

Mobilitätskonzept Travemünde

Anlagen

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Parkraumkonzept öffentliche Parkplätze (Endausbau)

Anlage 2: Pkw-Verkehr - Bestand und Prognose

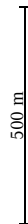
Anlage 3: Maßnahmenkatalog

**Parkraumkonzept
Travemünde**

● Bedarfsparkplatz
(temporär, bei Bedarfsspitzen)

● Anzahl öffentlicher Parkplätze
(Endausbau)

Σ 2.800 Parkplätze
zzgl. Bedarfsparkplätze



Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich 610 Stadtplanung und Bauordnung



© OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA



Inhaltsverzeichnis Maßnahmenkatalog

1. Optimierung des bestehenden Verkehrsnetzes	5
1.2 Kreuzung Gneversdorfer Weg/Morredder/Am Dreilingsberg	6
1.3 Einmündung Gneversdorfer Weg/Vogteistraße	8
1.4 Einmündung Gneversdorfer Weg/Travemünder Landstraße/Torstraße	9
1.4a Kreuzung Travemünder Landstraße/Teutendorfer Weg	10
1.5 Vertiefende Untersuchung einer zweiten Haupteinschließung	11
1.6 Aufweitung Knoten Steenkamp/Kowitzberg	12
1.7 Verbindung Gneversdorfer Weg - Teutendorfer Weg	13
2. Konfliktvermeidung zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und des -flusses	14
2.1 Vorderreihe	14
2.2 Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Altstadt	16
2.3 Prüfung Bewohnerparkvorrechte	17
2.4 Schutzstreifen Teutendorfer Weg	18
2.5 Schutz-/Radfahrstreifen Außenallee	19
2.6 Umgestaltung Vogteistraße	20
2.7 Freigabe Gehweg Fallreep	22
2.8 Radweg-Konzept Travemünde-Brodten-Niendorf	23
2.9 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	24
2.10 Verkehrsführung Kaiserallee	25
2.11 Trassenfindung Radschnellweg Travemünde-Herrentunnel	26
3. Ruhender Verkehr Besucher/Parkkonzept	27
3.1 Parkpalette Lotsenberg	27
3.2 Parkpalette Godewind	28
3.3 Überlaufparkplatz für Nachfragespitzen	29
3.4 Anpassung Parkleitsystem	30
4. Aufwertung des öffentlichen Raums	31
4.1 Freiraumplanerischer Wettbewerb Strandbahnhof/Bertlingstraße	31
4.2 Landschaftspark Leuchtenfeld und Travepromenade	33
4.3 Gehwegergänzungen	34
4.4 Querungshilfen	36
4.5 Fußgängerunterführung Fehlingstraße/ Kalvarienberg	43
4.6 Wegeverbindung Mönchswiese	44

1. Optimierung des bestehenden Verkehrsnetzes

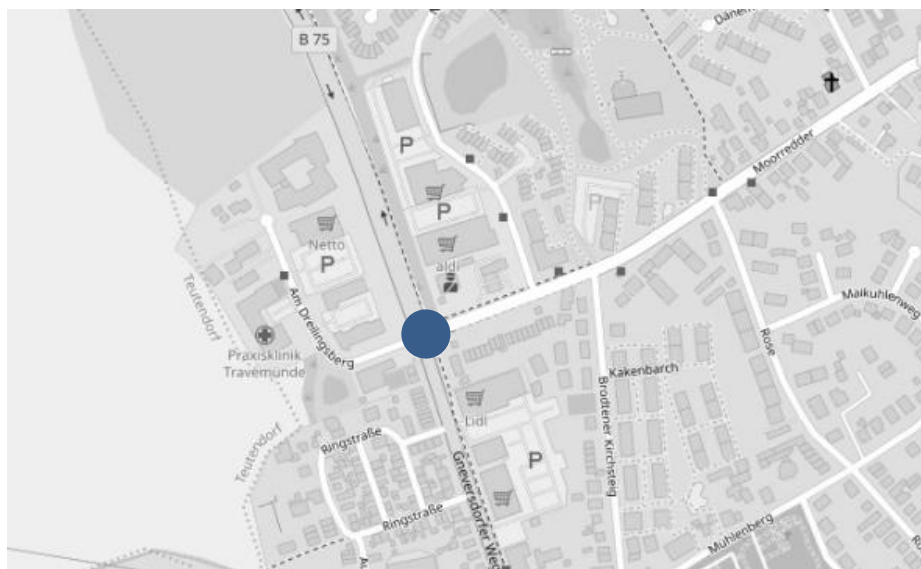
1.1 Halbstundentakt Lübeck-Hauptbahnhof nach Lübeck-Travemünde (Bahn)

Beschreibung	Im Rahmen der Neuausschreibung zum E-Netz-Ost durch das Land Schleswig-Holstein (bzw. die NAH.SH) wurde auch die Bedienung der Bahnstrecke nach Travemünde mit Beginn des Winterfahrplans 2022 neu vergeben. In diesem Zuge wird zukünftig an den Wochenenden des Sommerfahrplans Travemünde im 30-Minuten-Takt bedient. Eine Bedienung auch unter der Woche in diesem Takt ist nicht vorgesehen, stellt aber das mittelfristige Ziel der Hansestadt Lübeck dar. Dieser würde sehr große Vorteile für die verkehrliche Entwicklung des Stadtteils Travemündes mit sich bringen.
Kategorie	SPNV
Begründung	Die Bahnverbindung wird bereits heute stark frequentiert. Im Zuge der allgemeinen Entwicklung Travemündes sind daher zusätzliche Kapazitäten insbesondere für den Alltagsverkehr (wochentags ganzjährig und an Wochenenden in der Hauptsaison (z.B. zusätzliche Tagesgäste) sinnvoll. Diese Maßnahme ist geeignet, einen Wechsel zu Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu bewirken.
Zeithorizont	Der neue Verkehrsvertrag für das E-Netz-Ost gilt ab dem Winter 2022
Kostenschätzung	Die Kosten richten sich nach den eingegangenen Angeboten und werden vom Land Schleswig-Holstein getragen
Zuständigkeiten	Ausschreibung, Finanzierung und Betreuung: NAH.SH, Land Schleswig-Holstein Ministerium für Wirtschaft und Verkehr (MWVATT)

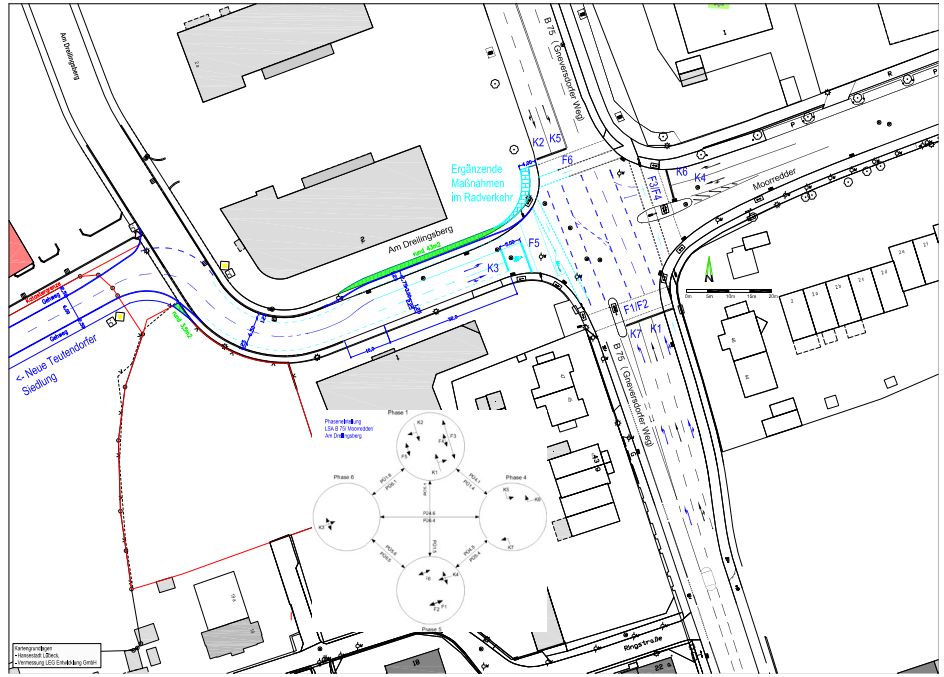
1.2 Kreuzung Gneversdorfer Weg/Morredder/Am Dreilingsberg

Beschreibung	Ausbau der Zufahrt Am Dreilingsberg; Ummarkierungen und Anpassung der Signalzeitenpläne
Kategorie	Kfz-Verkehr
Begründung	Gewährleisten einer ausreichenden Verkehrsqualität auch in der Hauptsaison, insb. nach Erschließung der Neuen Teutendorfer Siedlung
Geprüfte Alternativen	<ul style="list-style-type: none">• Kreisverkehrsplatz (einspurig nicht leistungsfähig; zweispurig keine komfortable und sichere Radverkehrsführung möglich)• Ausbau der Zufahrt Moorredder, um zweistreifiges Rechtsabbiegen zu ermöglichen
Mögliche Alternative	Der Verkehr, der aus dem Bebauungsplanverfahren zur neuen Teutendorfer Siedlung prognostiziert wird, ist nachweislich über den (zu ertüchtigenden) Knotenpunkt abzuwickeln. Im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplan ist eine neu anzulegende Zufahrtsstraße nördlich des bestehenden Gewerbegebietes „Am Dreilingsberg“ oder über eine Verlängerung des Howingsbrook zu untersuchen, um bspw. weitere städtebauliche Projekte zu ermöglichen.
Zeithorizont	Mit Erschließung der Neuen Teutendorfer Siedlung, voraussichtlich 2021
Kostenschätzung	Die Kosten werden durch den Erschließungsträger der Neuen Teutendorfer Siedlung getragen

Lageplan



Skizze



1.3 Einmündung Gneversdorfer Weg/Vogteistraße

Beschreibung	An der Einmündung wird die Einrichtung einer BÜSTRA geprüft. Hierbei handelt es sich um eine Ampel-Anlage, bei welcher die Signale des Straßenverkehrs mit denen des Zugverkehrs koordiniert sind
Kategorie	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV • Kfz-Verkehr • Radverkehr • Fußverkehr
Begründung	Die jeweiligen Ampelanlagen sind über die oben erwähnte BÜSTRA zu koordinieren. Auf diesem Weg entstehen bei Schließung der Schranken keine „gefangenen“ Fahrzeuge im Bereich des Bahnübergangs. Dies kann bei regulären Lichtsignalanlagen (Straße) sowie Bahnübergängen (Schiene) nicht gewährleistet werden. Für den Fußverkehr wird eine sichere Querung der Straßen ermöglicht. Zudem wird durch eine Ampel-Anlage auch für unsichere Radfahrer ein komfortables Linksabbiegen vom Gneversdorfer Weg in die Vogteistraße ermöglicht
Geprüfte Alternativen	Normale Ampelanlage (s.o.)
Zeithorizont	Die Umsetzung erfolgt in Abstimmung mit der Deutschen Bahn. In der Regel kommt für Bahnanlagen ein Planfeststellungsverfahren oder ein Plan-genehmigungsverfahren zum Einsatz. Unter Berücksichtigung von u.a. den vorangehenden Planungen und Anmeldung der Sperrpause (Schiene) ist üblicherweise nicht mit einer Fertigstellung vor dem Jahr 2023 zu rechnen. Die Hansestadt Lübeck versucht eine Beschleunigung zu erwirken
Kostenschätzung	Anteil Hansestadt Lübeck: rd. 300 TEURO

Lageplan



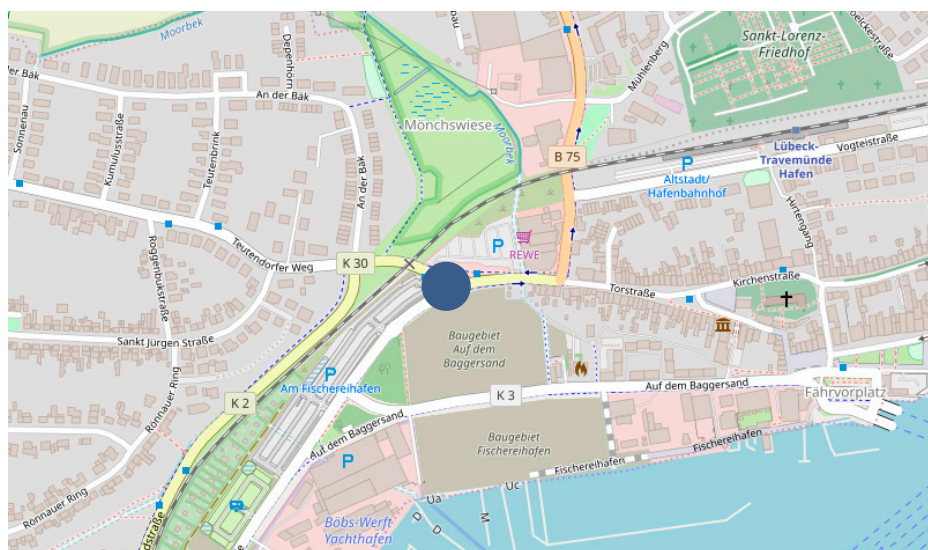
1.4 Einmündung Gneversdorfer Weg/Travemünder Landstraße/Torstraße

Beschreibung	Die Einmündung Gneversdorfer Weg/Torstr./Travemünder Landstr. ist von drei auf zwei Fahrspuren (eine ortseinwärts, eine ortsauwärts) zu reduzieren
Begründung	Die Einmündung Gneversdorfer Weg/Torstr./Travemünder Landstr. ist angesichts des gegebenen Bus- und LKW-Verkehrs so zu planen, dass zwei überbreite Fahrbahnen sowie - für die Sicherheit des Radverkehrs - ein beidseitiger und ausreichend breiter Radweg im vorhandenen Straßenraum untergebracht werden können
Kategorie	<ul style="list-style-type: none">• Kfz-Verkehr• Busverkehr
Zeithorizont	2025

1.4a Kreuzung Travemünder Landstraße/Teutendorfer Weg

Beschreibung	Vollsignalisierung des Knotenpunkts mittels Lichtzeichenanlage (empfohlen als sog. BÜSTRA, d.h. koordiniert mit der Sicherungstechnik des Bahnübergangs)
Kategorie	Kfz-Verkehr
Begründung	Im Zuge des Neubaugebiets „Am Baggersand“ wird die Verkehrsführung am betrachteten Knotenpunkt geändert. Fahrzeuge aus Richtung Gneversdorfer Weg mit Zielen in Richtung Skandinavienkai und Priwallfähre müssen nunmehr den betrachteten Knotenpunkt passieren, statt - wie zuvor - über den ehemaligen Parkplatz geleitet zu werden. Dies führt zu zeitweise zu längeren Wartezeiten für Fahrzeuge aus Richtung Teutendorfer Siedlung, da diese Vorfahrt zu gewähren haben.
Geprüfte Alternativen	<ul style="list-style-type: none"> • Kreisverkehrsplatz (als Mini-Kreisverkehr nicht leistungsfähig; als kleiner Kreisverkehr inkompatibel mit den vorliegenden Planungen) • Durchstich der Vogteistraße nördlich des Verbrauchermarkts (zu hohe Kosten und zusätzliche Inanspruchnahme nicht städtischer Flächen)
Zeithorizont	Umsetzung abhängig von Deutscher Bahn, frühestens ca. 2024 (als BÜSTRA)

Lageplan



1.5 Vertiefende Untersuchung einer zweiten Haupteerschließung

Beschreibung	Vertiefende Untersuchung einer zweiten Haupteerschließung von der B75 ins Travemünder Zentrum im Suchkorridor zwischen Abfahrt Ivendorf/Skandinavienkai und Ovendorfer Straße
Kategorie	Kfz-Verkehr
Begründung	Das in 2030 erwartete Verkehrsaufkommen ist mit den übrigen Maßnahmen über die bisherige Haupteerschließung abwickelbar. Es bestehen dann aber keine Reserven mehr für eine weitere Entwicklung des Stadtteils. Hierfür ist eine zweite Erschließung (bei der heutigen Verkehrsmittelwahl) zwingend erforderlich
Zu prüfende Alternativen	Zusätzliche Abfahrten von der B75 bei der Teutendorfer Siedlung, im Bereich Rönnaer Weg und südlich des Pommernzentrums sowie die Bahnparallele Führung am Skandikakai
Zeithorizont	<ul style="list-style-type: none"> • Vertiefende Variantenuntersuchung als Vorbereitung für ein Planfeststellungsverfahren: 2020-2021 • Planfeststellungsverfahren: 2022-2025 • Grunderwerb, Planung, Vergabeverfahren und weitere bauvorbereitende Maßnahmen: 2026-2028 • Bau: 2029-2030

Lageplan



1.6 Aufweitung Knoten Steenkamp/Kowitzberg

Beschreibung	Die Einmündung des Kowitzberg in den Steenkamp ist auszuweiten
Kategorie	<ul style="list-style-type: none">• Kfz-Verkehr
Begründung	Die Einmündung des Kowitzberges in den Steenkamp ist zu eng, insbesondere in Ansehung des Umstandes, dass diese Kreuzung besonders häufig von Wohnmobilen genutzt wird wegen des Wohnmobilstellplatzes am Ende des Kowitzberges. Dadurch kommt es gerade in den Sommermonaten regelmäßig zu problematischen Situationen
Zeithorizont	2024

1.7 Verbindung Gneversdorfer Weg - Teutendorfer Weg

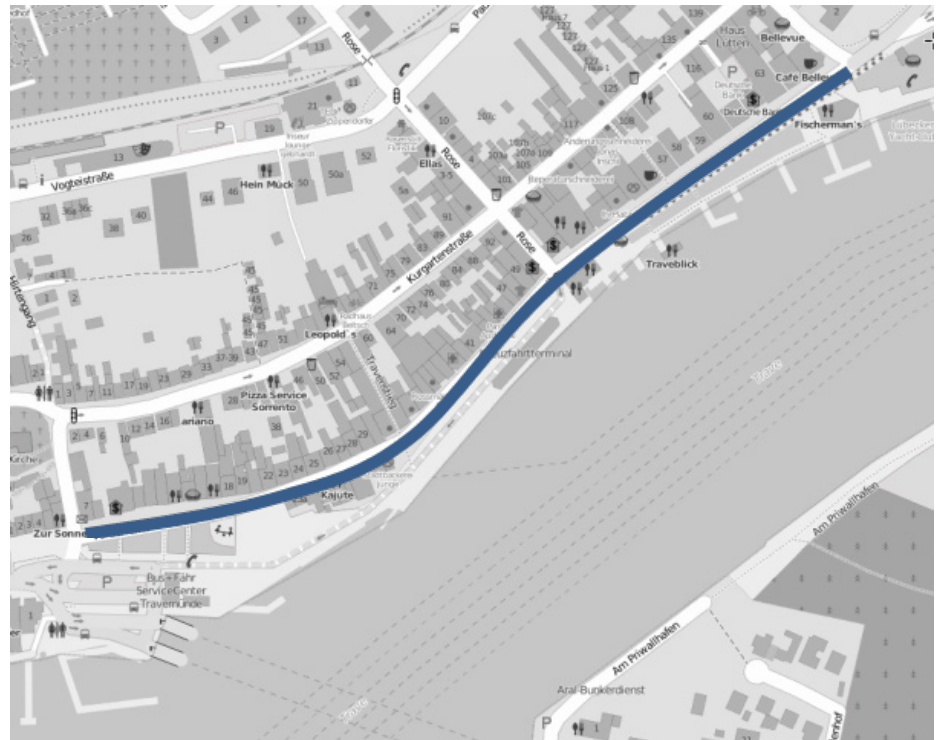
Beschreibung	Die Schaffung einer neuen Straßenverbindung zwischen Gneversdorfer Weg und Teutendorfer Weg nördlich der Eisenbahntrasse ist zu prüfen
Kategorie	Kfz-Verkehr
Zeithorizont	2020 entsprechend Haushaltsbeschluss

2. Konfliktvermeidung zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und des -flusses

2.1 Vorderreihe

Beschreibung	Die Vorderreihe ist als eine verkehrsberuhigte Zone auszuweisen. Zugleich sind in der Vorderreihe Schilder aufzustellen, die Radfahrer und Fußgänger zu gegenseitiger Rücksichtnahme auffordern. Kfz.-Lieferverkehr soll im Sommer jeweils vormittags bis 11:00 Uhr zulässig bleiben. Im Winter wird die Einschränkung aufgehoben. Diese Regelung soll probeweise für 2 Jahre gelten. Danach soll die Wirkung dieser Regelung evaluiert werden.
Kategorie	<ul style="list-style-type: none"> • Fußverkehr • Radverkehr • Kfz-Verkehr • Verkehrsberuhigung • Aufenthaltsqualität
Begründung	Eine zweijährige Versuchszeit mit der Ausweisung der Vorderreihe zur verkehrsberuhigten Zone sollte erweisen, ob diese Lösung praktikabel ist. Ggf. wäre sie fortzusetzen, andernfalls wäre dann über die Variante einer Fußgängerzonen zu befinden.
Zeithorizont	<ul style="list-style-type: none"> • Rücksichtnahme-Schilder: 2019 • Umsetzung Fußgängerzone: 2020
Kostenschätzung	Die Umsetzung kann im Rahmen der Jahresverträge beim Bereich Stadtgrün und Verkehr kurzfristige erfolgen.
Zuständigkeiten	Hansestadt Lübeck

Lageplan



Skizze



2.2 Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Altstadt

Beschreibung Danzmannstraße, Jahrmarktstraße, Kirchenstraße, Kurgartenstraße, St.-Lorenz-Straße und Torstraße werden eine Tempo-20-Zone (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich). Die Einfahrt ist nur Anliegern, Linienbus- und Radverkehr gestattet. Hinweis: Anlieger umfasst Lieferverkehr, Besucher und Kunden. Unzulässig ist lediglich der Kfz-Durchgangsverkehr. Die Kontrolle/Ahndung ist jedoch schwierig.

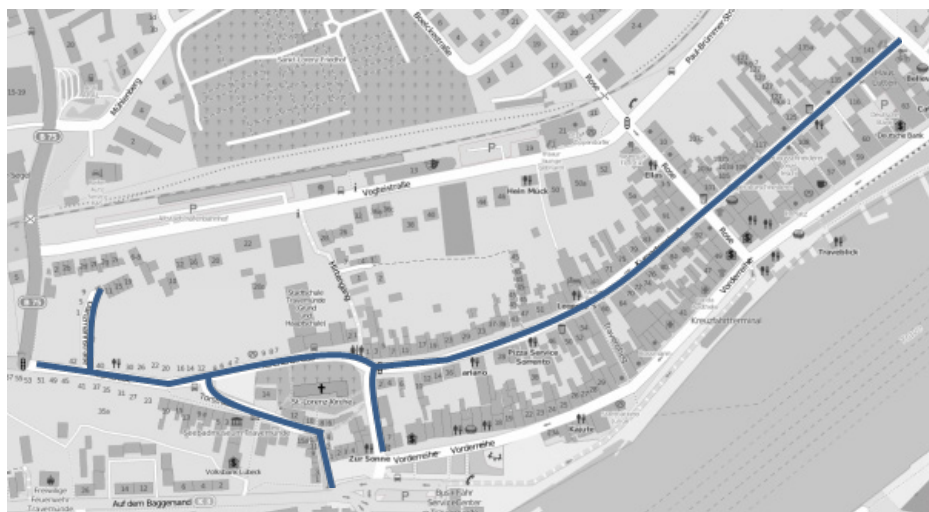
Kategorie

- Kfz-Verkehr
- Aufenthaltsqualität

Begründung Der Bereich ist geprägt durch Wohnbebauung sowie Einzelhandel. Vor diesem Hintergrund ist insb. Durchgangsverkehr als störend zu bewerten. Eine Geschwindigkeitsreduzierung erhöht ferner die verträgliche Abwicklung von Kfz- und kreuzendem Fußverkehr und stärkt den Wohn- und Geschäftsstandort.

Zeithorizont 2021/2022

Lageplan



2.4 Schutzstreifen Teutendorfer Weg

Beschreibung	Im Teutendorfer Weg werden beidseitig 1,50 m breite Fahrrad-Schutzstreifen abmarkiert. Im weiteren Verlauf wird die Planung um den Lückenschluss des Radwegs außerorts („Ostholtsteiner Radweg“) bis nach Warnsdorf erweitert.
Kategorie	<ul style="list-style-type: none"> • Kfz-Verkehr • Radverkehr
Begründung	Das Kfz-Verkehrsaufkommen ist so hoch, dass der Radverkehr nicht verträglich im Mischverkehr ohne zusätzliche Schutzmaßnahmen geführt werden kann.
Zeithorizont	2020/2021

Lageplan



Skizze



2.5 Schutz-/Radfahrstreifen Außenallee

Beschreibung

Der Fahrradweg an der Außenallee ist entlang des Brüggmanngarten zu Lasten desselben als vom Fußweg getrennter Radweg weiterzuführen. Ob ein Schutzstreifen auch auf der in Richtung Vorderreihe führenden Fahrtrichtung unbedingt erforderlich ist, wird zu einem späteren Zeitpunkt zu prüfen sein.

Kategorie

- Kfz-Verkehr
- Radverkehr

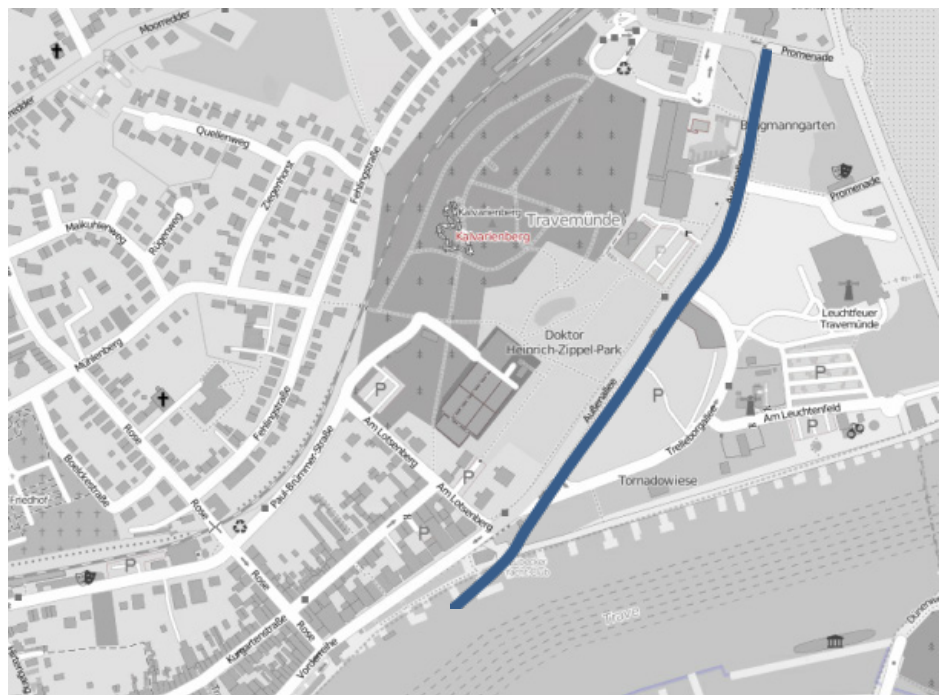
Begründung

Das Kfz-Verkehrsaufkommen ist so hoch, dass der Radverkehr nicht verträglich ohne zusätzliche Schutzmaßnahmen im Mischverkehr geführt werden kann.

Zeithorizont

Vsl. 2023

Lageplan



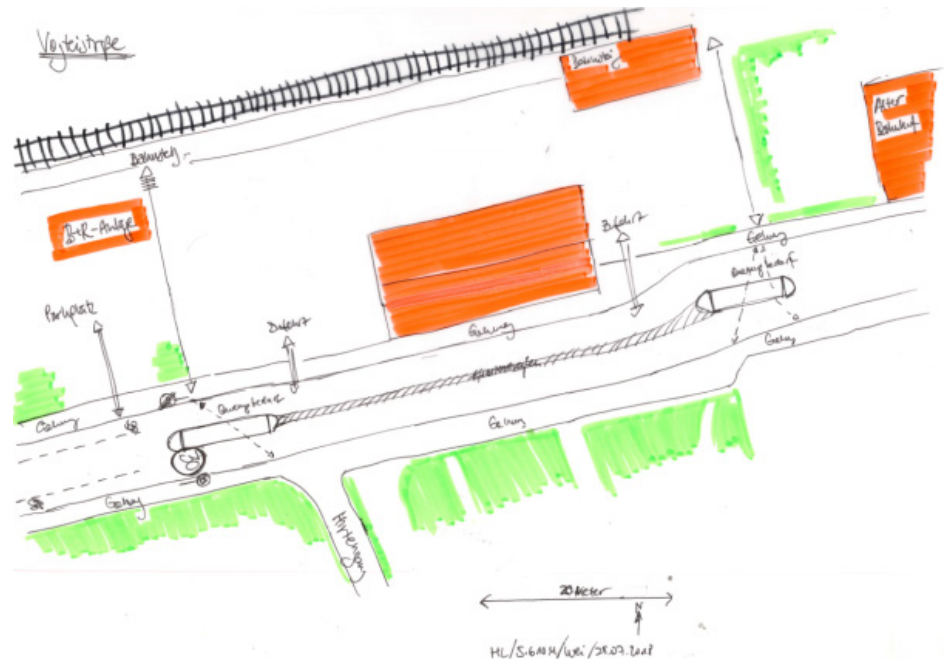
2.6 Umgestaltung Vogteistraße

Beschreibung	<p>Die Vogteistraße soll umgestaltet werden. Dafür ist ein Maßnahmenpaket vorgesehen, dessen Bestandteil u.a. das Einführen einer Tempo-30-Regelung ist. Die einzelnen Maßnahmen können dabei auch stufenweise umgesetzt werden, wobei sich die Anpassung der Geschwindigkeit als Einstieg anbietet, da die notwendigen baulichen Maßnahmen gering ausfallen. Hinzu kommt die Einrichtung von Querungshilfen (auch sog. Verkehrsinseln), die ein gefahrenloses Queren der Fahrbahn zu Fuß ermöglichen sollen. Zu den weiteren Maßnahmen gehören:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beidseitig durchgehend Gehwege • Abschnitt Gneversdorfer Weg bis Hafenbahnhof/ Hirtengang: 7,50 m Fahrbahn mit beidseitig 1,50 m breiten Schutzstreifen für den Radverkehr • Querungstreifen Hirtengang bis Bahnhofsgebäude • Abschnitt Hirtengang bis Rose: Tempo 30, Radverkehrsführung im Mischverkehr
Kategorie	<ul style="list-style-type: none"> • Fußverkehr • Radverkehr • Kfz-Verkehr
Begründung	<p>Im Bestand erfüllt die Vogteistraße nicht die Anforderungen eines Regelquerschnitts für Sammelstraßen. Insbesondere mangelt es an beidseitigen Fuß- und Radwegen. Gleichzeitig fällt die Geschwindigkeit mit 50 km/h recht hoch aus, was auch den fußläufigen Zugang zum Hafenbahnhof sowie das Führen des Radverkehrs auf der Fahrbahn erschwert. Gleichzeitig ist der Querungsbedarf zu Fuß in der Vogteistraße als sehr hoch anzusehen. Dies liegt darin begründet, dass sich auf nördlicher Seite viel genutzte Verkehrsanlagen des Kfz-Verkehrs (Parkplatz) sowie des ÖPNV (Bahnhof) befinden. Gleichzeitig befinden sich viele relevante Ziele des Einzelhandels und des Tourismus südlich der Vogteistraße</p>
Geprüfte Alternativen	Einrichtung von Schutzstreifen für den Radverkehr (unzureichende Fahrbahnbreite)
Zeithorizont	Bau: bis etwa 2024
Kostenschätzung	Ca. 200 TEUR

Lageplan



Skizze



2.7 Freigabe Gehweg Fallreep

Beschreibung Der Fallreep wird als Gehweg zusätzlich für den Radverkehr freigegeben.

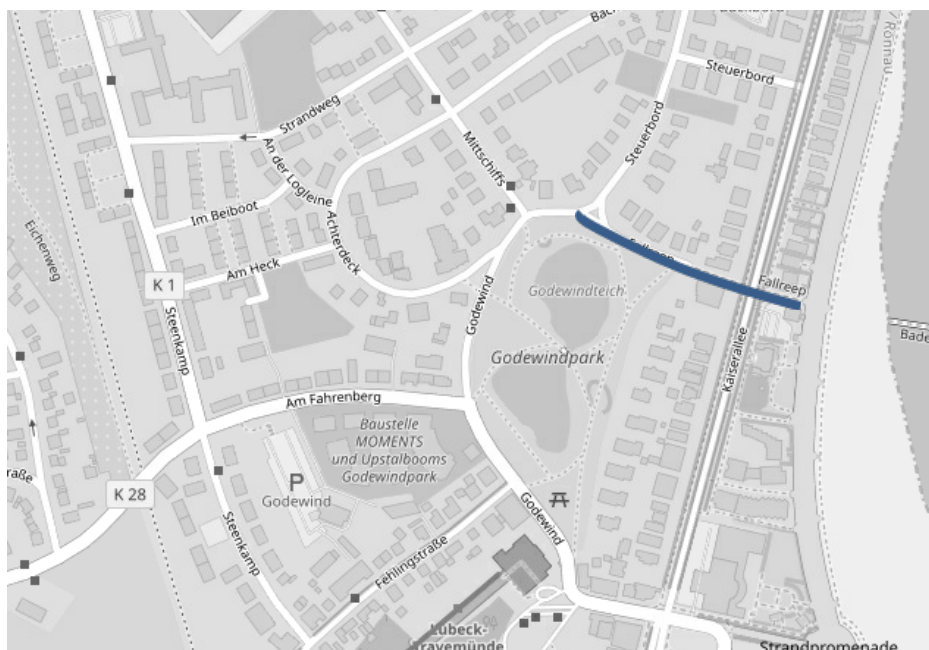
Kategorie

- Fußverkehr
- Radverkehr

Begründung Der Fallreep ist eine wichtige Wegebeziehung zum Strand. Dabei ist er so breit, dass ein gleichzeitiges Führen von Fahrrädern dort unkritisch erscheint. Auf Gehwegen, die für Radfahrer freigegeben sind, dürften letztere nur in Schrittgeschwindigkeit fahren.

Zeithorizont 2019/2020

Lageplan



2.8 Radweg-Konzept Travemünde-Brodten-Niendorf

Beschreibung	Der Radweg von Travemünde über Brodten nach Niendorf wird ausgebaut, wofür teilweise auch die alte Bahntrasse genutzt werden kann. Hierfür wird ein Konzept entwickelt.
Kategorie	<ul style="list-style-type: none">• Radverkehr
Begründung	Der Radweg könnte über die alte Bahntrasse hinter dem Steenkamp bis nach Travemünde hinein verlängert werden, bei einer Asphaltierung sogar aufgewertet und sicherer gestaltet werden. Hier könnte auch ein direkter Durchstich durch die Wohnbebauung von diesem Radweg zur Schule am Meer hin erfolgen.
Zeithorizont	2020/2021

2.9 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Beschreibung	In ganz Travemünde wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30km/h eingeführt - mit Ausnahme des Gneversdorfer Weges bis zu zur Bahntrasse, der Straßen Moorredder, Howingsbrook, Wedenberg/Pfingstbusch, Ivendorfer Landstraße, Teutendorfer Weg, Auf dem Baggersand und der Travemünder Landstraße. Die verschiedenen Straßen/-abschnitte unterliegen dabei einer Einzelprüfung für eine entsprechende Anordnung.
Kategorie	<ul style="list-style-type: none">• Kfz-Verkehr
Begründung	Die Einführung eines Tempolimits von 30km/h in ganz Travemünde mit Ausnahme der genannten Haupterschließungsstraßen soll eine Verkehrsberuhigung im Ortsteil sicherstellen. Die genannten Straßen sind davon auszunehmen, um einen zügigen Verkehrsabfluß zu gewährleisten.
Zeithorizont	Ab 2021

2.11 Trassenfindung Radschnellweg Travemünde-Herrentunnel

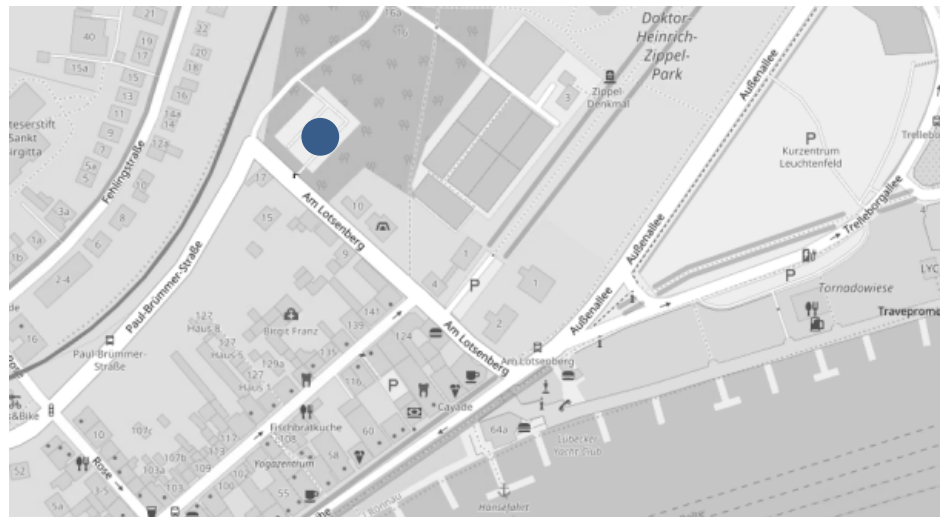
Beschreibung	Es ist eine mögliche Trasse für einen künftig zu planenden Fahrradschnellweg von Travemünde bis zum Herrentunnel zu erarbeiten und vorzustellen.
Kategorie	<ul style="list-style-type: none">• Radverkehr
Begründung	Langfristig ist ein Fahrradschnellweg von Travemünde bis zum Herrentunnel und von dort nach Lübeck zu bauen. Eine Trasse dafür sollte bereits jetzt ausfindig gemacht und im Zuge der anstehenden Maßnahmen freigehalten werden.
Zeithorizont	2021

3. Ruhender Verkehr Besucher/Parkkonzept

3.1 Parkpalette Lotsenberg

Beschreibung	Zur Steigerung der Kapazität soll am Parkplatz Lotsenberg eine privat betriebene Parkpalette errichtet werden (ca. 320 Plätze).
Kategorie	<ul style="list-style-type: none"> • Kfz-Verkehr • Ruhender Verkehr
Begründung	Mit einer Parkpalette lassen sich - in baulich vereinfachter Form - Stellplätze auf mehreren Ebenen errichten. Somit entsteht auf ähnlicher Fläche eine deutlich höhere Anzahl an Stellplätzen. Das hier entstehende zusätzliche Angebot an öffentlichen Parkplätzen kann als Kompensation für einen Rückbau von Parkplätzen an der Trelleborgallee dienen. Voraussetzung für die Errichtung der Parkpalette ist die Schaffung von Baurecht (B-Plan-Verfahren 2019/20); Realisierung 2021-2023
Zeithorizont	2019 - 2023
Kostenschätzung	Die Finanzierung erfolgt durch einen privaten Betreiber.

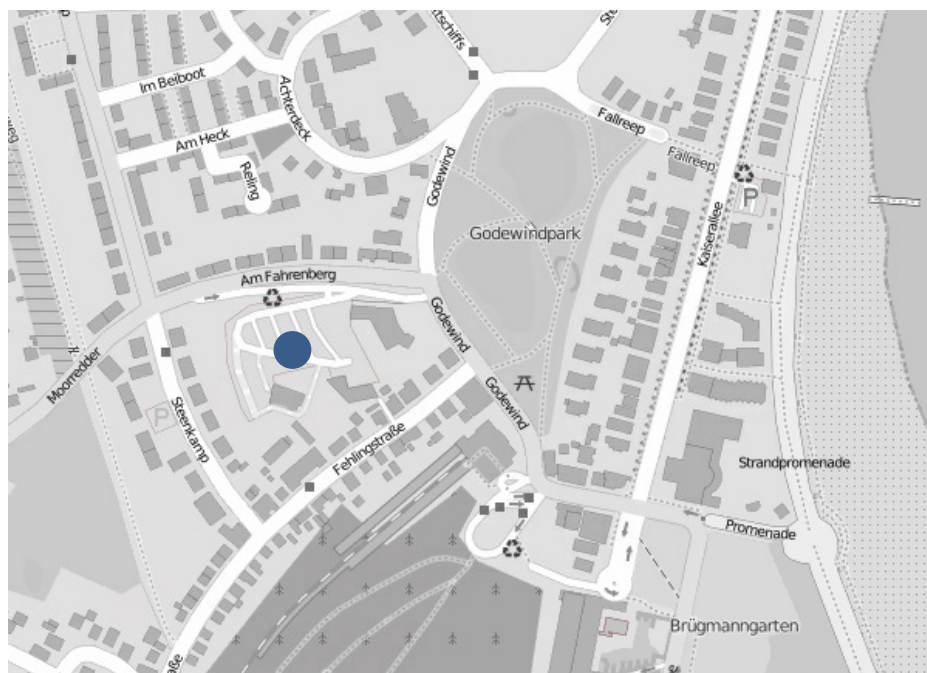
Lageplan



3.2 Parkpalette Godewind

Beschreibung	Zur Steigerung der Kapazität soll am Parkplatz Godewind eine Parkpalette errichtet werden. Diese Maßnahme erlaubt darüber hinaus die Rücknahme von Parkflächen am Leuchtenfeld, um dort die Planung des Landschaftsparks in Teilbereichen des Leuchtenfelds aufzunehmen (s.u.).
Kategorie	<ul style="list-style-type: none"> • Kfz-Verkehr • Ruhender Verkehr
Begründung	Mit einer Parkpalette lassen sich Stellplätze auf mehreren Ebenen errichten. Somit entsteht auf ähnlicher Fläche eine höhere Anzahl an Stellplätzen.
Geprüfte Alternativen	<u>Tiefgarage Leuchtenfeld</u> (Beschluss Bürgerschaft zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie, VO/2018/05779): Die Kosten zur Herrichtung einer solchen Anlagen liegen (pro Stellplatz) im Vergleich zu einer Parkpalette im Schnitt doppelt so hoch (Rd. € 18.000 - 36.000/ Stellplatz). Dies erschwert die finanzielle Darstellbarkeit dieser Lösung. Hinzu kommt ein erhöhter Aufwand im Unterhalt. Dieser Mehraufwand wird sich in entsprechenden Gebühren widerspiegeln, was die Akzeptanz dieser Parkmöglichkeit deutlich verringert. Letzteres wird auch durch die geringere soziale Kontrolle (geringere Einsehbarkeit) negativ beeinflusst, die mit einem Bauwerk in Troglage einhergeht. Zudem wird der Eingriff in den Untergrund Belange der Archäologie tangieren, die sorgfältig abzuwägen sind. Diese o.g. Rahmenbedingungen lassen eine wirtschaftliche Tragfähigkeit dieser Maßnahme nicht erkennen.
Zeithorizont	2019 - 2023
Kostenschätzung	Die Finanzierung erfolgt durch einen privaten Betreiber.

Lageplan



3.3 Überlaufparkplatz für Nachfragespitzen

Beschreibung

Im Bereich zwischen Howingsbrook und Dreilingsberg ist perspektivisch eine neue (Wohn-)Bebauung angedacht. Im Zuge dessen könnte in der Nähe zur B75 ein Überlaufparkplatz errichtet werden. Im Großteil des Jahres wird der Parkplatz nicht benötigt und kann anderweitig genutzt werden (für z.B. landwirtschaftliche Zwecke, Veranstaltungen o.ä.).

Kategorie

- Kfz-Verkehr
- Ruhender Verkehr

Begründung

Durch Großveranstaltungen kommt es in Travemünde innerhalb eines Jahres vereinzelt zu besonders hoher Nachfrage nach Stellplätze des ruhenden Kfz-Verkehrs. Hierbei wird auch die im gesamten Ortsteil zur Verfügung stehende Parkplatzkapazität teilweise erreicht. Um temporär zusätzliche Kapazitäten zur Verfügung zu stellen, dient die Einrichtung eines ebenerdigen und offenen Überlaufparkplatzes.

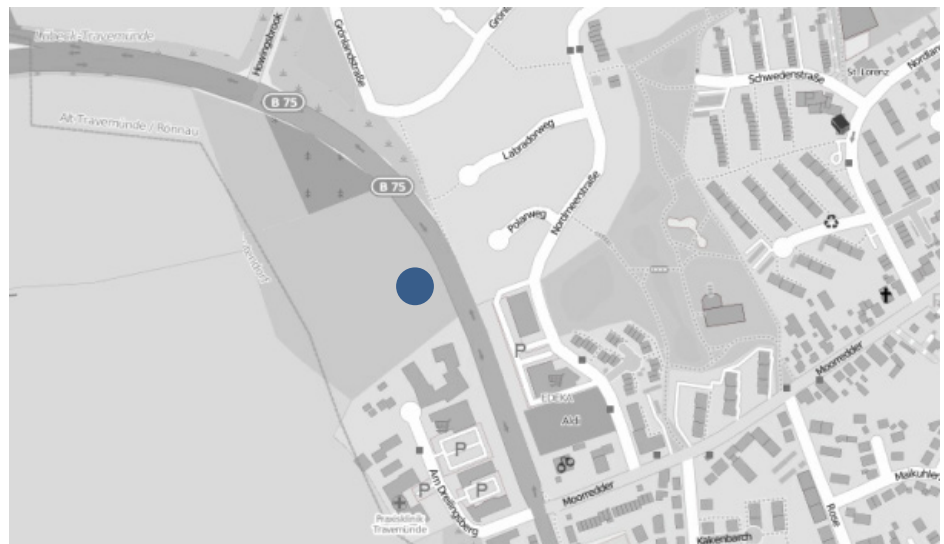
Zeithorizont

2022 - 2024

Kostenschätzung

rd. €3.000-5.000/Stellplatz

Lageplan



3.4 Anpassung Parkleitsystem

Beschreibung

Das Parkleitsystem besteht aus einem System aus wegeleitender, statischer Beschilderung sowie zusätzlichen, dynamischen Anzeigetafeln (ggf. auch Wechselverkehrszeichen), die Auskunft über die aktuelle Auslastung der Kapazitäten einzelner Parkplätze (mit je über 100 Stellplätzen) geben. Das Parkleitsystem soll auch so angepasst/ erweitert werden, dass weniger Verkehr durch die Bertlingstraße geführt wird. Kostenlose Parkplätze werden hervorgehoben. An stark frequentierten Parkplätzen wird auf entsprechend adäquate Alternative hingewiesen.

Kategorie

- Kfz-Verkehr
- Ruhender Verkehr
- Verkehrslenkung

Begründung

Ein Parkleitsystem ist nicht nur dazu geeignet, den vorhandenen Parkraum bzw. dessen Kapazitäten optimal und gleichmäßig auszunutzen. Darüber hinaus reduziert es den Kfz-Verkehr und den Parksuchverkehr, der ohne die durch das Parkleitsystem gegebenen Informationen entsteht. Als solches bildet das Parkleitsystem einen Baustein des allgemeinen Parkraumkonzeptes.

Zeithorizont

2021

Lageplan



4. Aufwertung des öffentlichen Raums

4.1 Freiraumplanerischer Wettbewerb Strandbahnhof/Bertlingstraße

Beschreibung

Ein freiraumplanerischer Wettbewerb soll das Bahnhofsumfeld (unter Berücksichtigung des Kombi-Bahnsteigs) neu gestalten. Hierbei wird auch die Bertlingstraße berücksichtigt sowie eine Variante mit geänderter Verkehrsführung unter Einbeziehung der Straße Am Kurgarten. Für die Fahrgäste, die das Rad nutzen, um Zugang zum Bahnhof zu erhalten wird durch die Einrichtung von B+R-Anlagen eine neue Möglichkeit geschaffen, die Fahrräder sicher zu verwahren. Mit der vorgesehenen Ladeinfrastruktur steigt gleichzeitig die Attraktivität für Fahrer von E-Bikes, diese zum Zu- bzw. Abgang vom Bahnhof zu nutzen

Kategorie

- Aufenthaltsqualität
- Fuß-/Radverkehr
- ÖPNV

Begründung

Um den Kombi-Bahnsteig auch auf Seiten des Busverkehrs nutzen zu können, bedarf es einer Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes zur Einrichtung der entsprechenden Haltemöglichkeiten. Dies geht einher mit einer umfangreicheren Neuordnung des Bereichs, wobei es sich in diesem Zuge anbietet die touristisch und für die Naherholung wertvolle Wegebeziehung in Richtung Strandpromenade aufzuwerten.

Zeithorizont

- Freiraumplanerischer Wettbewerb: 2020/2021
- Umsetzung: bis 2025

Kostenschätzung

Gesamtkosten je nach Umfang ca. 2,7-4,2 Mio. Euro - Fördermittel sollten eingeworben werden.

Lageplan



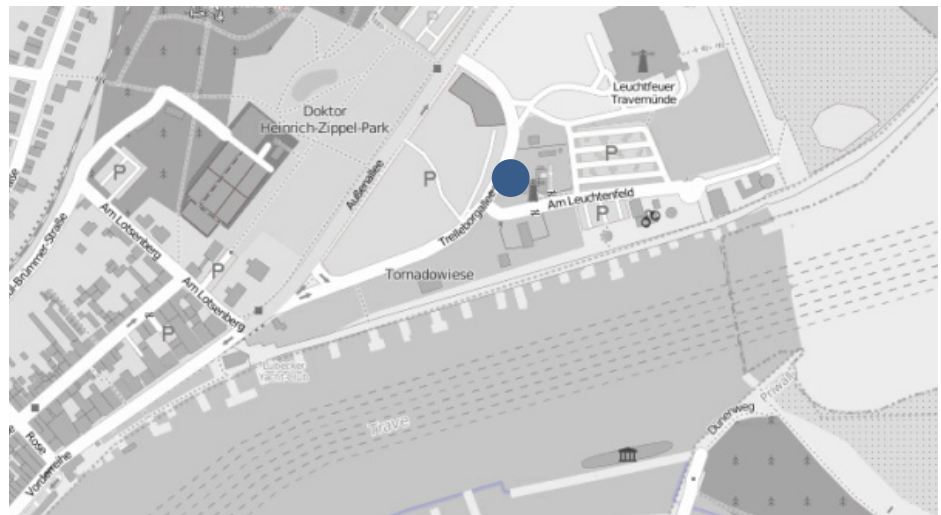
Skizze



4.2 Landschaftspark Leuchtenfeld und Travepromenade

Beschreibung	Nach dem Bau der Parkpaletten am Godewind und Lotsenberg werden die Parkplätze am Leuchtenfeld um rd. 20 % und in der Trelleborgallee gänzlich zurückgebaut.
Kategorie	<ul style="list-style-type: none"> • Aufenthaltsqualität • Fußverkehr • Kfz-Verkehr
Begründung	Der Bau eines Landschaftsparks war ursprünglich als Ausgleichsmaßnahme für den Bau der Paul-Brümmer-Straße eingeplant. Mit den oben genannten Bedingungen kann dieser durch den Rückbau der Trelleborgallee und auf Teilflächen des Leuchtenfeldes entstehen und zusammen mit der Neugestaltung der Promenade zur Steigerung der Aufenthaltsqualität beitragen.
Zeithorizont	Umsetzung abhängig vom Bau der Parkpaletten, möglicherweise 2022-2025

Lageplan



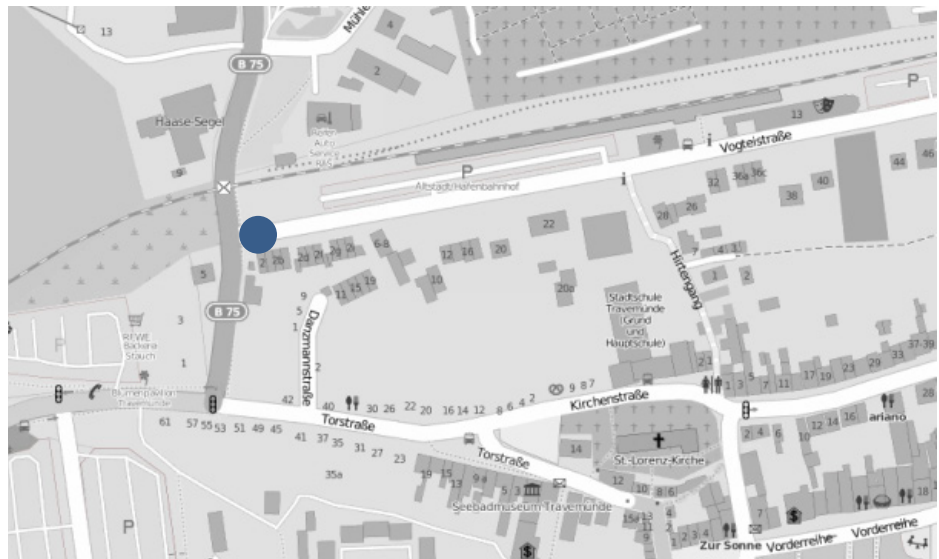
Skizze



4.3 Gehwegergänzungen

Beschreibung	In der Vogteistraße, im Kowitzberg und im Strandweg sind Abschnitte vorhanden, an denen Gehwege fehlen bzw. nur unzureichend ausgebildet sind. Diese Lücken gilt es zu schließen, um durchgängige Verbindungen auch für den Fußverkehr zu schaffen.
Kategorie	Fußverkehr
Begründung	<ul style="list-style-type: none"> • Vogteistraße: Das fehlende Stück Gehweg zwingt sowohl Fußgänger als auch Kinder (bis 10 Jahren) auf dem Fahrrad zur Querung der Fahrbahn. Eine kontinuierliche Nutzung des Gehwegs aus Richtung Gneversdorfer Weg ist für die oben genannten Nutzergruppen zurzeit nicht möglich • Kowitzberg: In der Straße Kowitzberg ist abschnittsweise kein Gehweg vorhanden • Strandweg: Der Straßenquerschnitt des Strandwegs ist gering. Dies betrifft vor allem den Gehweg. Eine kontinuierliche Nutzung des Gehwegs ist für Fußgänger zurzeit nicht möglich. Gleichzeitig handelt es sich beim Strandweg um einen Schulweg
Zeithorizont	<ul style="list-style-type: none"> • Vogteistraße: 2021 - 2025 • Kowitzberg und Strandweg: 2018 (Prüfung), 2021-2025 (baulich)
Kostenschätzung	<ul style="list-style-type: none"> • Kowitzberg: ca. 60.000 Euro • Strandweg: ca. 150.000 Euro

Lageplan

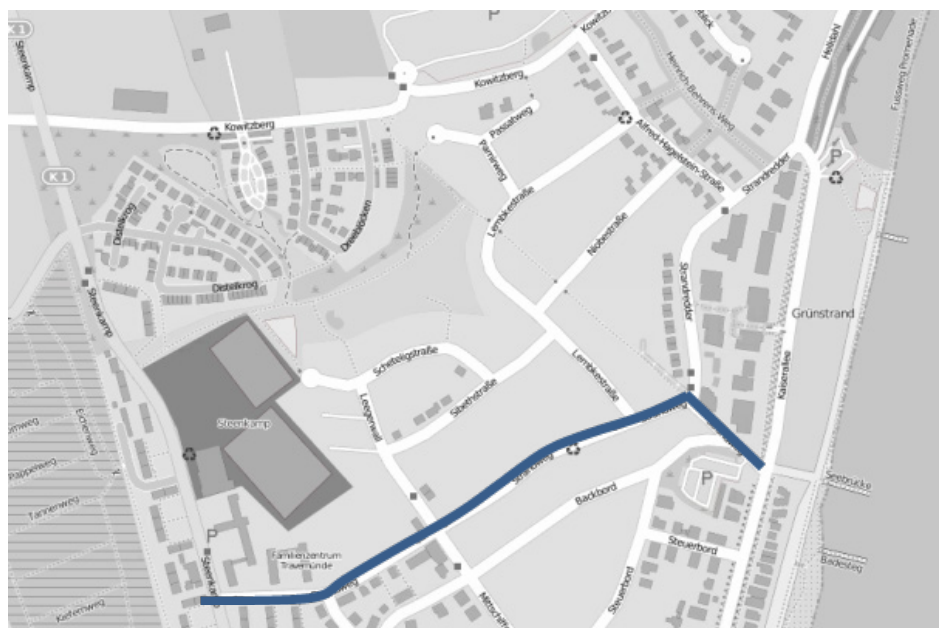


Lageplan Vogteistraße

Lageplan



Lageplan Kowitzberg



Lageplan Strandweg

4.4 Querungshilfen

Beschreibung

Zur Sicherung von Querungen können an diversen Mittelinseln zum Einsatz kommen. Auf diese Weise können die Richtungsfahrbahn separat gequert werden. Darüber hinaus wird ein geschwindigkeitsdämpfender Effekt erzielt, da z.B. der gerade Verlauf der Straße durch vertikale mittige Elemente unterbrochen wird. Die Art der Einrichtung einer Querungshilfe muss im weiteren Verlauf geprüft werden und ist offen (z.B. Ampel, Zebrastreifen, Shared Space). Einsatzorte:

- **Moorredder/ alter Bahndamm**
- **Außenallee/ Bereich Parkplatz**
- **Am Lotsenberg/ Kurgartenstraße**
- **Godewind:** Auf der Straße am Godewind wird die Installation von Querungshilfen geprüft.
- **Mühlenberg/ Gneversdorfer Weg:** Zwischen Gneversdorfer Weg und Brodtener Kirchsteig erhält die Straße Mühlenberg eine punktuelle, geschwindigkeitsdämpfende Gestaltung und/ oder Querungshilfen.
- **Nordmeerstraße/ Polarweg:** Am Beginn der Wohnbebauung erhält die Nordmeerstraße eine punktuelle, geschwindigkeitsdämpfende Gestaltung (z.B. Engstelle durch Vorstreckung des Gehweges auf der östlichen Straßenseite).

Kategorie

- Fußverkehr
- Radverkehr

Begründung

- **Moorredder / alter Bahndamm:** Die alten Bahntrasse fungiert heute als Fuß- und Radwegeverbindung in Nord-Süd-Ausrichtung von Ortseingang bis zur Fehlingstraße. Dabei wird sie lediglich durch die Straße Moorredder gekreuzt. Dort besteht bisher keine hervorgehobene/ gesicherte Querungsstelle.
- **Außenallee / Bereich Parkplatz:** Die Außenallee verfügt über einen großzügigen Straßenquerschnitt. Dies erschwert das fußläufige Queren der Fahrbahn. Aus Richtung der dortigen Parkplätze sowie der angrenzenden Hotelanlagen ist dieser Kreuzungspunkt der Zugang in Richtung Zielen der Promenade.
- **Am Lotsenberg / Kurgartenstraße:** Die Querungshilfe ermöglicht ein leichteres und sichereres Kreuzen der Straße für alle Nutzer (Fußgänger und Radfahrer) aus Richtung Parkplatz, Parkallee und Kurgarten mit dem Ziel Innenstadt und Vorderreihe.
- **Godewind:** Da sich der Fußverkehr mit Fertigstellung der Parkpalette am Godewind aus der Anlage erhöhen wird, bedeutende Ziele der Naherholung (z.B. Godewindpark und Strand) und der Strandbahnhof in unmittelbarer Reichweite sind, ist mit entsprechend steigendem Querungsbedarf über die Straße Godewind zu rechnen. Mögliche Varianten sind Mittelinsel am Moorredder, Shared Space am Fahrenberg (mit Umgestaltung Bahnhofsvorplatz) oder Umgestaltung Godewind und Fahrenberg (ab Einmündung zur Parkpalette) - bei zukünftig weniger Verkehr.
- **Mühlenberg / Gneversdorfer Weg:** Die Straße Mühlenberg ist geprägt durch Wohnbebauung. Die Gehwegbreiten entsprechen nicht den Regelwerken. Gleichzeitig ist die Fahrbahn im Bereich der Einfahrt (Ecke Gneversdorfer Weg) sehr großzügig dimensioniert. Dies erschwert eine Querung der Fahrbahn für den Fußverkehr und lädt zu schnellem Fahren ein. Diese Maßnahme soll diesem Umstand Abhilfe schaffen und gleichzeitig das Bewusstsein für den Charakter der (Wohn-)Straße stärken und den Eingang in die dahinter befindlichen Wohngebieten gestalten.

Begründung

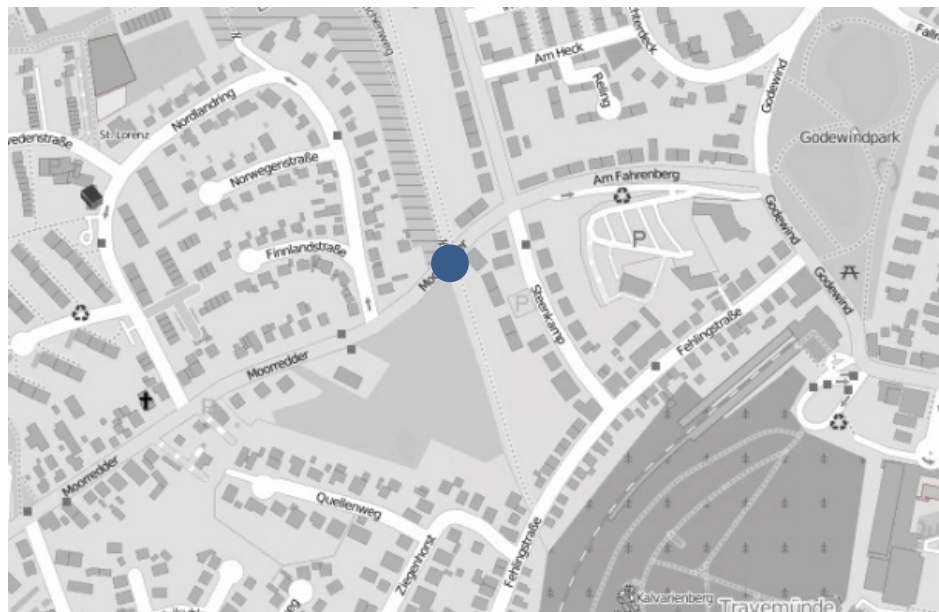
- **Nordmeerstraße / Polarweg:** Die Nordmeerstraße ist geprägt durch Wohnbebauung. Allerdings schlägt sich der Übergang aus dem Gewerbegebiet nicht in der Straßengestaltung nieder. Dadurch kommt es zu überhöhten Geschwindigkeiten.

Zeithorizont

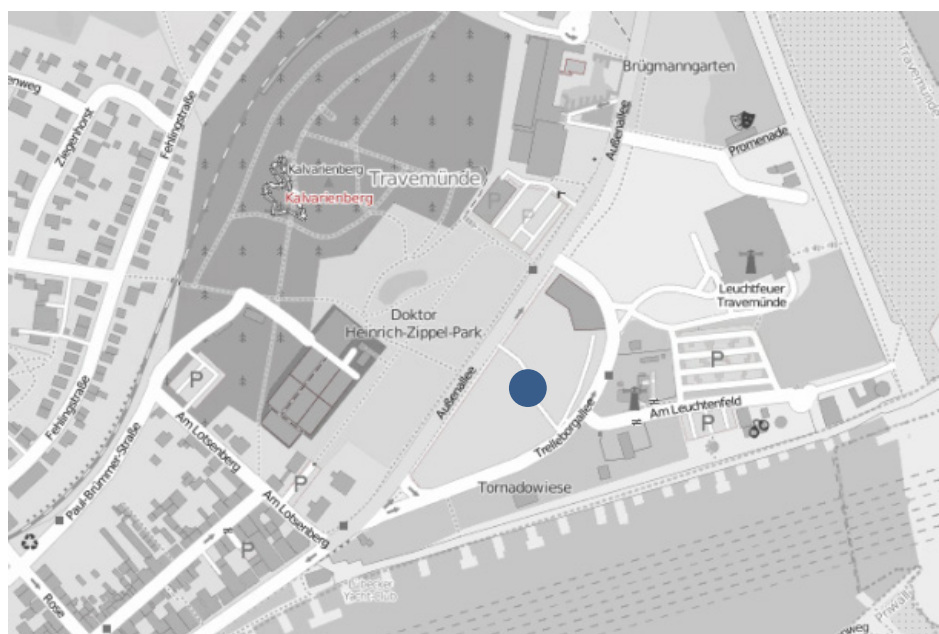
- **Moorredder/ alter Bahndamm:** Prüfung: 2018, Umsetzung: bis 2025
- **Außenallee/ Bereich Parkplatz:** Nach Fertigstellung der Parkpalette am Lotsenberg und Rückbau der Trelleborgallee (siehe auch 4.2.), Prüfung: 2018, Umsetzung: 2020 (parallel zu Maßnahme 2.8)
- **Am Lotsenberg/ Kurgartenstraße:** Verkehrszählung: 2018, Umsetzung: 2021-2025
- **Godewind:** Nach Fertigstellung der Parkpalette am Godewind (siehe auch 3.2), Prüfung: 2018, Umsetzung: 2020 (parallel zu Maßnahme 2.8)
- **Mühlenberg/ Gneversdorfer Weg:** 2018 (Prüfung), 2021-2025 (baulich)
- **Nordmeerstraße/ Polarweg:** 2018 (Prüfung), 2021-2025 (baulich)

Kostenschätzung

- **Mühlenberg/ Gneversdorfer Weg:** Max. 500 TEUR

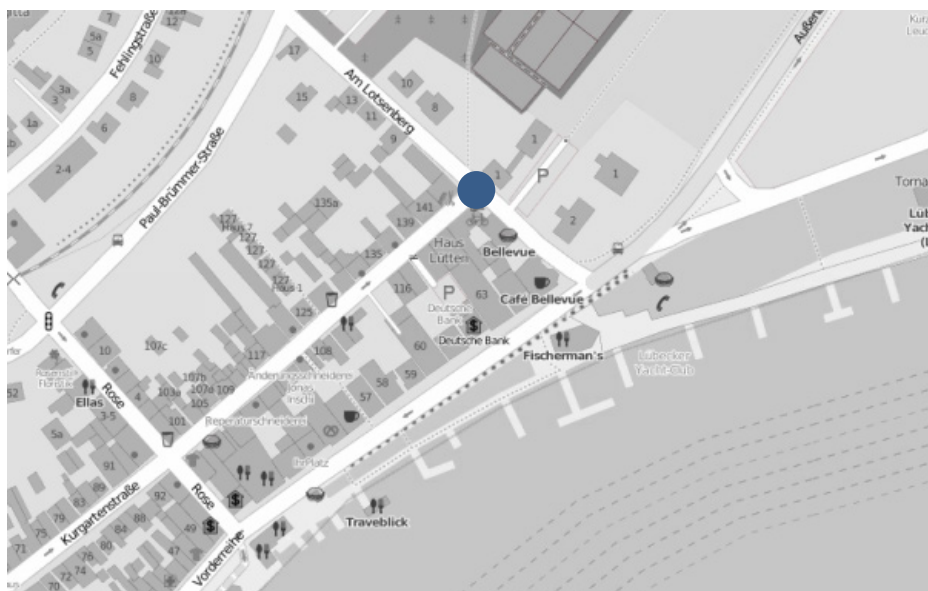
Lageplan

Lageplan Moorredder / alter Bahndamm



Lageplan Außenallee / Bereich Parkplatz

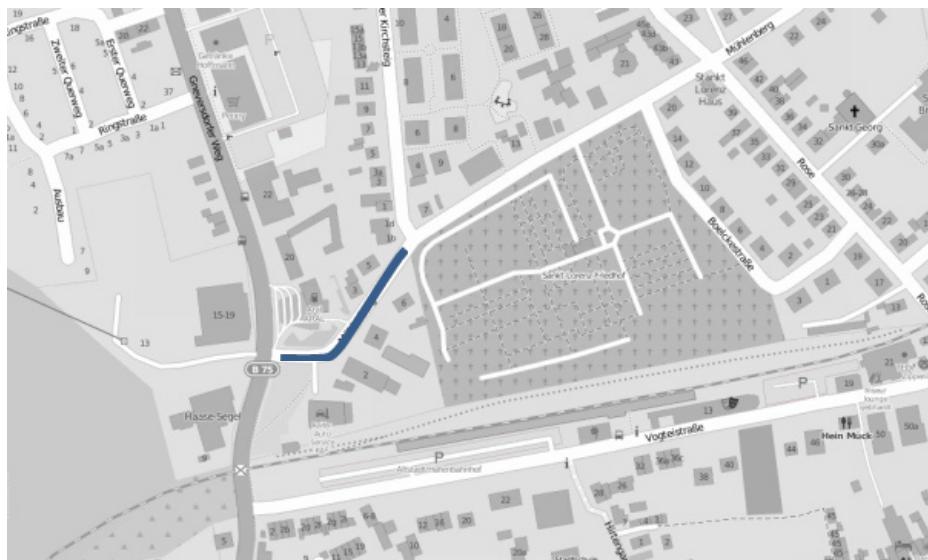
Lageplan



Lageplan Am Lotsenberg / Kurgartenstraße

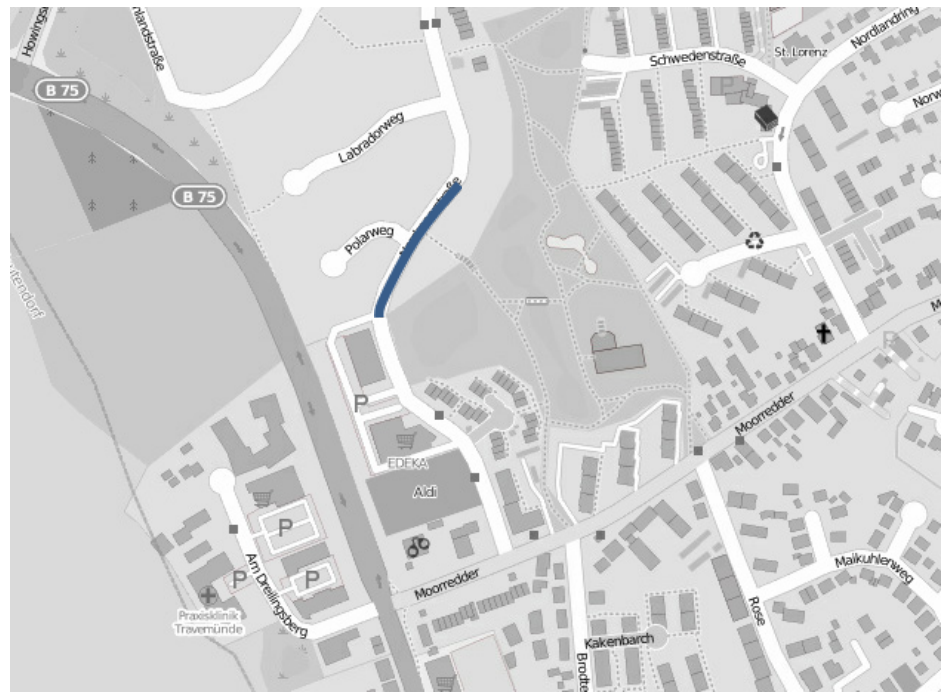


Lageplan Godewind



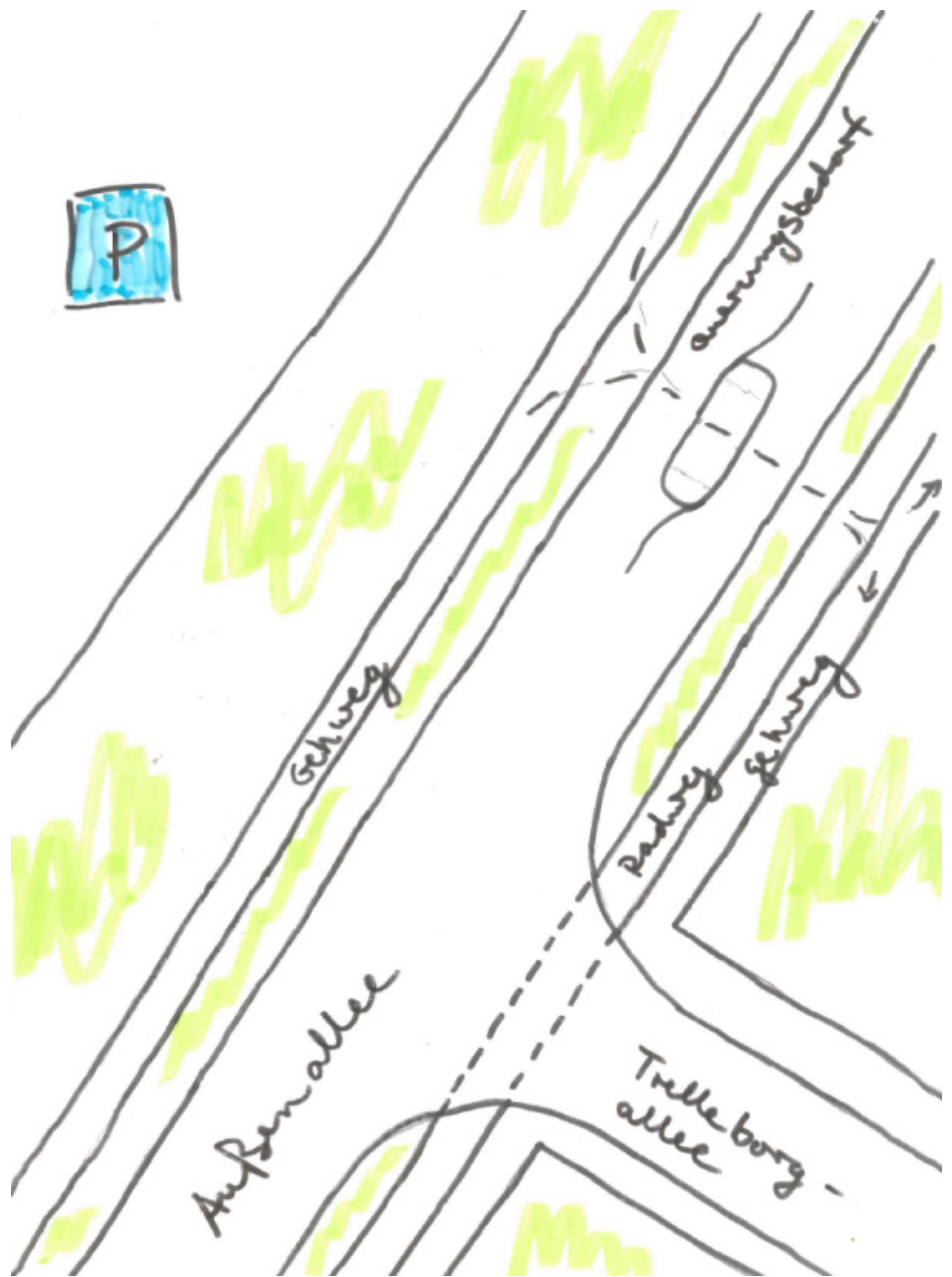
Lageplan Mühlenberg / Gneversdorfer Weg

Lageplan



Lageplan Nordmeerstraße / Polarweg

Skizze



Skizze Außenallee / Bereich Parkplatz

Skizze

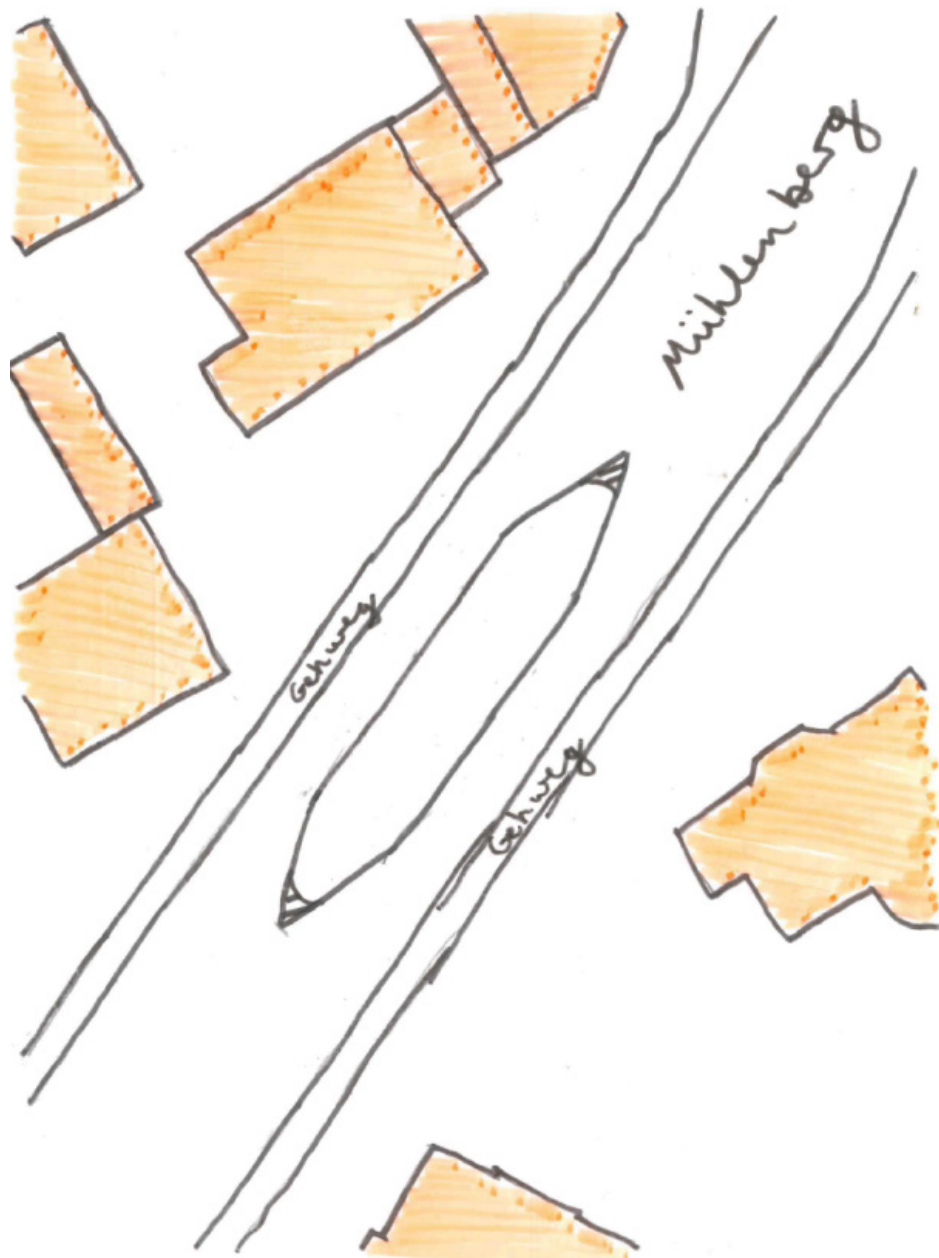


Skizze Am Lotsenberg / Kurgartenstraße



Skizze Nordmeerstraße / Polarweg

Skizze



Skizze Mühlenberg / Gneversdorfer Weg

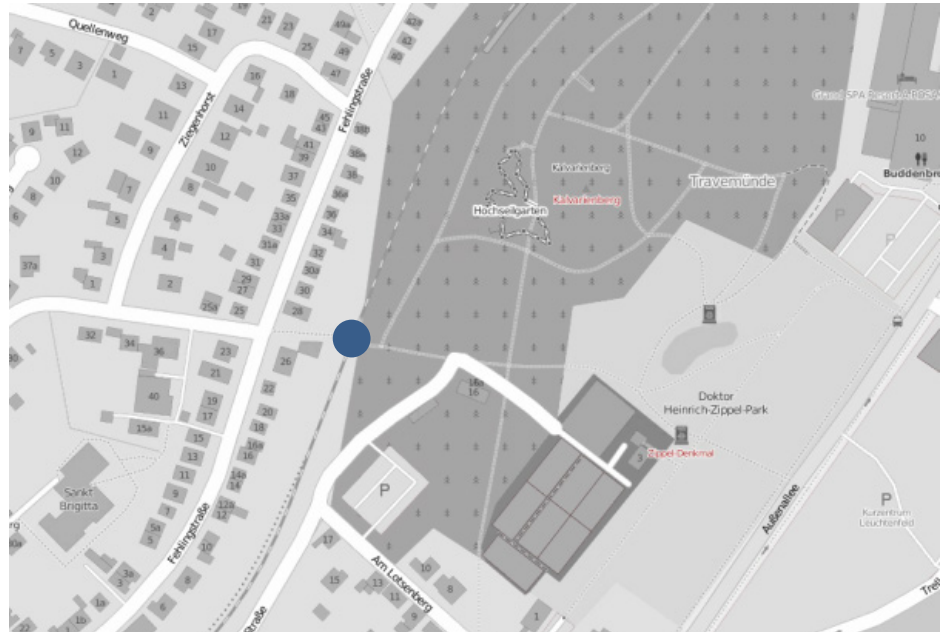


Skizze Moorredder / alter Bahndamm

4.5 Fußgängerunterführung Fehlingstraße/ Kalvarienberg

Beschreibung	Der Tunnel/ die Fußgängerunterführung, die von der Fehlingstraße die Gleise quert und zum Kalvarienberg führt, erhält eine gestalterische Aufwertung.
Kategorie	Fußverkehr
Begründung	Die Fußgängerunterführung stellt eine wichtige Stadtteilverbindung da. Damit er nicht zum Angstraum wird ist eine gestalterische Aufwertung ein geeignetes Mittel.

Lageplan



4.6 Wegeverbindung Mönchswiese

Beschreibung Die Wegeverbindungen auf der Mönchswiese werden baulich verbessert. Hinzu kommen zusätzliche Sitzgelegenheiten.

- Kategorie**
- Fußverkehr
 - Straßenraumgestaltung

Begründung Die Mönchswiese liegt zwischen der Teutendorfer Siedlung und dem Gneversdorfer Weg. Dabei wird fungiert sie als horizontale Verbindung zwischen den beiden Ortsteilen, die vom Fuß- und Radverkehr genutzt werden kann. Diese Funktion soll durch den Ausbau der Wege verbessert werden. Die Sitzgelegenheiten verbessern zudem die Aufenthaltsqualität dieser Grünfläche.

Zeithorizont 2021

Lageplan

