und Umgestaltung des Straßenraums in der Mecklenburger Landstraße,



Beibehaltung des örtlichen Tempo-30-Limits in der Mecklenburger Landstraße.

Fuß- und Radverkehr

Der Priwall bietet durch die kurzen Entfernungen und die attraktiven naturräumlichen Rahmenbedingungen günstige Voraussetzungen für den Fuß- und Radverkehr. Mit der neuen "Beach Bay" werden die Rahmenbedingungen für die nichtmotorisierten Verkehrsmittel zusätzlich positivbeeinflusst. Im Mittelpunkt der Planungen steht ein eigenständiges oder zumindest **verkehrsberuhigtes Wegenetz für den Fuß- und Radverkehr**, das kurze Verbindungen zwischen den wichtigsten Quell- und Zielpunkten im Alltags- und Freizeitverkehr schafft. Während für den Freizeitverkehr der Ostseeküsten-Radweg entlang der Dünen eine zentrale Rolle spielt, ist dies für den Alltagsverkehr die Mecklenburger Landstraße, die den Radverkehr aus den Wohngebieten bündelt und mit dem Fähranleger verbindet. Um hier die Fahrbedingungen zu verbessern, wird eine Umgestaltung des Straßenraums empfohlen (vgl. Abschnitt „Umgestaltung der Mecklenburger Landstraße“).

Neben einer attraktiven Wegeführung und Wegegestaltung kann speziell die **Akzeptanz des Radverkehrs** durch weitere flankierende Maßnahmen gefördert werden. Dazu gehören im Wesentlichen:

- Eine komfortable Gestaltung der Fuß- und Radstrecken (i.W. Beläge, Beleuchtung und Wegweisung),

- die uneingeschränkte Fahrradmitnahme auf der „Norderfähre“ als wichtiger Lückenschluss im Travemünder Radverkehrsnetz (eingeführt zur Saison 2016),
- die Einrichtung hochwertiger Fahrrad-Abstellanlagen im öffentlichen und privaten Raum (speziell an den Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen),
- die Erweiterung von attraktiven Fahrradverleihangeboten speziell für die Urlaubsgäste.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der Linienbusverkehr bildet eine wichtige Komponente im Verkehrssystem auf dem Priwall, insbesondere da viele Priwall-Bewohner auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind (Stichwort „Seniorenwohnanlage“). Die traditionell bestehende Zäsur durch die Priwallfähre wurde durch die **Verlängerung der Buslinie 38 über die Priwallfähre** bis zur Praxisklinik aufgehoben. Damit wurde auch eine zentrale Empfehlung des urbanus-Gutachtens von 2005 zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV auf dem Priwall umgesetzt. Durch die Nutzung der Kurkarte als ÖPNV-Fahrkarte und den SH-Tarif hat der ÖPNV in den letzten Jahren zusätzlich an Attraktivität insbesondere für Touristen gewonnen. Die Streckenführung auf dem Priwall sollte möglichst so erfolgen, dass staugefährdete Straßenabschnitteumfahren oder dem Linienbus zumindest eine Bevorrechtigung eingeräumt werden kann. Zudem sollte die Ferienanlage "Beach Bay" eine möglichst **zentral gelegene Haltestelle** erhalten, um die An-Abmarschwege zu minimieren. Diese könnte beispielsweise im Bereich des geplanten „Empfangs“ liegen und auch durch den Investor finanziert werden. Eine Führung der Buslinie auf das Gelände wird angesichts der kurzen Fußwege und der vorgesehenen Verkehrsberuhigung für verzichtbar gehalten. Eine Überprüfung der Linienführung sollte nach Fertigstellung bzw. Inbetriebnahme erfolgen, da erst zu diesem Zeitpunkt genauere Aussagen über eventuelle Staurisiken möglich sind, ggf. kann die Linienführung auch unverändert bleiben.

Parallel wird im Rahmen der Studie zur nachhaltigen Ausweitung des ÖPNV in der Hansestadt Lübeck erörtert inwiefern sich die Bedienung des Priwalls in das sog. LÜMO integrieren lässt.

Erschließungskonzept für den Kfz-Verkehr

Im Verkehrskonzept übernimmt die Mecklenburger Landstraße weiterhin die Haupteerschließung, während die Seitenstraßen verkehrsberuhigte Wohnstraßen bleiben. Das Erschließungssystem im Entwicklungsgebiet "Beach Bay" basiert auf **Stichstraßen zur Anbindung der wichtigsten Zielbereiche** „Hafen“ und „Freizeiteinrichtungen“, die von der Mecklenburger Landstraße ausgehen. Durchgangsverkehre außerhalb der Mecklenburger Landstraße bzw. nicht nutzungsbezogene Verkehre im Plangebiet sollen mit diesem Konzept vermieden bzw. unterbunden werden. Verbindungen zwischen den Entwicklungsbereichen "Beach Bay" und „Feriendorf“ sollten dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten oder als Umweltrassen für ausgewählte Verkehrsarten (Lieferverkehr, Serviceverkehr) konzipiert werden.

2. Ruhender Verkehr

Bewertung der Bestandssituation

Für das öffentliche Parken auf dem Priwall sind derzeit nur wenige Parkierungsmöglichkeiten vorgesehen, so dass überwiegend illegal auf nicht ausgewiesenen Flächen Fahrzeuge abgestellt werden. Zum Teil wird sogar „wild“ in Grünanlagen bzw. im Waldgebiet geparkt. Dieser Zustand ist auf Dauer nicht mit den o.g. Zielsetzungen und Qualitätsanforderungen an das Verkehrssystem vereinbar und kann auch zur Beeinträchtigung der Standortqualität führen. Hinzu kommt, dass durch die städtebauliche Entwicklung in Travemünde die bisherigen Parkplätze (u.a. auf dem Baggersand) weiter von der Priwallfähre weg verlegt wurden oder noch werden und damit zusätzlicher Parkdruck für den Priwall entstehen könnte. Eine qualifizierte Prognose ist auf Basis verfügbarer Daten derzeit aber nicht möglich.

Bei zwei Ortsbegehungen im Juli und September 2018 wurden die in Bild 1 dargestellten „legalen“ Parkierungsflächen identifiziert und die Parkraumsituation bewertet. Dabei wurde unterschieden zwischen

- öffentlichen Parkieranlagen,
- privaten Parkieranlagen (durch Schrankenanlage gesichert für ausgewählte Nutzerkreise),
- Straßenrandparken.

Die Bilder 2 bis 6 zeigen ausgewählte Straßenabschnitte der Mecklenburger Landstraße sowie einiger Seitenstraßen zur Verdeutlichung der Situation des ruhenden Verkehrs. Stellplätze auf von Einfamilienhäusern auf deren Grundstück wurden nicht dokumentiert.

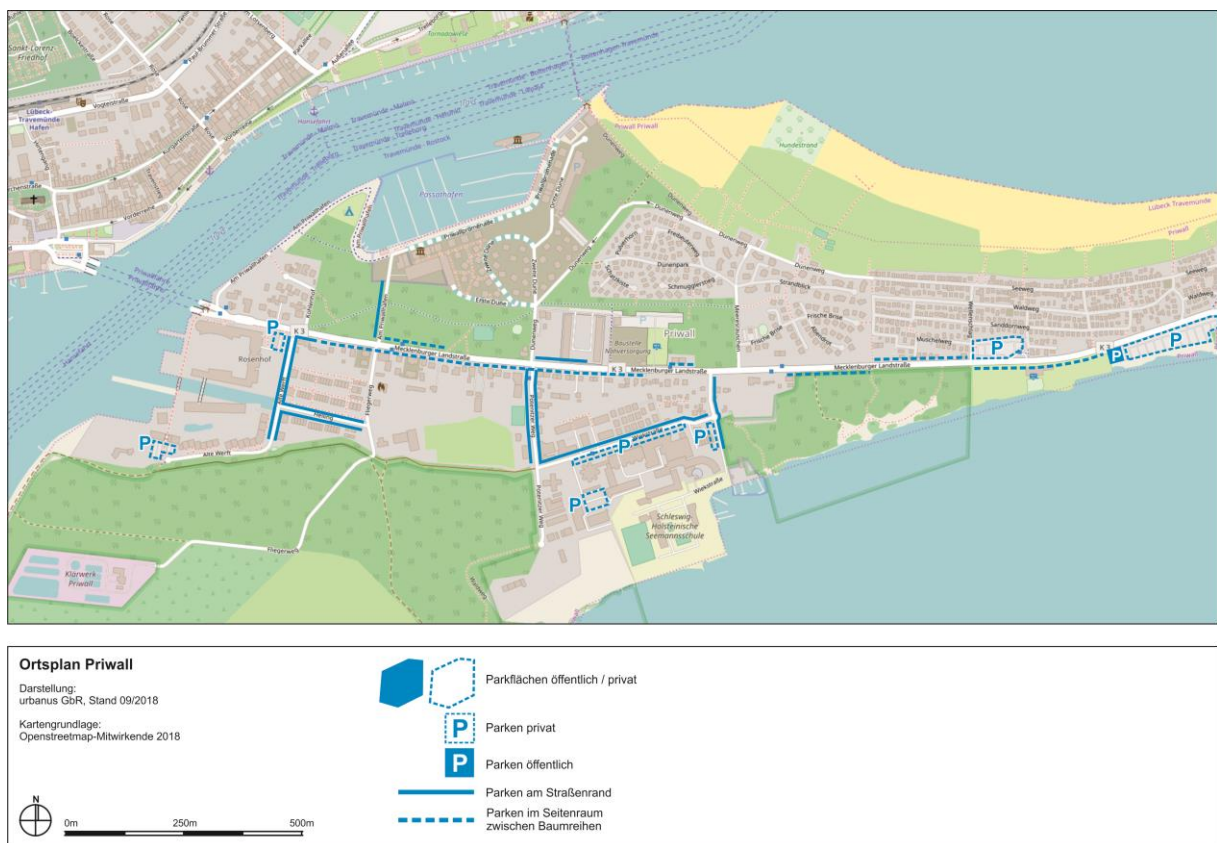


Bild 1: Überblick über die Parkieranlagen auf dem Priwall



Bild 2: Private Parkierungsanlage für die Ferienhaussiedlung an der Mecklenburger Landstraße



Bild 3: Parken am Straßenrand in der Wiekstraße



Bild 4: Längsparken in Parkbuchten in der Straße Alte Werft



Bild 5: Senkrechtaufstellung in Parkbuchten in der Straße Helling



Bild 6: Straßenrandparken an der Mecklenburger Landstraße zwischen Pötenitzer Weg und Fliegerweg

Bemerkenswert ist dass es aktuell nur eine öffentliche „Parkungsanlage“ mit ca. 40 Stellplätzen auf dem Priwall gibt, die zudem in der Ortsrandlage liegt und damit mit relativ langen Fußwegen zu wichtigen Zielen auf dem Priwall verbunden ist.

Die Bewohner des Priwalls sowie die Nutzer der Feriensiedlungen und der Campinganlagen haben ihre Parkflächen zum Teil auf den Grundstücken/Anlagen im Wesentlichen aber auf den beiden großen privaten Parkplätzen an der Mecklenburger Landstraße. Diese sind durch eine Schrankenanlage gesichert. Zu den beiden Ortsrundgängen im Juli und September war keiner der beiden Parkplätze voll ausgelastet, im September war sogar in der Woche eine geringe Auslastung (unter 30%) gegeben.

Auf dem Gelände des Rosenhofes und der Berufsbildenden Schulen sind ebenfalls den Nutzungen zugeordnete Stellplätze vorhanden (für Beschäftigte, Lehrkräfte etc.), die aber nur mit Zugangsberechtigung nutzbar sind. Besucher und Schüler*innen müssen sich überwiegend eine Parkmöglichkeit am Straßenrand oder in den Seitenräumen der Gebäude suchen. Dazu werden, dort wo es nicht durch entsprechende Zeichen der StVO untersagt ist, die Wohnstraßen und die unbefestigten Seitenstreifen entlang der Mecklenburger Landstraße genutzt. Parken im Park- oder Halteverbot wurde allerdings nur vereinzelt registriert.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass ggf. auch bedingt durch die zahlreichen Bautätigkeiten auf dem Priwall und die damit verbundene eingeschränkte Attraktivität für Besucher, an durchschnittlichen Tagen kein gravierender Parkdruck auf dem Priwall besteht. Dennoch gibt es Ansatzpunkte von zu gering bemessenen Kapazitäten im Bereich der Berufsschulen und des Rosenhofes, die zu einer Verdrängung von ruhendem Verkehr in die öffentlichen Straßenräume und hier vor allem in die angrenzenden Wohnstraßen führen. Die Seitenräume der Mecklenburger Landstraße werden ebenfalls beparkt, zur Zeit allerdings vorwiegend

von Kurzparkern oder von Handwerkerfahrzeugen. In der Perspektive dürfte sich der Parkdruck aber noch verstärken, wenn die gesamte Anlage in den vollen Betrieb bzw. Nutzung geht.

Strukturelle Rahmenbedingungen

Private Stellflächen sind für Ferienhausanlagen, Einfamilienhäuser, die Seniorenwohnanlage und z.T. für die Beschäftigten dieser Einrichtungen sowie der berufsbildenden Schulen vorgesehen.

Öffentliche Parkplätze benötigen die

- Besucher der Bewohner des Priwalls,
- SchülerInnen der BBT sowie der Landesberufsschulen
- Beschäftigten (insbesondere regionale Pendler)
- die Tagestouristen.

Einwohnerzahlen und Schülerzahlen sind der Sekundärstatistik zu entnehmen, ebenso können die Beschäftigtenzahlen für Schulen und den Rosenhof abgeschätzt werden. Daten zu Tagestouristen gibt es lt. Rücksprache mit der LTM nur für das gesamte Stadtgebiet von Lübeck ebenso wie Pendlerzahlen.

Künftige Parkraumbedarfe

Die Ausweisung von Kfz-Stellplätzen in Zusammenhang mit den neuen Nutzungen insbesondere Priwall Waterfront ist zwar unumgänglich, birgt aber auch die Gefahr von „induzierten Verkehren“ auf dem Priwall (vor allem an Wochenenden). Um dieses Risiko zu minimieren, wurden die **Parkplatz-Kapazitäten** in Anlehnung an die Verkehrsprognose und den angestrebten hohen Fuß- und Fahrradanteil zurückhaltend bemessen. Dies gilt insbesondere für die öffentlichen Parkplätze. Eine fundierte Berechnung der Bestandsnachfrage ist aufgrund fehlender oder unzureichender Daten in Bezug auf die Nachfrager-Zielgruppen (z.B. Beschäftigte, Tagestouristen) derzeit nicht möglich.

Im Bestand wird derzeit nur bei den Ausbildungseinrichtungen bei unverändertem Nutzungsumfang Bedarf für Kapazitätserweiterungen gesehen. Sollte die Berufsschule künftig ggf. verlagert werden, ist der Parkraumbedarf mit den entsprechenden Nachnutzungen erneut abzugleichen.

In Anbetracht der zu erwartenden Entwicklungen auf dem Priwall wird insbesondere bei den Besuchern und Tagestouristen ein signifikanter Zuwachs erwartet, die dann im Wesentlichen auf Parkieranlagen in Travemünde ausweichen müssen. Daher wird eine Erweiterung des Parkplatzangebotes auf dem Priwall grundsätzlich für erforderlich gehalten.

Mit der vorgesehenen **Parkpalette** am Zugang zum Waterfront und Ferienhaus-Gebiet soll

- der ruhende Verkehrs geordnet,
- zusätzliche moderate Kapazitäten geschaffen und
- die Transparenz des Parkkonzeptes auf dem Priwall erhöht werden.

Die Verkehrsprognose geht davon aus, dass außer den Stellplätzen, die aus den neuen Nutzungen resultieren (einschließlich Beschäftigte und Besucher) und dem vorhandenen Stellplatzbedarf (inklusive „Wildparken“) **keine weiteren zusätzlichen öffentlichen Parkplätze** geschaffen werden müssen. Dabei gilt es auch zu berücksichtigen, dass keine geeigneten neuen Flächen auf dem Priwall zur Verfügung stehen, die wirtschaftlich zu betreiben und ohne signifikante Eingriffe in den Natur- und Landschaftsraum umzusetzen sind.

Für Spitzenbedarfe und potenzielle Nachfragezuwächse aus dem touristischen Sektor ist zu prüfen, ob die bestehenden Parkplätze

- im direkten Umfeld erweitert (ggf. auch mit einer zweiten Ebene) oder
- die privaten Parkplätze teilweise und/oder zeitweise für eine öffentlichen Nutzung zugänglich gemacht werden können.

Aus strategischer Sicht sollten die öffentlichen Parkplätze vorzugsweise als Angebot für Verkehrsteilnehmer aus dem Raum Nordwestmecklenburg dienen, die aus Richtung Pötenitz anfahren.

Empfehlungen für ein Parkraummanagement

Angesichts des eher geringen und auch nur bedingt erweiterbaren Parkraumangebotes auf dem Priwall ist eine Parkraumbewirtschaftung unbedingt zu empfehlen. Dabei sollten eine zeitliche Beschränkung der Parkdauer eingeführt und bei Erfordernis auch Gebühren erhoben werden. Langzeitparken sollte unterbunden bzw. auf die Travemünder Seite verlagert werden.

Aufgrund der Unsicherheiten bei der Entwicklung der Parkraumnachfrage wird folgender **Stufenplan** vorgeschlagen:

Stufe 1:

Gebührenfreies Parken mit Parkscheibe und einer Begrenzung der Parkdauer auf 2 Stunden ggf. maximal 3 Stunden.

Stufe 2:

Erhebung von Parkdauer-abhängigen Parkgebühren in Koordination mit den Gebühren auf der Travemünder Seite unter Beibehaltung der Parkdauerbegrenzung.

Stufe 3:

Einführung eines saisonalen Anwohnerparkens, wenn Besucher- / Touristen-Parkverkehr nachweislich in die Wohnstraßen verdrängt wird.

Um keine zusätzlichen Verkehre insbesondere von der Travemünder Seite auf den Priwall zu ziehen, wird empfohlen, eine dynamische Anzeige „Parkplätze Priwall belegt“ auf der Travemünder Seite zu installieren sowie auf dem Priwall auf die Parkierungsanlagen in Travemünde und ggf. deren Auslastung hinzuweisen, also den Priwall in ein **dynamisches Parkleitsystem** einzubinden.

Das Parken auf nicht ausgewiesenen Flächen in der Mecklenburger Landstraße ist vor allem im besonders betroffenen Abschnitt westlich des Pötenitzer Weges (bei 5 Verkehrsbeobachtungen wurden bis zu 30 Fahrzeuge erfasst) künftig durch geeignete, ggf. auch bauliche Maßnahmen zu unterbinden (z.B. Poller, Feldsteine etc.). Im Bereich Wellenschlag/ Muschelweg ist zu prüfen, ob der Grünstreifen (mit Baumbestand) an der Südseite (bis zu 20 erfasste Fahrzeuge) mit wassergebundenem Belag künftig als Parkstreifen ausgewiesen werden kann.

3. Gestaltung von Straßenräumen und Knoten

Bestandssituation und Handlungsbedarfe

Bei einer Ortsbefahrung im September 2018 wurden diverse Straßenquerschnitte entlang der Mecklenburger Landstraße in einer Fotodokumentation festgehalten. Die Bilder 7 bis 11 zeigen ausgewählte Straßenabschnitte der Mecklenburger Landstraße sowie einiger Seitenstraßen zur Verdeutlichung der Situation.



Bild 7: Straßenquerschnitt der Mecklenburger Landstraße an der Lübecker Stadtgrenze



Bild 8: Straßenquerschnitt der Mecklenburger Landstraße in Höhe der „Buskehre Wellenschlag“



Bild 9: Straßenquerschnitt der Mecklenburger Landstraße in Höhe Muschelgrund 6 zwischen Wellenschlag und Meeresrauschen



Bild 10: Straßenquerschnitt der Mecklenburger Landstraße zwischen Meeresrauschen und Wiekstraße (Einfahrt Feriendorf Strand)



Bild 11: Straßenquerschnitt der Mecklenburger Landstraße in Höhe Pötenitzer Weg / Dünenweg (Einfahrt Feriendorf Waterfront)

Die Mecklenburger Landstraße entspricht heute noch weitgehend dem Charakter der Vorwendezeit, als sowohl der fließende Verkehr als auch der ruhende Verkehr kaum eine Rolle spielten bzw. sich auf sehr niedrigem Nachfrageniveau bewegten. Mit der Bautätigkeit und Nutzungsintensivierungen der letzten Jahre haben sich bereits erste Nachfragesteigerungen nach Parkraum ergeben, während die Kfz-Belegung der Mecklenburger Landstraße seit vielen Jahren auf einem relativ niedrigen Niveau verharret. Dies hängt vor allem damit zusammen, dass im ostdeutschen Hinterland kaum zusätzliches Verkehrsaufkommen entstanden ist und die deutlich gestiegenen Pendlerströme im Wesentlichen durch die A20 und die B104 aufgefangen werden.

Mit Abschluss des Projektes Priwall "Beach Bay" und der Reduzierung von Parkraum auf Travemünder Seite im Umfeld der Priwallfähre ist eine deutliche Veränderung der verkehrlichen Situation zu erwarten, wengleich der durch die Bautätigkeiten derzeit starke Lkw-Verkehr tendenziell eher zurück gehen dürfte. Dennoch werden die städtebaulichen Impulse auf dem Priwall und auf der Travemünder Seite nicht spurlos am Verkehrssystem vorübergehen (siehe Verkehrsprognose).

Der Straßenraum der Mecklenburger Landstraße entspricht nicht mehr den aktuellen Anforderungen an eine Hauptsammelstraße für den Priwall und einer regionalen Verbindungsstraße. Erhebliche Handlungsbedarfe gibt es abschnittsweise bezüglich der Fahrbahnbreite, die auch mit reduzierter Geschwindigkeit für den Begegnungsfall Lkw/Bus – Lkw/Bus kritisch ist sowie für die Führung und Flächenverfügbarkeit des Fuß- und Radverkehrs. Gerade für den Radverkehr wird sowohl im Hinblick auf den Alltagsverkehr als auch für den Freizeit- und Tourismusverkehr ein deutliches Zuwachspotenzial gesehen, so dass hier deutliches Konfliktpotenzial mit dem ebenfalls zunehmenden Kfz-Verkehr entsteht, wenn der Straßenraum unverändert bleibt.

Gestaltung der Hauptzufahrt zur "Beach Bay" und Anschluss an die Mecklenburger Landstraße

Mit einer Querschnittsbelegung von etwa 950 Kfz/24h kann die Hauptzu- und -abfahrt zum Projektgebiet mit starker Verkehrsberuhigung ggf. auch als Shared-Space gestaltet werden. Dies gilt prinzipiell auch für die weiterführenden Erschließungswege. Die Ausgestaltung als Mischfläche bedeutet, dass sich alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt im Verkehrsraum bewegen (können). Da sich Haupt-Kfz-Ströme bedingt durch den „Bettenwechsel“ nicht mit den Hauptfußgängerströmen überlagern werden, ist eine solche Flächenteilung vertretbar. Vor dem Empfang sollten aber ausreichend Aufenthaltsflächen für Fußgänger geschaffen werden, um hier Konfliktpotenziale insbesondere zu den Hauptein- und -auscheckzeiten zu minimieren.

Am Knoten der Hauptzu- und -abfahrt mit der Mecklenburger Landstraße wird keine Straßenraumaufweitung über die erläuterten Umbaumaßnahmen hinaus für erforderlich gehalten. Die verkehrstechnische Vorprüfung nach HBS ergibt hier die Qualitätsstufe A. Aus den in Bild 12 dargestellten Knotenströmen in der Spitzenstunde ergeben sich mittlere Wartezeiten für alle relevanten Konfliktströme von unter 10 Sekunden. Damit ist eine Linksabbiegespur von Richtung Priwallfähre zum Projektgebiet nicht notwendig, da ausreichend Zeitlücken im Längsstrom in Richtung Priwallfähre vorhanden sind. Gegebenenfalls könnte der Schutzstreifen im Knotenbereich unterbrochen werden, um hier ein regelkonformes Vorbeifahren an den Linksabbiegern zu ermöglichen.

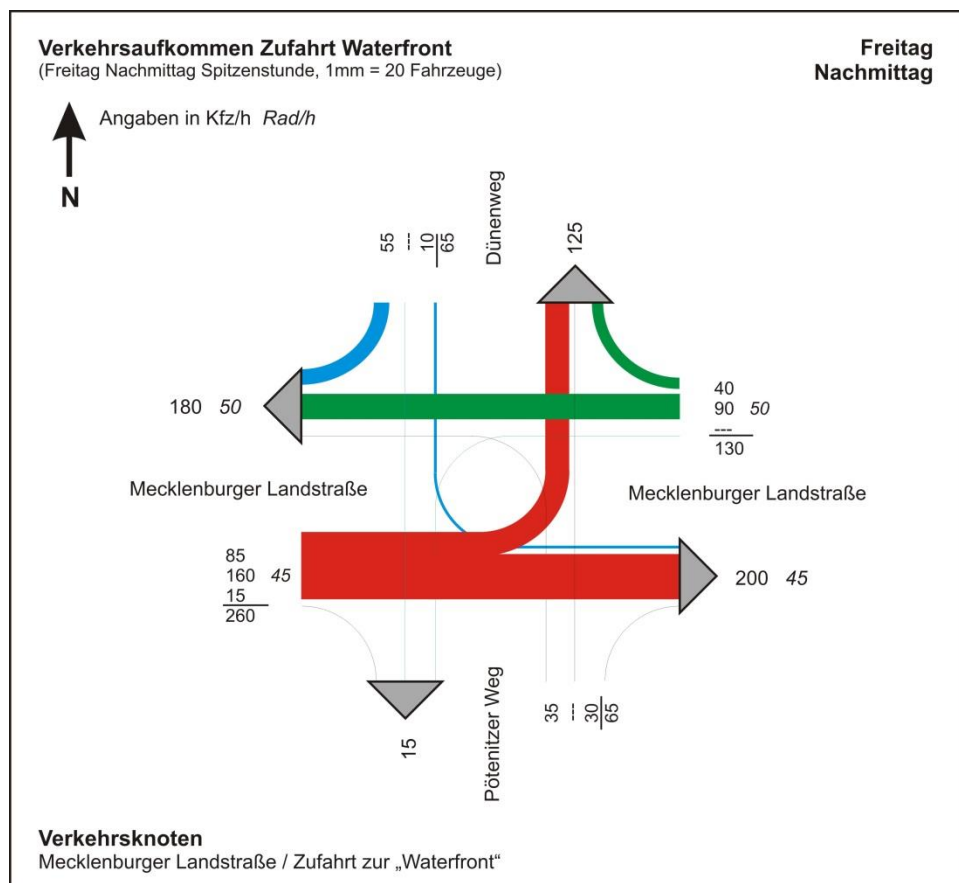


Bild 12: Spitzenstundenbelegung am Knoten Mecklenburger Str. / Waterfront-Zufahrt

Umgestaltung der Mecklenburger Landstraße und des Fährvorplatzes

Auch wenn unter dem Gesichtspunkt der **verkehrlichen Leistungsfähigkeit** kein Ausbau des Straßennetzes auf dem Priwall und hier insbesondere der Mecklenburger Landstraße erforderlich ist, wird im Zusammenhang mit der Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes und den formulierten Qualitätsansprüchen für das Verkehrssystem eine **Umgestaltung der Mecklenburger Landstraße** in Anlehnung an die RASt 06 empfohlen (vgl. Bild 13). Diese wird allein vor dem Hintergrund der bereits bestehenden Defizite für notwendig gehalten.

Zum Einen sollten mit einem Umbau die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr (u.a. Verkehrssicherheit) verbessert werden, zum Anderen sollte eine Anpassung an die neuen städtebauliche Rahmenbedingungen erfolgen.

In den Bildern 15 bis 17 sind für die Mecklenburger Landstraße Straßenraumentwürfe für die drei charakteristischen Gestaltungsabschnitte dargestellt. Gemeinsam ist allen Entwürfen die **Verbreiterung der Fahrbahn** von derzeit 5,0 m (mind. 4,8 m) bis 6,5 m auf eine Breite von 7,50 m. Der gewonnene Raum wird für die Anlage von Radschutzstreifen genutzt, um hier angemessene Bedingungen für den Radverkehr zu schaffen und eine Entflechtung des Fuß- und Radverkehrs vorzunehmen sowie dadurch auch die Verkehrssicherheit zu verbessern bzw. Konfliktpotenziale zu minimieren.

Die **Schutzstreifen sind als „überfahrbare Angebotsstreifen“** konzipiert und tragen damit zur Verbesserung der Gesamtverkehrssituation bei. In den Seitenräumen sind neben ausreichend dimensionierten Gehwegen kombinierte Baum- und **Parkstreifen** vorgesehen, wobei Parkmöglichkeiten in Abhängigkeit von der Straßenrandnutzung ausgewiesen werden.

Die empfohlene Neuordnung bzw. Umgestaltung des Straßenraums erfordert auf einigen Abschnitten eine Straßenraum-Verbreiterung oder eine Verlegung der Baumreihen auf der Nordseite der Mecklenburger Landstraße. Um möglichst wenig (kosteneffektiv) umzubauen, bleibt für den längsten Abschnitt der Straße die Südseite der Mecklenburger Landstraße unverändert, da hier in weiten Teilen schon ein Fußweg vorhanden ist (zwischen Campingplatz und Fähranleger). Für den Abschnitt zwischen Stadtgrenze und Campingplatz enden die nördlich angrenzenden Grundstücke nahe am Straßenrand (vgl. Bild 7), während auf der südlichen Seite Grünflächen z.T. mit Baumbestand vorhanden sind.

Die Gesamtlänge der Mecklenburger Landstraße von knapp 2,1 km bis zur Aufweitung am Fährvorplatz wurde in 5 Abschnitte unterteilt (vgl. Bild 14). Diesen wurde einer der drei nachfolgenden Querschnittstypen zugeordnet.

Unabhängig von der Straßenraumgestaltung sollte das **Tempo-30-Limit** auf der Mecklenburger Landstraße und die Tempo-30-Zone im übrigen Straßennetz auf dem Priwall beibehalten werden, da es den Zielsetzungen insbesondere hinsichtlich Verkehrsberuhigung entspricht und im Hinblick auf die verkehrlich-städtebaulichen Rahmenbedingungen für angemessen gehalten wird.

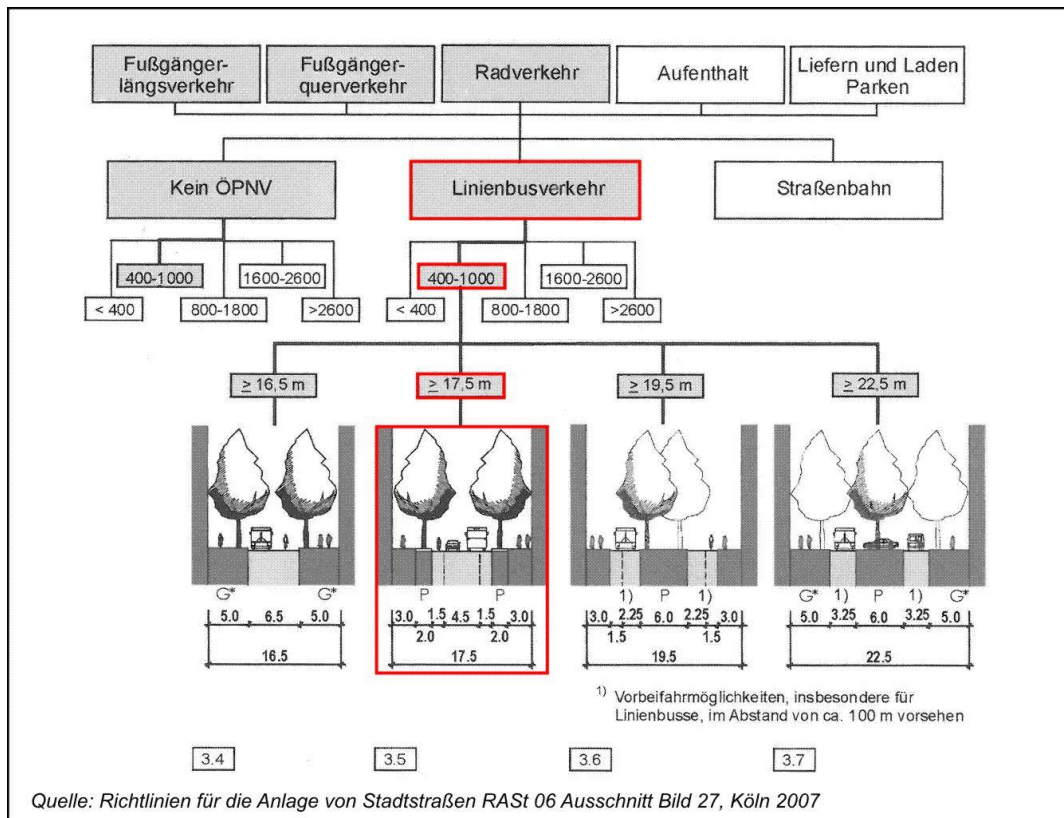


Bild 13: Anlage des Straßenraumprofils nach RAST 06



Ortsplan Priwall
 Darstellung: urbanus GbR, Stand 09/2018
 Kartengrundlage: Openstreetmap-Mitwirkende 2018

Straßenquerschnitte

- Typ 2 (ca. 12 m)
- - - Typ 1 (ca. 18 m)
- Typ 3 (ca. 9 m)

0m 250m 500m

Bild 14: Einteilung der Streckenabschnitte

Aktuelle Situation



Entwurf für eine Umgestaltung

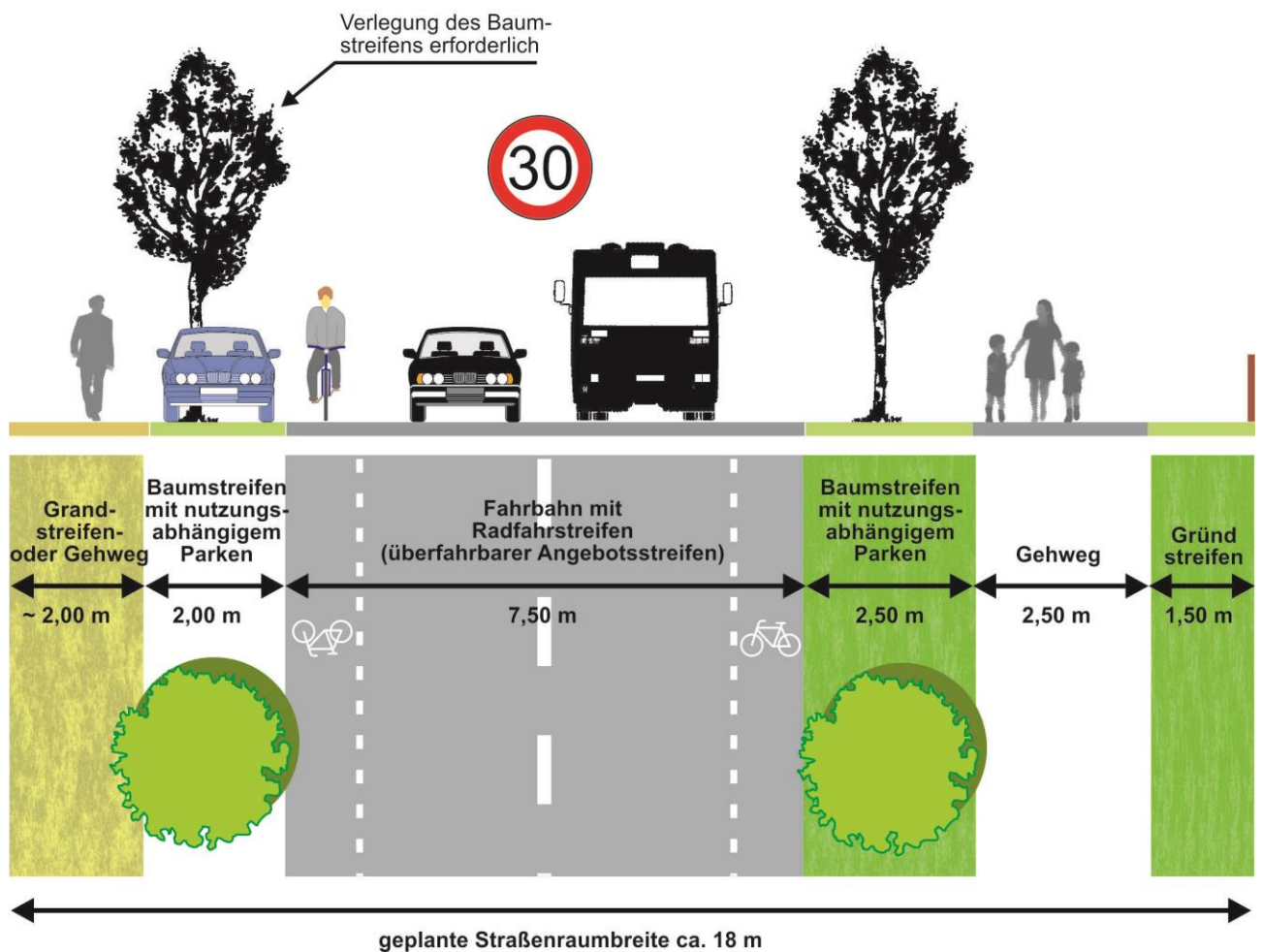


Bild 15: Entwurf für den Straßenraum im Abschnitt Pötenitzer Weg bis Wiekstraße

Aktuelle Situation



Entwurf für eine Umgestaltung

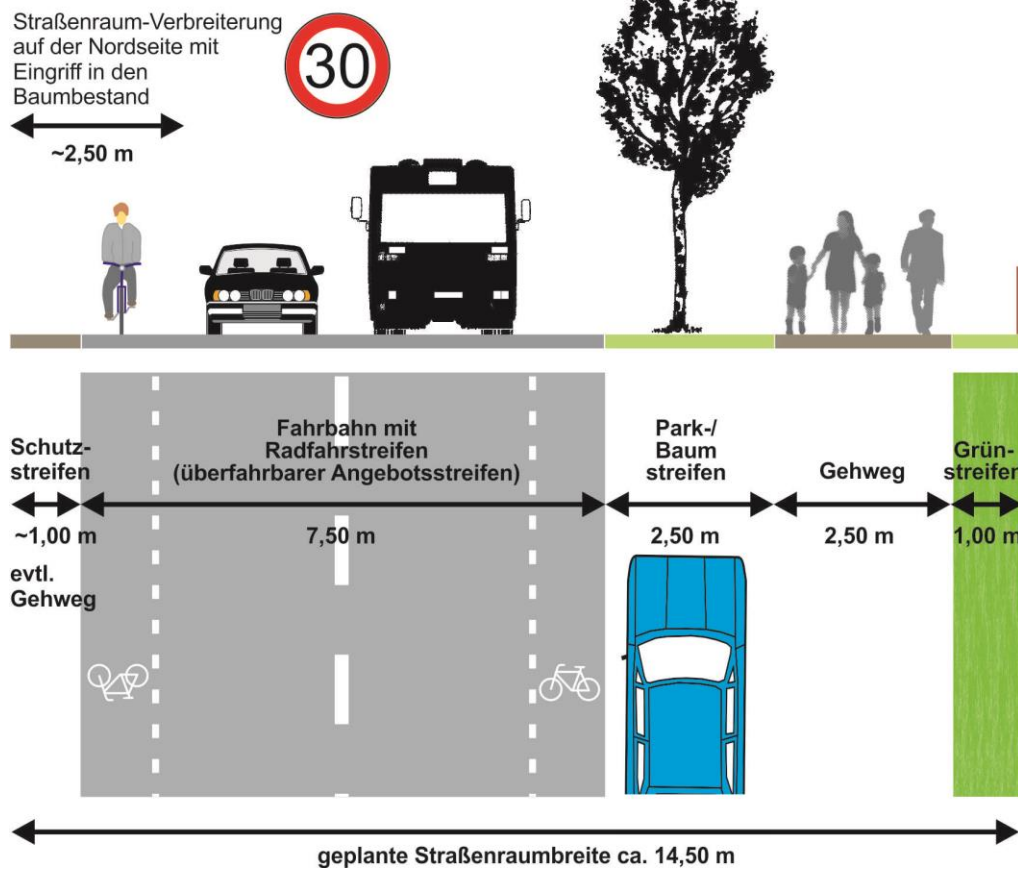


Bild 16: Entwurf für den Straßenraum in den Bereichen Kohlenhof bis Pötenitzer Weg und Campingplatz bis Wiekstraße

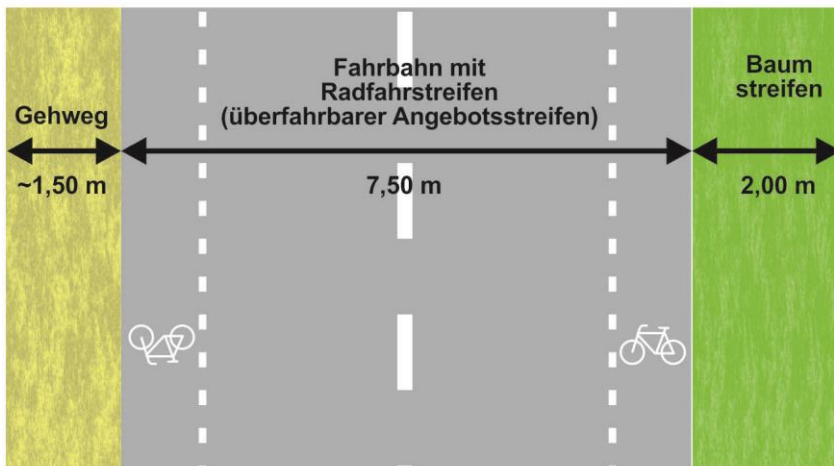
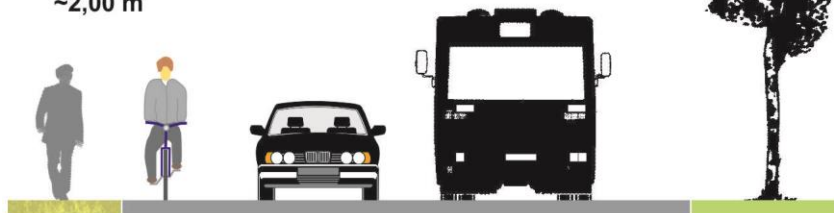
Aktuelle Situation



Entwurf für eine Umgestaltung

Straßenraum-Verbreiterung auf der Nordseite mit Eingriff in den Baumbestand

~2,00 m



geplante Straßenraumbreite ca. 11 m

Bild 17: Entwurf für den Straßenraum im Bereich Stadtgrenze bis Campingplatz

Für Fußgänger und Radfahrer ist zwischen Kohlenhof und Fährvorplatz derzeit schon gesorgt. Einen Eindruck an der Zufahrt zur Fähre in Höhe Kohlenhof vermittelt Bild 18 vom September 2018.



Bild 18: Straßenquerschnitt der Mecklenburger Landstraße in Höhe Kohlenhof

Vor dem Hintergrund veränderter betrieblicher Rahmenbedingungen sollte der **Vorplatz amFähranleger** mit den angrenzenden Verkehrsflächen und der Zulauf neu gestaltet werden, da die Abfertigung der Fahrzeuge nicht mehr zeitgemäßen Anforderungen entspricht. Zudem entstehen hier zusätzliche Anforderungen aus dem Einsatz bzw. der **Abfertigung einer dritten Fähre** sowie mit der Anbindung der Promenade und den Belangen des Fuß- und Radverkehrs. In diesem Zusammenhang sollten auch Möglichkeiten der Abfertigungs- und Steuerungstechnik sowie des Bezahlsystems für die Fähren überprüft werden. Das erhöht zwar nicht die Fährkapazität, vereinfacht aber den Zugang zur Fähre. Eine Trennung der Verkehrsarten (z.B. „Online-Ticket-Besitzer“ \leftrightarrow Barzahler) auf verschiedenen Aufstellspuren erhöht zudem die Arbeitssicherheit an der Zufahrt zur Fähre. Als Option wäre zu überlegen, ob für eine weitere Aufstellspur der nördliche Grünstreifen einbezogen und umgebaut wird.

Maßnahmenübersicht mit Kostenschätzung

Um den für den Priwall prägenden Straßenraumcharakter im westlichen Abschnitt der Mecklenburger Landstraße zu erhalten, wird das Straßenprofil durch eine nördliche Erweiterung aufgeweitet, um die entsprechenden Flächen für den Kfz-Verkehr und vor allem für den Radverkehr zu generieren. Damit kann der südliche Seitenraum mit dem Baumstreifen erhalten bleiben, wobei eine Ertüchtigung bzw. Sanierung des Fußweges empfohlen wird. Bei der Kostenschätzung wird davon ausgegangen, dass der Unterbau der bestehenden Fahrbahn nicht weiter genutzt werden kann sondern ein Neubau der gesamten Fahrbahn notwendig wird. Ausnahme bildet hier der Abschnitt Kohlenhof – Fähranleger, der erst vor ein paar Jahren umgebaut wurde.

Abschnitt	von... bis...	Länge [m]	Maßnahmen	Kostenschätzung [EUR]
1	Stadtgrenze - Campingplatz	890	Fahrbahnneubau (b=7,50m) Abmarkierung Schutzstreifen (beidseitig) 2 Furten mit Einfärbung + Beschilderung Gehweg (b= 1,50m) Anpassung Haltestelle "Campingplatz" (Südseite)	1.300.000
2	Campingplatz - Wiekstraße	185	Fahrbahnneubau (b=7,75m) Abmarkierung Schutzstreifen (beidseitig) Anpassung Knoten "Meeresrauschen" + Markierung 1 Furt mit Einfärbung + Beschilderung ggf. Gehweg (b= 1,50m)	350.000
3	Wiekstraße - Pötenitzer Weg	360	Fahrbahnneubau (b=7,50m) Abmarkierung Schutzstreifen (beidseitig) ggf. Anpassung Knoten "Dünenweg" + Markierung 1 Furt mit Einfärbung + Beschilderung	550.000
4	Pötenitzer Weg - Kohlenhof	500	Fahrbahnneubau (b=7,75m) Abmarkierung Schutzstreifen (beidseitig) Anpassung Knoten "Am Priwallhafen" + Markierung 1 Furt mit Einfärbung + Beschilderung Gehweg (b= 1,50m) Anpassung Haltestelle "Passathafen" (Nordseite)	850.000
5	Kohlenhof - Fähranleger	140	ggf. Rückbau Grünstreifen(nördliche Seite) ggf. Fahrbahnerweiterung um 1 Fahrspur (3,25m) Fahrbahndecke (neue Deckschicht ohne Ausbau; b=6m) 1 Furt mit Einfärbung + Beschilderung	150.000
Summe				3.200.000

Bild 19: Maßnahmenübersicht mit Kostenschätzung

Eingriff in den Naturraum

Durch die Erweiterung der Fahrbahnfläche zugunsten des Radverkehrs und zur Minimierung von Konflikten im Kfz-Begegnungsfall ist im östlichen Abschnitt der Mecklenburger Landstraße eine Inanspruchnahme von Grün- bzw. Waldfläche erforderlich. Die ausgebauten bzw. zusätzlich einzuziehende Verkehrsfläche bewegt sich zwischen 2,0 m und 2,5 m Breite, so dass die erste Baumreihe über eine Länge von etwa 900 m entfallen müsste. Ein mindestens einseitiger Fußweg (hier vorgeschlagen auf der Nordseite, auch zur Anbindung der Bushaltestellen) wird verkehrlich für erforderlich gehalten. Selbst bei einem Verzicht auf den Fußweg, wäre das Fällen von Bäumen nicht zu vermeiden.

Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr / Stellplatzbilanz

Die Umbaumaßnahmen der Mecklenburger Landstraße zielen darauf ab, die regulären Parkplätze teilweise neu anzuordnen, aber in der Anzahl weitgehend unverändert zu belassen. Aufgehoben werden im Wesentlichen die heutigen Möglichkeiten zum Parken außerhalb der ausgewiesenen Stellplätze insbesondere am Straßenrand im nördlich angrenzenden Grün- / Waldbereich. Dies ist allein schon deshalb erforderlich, um die damit verbundene Einengung der Fahrbahn und die daraus entstehenden Konfliktpotenziale künftig zu vermeiden. Die Abstellmöglichkeiten im Baum- / Grünstreifen südlich der Fahrbahn bleiben grundsätzlich erhalten. Es werden aber auch keine neuen, ausgewiesenen Parkplätze entlang der Mecklenburger Landstraße entstehen.

Verzeichnis der Bilder

Bild 1: Überblick über die Parkieranlagen auf dem Priwall	4
Bild 1: Private Parkieranlage für die Ferienhaussiedlung nördlich der Mecklenburger Landstraße	5
Bild 3: Parken am Straßenrand in der Wiekstraße	5
Bild 4: Längsparken in Parkbuchten in der Straße Alte Werft	6
Bild 5: Senkrechtaufstellung in Parkbuchten in der Straße Helling	6
Bild 6: Straßenrandparken an der Mecklenburger Landstraße zwischen Pötenitzer Weg und Fliegerweg ..	7
Bild 7: Straßenquerschnitt der Mecklenburger Landstraße an der Lübecker Stadtgrenze	10
Bild 8: Straßenquerschnitt der Mecklenburger Landstraße in Höhe der „Buskehre Wellenschlag“	10
Bild 9: Straßenquerschnitt der Mecklenburger Landstraße zwischen Wellenschlag und Meeresrauschen ..	11
Bild 10: Straßenquerschnitt der Mecklenburger Landstraße zwischen Meeresrauschen und Wiekstraße ..	11
Bild 11: Straßenquerschnitt der Mecklenburger Landstraße in Höhe Pötenitzer Weg / Dünenweg	12
Bild 12: Spitzenstundenbelegung am Knoten Mecklenburger Str. / Waterfront-Zufahrt	13
Bild 13: Anlage des Straßenraumprofils nach RAS 06	15
Bild 14: Einteilung der Streckenabschnitte	15
Bild 15: Entwurf für den Straßenraum im Abschnitt Pötenitzer Weg bis Wiekstraße	16
Bild 16: Entwurf für den Straßenraum in den Bereichen Kohlenhof bis Pötenitzer Weg und Campingplatz bis Wiekstraße	17
Bild 17: Entwurf für den Straßenraum im Bereich Stadtgrenze bis Campingplatz	18
Bild 18: Straßenquerschnitt der Mecklenburger Landstraße in Höhe Kohlenhof	19
Bild 19: Maßnahmenübersicht mit Kostenschätzung	20

Quellen- und Literaturverzeichnis

AG Region Lübeck:

„Entwicklungskonzept Region Lübeck (ERL)“, 2003

BSV, HC, IVV:

„Verkehrsentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck“, 2000

BSV, HC, IVV:

„Integriertes Verkehrskonzept für die Region Lübeck IVK“, 1998

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV:

„Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“, 2006

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV:

Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06, Ausgabe 2006

Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung Heft 42:

„Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung – Teil 2“, 2000

Hamburg-Consult:

Verkehrserhebungen im Rahmen der Potenzialanalyse zu den Priwallfähren, 2007 (unveröffentlicht)

Hansestadt Lübeck - Bereich Logistik, Statistik und Wahlen:

„Demografische Daten für den Stadtteil Lübeck-Travemünde“, 2013

Hansestadt Lübeck - Bereich Logistik, Statistik und Wahlen:

„Statistisches Jahrbuch der Hansestadt Lübeck 2012“

„Statistisches Jahrbuch der Hansestadt Lübeck 2015“

„Statistisches Jahrbuch der Hansestadt Lübeck 2016/2017/2018“

Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, Dr.-Ing. Bosserhof

„Handbuch für Verkehrssicherheit und Verkehrstechnik“, 2006

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen ILS:

„Heft 139: Großflächiger Einzelhandel“, 1998

OMNIPHON:

„Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in Lübeck“, 2010

Priwall Waterfront AG:

„Priwall Familien Urlaub, Prognose für die Übernachtungen pro Einheit“, Stand Oktober 2007

Priwall Waterfront AG:

„Touristische Daten für Priwall“, Stand 2013

Priwall Waterfront AG:

„Projekt-Eckdaten“, Stand Januar 2014

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein:

Statistischer Bericht – Beherbergungsangebot in Schleswig-Holstein im Jahr 2006, 2007, 2015

urbanus GbR:

„Abschätzen der verkehrlichen Auswirkungen zum Entwicklungskonzept Priwall“, 2005

„Abschätzen der verkehrlichen Auswirkungen zum städtebaulichen Entwicklungskonzept Priwall“, 2008

„Verkehrsuntersuchung zum städtebaulichen Entwicklungskonzept Priwall „Waterfront““, 2014