



► Nr. VO/2016/04024
öffentlich

Lübeck, 04.08.2016

Bericht

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Andreas Krause (E-Mail: andreas.krause@luebeck.de Telefon: 122-6613)

Verkehrssituation in St. Lorenz Nord verbessern

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
07.09.2016	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
19.09.2016	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
27.09.2016	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
24.11.2016	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Bürgerschaftsauftrag vom 24. November 2011 „Verkehrssituation in St. Lorenz Nord verbessern“, zu Punkt 4.6 mit Drs. NR. 370

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: Polizeidirektion Lübeck
5.660 Bereich Stadtgrün und Verkehr
Stadtverkehr Lübeck

Ergebnis: alle zustimmend

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

☐
☒

Ja

Nein

Belange von Kindern und Jugendlichen sind
in diesem Bericht nicht betroffen.

Die Maßnahme ist:

☐
☐
☐

neu

freiwillig

vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

☒
☐

Nein

Ja (Anlage 1)

Bericht:

1. Auftrag

Die Bürgerschaft hat in ihrer Sitzung am 24. November 2011 zu Punkt 4.6 mit Drs. Nr. 370 den nachstehend aufgeführten interfraktionellen Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen und DIE LINKE mit Mehrheit Ziff.1 und Ziff2 (in geänderter und ergänzter Fassung sowie einstimmig Ziff. 3 (in geänderter und ergänzter Fassung) angenommen:

(Verkehrssituation in St. Lorenz Nord verbessern)

Der Bürgermeister der Hansestadt Lübeck wird gebeten, dafür Sorge zu tragen, dass

1. der seit Sperrung der Friedenstraße für den Durchgangsverkehr in die benachbarten Quartiersstraßen, insbesondere in die Reiferstraße, ausweichende Kfz-Verkehr unverzüglich unterbunden wird.
2. unter Beachtung des „Konzeptes Lübeck staufrei 2015“ sowie des Klimaszenario im Verkehrsentwicklungsplan 1999/2000 beim Verkehrsknoten Marienbrücke / Schwartauer Allee der Kfz-Verkehr zügiger durchgeleitet wird.
3. der Bürgerschaft über die mit dem Bauausschuss abgestimmten Maßnahmen spätestens in ihrer nächsten Sitzung zu berichten ist.

Dem Bauausschuss ist in den letzten Jahren mehrfach über die Verkehrssituation in dem Gebiet mündlich berichtet worden (14. Mai, 17. September und 22. Oktober 2012 sowie 2. September 2013).

2. Ausgangssituation

Das zu betrachtende Wohngebiet wird begrenzt durch die Hauptverkehrsstraßen Schwartauer Allee (L 309), Fackenburger Allee (L 332) und die Straße „Bei der Lohmühle“ (K 25). Es ist als Tempo-30-Zone ausgewiesen.

Mit der offiziellen Inbetriebnahme der Nordtangente am 10. März 2008 ist mit der Eric-Warburg-Brücke eine Verkehrsverbindung zwischen St. Gertrud und St. Lorenz geschaffen worden. Die Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf diese Verbindungsachse schaffte die Möglichkeit, auf den bisher stark vom Durchgangsverkehr betroffenen Straßen des Wohngebietes Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung zu ergreifen. Hier stand insbesondere der Straßenzug Frieden-, Marienstraße als Verbindung zwischen Altstadt und Autobahn im Blickpunkt.

Gleichzeitig sind vorbeugende Maßnahmen zur Verhinderung von Durchgangsverkehren in den Wohngebieten im Nahbereich der Eric-Warburg-Brücke wie Gertrudenstraße in St. Gertrud und Hochstraße in St. Lorenz Nord getroffen worden. Während diese Maßnahmen zeitgleich mit der Eröffnung der Nordtangente vorgenommen worden sind, wurde für die Durchführung der Maßnahmen für das Wohngebiet um die Friedenstraße eine spätere Umsetzung vereinbart, um die tatsächliche Verlagerung auf die Nordtangente abzuwarten.

Basierend auf dem Bürgerschaftsbeschluss, eine Verkehrsberuhigung in der Friedenstraße vorzunehmen, wenn die Nordtangente verwirklicht ist, wurde als weitestgehende Maßnahme mit dem (provisorischen) Umbau des Kreuzungsbereiches Schwartauer Allee/Frieden-/Marienstraße ab Januar 2009 die Verbindung Marienstraße – Friedenstraße unterbunden.

Mit diesem Umbau, sollte eine weitere Verkehrsverlagerung auf die Nordtangente bewirkt werden. Es wurde allerdings auch die Verkehrszunahme in den Seiten-/Parallelstraßen der Friedenstraße beklagt, die Ursprung des vorliegenden Prüfauftrags ist.

3. Prüfungsdurchführung und Ergebnisse

3.1 Durchgangsverkehr Wohngebiet gesamt (Pkt. 1 des Antrags)

Von der Abteilung Verkehrsplanung im Bereich Stadtplanung und Bauordnung sind zur Feststellung der Verkehrsverhältnisse in dem Wohngebiet und aufgrund von Hinweisen aus der Bevölkerung kontinuierlich Verkehrserhebungen durchgeführt worden (s. Chronologie als Anlage 1). Neben den reinen Erhebungen im Straßenquerschnitt sind auch bei mehreren umfangreichen Zählungen mit Kennzeichenerfassungen die Anteile des motorisierten Durchgangsverkehrs straßengenau ermittelt worden. Ein Auszug der Ergebnisse von vorgenommenen Verkehrserhebungen ist als Anlage 2 angefügt.

Im Arbeitskreis für Verkehrsfragen, dem neben der Polizeidirektion und dem Stadtverkehr auch der Bereich Stadtgrün und Verkehr als Straßenbaulastträger und die Straßenverkehrsbehörde sowie die Bereiche Verkehrsangelegenheiten und Stadtplanung und Bauordnung angehören, wurden die Ergebnisse der Verkehrserhebungen regelmäßig erörtert, um weitergehende Maßnahmen zu prüfen. Zu beachten ist hierbei ein Erlass des Verkehrsministeriums Schleswig-Holstein von 2001, nach dem Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Durchgangsverkehrs zu prüfen sind, wenn dessen Anteil straßenbezogen mehr als 30 % ausmacht.

Als Mittel zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs sind z. B. Beschilderungsmaßnahmen, Diagonalsperren und Schwellen zwischen den Fahrspuren in der Schwartauer Allee sowie Anpassungen von Signalanlagen und Markierungen zum Einsatz gekommen. Die Wirkungen wurden jeweils durch erneute Verkehrserhebungen untersucht.

Zusätzlich sind Optimierungen auf den tangierenden Hauptverkehrsstraßen geprüft und umgesetzt werden, damit der aus dem Wohngebiet verdrängte Verkehr dort besser aufgenommen werden kann.

3.1.1 Ergebnisse einzelner prägnanter Straßen:

Die Angaben beziehen sich auf die erhobenen sechs Stunden, die die morgendliche und die abendliche Spitze beinhalten: 6:30 - 9:30 Uhr und 15:00 – 18:00 Uhr.

In einigen Straßen wurden bei den Verkehrserhebungen Verdrängungen von Kfz in andere Straßenabschnitte festgestellt, wodurch weitere Maßnahmen abzustimmen waren. Auch hier war die Höhe des motorisierten Durchgangsverkehrs im Verhältnis zur Basisbelastung ein entscheidendes Indiz für die Handlungsnotwendigkeit. Besonders Augenmerk fiel mithin auf die folgenden Straßen:

Geverdesstraße

Für die Geverdesstraße war nach Aufhebung der Verbindung zwischen Marien- und Friedenstraße ein Durchgangsverkehrsanteil von über 50 % festgestellt worden.

Mit Einrichtung einer Diagonalsperre an der Warendorpstraße konnte der Anteil auf 6 % bei der Erhebung 2014 und 2 % bei der Erhebung 2016 ermittelt werden.

	27.03.2012			25.03.2014			12.04.2016		
	ges.	DV	DV%	ges.	DV	DV%	ges.	DV	DV%
Geverdesstraße	436	234	52	116	7	6	93	2	2

ges. – Gesamtaufkommen Kfz in 6 Stunden; DV – motorisierter Durchgangsverkehr (Kfz/6h)

Reiferstraße

Für die Reiferstraße liegen auch Ergebnisse von Kurzerhebungen aus den 90er Jahren vor. So sind bei einer Kennzeichenerfassung 1997 bereits 37 % der erfassten 263 Kfz als Durchgangsverkehr ermittelt worden. Dieser hohe Anteil motorisierten Durchgangsverkehrs ist auf Ausweichverkehre wegen der zeitgleichen Überstauung in der Friedenstraße zurückzuführen.

Bei der 2010 durchgeführten Erhebung wurde ein Durchgangsverkehrsanteil von 55 % bei einer Basisbelastung von 292 Kfz/6h festgestellt, 2012 waren es 43 %.

Durch den Einbau einer Diagonalsperre an der Warendorpstraße konnte die Belastung deutlich reduziert werden, so wurden 2014 in sechs Stunden 154 Kfz und 2016 173 Kfz/6h festgestellt. Der Durchgangsverkehr wurde mit 28 % bzw. 29 % ermittelt. Diese Werte liegen knapp unterhalb des Schwellenwertes o. g. von 30 %. Es sind

weitere Erhebungen vorzunehmen, um über eventuell notwendige Maßnahmen zu befinden.

	16.11.2010			22.11.2012			25.03.2014			12.04.2016		
	ges.	DV	DV%	ges.	DV	DV%	ges.	DV	DV%	ges.	DV	DV%
Reiferstraße	292	160	55	364	155	43	154	43	28	173	50	29

ges. – Gesamtaufkommen Kfz in 6 Stunden; DV – motorisierter Durchgangsverkehr (Kfz/6h)



Diagonalsperre Reiferstraße

Gloxinstraße

Die Diagonalsperre in der Reifer-/Warendorpstraße hat auch in der Gloxinstraße zu dem gewünschten Rückgang des Durchgangsverkehrs geführt.

	22.11.2012			25.03.2014			12.04.2016		
	ges.	DV	DV%	ges.	DV	DV%	ges.	DV	DV%
Gloxinstraße	318	149	47	144	25	17	121	22	18

ges. – Gesamtaufkommen Kfz in 6 Stunden; DV – motorisierter Durchgangsverkehr (Kfz/6h)

Friedenstraße

Vor Freigabe des durchgängigen Nordtangentenstraßenzuges war die Friedenstraße als Kreisstraße eingestuft und Hauptanbindung der BAB 1 und Altstadt und wies eine Belastung mit bis zu 15 000 Kfz/d auf. Umgerechnet auf die betrachteten 6 Stunden bedeutet dieses eine Belastung von ca. 5000 Kfz/6h.

Mit der Unterbindung der Durchfahrt zur Marienstraße haben sich die Werte insbesondere im Südabschnitt an der Schwartauer Allee erheblich und im Nordabschnitt am Lohmühlenteller deutlich reduziert.

Auffällig sind die 55 % Durchgangsverkehrsanteil im Süden bei der letzten Zählung. Wegen der relativ geringen Basisbelastung von 217 Kfz/6 h wird akuter Handlungsbedarf nicht gesehen, die Entwicklung ist weiter zu beobachten. Die Missachtung des Geradeausfahrgebotes an der Einmündung Schwartauer Allee wird zu prüfen sein.

	22.11.2012			25.03.2014			12.04.2016		
	ges.	DV	DV%	ges.	DV	DV%	ges.	DV	DV%
Friedenstraße									
Nord	2398	567	24	1090	223	20	2031	344	17
Süd				214	93	43	217	120	55

ges. – Gesamtaufkommen Kfz in 6 Stunden; DV – motorisierter Durchgangsverkehr (Kfz/6h)

Wickedestraße

Das Verkehrsaufkommen in der Wickedestraße hat sich in Bezug auf die Basisbelastung kaum geändert. Sie ist die einzige signalgeregelterte Ausfahrt aus dem Wohngebiet und war bereits in den 90er Jahren relativ stark belastet (ca. 1050 Kfz/6h). Der Anteil des Durchgangsverkehrs hat sich leicht gesteigert und liegt bei 27 % und damit

unterhalb des Schwellenwertes von 30 %. Es sind weitere Erhebungen vorzusehen. Die Entwicklung ist abzuwarten.

	22.11.2012			25.03.2014			12.04.2016		
	ges.	DV	DV%	ges.	DV	DV%	ges.	DV	DV%
Wickedestraße	783	170	21	816	164	20	771	204	27

ges. – Gesamtaufkommen Kfz in 6 Stunden; DV – motorisierter Durchgangsverkehr (Kfz/6h)

Waisenhofstraße

Nicht der gesamte motorisierte Durchgangsverkehr konnte durch die Diagonalsperren im Wohngebiet auf die umliegenden Hauptverkehrsstraßen verlagert werden. Ein Teil hat sich auf längeren Wegen durch das Wohngebiet seinen Weg gesucht. Zu erkennen ist dieses durch die deutliche Erhöhung des Verkehrsaufkommens in der Waisenhofstraße. Der Anteil des Durchgangsverkehrs liegt allerdings noch unterhalb des Schwellenwertes von 30 %. Die Verhältnisse sind weiter zu beobachten.

	22.11.2012			25.03.2014			12.04.2016		
	ges.	DV	DV%	ges.	DV	DV%	ges.	DV	DV%
Waisenhofstraße	170			543			481	119	25

ges. – Gesamtaufkommen Kfz in 6 Stunden; DV – motorisierter Durchgangsverkehr (Kfz/6h)

3.1.2 Geschwindigkeiten

Der überwiegende Teil der Straßen des Wohngebietes ist mit Großpflaster befestigt. Dieses führt beim Befahren mit Kfz zu einer höheren Geräuschentwicklung als auf mit Asphalt befestigten Straßen. Durch diesen Umstand werden gleich schnell fahrende Kfz auf Großpflaster als schneller fahrend wahrgenommen. Dieses wird im gesamten Stadtgebiet bei ähnlichen Verhältnissen immer wieder festgestellt.

In dem betrachteten Wohngebiet wurde von einzelnen Bewohnern insbesondere aus der Reifer- und Gloxinstraße das schnelle Befahren der Straßen beklagt.

Durch den Bereich Verkehrsangelegenheiten sind mehrere Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt worden. Dabei sind keine ungewöhnlichen Abweichungen festgestellt worden.

Von der Verkehrsplanung war ein Geschwindigkeitsmess- und –anzeigergerät über einen längeren Zeitraum in der Reiferstraße aufgestellt worden. Die Auswertung hat auch hier keine nennenswerten Verstöße aufgezeigt.

3.2 Knoten Schwartauer Allee/Marienstraße (Pkt. 2 des Antrags)

Der Knotenpunkt ist im Konzept „Lübeck – staufrei bis 2015“ von 2008 nicht dezidiert aufgeführt.

Die Verlagerung des Verkehrs auf die Nordtangente hat die Möglichkeit eröffnet, eine Fahrspur auf der Marienbrücke und in der –straße aufzuheben und für den Radverkehr stadtauswärts einen Radfahrstreifen auszuweisen. Diese Maßnahme entspricht den Grundzügen des Klimaszenarios des Verkehrsentwicklungsplanes, die nach dem Bürgerchaftsbeschluss vom 27. November 2008 zugrunde zu legen sind.

Gleichzeitig war es auch möglich, das Linksabbiegen von der Marienstraße in die Schwartauer Allee auch für Kfz zuzulassen. Durch diese zusätzliche Möglichkeit konnte u. a. eine Entlastung des Lindenplatzes erreicht werden. Die Maßnahme hat sich bewährt.

Dem geänderten Verkehrsaufkommen entsprechend erfolgten Anpassungen der Signalschaltung, so dass sich eine weitgehend problemlose Abwicklung des Verkehrs eingestellt hat.

Seit den regelmäßigen zusätzlich erforderlichen Öffnungen der Eric-Warburg-Brücke im Verlauf der Nordtangente, die zum Teil in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit liegen und von dem seit ca. einem Jahr bestehenden Fähr-Liniendienst zwischen Travemünde und Lübeck-Altstadt hervorgerufen werden, ist als Verdrängungseffekt eine Zunahme des Verkehrsaufkommens auf der Marienbrücke zu verzeichnen. Derzeit wird versucht, eine Optimierung der Öffnungszeiten zu erreichen, um die Auswirkungen auf das nachgeordnete Straßennetz zu minimieren.

4. Ergebnis und weiteres Vorgehen

In den untersuchten Straßen wurde in einigen Abschnitten trotz der durchgeführten Maßnahmen noch erhöhter motorisierter Durchgangsverkehr festgestellt. Da die Gesamtbelastung in den einzelnen Straßen als relativ gering zu bezeichnen ist und der Durchgangsverkehrsanteil in der Regel unter dem Schwellenwert von 30 % liegt, wird akut kein weiterer Handlungsbedarf gesehen. Die bisherigen Maßnahmen haben sich bewährt. Die Entwicklung wird weiter beobachtet.

Die Auswirkungen der Brückenöffnungen der Eric-Warburg-Brücke auf das Verkehrsaufkommen auf der Marienbrücke und in der Marienstraße werden ebenso weiter geprüft. Wird eine Reduzierung der Anzahl an Öffnungen nicht erreicht, sind gegebenenfalls die Signalprogramme für die nachmittägliche Spitzenzeit anzupassen.

Generell ist festzustellen, dass die Verkehrserhebungen gezeigt haben, dass durch die ergriffenen Maßnahmen der beklagte motorisierte Durchgangsverkehr im Wohngebiet weitestgehend auf ein als verträglich einzustufendes Maß zurückgegangen ist.

Die Zielsetzung der Bürgerschaft, mit Inbetriebnahme der Eric-Warburg-Brücke im Zuge der Nordtangente für das Wohngebiet Friedenstraße eine Verkehrsberuhigung zu erzielen, konnte erreicht werden. Für ein Wohngebiet dieser Größe, das zwischen Tangenten mit relativ hohem Verkehrsaufkommen liegt, sind die aktuellen Verkehrsdaten in den Wohnstraßen als gering zu bezeichnen, so ist zum Beispiel ein Ausbau von Verkehrsberuhigten Bereichen mit Mischfläche bis zu einer Verkehrsstärke von 150 Kfz/Spitzenstunde möglich.

Leider führt das Nutzen von Navigationsgeräten häufig auch zum Durchfahren von Tempo-30-Zonen, da zumeist der streckenmäßig kürzeste Weg gewiesen wird.

Anlagen :

Anlage 1: Übersichtsplan

Anlage 2: Chronologie

Anlage 3: Verkehrswerte

Senator F. - P. Boden