



Vorsitz: Peter Petereit
Sachbearbeiter/in: Kristina Wittig
Telefon: (122-1023)
E-Mail: (kristina.wittig@luebeck.de)
Lübeck, den 27. Mai 2019

EINLADUNG

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu einer 17. Sitzung des Hauptausschusses lade ich Sie herzlich ein.

Termin: 04.06.2019, 16:30 Uhr

Ort: Roter Saal, Rathaus, 23539 Lübeck

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

1.	Eröffnung / Begrüßung / Feststellung der Tagesordnung	
2.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 21.05.2019	
	<i>Anlage wird nachgereicht</i>	
3.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
3.1.	Ausschreibungstext der Stelle der Leiterin / des Leiters des Bereiches Personal- und Organisationservice	VO/2019/07643
3.2.	Antwort auf die Fragen von Herrn BM Rathcke betr. Planung von Feuerwehrgerätehäusern in Groß Steinrade und Kronsforde	VO/2019/07511
4.	Berichte	
4.1.	Aktueller Sachstand Umsetzung des PIH-Konzeptes auf der Nördlichen Wallhalbinsel	VO/2019/07488
	<i>Zurückgestellt am 20.05.19</i>	
5.	Beschlussvorlagen	

5.1.	Mobilitätskonzept Travemünde	VO/2019/07291
	<i>Zurückgestellt am 20.05.19</i>	
5.2.	Erhaltungsstrategie Fahrbahnen und Radwege / Nebenflächen	
	<i>Anlage wird nachgereicht</i>	
6.	Überweisungsaufträge aus der Bürgerschaft	
7.	Anträge von Ausschussmitgliedern	
8.	Gleichstellung	
9.	Verschiedenes	
10.	Ende des öffentlichen Teils	

Nichtöffentlicher Teil:

11.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 21.05.2019	
	<i>Anlage wird nachgereicht</i>	
12.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
12.1.	Antwort auf die Anfrage von Herrn AM Steffen vom 07.05.19 betr. Vergabemitteilungen	
	<i>Anlage wird nachgereicht</i>	
13.	Berichte	
13.1.	Quartalsbericht I/2019 der städtischen Gesellschaften und Betriebe	
	<i>Anlage wird nachgereicht</i>	
13.2.	Vergabemitteilungen über bereits erteilte Aufträge mit Architekten, Ingenieuren und Sachverständigen im Wert ab 5.000,- Euro netto	VO/2019/07531
14.	Beschlussvorlagen	
14.1.	Ersatzbeschaffungen von Einsatzfahrzeugen des Rettungsdienstes	
		VO/2019/07506
14.2.	Ausschreibungsfreigabe zur Ersatzbeschaffung eines Löschbootes für die Feuerwehr	
		VO/2019/07546
14.3.	Freigabe zur Fortführung des Projektes "Pilotfläche	
		VO/2019/07501

	"Multispace" im Verwaltungszentrum Mühlenort, Haus Kronsforde, Kronsforder Allee 2-6, 23560 Lübeck" aufgrund einer Überschreitung der Projektkosten von > 20 % des veranschlagten Gesamtbudgets durch zusätzliche Anforderungen	
15.	Verschiedenes	

Öffentlicher Teil:

16.	Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten Beschlüsse	

Mit freundlichen Grüßen

gez. Peter Petereit



► **Nr. VO/2019/07643**
öffentlich

Lübeck, 13.05.2019

Bearbeitung: Lars Junker (E-Mail: lars.junker@luebeck.de Telefon: 122-1132)

Ausschreibungstext der Stelle der Leiterin / des Leiters des Bereiches Personal- und Organisationsservice

Personal- und Organisationsservice

Stellenausschreibung

K 108/2019

Die Hansestadt Lübeck ist ein Oberzentrum mit einer Bevölkerung von 220.000 Menschen in der Metropolregion Hamburg. Die für ihre Kirchen, Backsteingotik und ihr Marzipan berühmte Altstadt gehört zum UNESCO-Weltkulturerbe. Heute profiliert sich die Stadt mit einer vielfältigen Kunst- und Kulturszene als Kulturstadt des Nordens und als Tourismusmagnet. Mit ihrem Hafen als Tor des Außenhandels in den Ostseeraum sowie auch als Standort dreier europaweit profilierter Hochschulen mit einem Universitätsklinikum bietet die Stadt eine hohe Lebensqualität. Die Stadtverwaltung ist mit insgesamt 4.500 Beschäftigten eine der größten Arbeitgeberinnen in der Region.

Sie suchen eine neue Herausforderung in leitender Funktion im Personalbereich? Sie arbeiten leidenschaftlich gern mit Menschen zusammen, haben Freude an Personalführung, sind kunden- und ergebnisorientiert und stehen neuen Wegen aufgeschlossen gegenüber? Sie begeistern sich für die Gestaltung von Prozessen, verfügen über Ideen und Durchsetzungsvermögen?

Dann könnte diese Stelle für Sie von Interesse sein:

Leitung des Bereichs Personal- und Organisationsservice

Der Personal- und Organisationsservice umfasst einen Personalbestand von zurzeit 66 Beschäftigten, der für die Betreuung der Kernverwaltung mit rund 3.500 Beschäftigten zuständig ist. Die Bereichsleitung untersteht direkt dem Bürgermeister. Im Personal- und Organisationsservice werden alle zentralen Personalaufgaben der Stadt bearbeitet. Mit den Kernprozessen Personalgewinnung, Personalentwicklung, Ausbildung, Fortbildung, Gesundheitsmanagement, Personalbetreuung, Stellenbewertung, Gehälter, und Beihilfe wird ein breites Leistungsspektrum geboten.

Voraussetzungen

- Sie verfügen über einen wissenschaftlichen Hochschulabschluss der Fachrichtung Personalmanagement, Verwaltungs-, Sozial- oder Wirtschaftswissenschaften oder Jura. Bei Bewerber:innen mit Beamtenstatus ist die Befähigung für die Laufbahngruppe 2, zweites Einstiegsamt Voraussetzung.
- Sie verfügen über langjährige Leitungserfahrung im Personalbereich einer größeren Verwaltung oder eines größeren Betriebs und zeichnen sich durch einen kooperativen und dynamischen Führungsstil aus.
- Sie überzeugen durch fundierte Kenntnisse im Dienst-, Arbeits- und Personalvertretungsrecht. Ebenso vertraut sind Ihnen aus langjähriger Berufserfahrung die Prozesse einer erfolgreichen Personalwirtschaft und -betreuung.
- Sie besitzen idealerweise Erfahrungen im Prozess- und Changemanagement, in der Führungskräfteentwicklung und in der Gestaltung des demografischen Wandels in einer größeren Organisation.
- Sie sind kommunikations- und verhandlungsstark, können Menschen begeistern und Verantwortung delegieren, besitzen eine hohe Konfliktlösungskompetenz und sind erfahren in der Kooperation mit den Interessensvertretungen. Sie verfügen über ausgewiesene Berufserfahrung im Umgang und Einsatz digitaler Neuerungen im Personalmanagement.

Zu Ihren Aufgaben zählen u.a.

- Die Leitung des Bereichs mit allen vorgehaltenen Leistungen
- Die motivierende Führung der Beschäftigten, die Sicherung von Zusammenarbeit und Leistungsfähigkeit
- die Weiterentwicklung eines strategischen Personalmanagements
- die Steuerung der Kernprozesse der zentralen Personalarbeit (u.a. Personalgewinnung, -betreuung und -entwicklung) sowie der Konzeptionierung und Umsetzung von Maßnahmen zur Gestaltung des demografischen Wandels
- die Fortführung der Transformation einer Behörde zur modernen Personaldienstleisterin mit Unterstützung einer kontinuierlichen Digitalisierung von Prozessen im Personalbereich
- die Beratung der Verwaltungsleitung und der mehr als 50 Führungskräfte in allen personalwirtschaftlichen Fragestellungen und bei der Führungskräfteentwicklung

Wir bieten

- eine anspruchsvolle, spannende und vielseitige Leitungsaufgabe in einem sich wandelnden Umfeld mit motivierten und qualifizierten Beschäftigten
- eine Vergütung nach EG 15 bzw. Besoldung nach A15
- flexible Arbeitszeiten
- Tarifgehalt und betriebliche Altersvorsorge
- einen Arbeitsplatz im Zentrum der Altstadt

Die Stelle ist in Vollzeit ausgeschrieben. Die Wochenarbeitszeit beträgt für Tarifbeschäftigte 39 Wochenarbeitsstunden und für Beschäftigte mit Beamtenstatus 41 Wochenarbeitsstunden.

Die Hansestadt Lübeck verfolgt das Ziel der beruflichen Gleichstellung von Frauen und Männern auf der Grundlage des Frauenförderplans. Da die Hansestadt Lübeck im Leitungsbereich eine Erhöhung des Frauenanteils anstrebt, werden qualifizierte Frauen ausdrücklich aufgefordert, sich zu bewerben.

Bei sonst gleicher Eignung werden schwerbehinderte Bewerberinnen / Bewerber bevorzugt berücksichtigt.

Die Hansestadt Lübeck ist bemüht, das ehrenamtliche Engagement ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu fördern. Erfahrungen und Fähigkeiten aus ehrenamtlicher Tätigkeit, die als Qualifikation anhand des Stellenanforderungsprofils von Bedeutung sind, werden bei der Stellenbesetzung berücksichtigt.

Ausdrücklich begrüßen wir es, wenn sich Menschen mit Migrationshintergrund bei uns bewerben.

Wir freuen uns über Ihre Bewerbung bis spätestens

xx. Juni 2019

Bitte bewerben Sie sich über das Online-Bewerbungsportal www.interamt.de. Dort können Sie Ihre Bewerbung mit vollständigen Nachweisen unter der Stellenangebots-ID 123456 einstellen.

Von Bewerbungen auf dem Postweg oder per E-Mail bitten wir abzusehen. Bewerbungen, die auf dem Postweg bei uns eingehen, werden nach Abschluss des Verfahrens aus Gründen des Verwaltungsaufwandes und der damit verbundenen Kosten nicht zurückgesandt.

Die Personalvertretung ist in diesem Besetzungsverfahren gemäß § 51 Abs. 4 Mitbestimmungsgesetz Schleswig-Holstein nur auf Antrag der Bewerberin/des Bewerbers zu beteiligen. Sofern Sie eine Beteiligung wünschen, beantragen Sie dieses bitte mit Ihrer Bewerbung.

Als Ansprechpartner:innen für fachbezogene Fragen stehen Ihnen Herr Groth unter Telefon-Nr. 122 - 1026 zur Verfügung. In personalwirtschaftlichen Angelegenheiten wenden Sie sich bitte im Bereich Personal- und Organisationsservice an Herrn Junker, Telefon 0451 / 122 - 1132.

Lübeck;



► **Nr. VO/2019/07511**
öffentlich

Lübeck, 23.04.2019

Antwort

Verantwortliche Bereiche:
5.651 - Gebäudemanagement

Bearbeitung: Arnd Babendererde (E-Mail: arnd.babendererde@luebeck.de Telefon: 122-6510)

Antwort auf die Fragen von Herrn BM Rathcke betr. Planung von Feuerwehrgerätehäusern in Groß Steinrade und Kronsforde

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
20.05.2019	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
03.06.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
04.06.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
20.06.2019	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Fragen des Herrn BM Rathcke in der Bürgerschaft am 28. März 2019 zur VO/2019/07238

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: 3.370 Feuerwehr
Ergebnis: zustimmend

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen
gem. § 47 f GO ist erfolgt: ☐ Ja
☒ Nein

Begründung:

Die Maßnahme ist: ☒ neu
☐ freiwillig
☐ vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen: ☒ Nein
☐ Ja (Anlage 1)

Antwort:

Die Bürgerschaft hat zu Punkt 7.9 mit VO Nr. 7238 den Bericht betr. Planung von Feuerwehrgerätehäusern in Groß Steinrade und Kronsforde als Zwischenbericht zur Kenntnis genommen. Hierzu spricht Herr BM Rathcke und formuliert u. a. zwei Fragen an die Verwaltung:

Frage 1: Wann ist mit der Vorlage zu rechnen?

Die Vorlage wird für die Bürgerschaft im August 2019 angestrebt.

Frage 2: Wann liefert die Stadt den Beweis, dass sie (die Stadt) das Gebäude preiswerter errichtet als der Investor?

Mit der Vorlage im August 2019.

Anlagen :

Senatorin Joanna Hagen

► Nr. VO/2019/07774
öffentlich

Lübeck, 31.05.2019

Anfrage

Bearbeitung: Angela Fiorenza (E-Mail: Angela.Fiorenza@luebeck.de Telefon: 122-1040)

Anfrage des Ausschussmitglieds Thorsten Fürter und stellv. Mitglied Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Beteiligung der Datenschutzbehörden an der Smart City Strategie

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
04.06.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

In ihrer Sitzung am 23. Mai 2019 hat die Bürgerschaft eine Bewerbung als Modellprojekt "Smart City" beschlossen. Der Vorlage dazu (VO/2019/07484) lässt sich nicht entnehmen, dass Datenschutzbehörden an der Erstellung der Verwaltungsvorlage beteiligt wurden.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Bürgermeister:

1) Wurde die städtische Datenschutzbeauftragte im Verfahren zum Beschluss der Vorlage beteiligt?

Wenn ja: Wann genau geschah die Beteiligung? Welches Ergebnis hatte sie?
Wenn nein: Warum erfolgte keine Beteiligung?

2) Ist das Landesdatenschutzzentrum im Rahmen des Entscheidungsprozesses, sich für das Modellprojekt "Smart City" zu bewerben, beteiligt worden.
Wenn ja: Mit welchem Ergebnis. Wenn nein: Warum nicht?

3) Die Anlage 1 zur vorgenannten Vorlage enthält in einer exemplarischen Aufzählung unter anderem folgende Maßnahmen:

Urban Cockpit (Open-Data-Plattform)
Fälschungssichere e-Partizipation & Ausweise (Block-Chain)
Digitalisierungsbus & Mobile Werkstatt
Intelligentes Parken
Smart Water
Besuchfrequenzmessung
Elektronisches Ticketing (ÖPNV)
Spannung macht mobil

- Was verbirgt sich im Einzelnen hinter den Begriffen?
- Nach welchen Kriterien wurde der Maßnahmenkatalog ausgesucht?

- Ist die datenschutzrechtliche Unbedenklichkeit bereits überprüft worden, wenn ja mit welchem Ergebnis?
- Waren Datenschutzstellen bei der exemplarischen Projektauswahl beteiligt?
- Welchen Sinn hat eine Besucherfrequenzmessung, wenn die Besucher kommunaler Einrichtungen ohnehin statistisch erfasst werden (z.B. über den Verkauf von Eintrittskarten)?

4) Ist im Verfahren sichergestellt, dass trotz der Beteiligung privatrechtlicher Organisationen am Smart City Modellprojekt in der Umsetzung Daten, die mit der Daseinsvorsorge zusammenhängen, ausschließlich durch kommunale Träger genutzt werden können? Wenn ja: Wie. Wenn nein: Warum nicht?

5) Wird im Zuge der strategischen Zielplanung eine Datenschutzfolgeabschätzung stattfinden? Wenn ja: Ist beabsichtigt, diese einer Datenschutzbehörde zu übertragen? Wenn nein: Warum nicht?

6) Die Anlage 1 zur vorgenannten Vorlage enthält in einer exemplarischen Aufzählung das Thema Breitbandausbau. In der Hauptausschusssitzung am 21.05.19 gab der Bürgermeister bekannt, dass im Juni 2019 ein strategisches Konzept der TraveKom zu diesem Thema vorgestellt wird. Warum ist dieses Thema dann erneut Teil eines zweijährigen Strategieprozesses im Rahmen des Smart City Modellprojektes? Wann erfolgt die Umsetzung des strategischen Konzeptes der TraveKom?

Begründung:

Erfolgt mündlich.

Anlagen :

► Nr. VO/2019/07775
öffentlich

Lübeck, 31.05.2019

Anfrage

Bearbeitung: Angela Fiorenza (E-Mail: Angela.Fiorenza@luebeck.de Telefon: 122-1040)

Anfrage des Ausschussmitglieds Birte Duggen und stellv. Mitglied Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Arbeitnehmervertreter*innen in den Aufsichtsräten

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
04.06.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

1) Wird der Bürgermeister sicherstellen, dass in der kommenden Aufsichtsratsperiode Arbeitnehmervertreter*innen in den Aufsichtsräten aller städtischen Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften vertreten sind (ggf. über rechtliche Mindestanforderungen hinaus)?

2) Wenn nein, in welchen städtischen Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften werden keine Arbeitnehmervertreter*innen vertreten sein? Warum nicht?

3) Welche negativen Folgen für die Arbeitsbeziehungen sieht der Bürgermeister für städtische Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften ohne Arbeitnehmervertreter*innen?

Der Bürgermeister wird gebeten, diese Anfrage bis spätestens zur Hauptausschusssitzung am 18.06.2019 zu beantworten, um die Bürgerschaft in die Lage zu versetzen, ggf. eine Mindestarbeitnehmervertretung rechtzeitig vor der Konstituierung der neuen Aufsichtsräte sicherzustellen.

Begründung:

Erfolgt mündlich.

Anlagen :



► Nr. VO/2019/07488
öffentlich

Lübeck, 15.04.2019

Bericht

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Christine Koretzky (E-Mail: christine.koretzky@luebeck.de Telefon: 122-6127)

Aktueller Sachstand Umsetzung des PIH-Konzeptes auf der Nördlichen Wallhalbinsel

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.04.2019	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
13.05.2019	Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
13.05.2019	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
20.05.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
21.05.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
23.05.2019	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Beschlüsse der Bürgerschaft
VO/2013/00919 und 00774 vom 26.09.2013
VO/2016/03382 und 03477 vom 25.02.2016
VO/2018/05841 vom 22.02.2018

Berichte an die Bürgerschaft:

VO/2016/03535, Kenntnisnahme am 28.04.2016
VO/2017/04851, Kenntnisnahme am 15.05.2017
VO/2018/05720, Kenntnisnahme am 22.02.2018

Schreiben der Gesellschaft Weltkulturgut vom 22.01.2019 mit der Bitte um Behandlung in der Bürgerschaft bezüglich des Wunsches der direkten Kooperation mit der Hansestadt Lübeck (Erbbaurechte) für Teile des Schuppen D und die damit verbundenen Auswirkungen für die Hansestadt Lübeck

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:

- 1.300 Recht
- 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften
- 5.660 Stadtgrün und Verkehr

Ergebnis: zustimmend bzw. keine rechtlichen Bedenken

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

☐	Ja
☒	Nein

Die Belange von Kindern und Jugendlichen

werden durch den Sachstandsbericht nicht im besonderen Maße berührt.

Die Maßnahme ist:

- | | |
|-------------------------------------|-----------------------|
| ☐ | neu |
| ☒ | freiwillig |
| ☐ | vorgeschrieben durch: |

Finanzielle Auswirkungen:

- | | |
|-------------------------------------|--------------------|
| ☐ | Nein |
| ☒ | Ja (siehe Bericht) |

Bericht:

Mit fortlaufender Konkretisierung der Umsetzung des Konzeptes der PIH EuE Entwicklungs- und Erschließungs-Gesellschaft mbH (PIH) zeichnet sich ab, dass an verschiedenen Stellen von der beschlossenen Ursprungsplanung (VO/2016/03382 und 03477) abgewichen wird:

- Anstelle des ursprünglich geplanten Parkhauses wird ein mehrgeschossiger Neubau im Eingangsbereich (Bürogebäude/Medienhaus) errichtet,
- aufgrund finanzieller Erwägungen hat die Gesellschaft Weltkulturgut die Hansestadt Lübeck gebeten, Schuppenanteile (bzw. Teilgrundstücke, Schuppen D) im Wege des Erbbaurechtes von der Hansestadt Lübeck zu übernehmen anstelle des ursprünglich geplanten Kaufes (s. Anlage 1, Schreiben des Vereins Weltkulturgut e.V.). Es ist nicht auszuschließen, dass sich weitere Vereine aus finanziellen Erwägungen diesem Wunsch anschließen.

Das dem PIH-Konzept zugrundeliegende Ziel war zum einen der Erhalt der atmosphärischen Eigenart der Nördlichen Wallhalbinsel mit den historischen Hafenschuppen (behutsame Entwicklung) und zum anderen die Umsetzung eines umfangreichen Alternativ-, Kunst- und Kreativkonzeptes in Teilen der historischen Schuppen und auf der Spitze der Nördlichen Wallhalbinsel. Die finanzielle Umsetzbarkeit des Kunst- und Kreativkonzeptes war bislang Teil des PIH-Konzeptes.

Die behutsame Entwicklung der Nördlichen Wallhalbinsel ist mittlerweile durch die denkmalrechtliche Unterschutzstellung der Nördlichen Wallhalbinsel (NWHI) als Sachgesamtheit gesichert.

Angesichts der o.g. Veränderungen gegenüber dem ursprünglichen Konzept der PIH kommt die Verwaltung zu dem Ergebnis, dass eine Neubewertung des Projektes erforderlich sein könnte. Dabei kommen folgenden, miteinander im Verhältnis stehenden, Fragestellungen eine zentrale Bedeutung zu:

1. Erschließungsvertrag/Erschließungskosten
2. Bestellung von Erbbaurechten
3. Finanzierung der kulturellen Nutzungen der Schuppen

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegen der Hansestadt Lübeck keine aktuellen Wirtschaftlichkeitsberechnungen der PIH vor. Die Finanzierung des Gesamtprojektes muss gemäß Anhang 4 Wochen vor Satzungsbeschluss nachgewiesen werden (das Verfahren des Bauungsplanverfahrens 01.77.00 befindet sich aktuell in der Erstellung eines abgestimmten Entwurfskonzeptes für den Auslegungsbeschluss). Für den Finanzierungsnachweis sind neben der Erschließung auch die sozio-kulturellen Nutzungen durch Bankbürgschaften oder vergleichbare Sicherheiten zu belegen.

1. Erschließungsvertrag/Erschließungskosten

In sämtlichen Vorlagen und Berichten wurde von Seiten der Hansestadt Lübeck dargelegt, dass die finanzielle und inhaltliche Verantwortung für die Entwicklung der NWHL in den Händen der PIH liegt und dass auch die Erschließung auf Kosten der PIH hergestellt wird.

Weder die Hansestadt Lübeck noch die KWL (für die MediaDocks) sollten mit Kosten für die neu zu erstellenden Erschließungsanlagen belastet werden. Dieses Ziel kann nur dadurch erreicht werden, dass die Erschließung mit einem sogenannten „echten“ Erschließungsvertrag vollständig der PIH übertragen wird.

Nach § 123 Abs.1 Baugesetzbuch ist die Erschließung grundsätzlich Aufgabe der Gemeinde und durch diese zu tragen. Die Durchführung dieser Aufgabe kann unter bestimmten Bedingungen an einen (privaten) Erschließungsträger übertragen werden. In diesem Fall werden die durch entsprechenden Bebauungsplan vorgesehenen Erschließungsanlagen (Straßen und Nebenanlagen, Grünanlagen, öffentliche Plätze usw.) durch den Erschließungsträger auf seine Kosten hergestellt. Nach abschließender Herstellung übergibt der Erschließungsträger diese Anlagen kostenfrei an die Gemeinde. Der Erschließungsträger finanziert die Erschließungskosten über die Vermarktung der Grundstücke, die erschlossen und dadurch baulich nutzbar gemacht werden. Diese Übertragung der Erschließung an einen Dritten (hier PIH EuE Entwicklungs- und Erschließungs-Gesellschaft mbH) erfolgt durch entsprechenden Städtebaulichen Vertrag im Sinne des § 11 BauGB.

Nach § 11 Abs. 2 BauGB müssen die in einem solchen Vertrag vereinbarten Leistungen den gesamten Umständen nach angemessen sein. Leistung und Gegenleistung aufgrund dieses Vertrages müssen verhältnismäßig sein. Die Schaffung von Baurecht durch die Stadt und die damit verbundene Wertsteigerung für die Grundstücke des Vertragspartners (hier die der PIH Anhand gegebenen Flächen) und der Aufwand für die Herstellung der Erschließung müssen in einem angemessenen Verhältnis stehen. Einer der Umstände für die Beurteilung der Angemessenheit ist dabei die Erschließung sogenannter Drittanlieger. Dies sind die Eigentümer der Flächen, die nicht im Zugriff des Erschließungsträgers stehen, aber durch die Erschließung einen Vorteil und damit meist eine Wertsteigerung erfahren. Nach geltender Rechtsprechung kann einem Erschließungsträger die Übernahme von Erschließungskosten für „Drittanlieger“ grundsätzlich zugemutet werden. Die Grenze der Angemessenheit kann jedoch dann nicht mehr gegeben sein, wenn die Flächen der Drittanlieger im Erschließungsgebiet im Vergleich zu den Flächen des Erschließungsträgers (hier: PIH) einen erheblichen Umfang erreichen.

Die Frage, unter welchen Umständen eine vollständige Tragung der Kosten für die Erschließung durch die PIH unangemessen wäre, kann zurzeit nicht abschließend beurteilt werden.

Im Sinne der Angemessenheit kann grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden, dass sich die MediaDocks als Drittanlieger auch heute schon an den Erschließungskosten beteiligen müssen. Kommt es zu einem Abschluss eines echten Erschließungsvertrages, wird der Erschließungsträger PIH versuchen, eine Beteiligung des Drittanliegers „MediaDocks“ (KWL GmbH) privatrechtlich zu erreichen.

Wird ein angemessenes Verhältnis zwischen den erschlossenen Flächen Dritter und des Erschließungsträgers überschritten, steigt die Zahl der Drittanlieger sowie die Größe der Drittanliegerflächen und wäre ein entsprechender Vertrag mit der PIH in der Folge als unangemessen im Sinne des § 11 Abs. 2 BauGB zu bewerten, wäre es im Ergebnis Aufgabe der Hansestadt Lübeck, die Erschließungskosten teilweise zu übernehmen und diese ggf. über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen zu refinanzieren.

Die PIH kann auch zu einem späteren Zeitpunkt feststellen (oder dies gerichtlich feststellen lassen), dass die Angemessenheit eines „echten“ Erschließungsvertrages nicht gegeben und somit die Stadt verpflichtet war, die Erschließung durchzuführen und die Kosten (anteilig) zu übernehmen. Diese Situation könnte auch erst zu einem Zeitpunkt eintreten, an dem die Stadt die Grundstücke zu dem vom Gutachterausschuss ermittelten Wert an die PIH bereits verkauft hat. Die Kosten der Erschließung wurden von der PIH in ihrem Konzept von 2015

mit 6 Mio. € kalkuliert, worin die äußere Erschließung/Kreuzung Willy-Brandt Allee mit rund 600.000 € enthalten ist. Aufgrund der enormen Baupreisentwicklung der letzten Jahre ist davon auszugehen, dass die Erschließungskosten inzwischen erheblich gestiegen sind. Die Baukosten wurden seitdem nicht wieder angepasst. Es ist daher nicht auszuschließen, dass die PIH GmbH aus wirtschaftlichen Erwägungen versuchen könnte, die Beteiligung der Hansestadt zu einem späteren Zeitpunkt zu erwirken, indem ein dann geschlossener Erschließungsvertrag durch die PIH nicht erfüllt oder wegen der Nichteinhaltung des Angemessenheitsgebots angefochten würde.

(Hinweis: Auf die Frage, inwieweit die Hansestadt Lübeck grundsätzlich die Kosten für die äußere Erschließung (Knotenpunkt) vor dem Hintergrund der Angemessenheit übernehmen muss, wird in diesem Bericht nicht eingegangen, da hier ergänzende Faktoren wie die einer grundsätzlichen Ertüchtigung der Kreuzung zugunsten der umliegenden Verkehrsflüsse eine Rolle spielen).

2. Bestellung von Erbbaurechten

Die Angemessenheit eines echten Erschließungsvertrags ist möglicherweise dann nicht mehr gewahrt, wenn die Stadt entgegen dem Ursprungskonzept „neue“ Drittanlieger generiert, indem sie für den Strandsalon und für gemeinnützige Vereine in Schuppen D und ggf. weiteren Schuppen Erbbaurechte bestellt, eigene Flächen behält (bspw. zur Verpachtung an den Strandsalon) und die PIH die Erstattung des Erschließungskostenanteils für diese Flächen nicht vollumfänglich erreicht.

Die Problematik der „Erhöhung der Anzahl der Drittanlieger“ kann umgangen werden, indem die PIH die Flächen der gesamten Nördlichen Wallhalbinsel (mit Ausnahme der Media-Docks) erwirbt und entwickelt.

3. Finanzierung der kulturellen Nutzungen der Schuppen

Von der PIH wurde im PIH-Konzept und auf Rückfragen regelmäßig zugesichert, dass sich die Finanzierung der kulturellen und gemeinnützigen Einrichtungen in den Schuppen aus dem Projekt trägt.

Die Anfrage der Gesellschaft Weltkulturgut macht deutlich, dass finanzielle Bedenken am PIH-Konzept bestehen. Der Wunsch nach Erbbaurechten begründet sich in der Möglichkeit als gemeinnütziger Verein mit der Hansestadt Lübeck reduzierte Erbbauzinsen zu vereinbaren.

Sofern die PIH als Erschließungsträger zukünftig, wie im Ursprungskonzept angedacht, über sämtliche erschlossenen Flächen als Eigentümerin verfügt, entfällt allerdings die Möglichkeit der Stadt, ansässige Vereinen und Kultureinrichtungen durch einen ermäßigten Erbbauzins zu fördern. Die finanziellen Bedingungen für die Einrichtungen, deren Kaufpreise und Anteile an den Erschließungskosten, wären durch die PIH mit den jeweiligen Nutzern zu regeln.

Damit steckt die Stadt in dem Dilemma zwischen „Erhöhung der Anzahl der Drittanlieger“ und dem damit einhergehenden Risiko der Verpflichtung der Durchführung der Erschließung und der Unterstützung von gemeinnützigen Einrichtungen

Zusammenfassung:

Die aktuell angestrebte Umsetzungsvariante der PIH (1) bedeutet:

Variante 1

- Die Nördliche Wallhalbinsel wird nur in Teilen an die PIH veräußert, ausgenommen sind sämtliche Flächen mit Erbbaurechten,
- der Strandsalon erhält ein Erbbaurecht über die gesamte Veranstaltungsfläche,
- gemeinnützige Vereine erhalten Erbbaurechte (u. a. Schuppen D, ggf. weitere).

Vorteil:

- Gemeinnützige Vereine erhalten den reduzierten Erbbauzins

Nachteil:

- Sofern es der PIH nicht gelingt, mit gemeinnützigen Erbbauberechtigten zu vereinbaren, sich angemessen an den Erschließungskosten zu beteiligen, wäre ein echter Erschließungsvertrag wahrscheinlich eher unangemessen.
- Die Hansestadt Lübeck wäre für die Durchführung der Erschließung zuständig. Diese muss sie nicht zwangsläufig selbst durchführen, sondern kann mit der PIH einen sogenannten unechten Erschließungsvertrages abschließen. Damit würden die entstehenden Erschließungskosten teilweise mit der PIH verrechnet und der verbleibende Aufwand durch die Erhebung von Erschließungsbeiträgen auf die Drittanlieger verteilt.
- **10% der derzeit nicht abschließend kalkulierbaren Erschließungskosten verbleiben endgültig bei der Hansestadt Lübeck,**
- die Stadt muss darüber die Erschließung vorfinanzieren,
- die „MediaDocks“ (städt. Tochtergesellschaft KWL) werden anteilig zu Erschließungsbeiträgen veranlagt (gem. Kostenermittlung PIH von 2015 mit bis zu 1 Mio. €),
- als Erbbauberechtigte würden gemeinnützige Vereine zu Erschließungsbeiträgen in anteiliger Höhe herangezogen werden, die eine erhebliche wirtschaftliche Belastung für diese ergeben würden.

Die Hansestadt Lübeck muss sich darüber im Klaren sein, dass mit Variante 1 unkalkulierbare Unsicherheiten hinsichtlich der Angemessenheit bestehen und voraussichtlich Erschließungskosten in Millionenhöhe auf die Stadt zukommen werden, die im Haushalt geregelt werden müssen.

Um die vorgenannten finanziellen Risiken für die HL gering zu halten, müsste die gesamte Nördliche Wallhalbinsel an die PIH veräußert (ursprüngliches PIH-Konzept) und nachfolgende Variante (2) verfolgt werden, auch wenn dies in der Konsequenz bedeutet, dass finanzielle Vergünstigungen von Seiten der Hansestadt Lübeck für gemeinnützige Vereine ausgeschlossen sind.

Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass die gemeinnützigen kulturellen Nutzungen der Schuppen wesentlicher Bestandteil des PIH-Konzeptes waren und von diesen regelmäßig als wirtschaftlich umsetzbare Maßnahmen bejaht wurden. Die kulturelle Nutzung in den zu erhaltenden Schuppen war maßgebender Anlass für die Bürgerschaft, das PIH-Konzept zur Umsetzung zu beschließen bzw. Aufgabe des Kailine-Projektes.

Sollte die behutsame Entwicklung der Nördlichen Wallhalbinsel unter Berücksichtigung der kulturellen Nutzung für die PIH nicht realisierbar sein, stellt sich die Frage, ob die Umsetzung des PIH-Konzeptes im Sinne des Bürgerschaftsbeschlusses erfolgt.

Variante 2

- Die gesamte Nördliche Wallhalbinsel wird an die PIH veräußert,
- als einziger Drittanlieger im Erschließungsgebiet (Geltungsbereich des aufzustellenden Bebauungsplans) verblieben die im Eigentum der städtischen Eigengesellschaft KWL stehenden Flächen der „MediaDocks“.

Vorteil:

- Die Erschließung wird durch Vertrag der PIH übertragen, von der PIH (in Abstimmung mit der Stadt) geplant und ausgeführt,
- bei einer Übertragung der Erschließung an die PIH durch „echten“ Erschließungsvertrag ist diese für die Beachtung des Vergaberechts zuständig,
- der Hansestadt Lübeck entstehen keine Kosten für die öffentliche Erschließung der NWHI.

Nachteil:

- Gemeinnützige Vereine (u. a. in Schuppen D, ggf. weitere) müssen sich hinsichtlich ihrer finanziellen Belange mit der PIH einigen.

Variante 2 stellt sicher, dass eine Kostenübernahme für die Hansestadt auszuschließen ist. Es garantiert allerdings weiterhin nicht, dass sich die „MediaDocks“ als Drittanlieger nicht an den Erschließungskosten beteiligen müssen.

Ergebnis:

Aufgrund der Abweichungen vom ursprünglichen PIH-Konzept die gesamte Nördliche Wallhalbinsel zu entwickeln und dabei auch die Alternativ-, Kunst- und Kreativeinrichtungen angemessen zu berücksichtigen, entstehen der Hansestadt Lübeck in dem Moment erhebliche finanzielle Risiken (Erschließungskosten), wenn einzelne Grundstücke aus dem Umgriff genommen werden und sich die Zahl der Drittanlieger entsprechend erhöht.

Die Bürgerschaft wird gebeten, der Verwaltung aufzugeben, wie mit dem Bürgerschaftsauftrag „Umsetzung des PIH-Konzeptes“ und dem Anliegen der Gesellschaft Weltkulturgut vor dem dargelegten Hintergrund

- des finanziellen Risikos der Erschließungskosten in Millionenhöhe und
- der Umsetzung bzw. Finanzierung der kulturellen Nutzungen

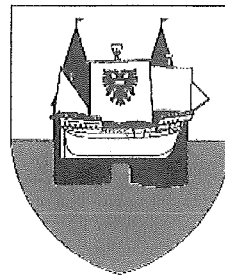
umzugehen ist.

Anlagen :

Anlage 1 – Schreiben Gesellschaft Weltkulturgut

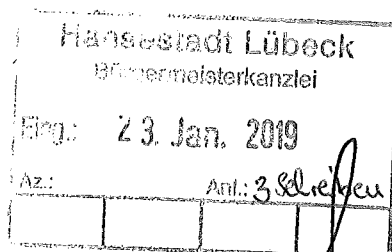
Senatorin Joanna Hagen

Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck (gemeinnützig) e. V.



Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck e.V., Willy-Brandt-Allee 19, 23554 Lübeck

An
Herrn Jan Lindenau
Bürgermeister der Hansestadt Lübeck
Breite Str. 62
23552 Lübeck



Lübeck, 22.01.2019

Betreff: Nördliche Wallhalbinsel – Schuppen D
Unser Schreiben vom 29.10.2018

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Lindenau

Wir nehmen Bezug auf das Schreiben von unserem Vorsitzenden Prof. Dr. mult. Eike Lehmann vom 29.10.18. Herr Prof. Lehmann erläutert in diesem Schreiben alle unsere Vorstellungen und Wünsche. Diesen Äußerungen haben wir nichts hinzu zu fügen.

In dieser Angelegenheit fügen wir die Kopie vom o.a. Schreiben bei. Weiterhin das Schreiben von der PIH, Herrn Spiel, datiert vom 13.7.18, sowie die Kopie des Schreibens vom Wirtschaftssenator Herrn Sven Schindler vom 18.12.18 an die Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck e.V.

Der Vorstand der Gesellschaft bittet Sie um eine baldige Rückäußerung und Anberaumung als Tagespunkt in der nächsten Bürgerschaftsversammlung.

Wir wollen nicht heimatlos werden.

Mit freundlichen Grüßen

Horst Ramczyk
(Stellv. Vors.)

Hans Heuer
(Stellv. Vors.)

Anlagen: Schreiben vom 29.10.18
Schreiben der PIH vom 13.7.18
Schreiben des Wirtschaftssenators vom 18.12.18

Handwritten notes:
1. digital zlc. an:
1.000
2.000
2.780
5.000
5.610
2. Bericht in Senat
um weitere Vorgehen.
3. Wul. 28.1.
f. 23.1.19

Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck e.V.
Willy-Brandt-Allee 19
23554 Lübeck

Tel.: 0451 - 798 27 40
Fax 0451 - 798 28 57

Vorsitzender: Prof. Dr. mult. Eike Lehmann, Stellv. Vorsitzende: Hans Heuer, Horst Ramczyk

Steuernummer 22 290 70756
Amtsgericht Lübeck VR1883
Finanzamt Lübeck Nr. 728-HL

Sparkasse zu Lübeck
BIC: NOLADE21SPL
IBAN: DE63 2305 0101 0001 0540 48
www.weltkulturgut-luebeck.de

kontor@hanseschiff-luebeck.de

Entwurf eines Protokolls der Verhandlung

PIH EuE GmbH | Hansestraße 24 | 23558 Lübeck

Hansestadt Lübeck

Fachbereich 2 – Senator Schindler –

Kronsfordter Allee 2 – 6

23560 Lübeck

Lübeck, 13.07.2018

Nördliche Wallhalbinsel_Schuppen D

Gesellschaft Weltkulturgut HL e. V.

Geschäftsführer

Volker Spiel

Hansestraße 24

23558 Lübeck

Fon 0451 – 399 12 0

Fax 0451 – 399 12 45

Sparkasse zu Lübeck

BLZ. 23050101 Kto. 0160288734

BIC NOLADE21SPL

IBAN DE38 23050101 0160288734

Lübeck HRB 15551 HL

Sehr geehrter Herr Schindler,

bezüglich der zukünftigen Nutzung von Schuppen D sieht das PIH-Konzept bekanntermaßen den Verbleib der Gesellschaft Weltkulturgut in der Nördlichen Halle vor. Vor dem Hintergrund des Kailine-Projekts war der Umzug des Vereins zusammen mit dem Hansevolk und der Jugendbauhütte, die als assoziierte Organisationen mit in den Räumen der Gesellschaft residieren und arbeiten, einst unabwendbar. Die Gesellschaft hatte daher bereits in Erwägung gezogen, die Tätigkeit einzustellen und das Vermögen gemäß Satzung der Gemeinnützigen in Lübeck zu übertragen bzw. das Hanseschiff Lisa von Lübeck an eine vergleichbare Einrichtung in Rostock zu geben.

Vor dem Hintergrund der von der Stadt gewählten Option, das Baugrundstück für den Winterstrandsalon nicht zu veräußern, sondern nur als Erbpachtmodell zur Verfügung zu stellen, wünscht sich der amtierende Vereinsvorstand der Gesellschaft eine Gleichbehandlung dergestalt, dass die Hansestadt Lübeck diesen Teil des Schuppens D nicht veräußert und damit die seit 1991 bestehende Kooperation zwischen Stadt und Verein wie bisher fortführt. Das in der Anlage beigelegte an die Investorengemeinschaft gerichtete Schreiben der Gesellschaft vom 10. Juli 2018 schildert die Beweggründe des Vorstands der Gesellschaft.

Der Auftrag der Verwaltung an die PIH (in diesem Fall noch die Arbeitsgruppe der BIRL) war im Rahmen des Mediationsverfahrens und aus den mit dem früheren Bürgermeister Bernd Saxe geführten Gesprächen heraus unmissverständlich dergestalt formuliert worden, dass alle Gebäude und alle Baufelder bzw. Teilbaufelder durch eine von der PIH zu benennende Investorengemeinschaft zu erwerben wären. Der Hintergedanke war, dass darüber sicherzustellen sei, die ebenfalls von der Stadt geforderten Erschließungs- und Straßenausbaumaßnahmen aus Verkaufserlösen nach dem Vorbild des Kailine-Projekts zu finanzieren. Die PIH Entwicklungs- und Erschließungsgesellschaft mbH (PIH EuE GmbH) ist diesem Wunsch und Auftrag gefolgt.

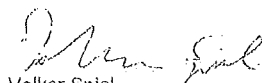
Sie wird diese Forderung weiterhin erfüllen, sofern diese von der Hansestadt Lübeck durch ihre aktuell handelnden vertretungsberechtigten Personen auch in Zukunft aufrechterhalten wird. Mit dem angehängten Schreiben der Gesellschaft Weltkulturgut werden wir jedoch ersucht, uns für den Wunsch der Gesellschaft zu verwenden, dass diese zukünftig weder selbst mit der Unterstützung durch Spenden und Stiftungen ins Eigentum gehen muss, noch in ein Pachtverhältnis mit einem anderen wohl tätig wirkenden Erwerber wechseln zu müssen. In beiden Fällen würde nach Auffassung des Vereinsvorstands die Verbindung des ehrenamtlichen Wirkens der Vereinsmitglieder für die Hansestadt Lübeck zum Kooperationspartner Hansestadt Lübeck gekappt.

Für die in der PIH EuE GmbH gebündelte Investorengemeinschaft darf ich annehmen, dass diese dem Wunsch des Vereins entsprechen wird, sofern dieses auch im Interesse der Hansestadt Lübeck ist, über das Zusammenwirken zwischen der Stadt, dem Verein und der Investorengemeinschaft als Entwicklerin kann dann mit der südlichen Halle von Schuppen D eine Vereinbarung darüber getroffen werden, welche die Zusammenarbeit hinsichtlich des dann real geteilten aber weiterhin als ein Bauwerk wirkenden Schuppens sicherstellt.

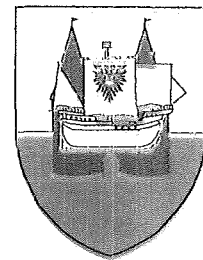
Im Zuge der behutsamen Entwicklung der gesamten Nördlichen Wallhalbinsel wäre zum Beispiel wünschenswert, dass die Sanierung und in Teilen die Wiederherstellung der äußeren Hülle von Gebäude und Laderampen einheitlich und in Abstimmung mit der Denkmalpflege erfolgt. Gleiches gilt für die weitere Pflege des historischen Bauwerks, die ebenfalls einheitlich und auch einvernehmlich erfolgen sollte.

Wir bitten Sie daher, sich zu dem Ansinnen der Gesellschaft Weltkulturgut zu positionieren und — falls erforderlich — hierüber mit dem Bürgermeister und/ oder dem Senat abzustimmen. Für Gespräche zur Erörterung dieses Ansinnens und möglicher weiterer Vorgehensweise stehen wir Ihnen wie sicherlich auch die Mitglieder des Vorstands der Gesellschaft Weltkulturgut jederzeit gern zur Verfügung.

Mit Dank und mit freundlichen Grüßen


Volker Spiel
(Geschäftsführer)

Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck (gemeinnützig) e. V.



Der Vorsitzende

Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck e.V., Willy-Brandt-Allee 19 23 554 Lübeck

Herrn

Jan Lindenau

Bürgermeister der Hansestadt Lübeck

Breite Straße 62 Rathaus

23552 Lübeck

29. Okt. 2018

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

erlauben Sie mir, Sie persönlich anzusprechen. Ich tue dieses in der Gewissheit, dass die Hansestadt Lübeck und speziell Sie durch die Mitgliedschaft in unserer Gesellschaft unsere Tätigkeit seit nunmehr über 25 Jahren kennen und wohlwollend unterstützen. Dafür möchte ich mich im Namen aller unserer Mitglieder herzlich bedanken.

Mittlerweile betrachten wir uns als ein Teil des Kulturgeschehens in der Hansestadt Lübeck. Durch unsere Projekte der Vitrinen mit historischen Gebäuden überall in der Stadt, durch unsere Publikationen in Form von Büchern und Periodika, den Kooperationen mit dem Hansevolk e.V. und der Jugendbauhütte und nicht zuletzt durch den Bau und Betrieb der „Lisa von Lübeck“ und der historischen Barkasse SW 2, ist dieses augenfällig.

Die Stadt Lübeck hat uns daher seit vielen Jahren in vielfacher Art und Weise großzügig unterstützt. Sie hat uns als maritimen Botschafter Lübecks wiederholt eingesetzt, und durch zur Verfügungstellung des Schuppen D, nördlicher Teil, die Grundlage geschaffen, diese vielfältigen Aufgaben zu leisten.

Unsere finanzielle Situation ist durch ausgeglichene Ein- und Ausgaben gekennzeichnet, die ohne öffentliche Zuwendungen auskommt. Das wird

Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck e.V.
Willy-Brandt-Allee 19 23 554 LÜBECK
Vorsitzender: Prof. Dr. mult. G. Lehmann
Stellvortr. Vorsitzende: H. Hauer, H. Ramezyk
Bei der Zuwendung von Geldspenden bitten wir um Angabe der vollständigen Anschrift, damit wir die Spendenbescheinigung zuordnen können

Bankverbindung: Sparkasse zu Lübeck BLZ 230 501 01
Verrechnungskonto: 1 - 009 240 Spendenkonto: 1 - 083 917

möglich durch die ehrenamtliche Tätigkeit unserer Mitglieder, die insgesamt in den Projekten circa 7 000 Stunden pro Jahr der Gesellschaft zur Verfügung stellen. Herr Senator Schindler, Frau Senatorin Weiher und Frau Senatorin Hagen haben sich persönlich über unsere Arbeit informiert und kennen unsere Situation durch persönliche Gespräche mit uns.

Insofern muss ich Ihnen zur Kenntnis bringen, dass der Fortbestand der Gesellschaft Weltkulturgut und der Verbleib des Kraweels Lisa von Lübeck als Visitenkarte und Botschafterin der Stadt im Nord- und Ostseeraum durch die bisherigen Bemühungen, die Nördliche Wallhalbinsel für Neubauvorhaben zu veräußern, immer wieder in Frage gestellt worden ist. Unsere Situation ist jedoch ganz entscheidend von der Sicherung der Arbeitsbedingungen im Schuppen D abhängig. Wir hatten uns daher in den Jahren 2012/2013 verschiedentlich darüber informiert, ob es angesichts der drohenden Kündigung der von uns genutzten Flächen im Schuppen D Ausweichquartiere in Lübeck gibt. Leider mit negativem Ergebnis, weil wir im Schuppen D über Jahre hinweg die für unsere Tätigkeit erforderlichen Stores von Ersatz- und Reserveteilen, Infrastrukturen für die Ausbildung der Besatzung, für die Durchführung von Reparaturen an unseren Schiffen bis hin zu neuen Masten und für die Bauhütte mit schweren Maschinen und Geräten aufgebaut haben, die kaum an einen anderen Ort in notwendiger, unmittelbarer Wasserlage mit vergleichbaren Bedingungen verbracht werden können. Bei diversen Gesprächen mit dem früheren Bürgermeister haben wir daher auch immer wieder zum Ausdruck gebracht, dass die Aufgabe des Eigentums an den von der Gesellschaft genutzten Gebäude- und Freiflächen und deren Veräußerung an Dritte zwangsläufig das Ende der Gesellschaft Weltkulturgut und ihres Wirkens für Lübeck bedeutete.

Bis heute verfolgt die Stadt nach unserem Kenntnisstand weiterhin das Ziel, auf der Nördlichen Wallhalbinsel einzelne Liegenschaften, nunmehr die historischen Hafenschuppen selbst, in Gänze zu veräußern. Damit ist noch immer verbunden, dass die enge Bindung der Gesellschaft Weltkulturgut an die Hansestadt Lübeck auf der Grundlage einer von der Lübecker Bürgerschaft abgesegneten kostenfreien Nutzungsüberlassung der nördlichen Halle von Schuppen D aufgekündigt wird.

Nach Vorstellung des Vereinsvorstands und der Vereinsmitglieder würde damit unabhängig von möglichen wirtschaftlichen Folgen der Verein auch die ideelle Grundlage seiner Tätigkeit verlieren. Diese besteht darin, dass die Arbeit des Vereins dem Wohle der Hansestadt Lübeck,

ihrer Organe und ihrer Bürger gewidmet ist. Die Gesellschaft Weltkulturgut versteht sich als Teil dieser Gemeinschaft. Sie möchte nicht als freiwilliges Beiwerk verstanden werden. Schließlich nimmt sie für diese Gemeinschaft elementare Aufgaben wahr, die sich u. a. aus den Pflichten ergeben, die mit der Verleihung des Welterbestatus der UNESCO für die Hansestadt Lübeck verbunden sind.

Konkret wünscht der Verein daher die Fortsetzung der langjährigen Kooperation mit der Stadt, die nur vorstellbar ist, wenn die Stadt hierfür das erforderliche Wirkungsumfeld in Form der benötigten Gebäude- und Freiflächen im und um den Schuppen D auch in Zukunft zur Verfügung stellt. Das von der Bürgerschaft zur Umsetzung beschlossene PIH-Konzept für die behutsame Entwicklung der Nördlichen Wallhalbinsel sieht für die Gesellschaft Weltkulturgut verschiedene Möglichkeiten vor, um den Fortbestand der Vereinstätigkeit am angestammten Ort zu sichern. Die von der Gesellschaft Weltkulturgut genutzte nördliche Halle von Schuppen D sollte hierfür von der südlichen Halle real geteilt werden. Die Gesellschaft Weltkulturgut möchte die nördliche Halle in Eigenleistung und mit Hilfe der Unterstützung von Stiftungsmitteln und Spenden im Sinne des PIH-Konzepts sanieren und weiterhin auf eigene Kosten instandhalten. Der Vorstand der Gesellschaft hat daher in Gesprächen und zuletzt mit förmlichem Schreiben die Investorengemeinschaft für die Nördliche Wallhalbinsel darum gebeten, diese möge sich dafür verwenden, dass die nördliche Halle von Schuppen D im Eigentum der Hansestadt Lübeck verbleiben und wie bisher zur Nutzung durch den Verein und ihrer assoziierten Einrichtungen zur Verfügung stehen kann. Gleiches gilt für die Freiflächen, die vom Strandsalon als auch von der Gesellschaft Weltkulturgut bzw. der mit ihr verbundenen Jugendbauhütte für Projekte benötigt werden.

Auf unser Bitten wurde Herr Senator Sven Schindler mit Schreiben vom 13. Juli 2018 seitens der Investorengemeinschaft, vertreten durch Herrn Volker Spiel, persönlich über die Wünsche der Gesellschaft und der mit ihr assoziierten Mitglieder, dem Hansevolk zu Lübeck e.V. und der Jugendbauhütte der Deutschen Stiftung Denkmalschutz informiert. Den in dieser Angelegenheit geführte Schriftverkehr erhalten Sie in der Anlage zu diesem Schreiben.

Bedauerlicherweise haben wir von Herrn Schindler bis heute keinerlei Reaktion über unser Begehren erhalten. Uns wurde lediglich seitens der PIH darüber berichtet, dass gegenüber der Leitung des Bereichs Liegenschaften im Rahmen einer Unterredung in anderer Angelegenheit der Hintergrund unseres Schreibens vom 10. Juli erläutert und die

Möglichkeit der Realteilung von Schuppen D und der Verbleib der nördlichen Halle im Eigentum in Aussicht gestellt worden sei. Auch von dort blieb jedoch eine Reaktion auf unser Ersuchen bis heute aus.

Ich möchte Sie daher bitten, dafür Sorge zu tragen, dass die Voraussetzungen für die Existenz unserer Gesellschaft, die schicksalhaft an den Schuppen D gebunden ist, gesichert werden kann – und mit ihr auch die sonst infragestehende Unterbringung des Vereins Hansevolk Lübeck e.V. und der Lübecker Jugendbauhütte.

Ich kann Ihnen versichern, dass es keine Kleinigkeit ist, eine Gesellschaft wie die unsere so zu führen, dass eine erkennbare Zukunft den Zusammenhalt auf ehrenamtlicher Basis sichert. Mit anderen Worten: Wir brauchen eine gesicherte Zukunft und die sollte Lübeck sein.

Mit freundlichen Grüßen



Prof. Dr. mult. Eike Lehmann
Vorsitzender

Anlagen:

Brief der Gesellschaft Weltkulturgut an die PIH vom 10. Juli 2018
Brief der PIH an Senator Schindler vom 13. Juli 2018

Hansestadt LÜBECK

Hansestadt Lübeck • Senator Sven Schindler • 23539 Lübeck

Gesellschaft Weltkulturgut
Hansestadt Lübeck e. V.
Herrn Prof. Dr. mult. Eike Lehmann
Willy-Brandt-Allee 19
23554 Lübeck



Der Bürgermeister
Fachbereich Wirtschaft und Soziales

Senator Sven Schindler

Gebäude: Verwaltungszentrum Mühltentor
Kronsfordter Allee 2 – 6
Zimmer: 6.161 (Haus "Trave", 6. OG)
Tel. (0451) 122 – 20 00
Fax (0451) 122 – 951 20 00
Email funktional: FBL2@luebeck.de
Mein Zeichen: si/Pm
Datum: 18.12.2018

Nördliche Wallhalbinsel – Schuppen D

Sehr geehrter Herr Prof. Dr. Lehmann,

zunächst möchte ich mich für Ihr ausführliches Schreiben bedanken, in dem Sie den aktuellen Stand der Gespräche mit der PIH sowie die Interessenlage der Gesellschaft Weltkulturgut e.V. ausführlich darstellen. Selbstverständlich ist es uns ein Anliegen, die Gesellschaft Weltkulturgut e.V., wie auch die beiden anderen vor Ort befindlichen Vereine, in Lübeck zu halten. Wie Sie zu Recht bemerken, ist „Lisa“ in den letzten Jahren für unsere Stadt eine bedeutende und unentbehrliche Botschafterin geworden. Es steht für mich außer Diskussion, den Akteuren den Verbleib in Lübeck zu sichern.

Wie Ihnen bekannt ist, hat die Hansestadt Lübeck auf Beschluss der Bürgerschaft mit der PIH GmbH einen Anhandgabevertrag geschlossen. Für die Dauer der Anhandgabe ist es der Hansestadt Lübeck insoweit nicht möglich, mit anderen als der PIH GmbH über Grundstücke auf der Nördlichen Wallhalbinsel, die innerhalb des vertraglich festgelegten Gebietes liegen, zu verhandeln. Dies ist der PIH GmbH selbstverständlich bekannt. Es handelt sich um eine übliche Vorgehensweise und dient dem Ziel, eine Projektentwicklung zunächst befristet, exklusiv durch einen Partner (hier die PIH GmbH) vorantreiben zu können.

Um sich über den aktuellen Sachstand der Projektentwicklung zu informieren, hatte der Senat die PIH GmbH zu seiner Sitzung am 10. Dezember eingeladen. Bei diesem Anlass hat der Bürgermeister deutlich gemacht, dass der Verbleib der Gesellschaft für Weltkulturgut e.V. sowie der anderen beiden Vereine für die Hansestadt als wichtige kulturelle Akteure vor Ort vorausgesetzt wird. Die PIH GmbH sei damals als Projektentwicklerin mit genau dieser Zielsetzung angetreten. Der Bürgermeister sieht insofern, ebenso wie ich selbst, derzeit keinen Anlass, an dem Umsetzungswillen der PIH GmbH zu zweifeln. Herr Spiel als Vertreter der PIH GmbH hat ein positives Resultat der Bemühungen in Aussicht gestellt.

Telefonzentrale:
(0451) 122-0

Konten des Bereiches Buchhaltung & Finanzen:

Commerzbank	IBAN: DE53 2304 0022 0035 8507 00	BIC: COBADEFF230
Deutsche Bank	IBAN: DE67 2307 0710 0900 0050 00	BIC: DEUTDEHH222
Postbank Hamburg	IBAN: DE36 2001 0020 0010 4002 01	BIC: PBNKDEFF
Sparkasse zu Lübeck	IBAN: DE17 2305 0101 0001 0113 29	BIC: NOLADE21SPL
Volksbank	IBAN: DE97 2309 0142 0005 0083 36	BIC: GENODEF1HLU

Umsatzsteuer-Identifikationsnummer: DE 135082828

Busanbindung:

Buslinien:
2, 7 und 16

Haltestelle:
Verwaltungszentrum
Mühltentor

Bitte benutzen Sie
öffentliche Verkehrsmittel

Internet: www.luebeck.de

Scheck: nur an Hansestadt Lübeck, Buchhaltung & Finanzen, 23539 Lübeck

Sollte es sich nach Ablauf der Anhandgabe herausstellen, dass der durch die PIH GmbH vorgeschlagene Weg für die Vereine wirtschaftlich nicht tragbar ist, werde ich mich selbstverständlich um eine Lösung bemühen.

Falls Sie Fragen haben, steht Ihnen der Bereich Liegenschaften jederzeit gern zur Verfügung. Soweit mir bekannt ist, hat es bereits Gespräche zwischen der Bereichsleiterin, Frau Csösz, und Herrn Matthias Dräger gegeben. Es ist mir ein wichtiges Anliegen, mit der Gesellschaft Weltkulturgut e.V. und ebenso mit den beiden anderen Vereinen vor Ort, im Austausch zu bleiben.

Für die bevorstehenden Weihnachtstage wünsche ich Ihnen alles Gute, ruhige und besinnliche Stunden und einen guten Start in ein gesundes neues Jahr.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag


Sven Schindler



► **Nr. VO/2019/07291**
öffentlich

Lübeck, 04.04.2019

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

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

Mobilitätskonzept Travemünde

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.04.2019	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
13.05.2019	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
20.05.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
21.05.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
23.05.2019	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Die Bürgerschaft nimmt das „Mobilitätskonzept Travemünde“ inkl. Anlagen zur Kenntnis.
2. Die Bürgerschaft beschließt das Mobilitätskonzept mit seinem Maßnahmenkatalog als Rahmen für verkehrliche Maßnahmen im Stadtteil Travemünde. Das Mobilitätskonzept wird als Baustein in den Verkehrsentwicklungsplan für die Gesamtstadt einfließen.
3. Der Bürgermeister wird beauftragt, eine Fußgängerzone in der Vorderreihe bis zur Hauptsaison 2020 umzusetzen. Kurzfristig erfolgt 2019 eine Zusatzbeschilderung mit dem Hinweis auf besondere gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer in der Vorderreihe.
4. Der Bürgermeister wird beauftragt, vertiefende Untersuchungen zur Realisierung einer leistungsfähigen zweiten Haupteinfahrt Travemündes für den Kfz-Verkehr zu veranlassen.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:

3.327 - Verkehrsangelegenheiten
 3.370 - Feuerwehr Lübeck
 3.390 - Umwelt- Natur- und Verbraucherschutz
 3.700 - Entsorgungsbetriebe Lübeck
 5.660 - Stadtgrün und Verkehr
 5.691 – Lübeck Port Authority
 Stadtverkehr Lübeck
 Lübeck und Travemünde Marketing
 Polizei
 Wirtschaftsförderung Lübeck
 Landesbetrieb Straßen und Verkehr-SH

Ergebnis:

Grundsätzlich zustimmend; die zu den einzelnen Maßnahmen gegebenen Anregungen

werden in der vertiefenden Bearbeitung aufgegriffen und dort abschließend bearbeitet (z.T. noch nicht Gegenstand der derzeitigen konzeptionellen Bearbeitung auf Stadtteilebene)

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

☒ Ja, im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung
☐ Nein

Die Maßnahme ist:

☐ neu
☒ freiwillig
☐ vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

☒ Nein
☐ Ja

Begründung:

Mit Beschluss vom 26.02.2015 betraute die Bürgerschaft den Bürgermeister mit der Aufstellung eines Gesamtverkehrsplans für den Stadtteil Travemünde unter Berücksichtigung eines verkehrspolitischen Leitbilds:

„Dabei ist die immer geringere Automobilität der zunehmend älter werdenden Bevölkerung ebenso zu berücksichtigen wie das Interesse künftiger Neubürgerinnen und Neubürger an einem attraktiven Lebensraum mit einer möglichst intakten Umwelt und einem nachhaltigen Verkehrsangebot. Ebenso ist dabei zu beachten, dass der immer wichtiger werdende sanfte Tourismus weiter gefördert wird. Travemünde soll ein (er)lebenswerter Ort der kurzen Wege für Fußgänger und Radfahrer werden, der im Halbstundentakt mit der Bahn zu erreichen ist und in dem Autofahrer attraktive Parkplätze in ausreichender Anzahl vorfinden. Die Ausweisung von mehr Tempo-30-Zonen und Verkehrsflächen als ‚shared space‘ soll dabei geprüft werden. Bei der stufenweisen Erstellung von Leitbild und Gesamtverkehrsplan sind die Bürgerinnen und Bürger vor Ort frühzeitig zu beteiligen“ (VO/2015/02384).

Darüber hinaus entstanden im Rahmen der Ausarbeitungen weitere Aufträge der Bürgerschaft bzw. des Bauausschusses, die im vorliegenden Mobilitätskonzept behandelt wurden. Hierzu gehören insbesondere eine Prüfung der Realisierbarkeit einer Umwandlung der "Vorderreihe" in eine Fußgängerzone (VO/2017/05297), die Prüfung einer Zusatzbeschilderung in der Vorderreihe zur Verbesserung der Verkehrssituation (VO/2017/05298) sowie die Erstellung einer Machbarkeitsstudie zum Bau einer Tiefgarage auf dem Leuchtenfeld (VO/2018/05779).

Verkehrspolitisches Leitbild für Travemünde

Die zu berücksichtigenden verkehrspolitischen Randbedingungen und Ziele sind im Bürgerschaftsauftrag VO/2015/02384 formuliert (s.o.).

Darüber hinaus ist das allgemeine Ziel der Verkehrsplanung, die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen und Waren sicher, effizient, komfortabel sowie stadt- und umweltverträglich abzuwickeln.

Erarbeitungsprozess

Das Mobilitätskonzept Travemünde wurde von der Abteilung 5.610.4 Verkehrsplanung erstellt. Neben der erfolgten Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger erfolgte von hier aus auch die Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange (TÖB).

Die Einbindung und Beteiligung der TÖB und Bürger/-innen erfolgte dabei nicht singulär, sondern begleiteten den Prozess zur Erstellung des Konzepts während der gesamten Bearbeitungszeit. Auf diesem Wege konnte sichergestellt werden, dass die wesentlichen Belange umfassend berücksichtigt wurden:

- Sommer 2015 Umfangreiche Verkehrserhebungen als Datengrundlage
- 11.11.2015 Ortsrat Travemünde: Vorstellen des vorgesehenen Erarbeitungsprozesses
- 07.09.2016 – 30.09.2016 Erste Beteiligung der Bereiche und SL/LVG
- 28.02.2017 Erste Veranstaltung zur Bürgerbeteiligung
- 31.03.2017 Kinder- und Jugendbeteiligung
- 24.08.2017 – 14.09.2017 Zweite Beteiligung der Bereiche und SL/LVG
- 21.11.2017 Zweite Veranstaltung zur Bürgerbeteiligung
- 22.10.2018 Stadtteilkonferenz Travemünde

Die Dokumentationen der Bürgerveranstaltungen sind unter

<http://stadtentwicklung.luebeck.de/stadtplanung/verkehrsplanung/travemuende.html> bereitgestellt.

Randbedingungen/Grundlagen

In Travemünde ergeben sich aus den örtlichen Randbedingungen (z.B. Tagesgäste, Urlauber und Hafenwirtschaft) besondere verkehrliche Anforderungen und Herausforderungen. Zudem befinden sich zurzeit mehrere größere Bauprojekte in der Entwicklung, die Einfluss auf den zukünftigen Verkehr in Travemünde haben werden. Das Verkehrskonzept muss daher aufzeigen, wie das Travemünder Verkehrsnetz ein grundsätzlich steigendes Verkehrsaufkommen (durch neue Wohngebiete und touristische Projekte) und zunehmende temporäre Verkehrsspitzen (durch Großveranstaltungen, An- und Abreiseverkehr sowie Baustellenverkehr) aufnehmen kann. Die vielfältigen Nutzungen in Travemünde haben jedoch verschiedene Ansprüche. Im Rahmen des Verkehrskonzepts ist darauf zu achten, dass einzelne Nutzungsansprüche nicht zu Beeinträchtigungen der anderen Funktionen führen. So sind bei einer Anpassung der Verkehrswege an die Spitzennachfrage Nachteile für andere Nutzungen im restlichen Jahr zu befürchten.

Das Verkehrskonzept ist aufgrund dieser Dringlichkeit ein vorgezogenes Teilkonzept eines zukünftigen gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplans (VEP). Die besonderen verkehrlichen Randbedingungen Travemündes lassen sich im Rahmen eines Stadtteilverkehrskonzepts besser behandeln und detaillierter betrachten als dies bei einem stadtweiten VEP der Fall wäre.

Bestandsaufnahme

Durch die hohe touristische Nutzung in Travemünde befinden sich entlang der Uferpromenaden hochwertige öffentliche Räume, die sowohl den BesucherInnen als auch den EinwohnerInnen zugutekommen. Daneben ist jedoch festzustellen, dass es in vielen Straßenräumen an Aufenthaltsqualität mangelt. Die Gründe reichen vom baulichen Zustand über den Straßenquerschnitt bis hin zur mangelhaften Gestaltung:

- Die Dominanz des Kfz-Verkehrs ist bspw. an der Bertlingstraße und am Moorredder eine einschränkende Komponente der Aufenthaltsfunktion für Fußgänger.
- Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr bestehen z.B. in der Vorderreihe und schränken die Aufenthaltsqualität ein.
- Für Zugreisende vom Strandbahnhof ist die Bertlingstraße das Eingangstor nach Travemünde. Die heutige Gestaltung des Vorfelds am Strandbahnhof bis zur Strandpromenade lädt allerdings nicht zum Verweilen ein. Auf dem Bahnhofsvorplatz wird geparkt, in der Bertlingstraße ist in der Hauptsaison viel Kfz-Verkehr unterwegs.

- Eine Vielzahl der Mängel (Kfz-gerechte Gestaltung des Straßenraums sowie Konflikte mit dem Radverkehr) führt auch zu Einschränkungen für den Fußverkehr. Insbesondere entlang der Vogteistraße mangelt es z.B. an Querungshilfen.
- Die hohe touristische Nutzung führt in der Vorderreihe allerdings auch dazu, dass die Außengastronomie viel Fläche des straßenbegleitenden Gehwegs, zu deren Nutzung Fußgänger prinzipiell verpflichtet sind, einnimmt. In der Folge und durch den hohen Fußverkehr (insbesondere in den Sommermonaten) weichen die Fußgänger auf die Fahrbahn aus.
- An vielen wichtigen Wegeverbindungen wie dem Moorredder und der Vogteistraße mangelt es an einer adäquaten Wegegestaltung, die den Anforderungen des Radverkehrs gerecht wird. Darüber hinaus wird ein nicht zu vernachlässigender Anteil der Radwege als Zweirichtungsradwege geführt, die ein erhöhtes Unfallrisiko innehalten.
- Weitere Mängel sind die Erreichbarkeit des Hafenhauses für den Fuß- und Radverkehr, die überhöhte Fahrgeschwindigkeit in Ivendorf und die Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr am begleitenden Weg des Brodtener Steilufers.

Grundsätzlich bleibt aber auch festzuhalten, dass prinzipiell alle Wegeverbindungen genutzt und Zielorte zu Fuß, mit dem Rad oder dem Pkw erreicht werden können.

Ebenfalls positiv ist festzuhalten, dass die ÖPNV-Bedienung in Travemünde neben einem Busverkehr auch über Regelverbindungen des Zug- und Fährverkehrs verfügt. Während die Zugverbindung eine schnelle Verbindung des Ortsteils an das Zentrum Lübecks im Stundentakt ermöglicht (die Durchbindung aus Richtung Hamburg an den Wochenenden der Sommermonate betont zudem die touristische Bedeutung), deckt der Busverkehr mit seinem engen Haltestellenraster und der daraus resultierenden Erreichbarkeit nahezu den kompletten Stadtteil ab. Die Fährverbindungen stellen zudem die Anbindung der Priwall-Halbinsel sicher.

Allerdings verfügen diese Angebote über eine geringe Taktung. Dies gilt insbesondere für den Zugverkehr (60-Minuten-Takt; kein Nachtverkehr) und den Busverkehr (vereinzelt geringe Taktung sowie mangelnder Nachtverkehr). Auch ist der Ausstattungsstandard der Haltestellen als gering einzustufen. Es mangelt insbesondere an Lösungen zur Integration des ÖPNV (bspw. Bike and Ride Anlagen). In den Wohnstraßen kann zudem kostenlos geparkt werden. Ortskundige Tagesgäste parken daher hier und nicht auf den kostenpflichtigen Parkplätzen. Durch das Parken am Fahrbahnrand kommt es in einigen Straßen dazu, dass die Fahrgasse zu schmal ist, so dass ein Begegnungsverkehr von Bussen und Pkw teils nicht gewährleistet ist und es zu Verspätungen im Busverkehr kommt.

Für den ruhenden Verkehr stehen heute mit rund 2800 – auch in der Hauptsaison – aus Sicht der Verwaltung ausreichend öffentliche Parkplätze zur Verfügung. Diese sind in der Regel nicht voll belegt. In Sondersituationen wie der Travemünder Woche wird die Kapazitätsgrenze der zentralen Parkplätze zwar erreicht, aber es stehen z.B. am Kowitzberg noch ausreichende Kapazitäten zur Verfügung. Zudem werden provisorische Parkplätze auf einer landwirtschaftlichen Fläche am Dreilingsberg zur Verfügung gestellt.

Durch die geplanten und bereits realisierten Bauprojekte sind einige Parkplätze allerdings entfallen. Diesen Wegfall kompensiert das Parkraumkonzept, das im Rahmen des Verkehrskonzept Travemündes aufgestellt wurde und auch Bedarfsparkplätze für Großveranstaltungen berücksichtigt, in gleichem Umfang (siehe Anlage 1).

Die detaillierten Analysekarten stehen unter <http://stadtentwicklung.luebeck.de/stadtplanung/verkehrsplanung/travemuende.html> bereit.

Verkehrsprognose

Für die Prognose wird davon ausgegangen, dass das Verhalten sowohl von Bewohnerinnen und Bewohnern als auch von Besucherinnen und Besuchern bei der Verkehrsmittelwahl konstant bleibt, weshalb die bestehende Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2010 zugrunde ge-

legt wird. Angestrebt wird eine Reduzierung des Pkw-Anteils durch die im vorliegenden Konzept dargestellten Maßnahmen. Inwieweit diese Verschiebung der Anteile tatsächlich eintritt, ist derzeit nicht seriös quantifizierbar. Es wird daher von einem „Worst-Case-Szenario“ ausgegangen:

- 44% aller Wege der Travemünderinnen und Travemünder werden mit dem Pkw oder motorisierten Zweirädern zurückgelegt,
- 25% der Wege zu Fuß,
- 17% im öffentlichen Verkehr (Bus, Bahn, Fähre und Taxi) und
- 14% mit dem Fahrrad.

Für den Prognose-Basisfall wurden alle Projekte des Wohnungsbaus und Tourismus, die entweder schon über Baurecht verfügen oder einen fortgeschrittenen Projektstand haben, berücksichtigt.

Bei Umsetzung aller avisierten Bauprojekte ist mit einer Zunahme des Kfz-Verkehrs um rund 25% im Vergleich zu der heutigen Verkehrsbelastung zu rechnen (siehe Anlage 2). Da Travemünde im Wesentlichen nur über eine Ortszufahrt verfügt, fällt ein Großteil dieser Zunahme auf die B75/ Gneversdorfer Weg. Aber auch Straßen der inneren Erschließung wie die Vogteistraße und der Howingsbrook werden einen verhältnismäßig großen Zuwachs erfahren.

Das ermittelte Gesamtverkehrsaufkommen kann mit dem bestehenden Netz noch abgewickelt werden. Dies setzt aber eine punktuelle Optimierung des Netzes voraus; etwa an Kreuzungen oder durch Ampelschaltungen.

Bereits heute schon vorhandene Konfliktpunkte zwischen dem Pkw- und dem übrigen Verkehr werden durch die prognostizierte Zunahme jedoch absehbar verstärkt.

Konzept

Die Erkenntnisse, die aus den vorlaufenden Partizipationsprozessen und der Bestandsanalyse gewonnen wurden, sind Grundlage für die Ausrichtung und Schwerpunkte des Mobilitätskonzepts. Hinzu kommt der Auftrag der Bürgerschaft, der die Anforderungen an die Inhalte des Mobilitätskonzepts umrissen hat.

Vom Grundsatz her lassen sich die Themenfelder des Konzepts wie folgt formulieren und priorisieren:

1. Optimierung des bestehenden Verkehrsnetzes

Hierunter fallen alle Maßnahmenvorschläge der äußeren und inneren Erschließung, die auf die Ertüchtigung des bestehenden Verkehrsnetzes im Hinblick auf die zu erwartende Verkehrslast abzielen. Letztere resultiert, wie oben aufgeführt, aus den neuen Nutzungen, die für den Ortsteil Travemünde in Planung sind. Da die Maßnahmenvorschläge auch größere Knotenpunkte und Straßenbaumaßnahmen beinhalten, ist davon auszugehen, dass eine entsprechende Planung und Umsetzung teils mit hohen Aufwendungen verbunden ist. Gleichzeitig sind diese Maßnahmenvorschläge prioritär auszuführen, da sie letztlich die Basis für eine befriedigende Verkehrsqualität darstellen. Indem die bestehenden Anlagen des Straßenverkehrs (insb. Lichtsignalanlagen und Fahrbahnen) erweitert, neu geordnet oder optimiert werden, kann weitestgehend auf umfangreiche Neuanlagen von Straßenzügen verzichtet werden.

Die damit einhergehend Leistungssteigerung des Bestandsnetzes schlägt sich vorrangig im Kfz-Verkehr nieder. Die Maßnahmenvorschläge haben darüber hinaus aber auch einen Nutzen für den Rad- und Fußverkehr und tragen damit zur Minderung bereits bestehender Konflikte im Straßenverkehr bei.

2. Konfliktvermeidung zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Die Maßnahmenvorschläge dieser Kategorie beziehen sich sowohl auf regulative als auch bauliche Ansätze, die der Konfliktvermeidung im Straßenverkehr dienen. Diese Konflikte können z.B. zwischen verschiedenen Verkehrsarten (Rad- und Kfz-Verkehr), unterschiedlichen Nutzergruppen (Anwohner und Touristen) oder gleichen Verkehrsarten (Kfz: ruhender und fließender Verkehr) auftreten. Die vorliegenden Konflikte führen dann zumeist zu Problemen der Verkehrssicherheit oder zu einer geringeren Leistungsfähigkeit einer Verkehrsanlage, die durch die jeweiligen Maßnahmenvorschläge beseitigt oder abgemindert werden sollen. Dabei können sich oft auch positive Effekte für den Verkehrsfluss entsprechend der ersten Kategorie einstellen.

Hervorzuheben sind Maßnahmenvorschläge der Verkehrsberuhigung in zentralen Lagen durch regulative Maßnahmen oder bauliche Anpassung des Straßenraums sowie solche, die der Reduzierung des Parksuchverkehrs dienen.

3. Ruhender Verkehr Besucher/Parkkonzept

Travemünde verfügt zum Zeitpunkt der Analyse über rund 2800 PKW-Stellplätze in Sammelanlagen oder Parkhäusern. Aus Sicht der Verwaltung ist diese Gesamtanzahl in der Regel auskömmlich – auch im Hinblick auf Veranstaltungen. Vor diesem Hintergrund soll diese absolute Anzahl an Stellplätzen insbesondere für Besucher erhalten bleiben. Bei Baumaßnahmen, die nur unter Inanspruchnahme von Sammelstellplätzen durchgeführt werden können, muss entsprechend für eine Kompensation gesorgt werden. Neue Nutzungen/Neubauten unterliegen i.d.R. einem Stellplatznachweis – die zusätzlich erforderlichen Stellplätze müssen im Rahmen der Baumaßnahmen geschaffen werden.

Darüber hinaus wurden Flächen für Überlaufparkplätze identifiziert, die z.B. zur Travemünder Woche weitere Kapazitäten zur Verfügung stellen können.

4. Aufwertung des öffentlichen Raums

Unter diesen Punkt fällt eine Vielzahl von kleinteiligen Maßnahmenvorschlägen, aber auch räumlich und gestalterisch weitgreifende Ansätze, durch welche die Aufwertung des öffentlichen Raums und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität erreicht werden. Hier ist z.B. der Bereich Strandbahnhof / Bertlingstraße hervorzuheben. Darüber hinaus dient eine Vielzahl der hier aufgeführten Punkte dem Fußverkehr. Die einzelnen Maßnahmen sind auf Maßnahmenblättern in Anlage 3 dargestellt.

Die dargestellten Maßnahmen des Mobilitätskonzepts sind mit einer mittel- bis langfristigen Perspektive versehen. Vereinzelt befinden sich aufgeführte Maßnahmen schon in der Ausführung oder verfügen bereits über Baurecht (Beispiel Baggersand). Zur Gewährleistung einer gesamtheitlichen Betrachtung des Mobilitätskonzepts sind solche Maßnahmen ebenfalls berücksichtigt.

Die Darstellung der Maßnahmen erfolgt auf konzeptioneller Ebene, sodass vertiefende Rahmenbedingungen und detaillierte Planungen noch erarbeitet werden. Eine Vielzahl der im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Anmerkungen und Einwendungen kann daher erst im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt werden.

Im Rahmen des Konzeptes wurde eine Priorisierung der Maßnahmen vorgenommen. Allerdings können sich im weiteren Planungsprozess bzw. aus den finanziellen und organisatorischen Rahmenbedingungen heraus Änderungen ergeben. Die Gewichtungen der Maßnahmen können sich verlagern, wenn sich Maßnahmen in ihrer Dringlichkeit verändern oder sich Finanzierungsmöglichkeiten z.B. durch Fördermittel ergeben. So stehen einige Maßnahmen auch in Abhängigkeit zu der Umsetzung von anderen Vorhaben.

Die Verkehrsuntersuchung zum Priwall wurde 2018 erarbeitet und aktualisiert. Die Ergebnisse bedürfen noch der verwaltungsinternen Abstimmung und werden anschließend mit den

Bewohnern des Priwalls erörtert. Die Maßnahmen sind daher in diesem Konzept noch nicht aufgeführt. Sie fokussieren sich insbesondere auf die Abwicklung des Fährverkehrs und die Ausgestaltung der Mecklenburger Landstraße. Das Gesamtkonzept für Travemünde geht zukünftig vom Betrieb einer dritten Kfz-Priwallfähre (Inbetriebnahme voraussichtlich 2021) durch den Stadtverkehr Lübeck aus.

Wesentliche konzeptionelle Maßnahmen im Überblick:

- Bahn: Durchgehender Halbstundentakt (ganzjährig und werktags in der Hauptverkehrszeit) ab Winterfahrplan 2022 für die Strecke Lübeck Hbf - Lübeck-Travemünde
- Vertiefende Untersuchung einer zweiten Haupteinfahrt für den Kfz-Verkehr (langfristige Option)
- Optimierung des bestehenden Verkehrsnetzes (Kreuzungen, Ampelschaltungen)
- Mindestens 2800 öffentliche Parkplätze auf den Sammelparkplätzen (ohne straßenbegleitendes Parken); Rückbau von Parkplätzen nur bei voller Kompensation, z.B. Parkpalette Lotsenberg bzw. Godewind
- Bewohnerparken, Parkraumbewirtschaftung und Parkverbote werden geprüft
- Vorderreihe wird (ganzjährig) Fußgängerzone
- Umgestaltung Strandbahnhof/ Bertlingstraße (verkehrsberuhigte Gestaltung, Integration Kombibahnsteig)
- Inbetriebnahme 3. Kfz-Priwallfähre

Anlagen:

Anlagen-MK-Travemünde:

Anlage 1: Parkraumkonzept-öffentliche Parkplätze, Endausbau

Anlage 2: Pkw-Verkehr - Bestand und Prognose

Anlage 3: Maßnahmenkatalog

Senatorin Joanna Hagen

Mobilitätskonzept Travemünde

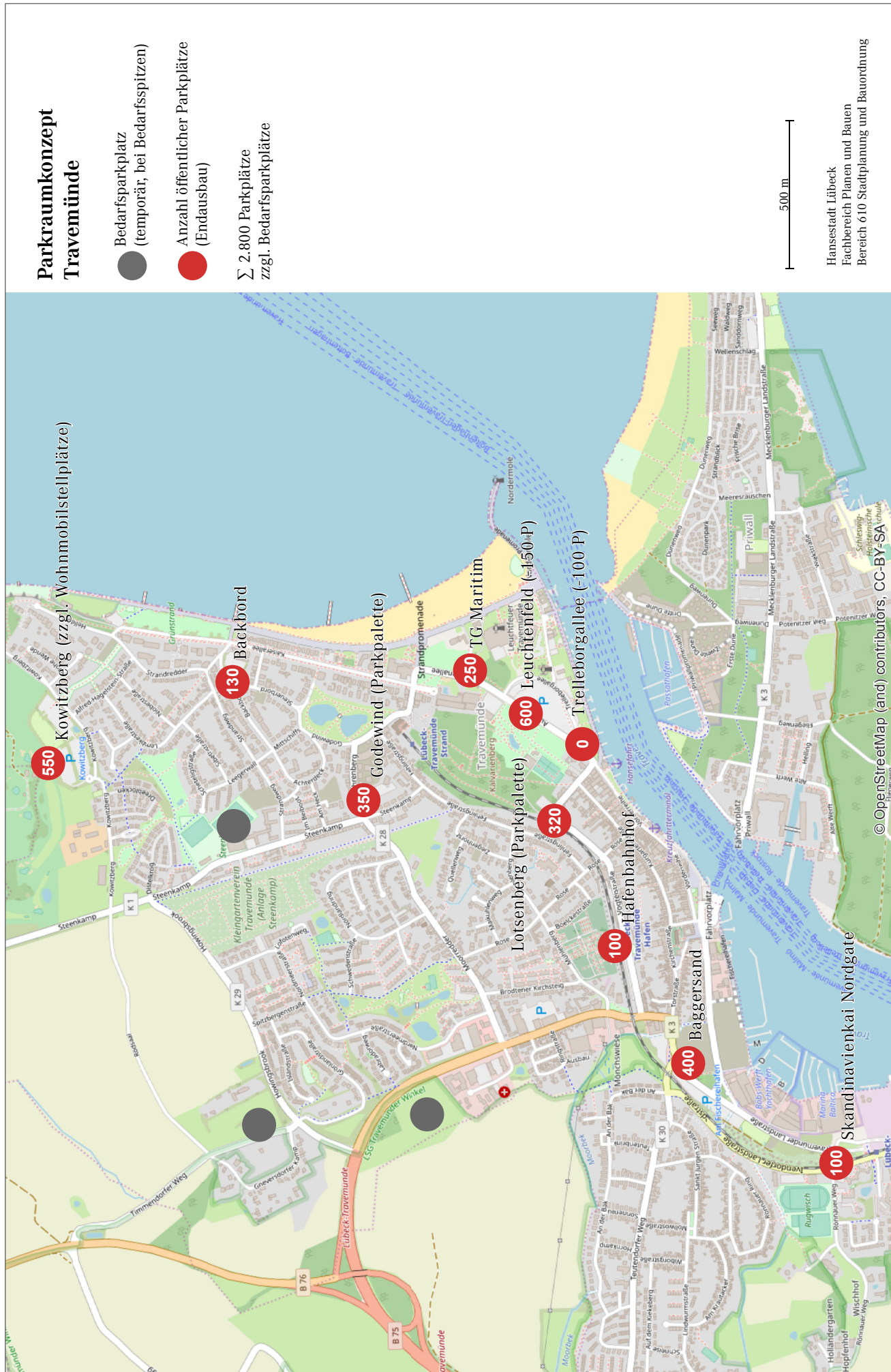
Anlagen

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Parkraumkonzept öffentliche Parkplätze (Endausbau)

Anlage 2: Pkw-Verkehr - Bestand und Prognose

Anlage 3: Maßnahmenkatalog



Pkw-Verkehr Bestand und Prognose

Verkehrszahlen

Bestand (Kfz/Tag)

Linienlänge proportional zur Anzahl Kfz/Tag

Schulferien in keinem Bundesland
Donnerstag, 18.06.15
Donnerstag, 23.06.15

Schulferien nur in NRW
Dienstag, 30.06.15
Dienstag, 07.07.15

Zunahme Kfz/Tag nach Prognose

Travemünder Woche (Kfz/Tag)

Schulferien in allen Bundesländern außer BY und BW
Samstag, 25.07.15

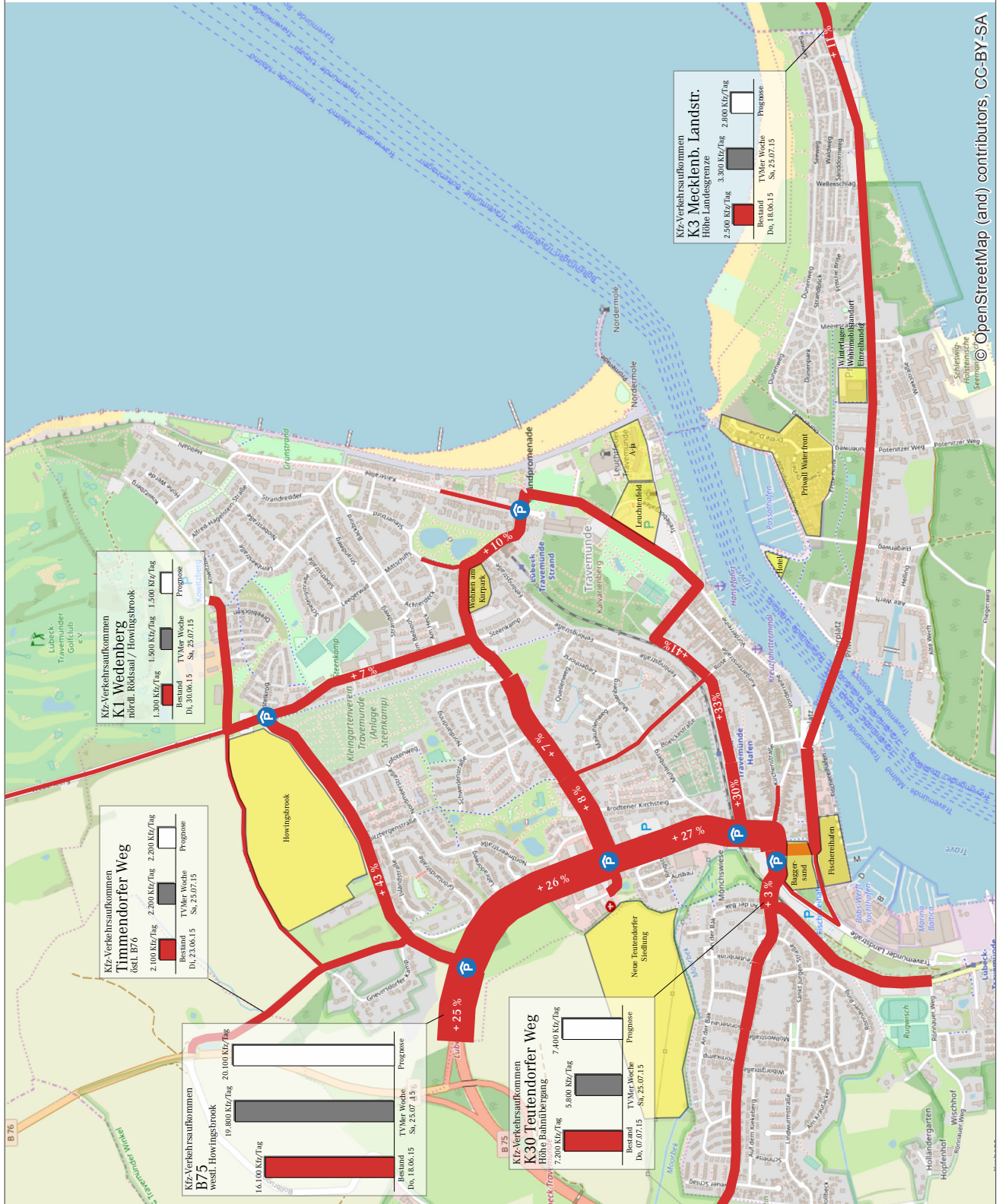
Prognose (Kfz/Tag)

Projekte mit Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr

Dynamisches Parkleitsystem

500 m

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich 610 Stadtplanung und Bauordnung



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

Inhaltsverzeichnis Maßnahmenkatalog

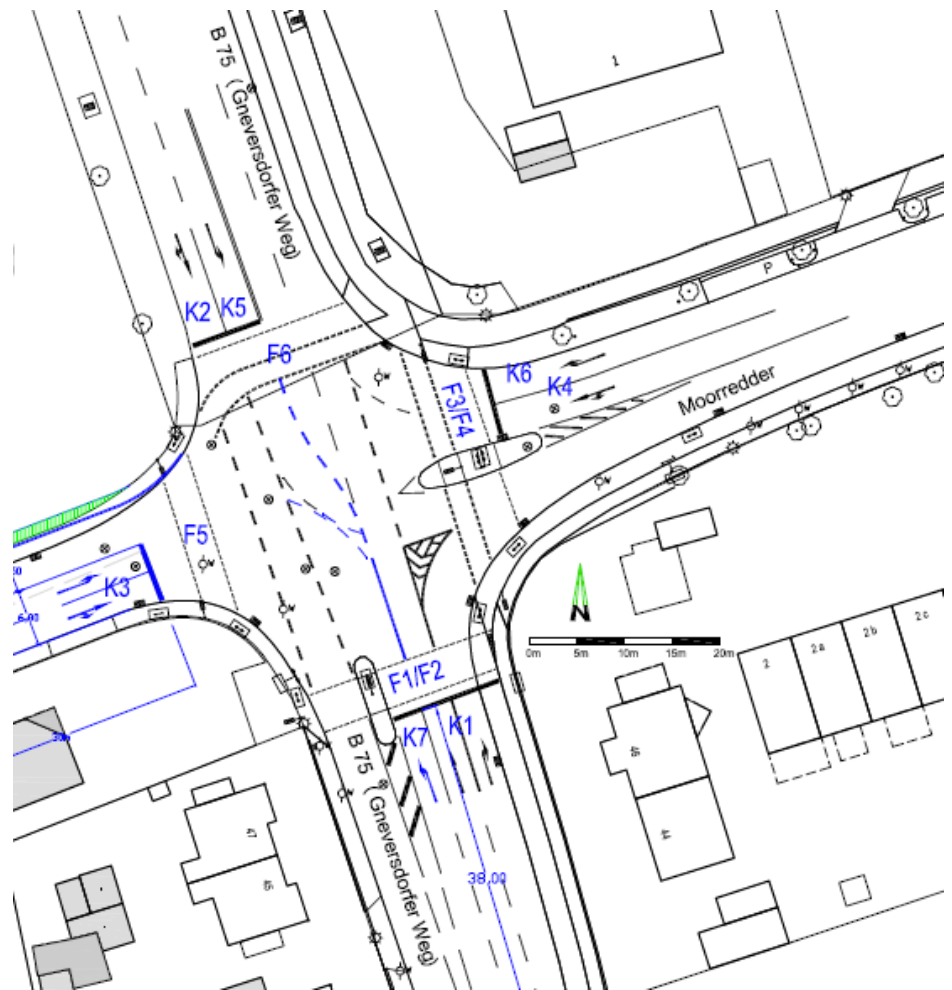
1. Optimierung des bestehenden Verkehrsnetzes	5
1.2 Kreuzung Gneversdorfer Weg/Morredder/Am Dreilingsberg	6
1.3 Einmündung Gneversdorfer Weg/Vogteistraße	8
1.4 Einmündung Gneversdorfer Weg/Travemünder Landstraße/Torstraße	9
1.4a Kreuzung Travemünder Landstraße/Teutendorfer Weg	10
1.5 Vertiefende Untersuchung einer zweiten Hauptschließung	11
2. Konfliktvermeidung zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und des -flusses	12
2.1 Vorderreihe	12
2.2 Verkehrsberuhigung Altstadt	14
2.3 Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Altstadt	16
2.4 ÖPNV und Pkw-Parken am Fahrbahnrand	17
2.5 Prüfung Bewohnerparkvorrechte	18
2.6 Prüfung Baggersand	19
2.7 Schutzstreifen Teutendorfer Weg	20
2.8 Schutz-/Radfahrstreifen Außenallee	21
2.9 Moorredder	22
2.10 Umgestaltung Vogteistraße	23
2.11 Freigabe von Einbahnstraßen	25
2.12 Freigabe Gehweg Fallreep	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 Gestaltung Ortseingang/Querungshilfe Steenkamp	34
4.4 Gehwegergänzungen	35
4.5 Querungshilfen	37
4.6 Fußgängerunterführung Fehlingstraße/ Kalvarienberg	44
4.7 Wegeverbindung Mönchswiese	45

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 Wochenende 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)

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

- 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

Umsetzung abhängig von Deutscher Bahn, frühestens ca. 2023

Kostenschätzung

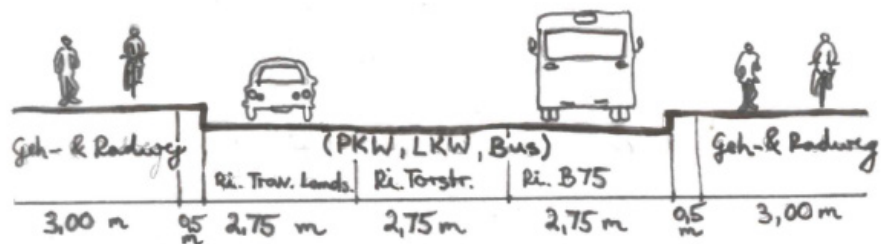
Anteil Hansestadt Lübeck: rd. 300 TEURO

Lageplan

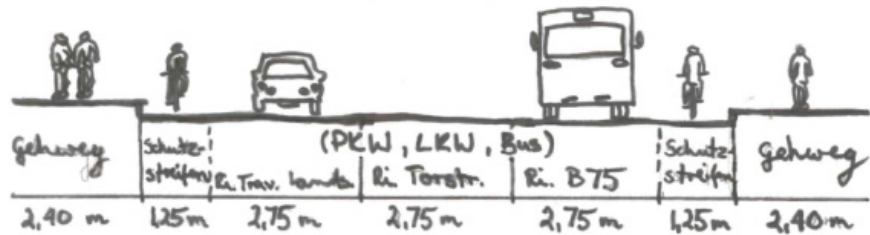


1.4 Einmündung Gneversdorfer Weg/Travemünder Landstraße/Torstraße

Beschreibung	Verbreiterung des südlichen Endes des Gneversdorfer Weges, um einen ausreichend breiten Linksabbiegefahrstreifen einzurichten
Kategorie	• Kfz-Verkehr • Busverkehr
Zeithorizont	2025
Skizze	



Variante 1: 3,00 m gemeinsamer Geh- und Radweg, 50-75 cm Sicherheitstrennstreifen, 2,75 m Kfz-Fahrstreifen Ri. Travemünder Landstraße, 2,75 m Kfz-Fahrstreifen Ri. Torstraße, 3,00 m Kfz-Fahrstreifen stadtauswärts, 50-75 cm Sicherheitstrennstreifen, 3,00 m gemeinsamer Geh- und Radweg

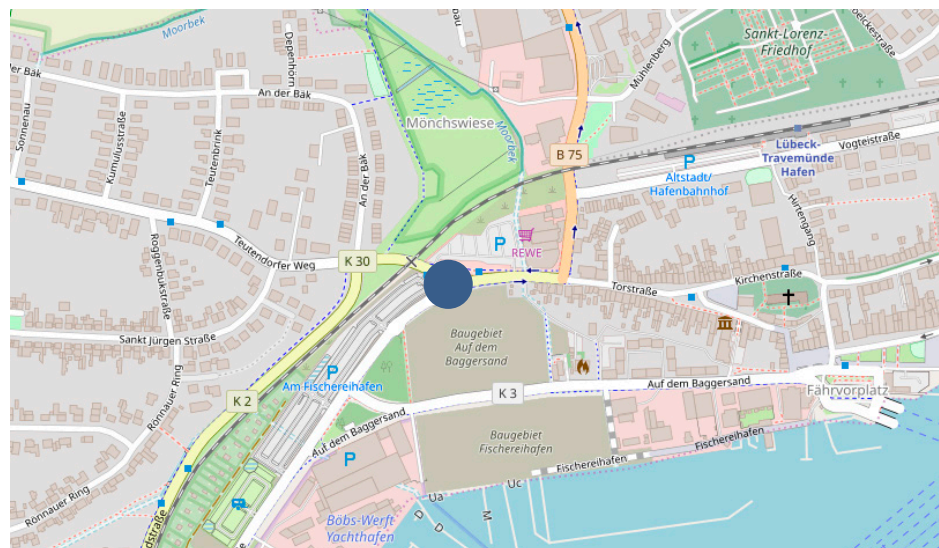


Variante 2: 2,40 m Gehweg, 1,25 m Schutzstreifen, 2,75 m Kfz-Fahrstreifen, 2,75 m Kfz-Fahrstreifen, 2,75 m Kfz-Fahrstreifen, 1,25 m Schutzstreifen, 2,40 m Gehweg

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	• 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 Rönnaauer Weg und südlich des Pommernzentrums sowie die Bahnparallele Führung am Skandikai
Zeithorizont	• 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

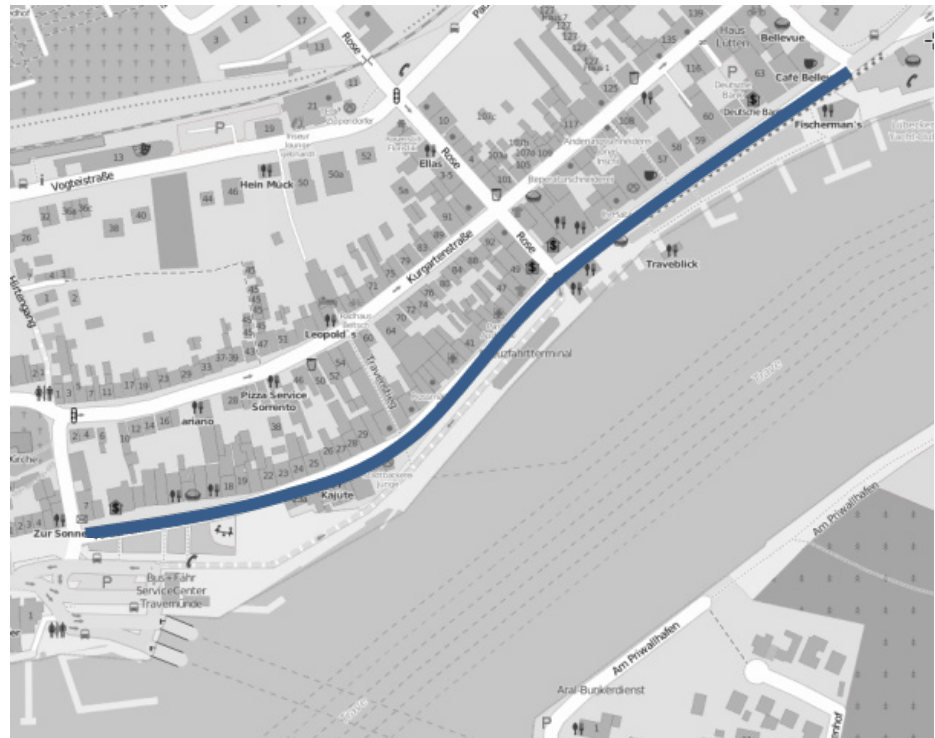


2. Konfliktvermeidung zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und des -flusses

2.1 Vorderreihe

Beschreibung	Geplant ist die Einrichtung einer Fußgängerzone, welche für den Radverkehr und (zeitweise) auch für Lieferverkehr o.ä. freigegeben wird. Hierzu ist ein Umwidmungsverfahren erforderlich. Zuvor werden Schilder mit der Bitte um gegenseitige Rücksichtnahme installiert. Hierzu soll ein Schülerwettbewerb zur Gestaltung der Schilder stattfinden.
Kategorie	• Fußverkehr • Radverkehr • Kfz-Verkehr • Verkehrsberuhigung • Aufenthaltsqualität
Begründung	Die Vorderreihe dient sowohl der touristischen Nutzung, der Nahversorgung als auch dem Radverkehr als Hauptroute (Ostseeküsten-Radweg). Durch die geplante Regelung werden alle Belange angemessen berücksichtigt.
Geprüfte Alternativen	• Verkehrsberuhigter Bereich: Prinzipiell ist auch die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs mit entsprechender Zufahrtsregelung/ Beschilderung dazu geeignet eine verkehrliche Mischnutzung mit zeitlicher/ saisonaler Abhängigkeit (wie oben skizziert) zu schaffen. Allerdings ist hierfür ein homogener Straßenraum baulich herzustellen. Dieser zusätzliche Aufwand wird mit der Vorzugsvariante „Fußgängerzone“ vermieden • Saisonal abhängige Fußgängerzone: Eine solche, temporäre Einrichtung einer Fußgängerzone hat keine straßenverkehrsrechtliche Grundlage und damit keine realistische Umsetzungsperspektive
Zeithorizont	• Rücksichtnahme-Schilder: 2019 • Umsetzung Fußgängerzone: 2020
Kostenschätzung	Die Umsetzung kann im Rahmen der Jahresverträge beim Bereich Stadtgrün und Verkehr kurzfristige erfolgen.
Zuständigkeiten	Ausschreibung, Finanzierung und Betreuung: NAH.SH, Land Schleswig-Holstein Ministerium für Wirtschaft und Verkehr (MWVATT)

Lageplan



Skizze



2.2 Verkehrsberuhigung Altstadt

Beschreibung

Durch die Installation eines Absenkpollers (oder ähnliche Einrichtung) in der Sankt-Lorenz-Straße (Ecke Torstraße/ Kurgartenstraße) wird die Befahrbarkeit für den Kfz-Verkehr eingeschränkt. Der Einmündungsbereich Gneversdorfer Weg/ Torstraße wird umgestaltet, um die Zufahrt in die Travemünder Altstadt hervorzuheben und den Verkehr zu beruhigen. Als Maßnahmen kommen in Frage: Verbreiterung des nördlichen Gehweges, zu Lasten der Fahrbahn mit weicher Separation (wie z.B. in der Sandstraße).

Kategorie

- Kfz-Verkehr
- Fußverkehr
- Verkehrsberuhigung
- Aufenthaltsqualität

Begründung

Die Sankt-Lorenz-Straße wird innerhalb von Travemünde als verkürzte Zufahrt aus Richtung B75/ Gneversdorfer Weg zur Priwallfähre bzw. dem Fährvorplatz genutzt. Der auf diesem Wege zustande kommende Kfz-Durchgangsverkehr unterliegt bereits heute einem Verbot. Dieses Verbot kann durch die bauliche Maßnahme verstärkt durchgesetzt werden.

Geprüfte Alternativen

- Prinzipiell sind verschiedene Arten der Ausgestaltung möglich und vorstellbar
- Die vorhandene Beschilderungslösung hat sich nicht als wirkungsvoll gezeigt, Kontrollen wären nur mit erheblichem Aufwand möglich

Zeithorizont

- Beginn der Planung: 2021
- Umsetzung: 2024

Lageplan



Lageplan St.-Lorenz-Straße



Lageplan Torstraße

Skizze

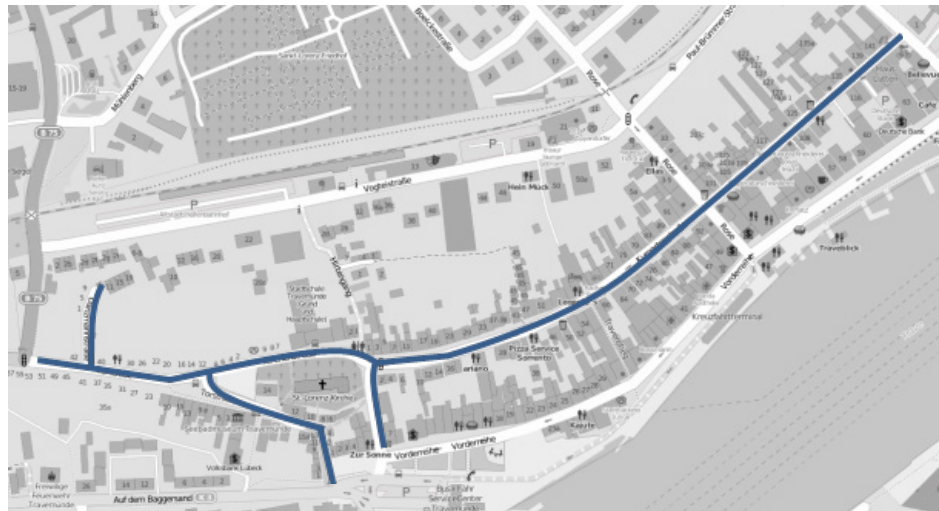


2.3 Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Altstadt

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 ÖPNV und Pkw-Parken am Fahrbahnrand

Beschreibung

Durch parkende Kfz im Streckenverlauf kommt es insbesondere für die Linie 35 bei der Befahrung des Wohngebietes und der Linie 30 im Steenkamp zu Behinderungen. Mit der Einrichtung von Haltverboten an den besonders prekären Stellen könnte eine Verbesserung erreicht werden. Dieses gilt auch für die Sicherstellung von Sichtbeziehungen insbesondere an Knotenpunkten und Querungsstellen.

Kategorie

- ÖPNV
- Parken

Begründung

Am Fahrbahnrand abgestellte Kfz behindern in den engeren Straßen, in denen der ÖPNV verkehrt, insbesondere den Linienverkehr. Dieses führt zu Fahrzeitverlusten. Es sollte zumindest die Möglichkeit des Begegnungsverkehrs Pkw/Bus ermöglicht werden. Diese Maßnahmen würden somit sowohl der Fahrplanstabilisierung als auch der Sicherheit dienen.

Zeithorizont

Kurzfristig bei Vorliegen der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung möglich, evtl. auch im Zusammenhang mit einer eventuellen Regelung für die Bewohner, dann nicht vor 2020.

Kostenschätzung

Die Umsetzung kann im Rahmen der Jahresverträge erfolgen.

Lageplan



2.5 Prüfung Bewohnerparkvorrechte

Beschreibung

Zur Einführung von Bewohnerparkrechten ist eine umfangreiche Prüfung des ruhenden Verkehrs im Zielgebiet notwendig. Im Wesentlichen sind die folgenden Punkte nachzuweisen:

- der allgemeine Parkdruck ist sehr hoch und
- er tritt regelmäßig auf;
- in zumutbarer Entfernung (mind. 500 m) liegen keine Parkkapazitäten vor
- private Stellplätze sind nicht im ausreichenden Maß vorhanden

Bei Umsetzung wird das Parken durch auswärtige Nutzer dort gebührenpflichtig.

Kategorie

Kfz-Verkehr

Begründung

Die Parkstände in den Straßenräumen in strandnahen Wohngebieten werden im Sommerhalbjahr oft durch Strandbesucher genutzt. Dies führt im jeweiligen Zeitraum zu einer starken Verknappung der Parkraumkapazität in diesen Gebieten.

Zeithorizont

2020

Lageplan



2.6 Prüfung Baggersand

Beschreibung	Der Radverkehr wird zukünftig im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.
Kategorie	• Kfz-Verkehr • Radverkehr
Begründung	Zur Sicherstellung einer verträglichen und sicheren Verkehrsabwicklung zwischen Kfz- und Radverkehr ist, wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert.
Geprüfte Alternativen	• Schutzstreifen: Die Einrichtung wären nur unter Verzicht auf die Parkstände möglich gewesen • Freigabe (des Radverkehrs) auf den Gehwege: Im Ist-Zustand zu schmal für eine Freigabe gemäß rechtlicher Bestimmungen • Zweirichtungsradweg (Bestand): Hohe Unfallgefahr, daher gemäß StVO nur in Ausnahmen zulässig (siehe auch 7.1)
Zeithorizont	2019/2020

Lageplan



2.7 Schutzstreifen Teutendorfer Weg

Beschreibung	Im Teutendorfer Weg werden beidseitig 1,50 m breite Fahrrad-Schutzstreifen abmarkiert.
Kategorie	• Kfz-Verkehr • Radverkehr
Begründung	Das Kfz-Verkehrsaufkommen ist so hoch, dass der Radverkehr nicht verträglich im Mischverkehr ohne zusätzliche Schutzmaßnahmen geführt werden kann.
Zeithorizont	2019/2020

Lageplan



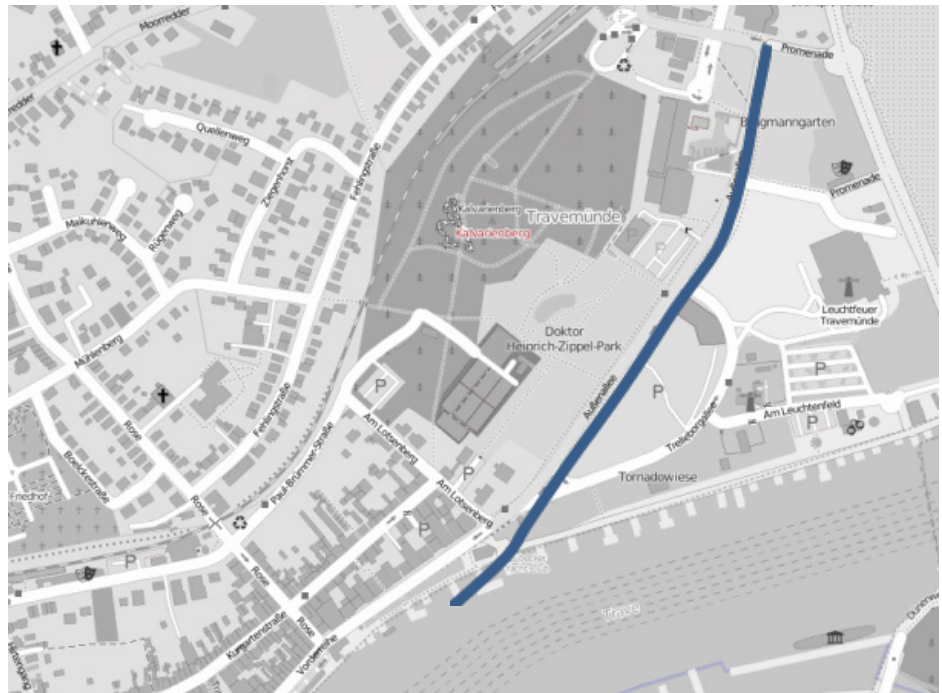
Skizze



2.8 Schutz-/Radfahrstreifen Außenallee

Beschreibung	In der Außenallee werden beidseitig 1,50 m breite Fahrrad-Schutzstreifen abmarkiert.
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	2019/2020

Lageplan



Skizze



2.9 Moorredder

Beschreibung

Im Moorredder werden zwischen Brodtener Kirchsteig und altem Bahndamm auf einer Länge von knapp 650 m beidseitig 1,50 m breite Fahrrad-Schutzstreifen abmarkiert. Auf der Nordseite wird ein 2,00 m breiter Baum-/Parkstreifen eingerichtet.

Kategorie

- Straßenraumgestaltung
- Radverkehr

Begründung

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

Geprüfte Alternativen

- Ausbau der Gehwege auf eine Breite von jeweils 3,00 m und Freigabe für den Radverkehr
- Radverkehrsführung im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr bei Tempo 30, Erhalt des beidseitigen Parkens

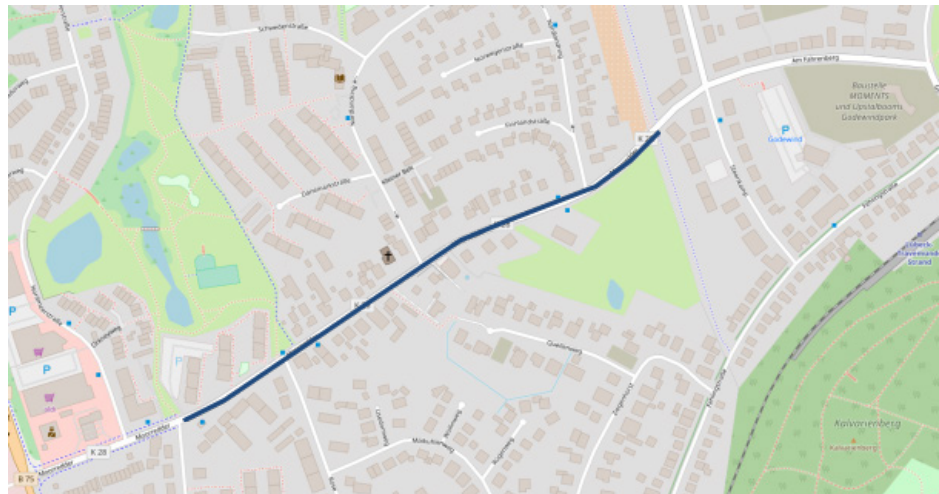
Zeithorizont

- Beginn der Planungen: 2019
- Markierungen (Schutzstreifen und Parkstreifen): 2020
- Baumpflanzungen sowie bauliche Anlage des Parkstreifens: im Zuge einer grundhaften Sanierung der Fahrbahn

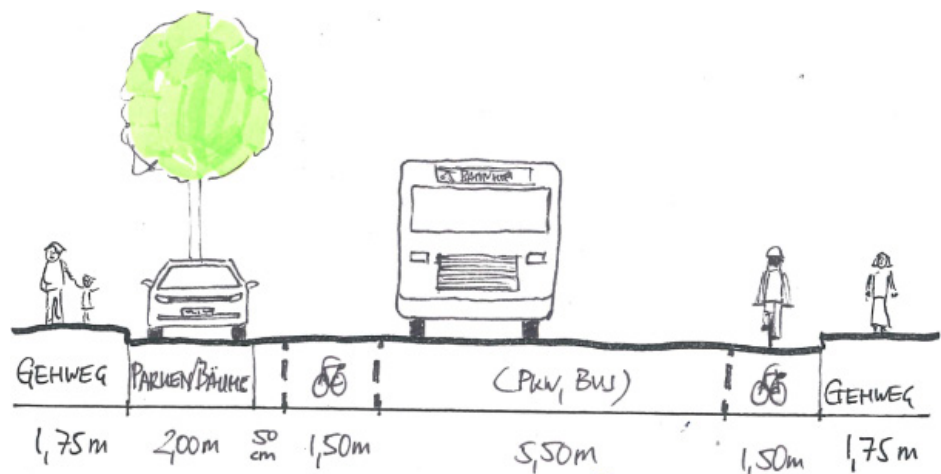
Kostenschätzung

- Markierungen (Schutzstreifen und Parkstreifen): 25 TEUR
- Baumpflanzungen: -
- Bauliche Anlage des Parkstreifens: -

Lageplan



Skizze



2.10 Umgestaltung Vogteistraße

Beschreibung

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:

- 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 Bahnhofsgelände
- Abschnitt Hirtengang bis Rose: Tempo 30, Radverkehrsführung im Mischverkehr

Kategorie

- Fußverkehr
- Radverkehr
- Kfz-Verkehr

Begründung

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

Geprüfte Alternativen

Einrichtung von Schutzstreifen für den Radverkehr (unzureichende Fahrbahnbreite)

Zeithorizont

Bau: bis etwa 2024

Kostenschätzung

Ca. 200 TEUR

Lageplan



Vorkistrippe

Brücke

Bar-Anlage

Zukunft

Peter Schmitt

20 Meter

HL/S.6404/Wd./50.02.2007

2.11 Freigabe von Einbahnstraßen

Beschreibung	Die Straßen Nordlandring und Strandweg werden für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben.
Kategorie	Radverkehr
Begründung	Beide Straßen stellen wichtige Verbindungen innerhalb des Wohngebiets (und zur Schule) dar. Aufgrund des vorliegenden, ausreichenden Straßenquerschnitts kann der Fahrradverkehr jeweils auch entgegen der Fahrtrichtung der Einbahnstraße freigegeben werden.
Zeithorizont	2019/2020

Lageplan



2.12 Freigabe Gehweg Fallreep

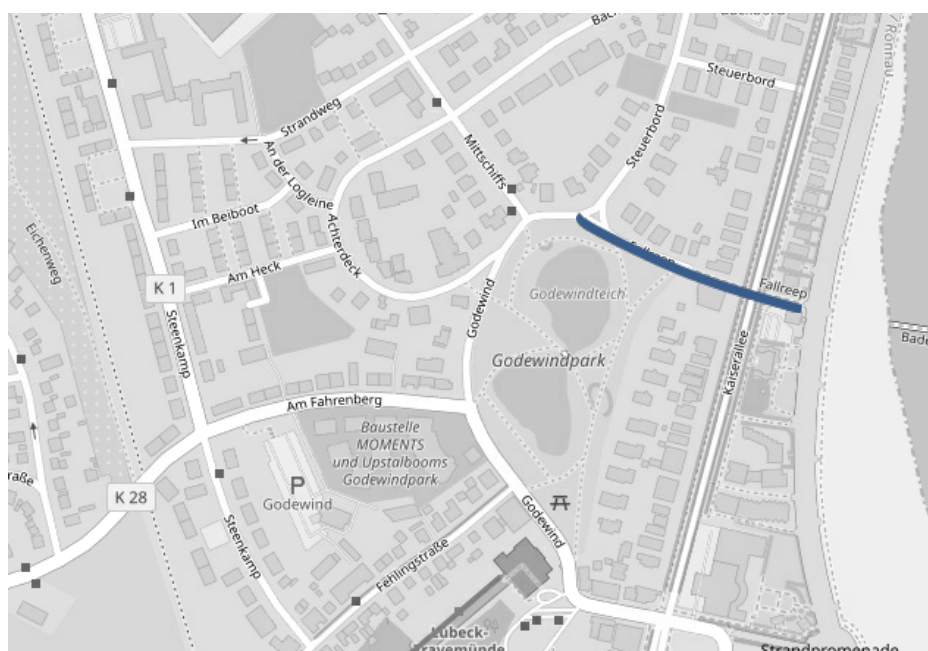
Beschreibung	Der Fallreep wird als Gehweg zusätzlich für den Radverkehr freigegeben.
---------------------	---

Kategorie	Verkehrsmittel	Verkehrsmittel	Verkehrsmittel
	• 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

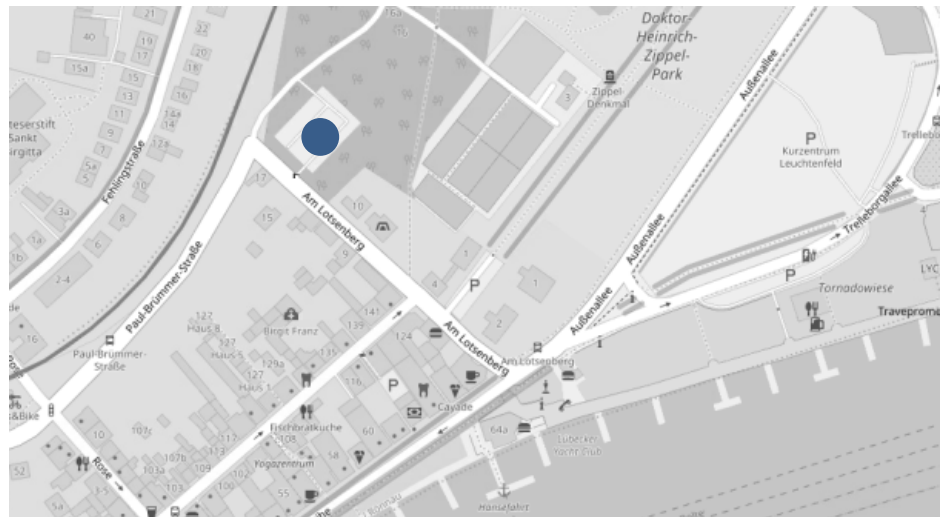
Lageplan



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	• 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	



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

- 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

Tiefgarage Leuchtenfeld (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.

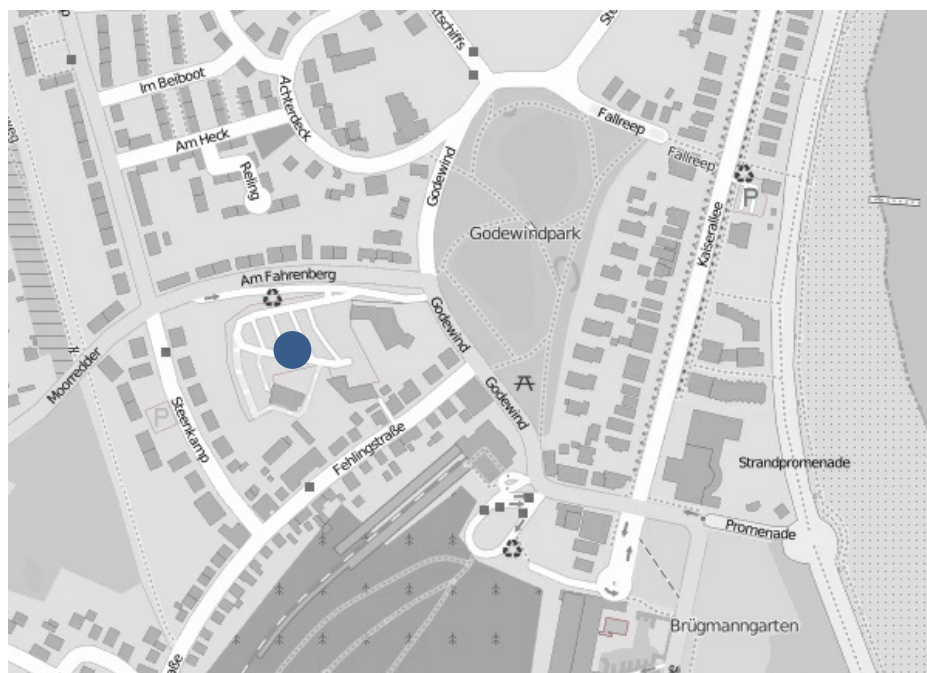
Zeithorizont

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 Parkplatzzkapazität teilweise erreicht. Um temporär zusätzliche Kapazitäten zur Verfügung zu stellen, dient die Einrichtung eines ebenenrigen und offenen Überlaufparkplatzes.

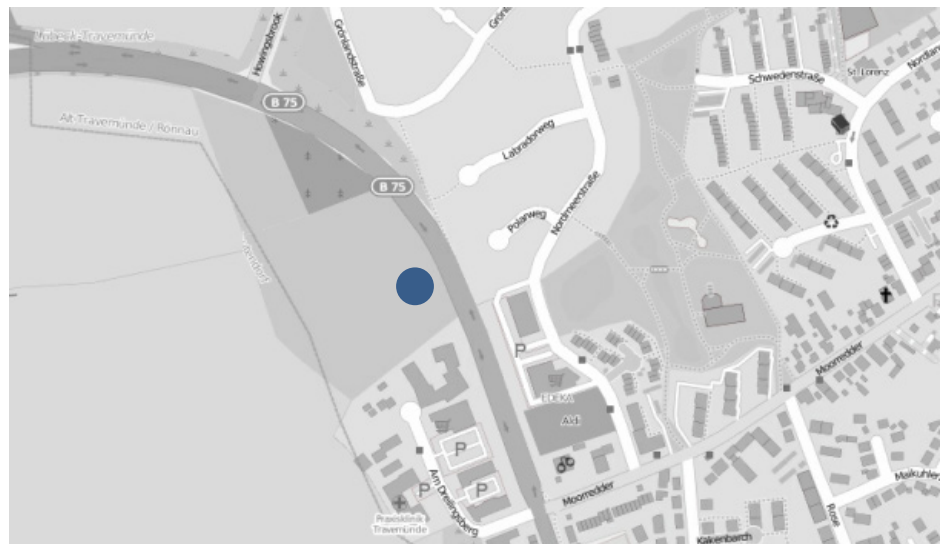
Zeithorizont

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 umfangreichen 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

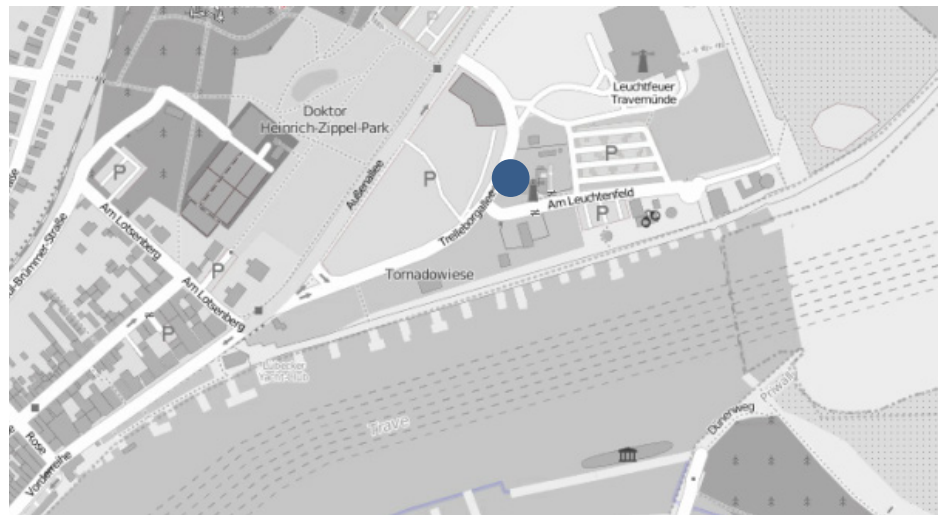
Beschreibung	Nach dem Bau der Parkpaletten am Godewind und Lotsenberg werden die Parkplätze am Leuchtenfeld um rd. 20 % und in der Trelleborgallee gänzlich zurückgebaut.
---------------------	--

Kategorie	Indikator
Verkehr	• 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 Gestaltung Ortseingang/Querungshilfe Steenkamp

Beschreibung

Zu Beginn der Wohnbebauung (aus Richtung Norden) erhält die Straße Steenkamp eine punktuelle, geschwindigkeitsdämpfende Gestaltung und/ oder zusätzliche Querungshilfen.

Kategorie

- Fußverkehr
- Kfz-Verkehr

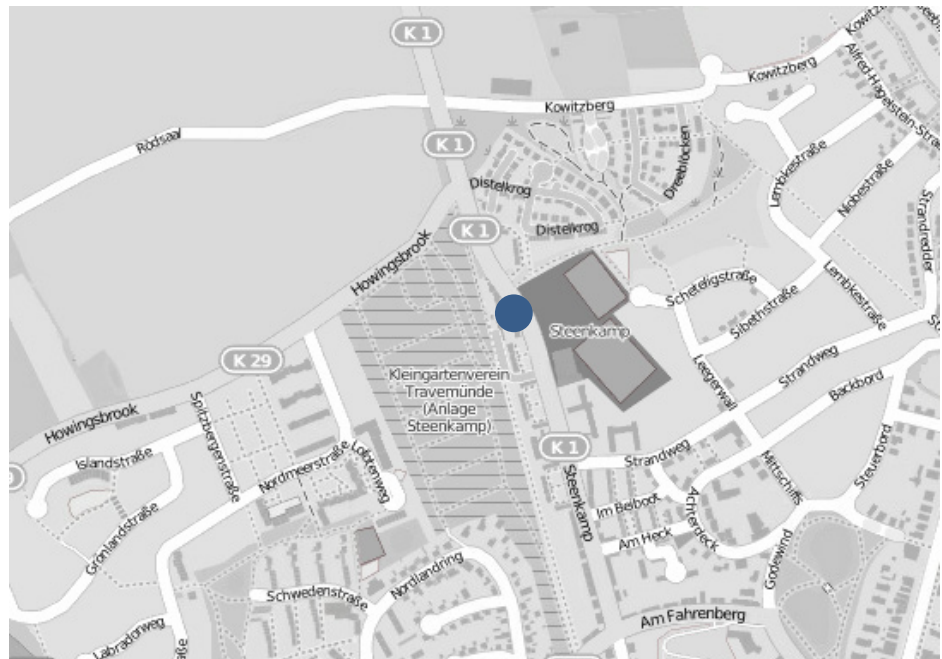
Begründung

Die Straße Steenkamp (K1) fungiert sowohl als innerörtliche Erschließungsstraße als auch als überörtlicher Zugang. Dabei verläuft sie im Übergang nahezu unverändert gerade. Um den Übergang zwischen anbaufreier Strecke und Wohngebiet deutlicher ausfallen zu lassen, ist eine Umgestaltung des Straßenraums vorgesehen. Gleichzeitig mangelt es für Fußgänger an begleitenden Maßnahmen, die das Queren der Fahrbahn erleichtert, insbesondere für Wegeverbindung in die benachbarten Wohnstraßen. Des Weiteren endet der Radweg in dem Bereich. Dies führt zu zusätzlichem Querungsbedarf.

Zeithorizont

- 2018 (Prüfung)
- 2021-2025 (baulich)

Lageplan



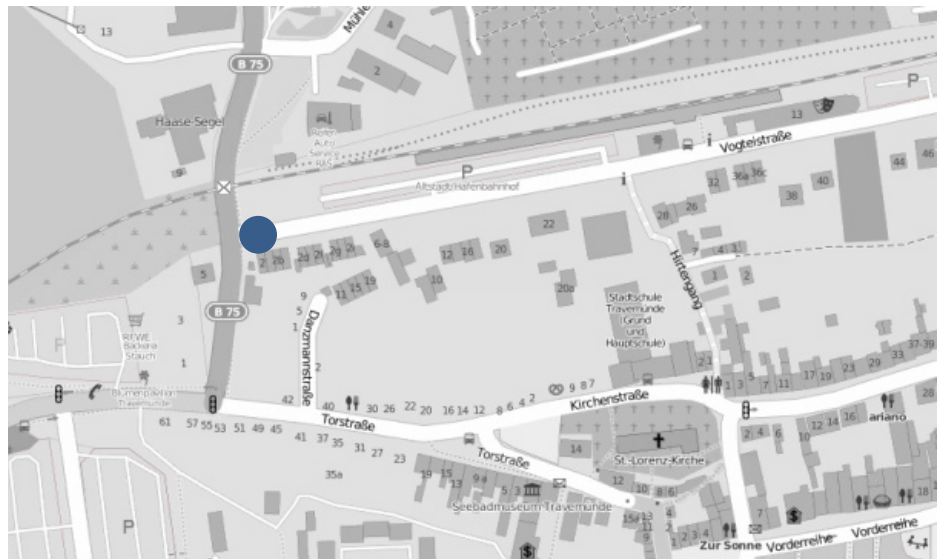
Skizze



4.4 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	• 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	• Vogteistraße: 2021 - 2025 • Kowitzberg und Strandweg: 2018 (Prüfung), 2021-2025 (baulich)
Kostenschätzung	• Kowitzberg: ca. 60.000 Euro • Strandweg: ca. 150.000 Euro

Lageplan

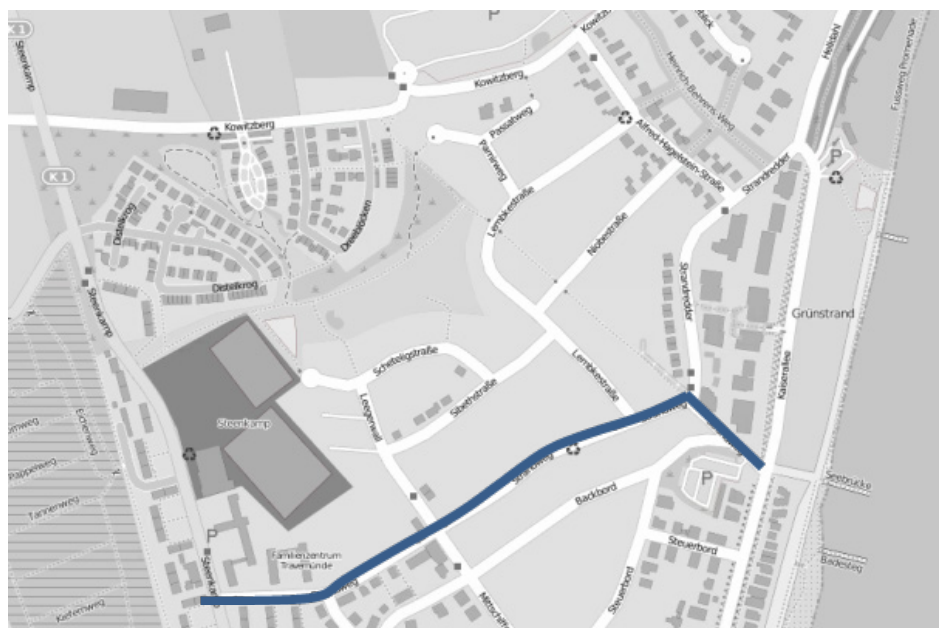


Lageplan Vogteistraße

Lageplan



Lageplan Kowitzberg



Lageplan Strandweg

4.5 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

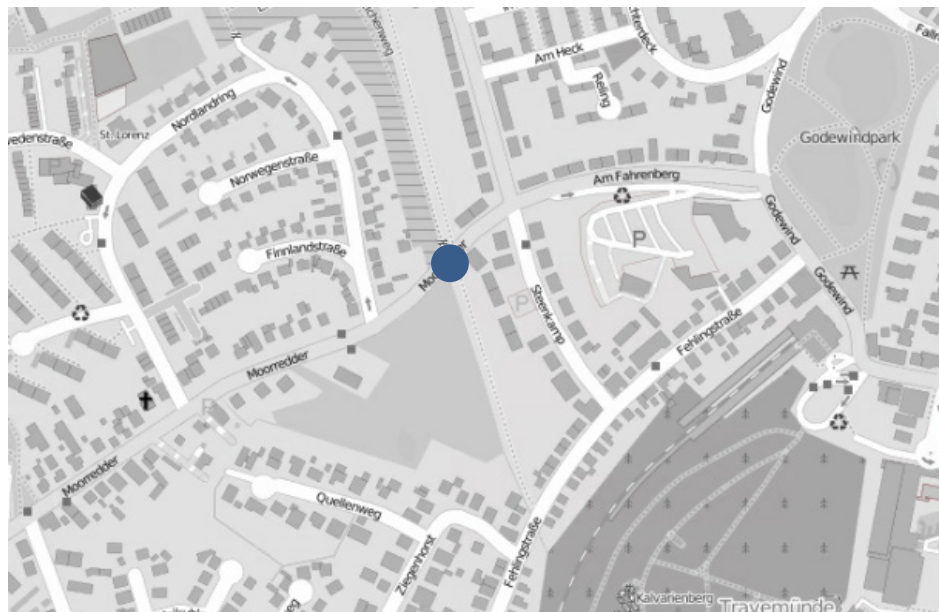
- **Nordmeerstraße / Polarweg:** Die Nordmeerstraße ist geprägt durch Wohnbebauung. Allerdings schlägt sich der Übergang aus dem Gewerbegebiet nicht in der Straßengestaltung nieder. Dadurch kommt es zu überhöhten Geschwindigkeiten.

Zeithorizont

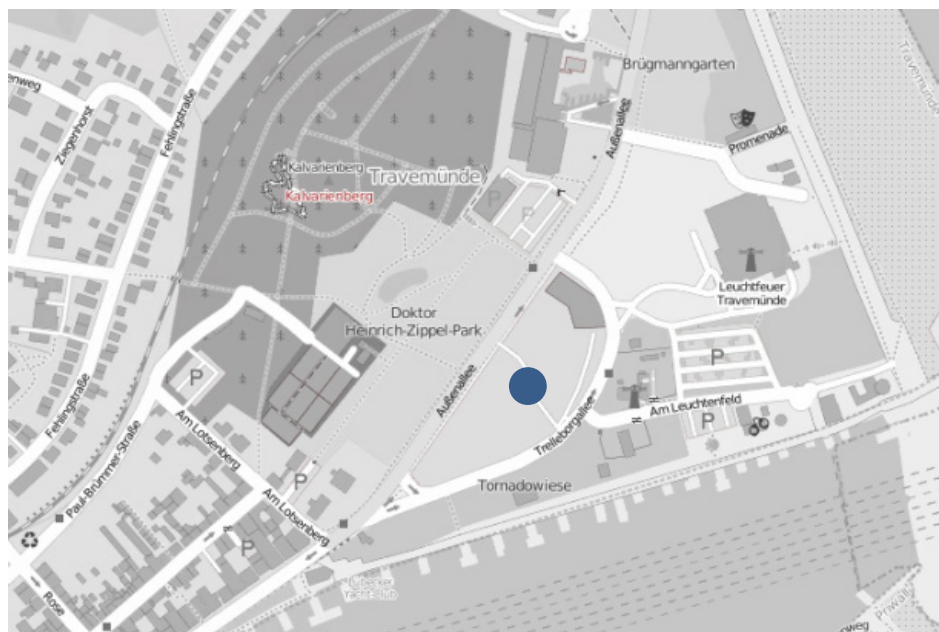
- **Moorredder/ alter Bahndamm:** Prüfung: 2018, Umsetzung: bis 2025
- **Außenallee/ Bereich Parkplatz:** Nach Fertigstellung der Parkpalette am Lotsenberg und Rückbau der Trelleborgallee (siehe auch 4.2.), Prüfung: 2018, Umsetzung: 2020 (parallel zu Maßnahme 2.8)
- **Am Lotsenberg/ Kurgartenstraße:** 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

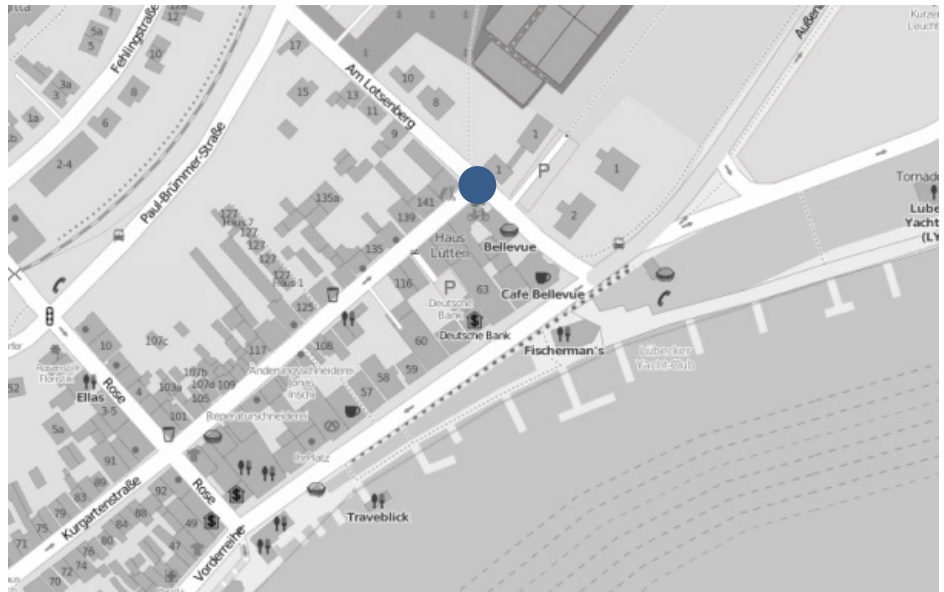
Lageplan

Lageplan Moorredder / alter Bahndamm



Lageplan Außenallee / Bereich Parkplatz

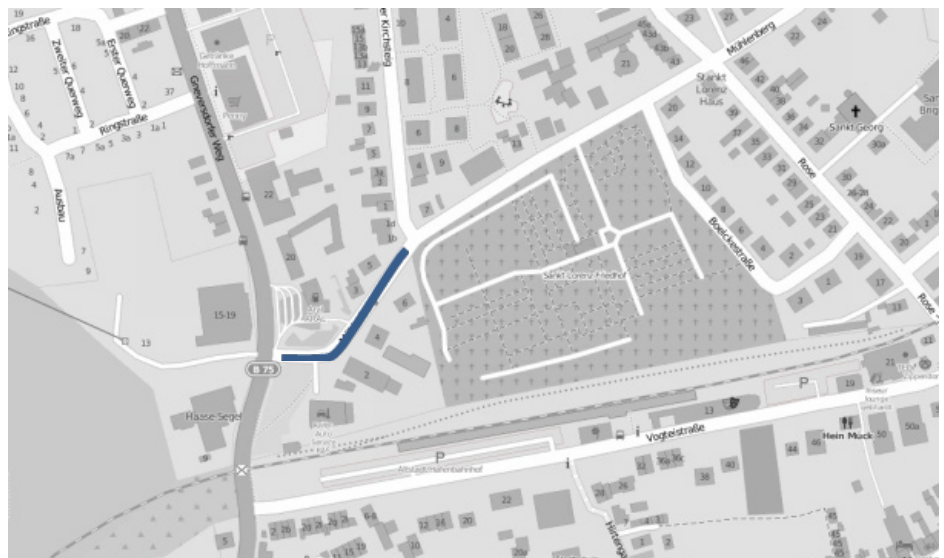
Lageplan



Lageplan Am Lotsenberg / Kurgartenstraße

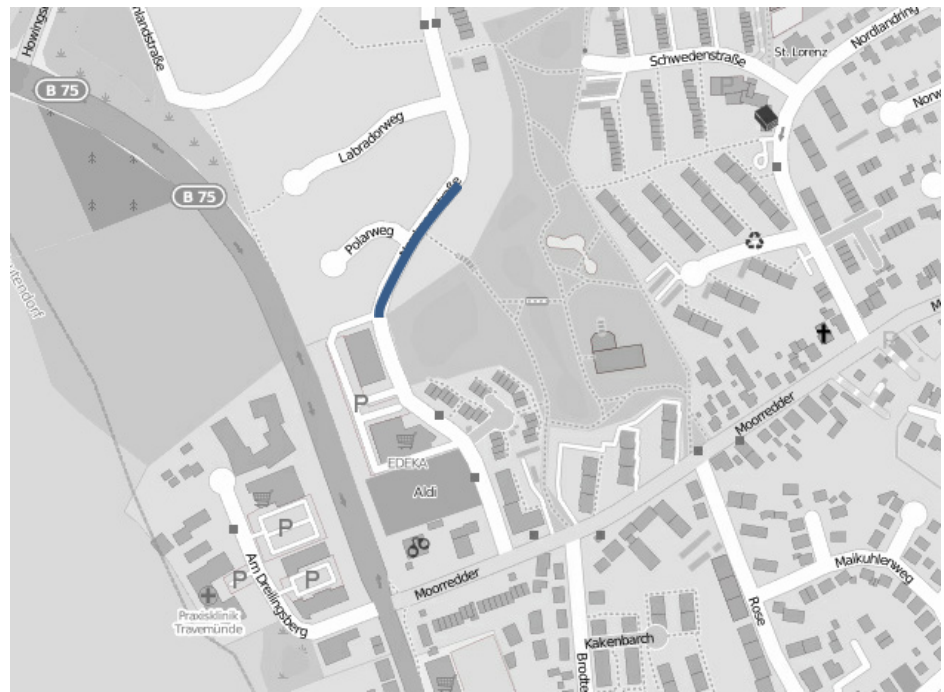


Lageplan Godewind



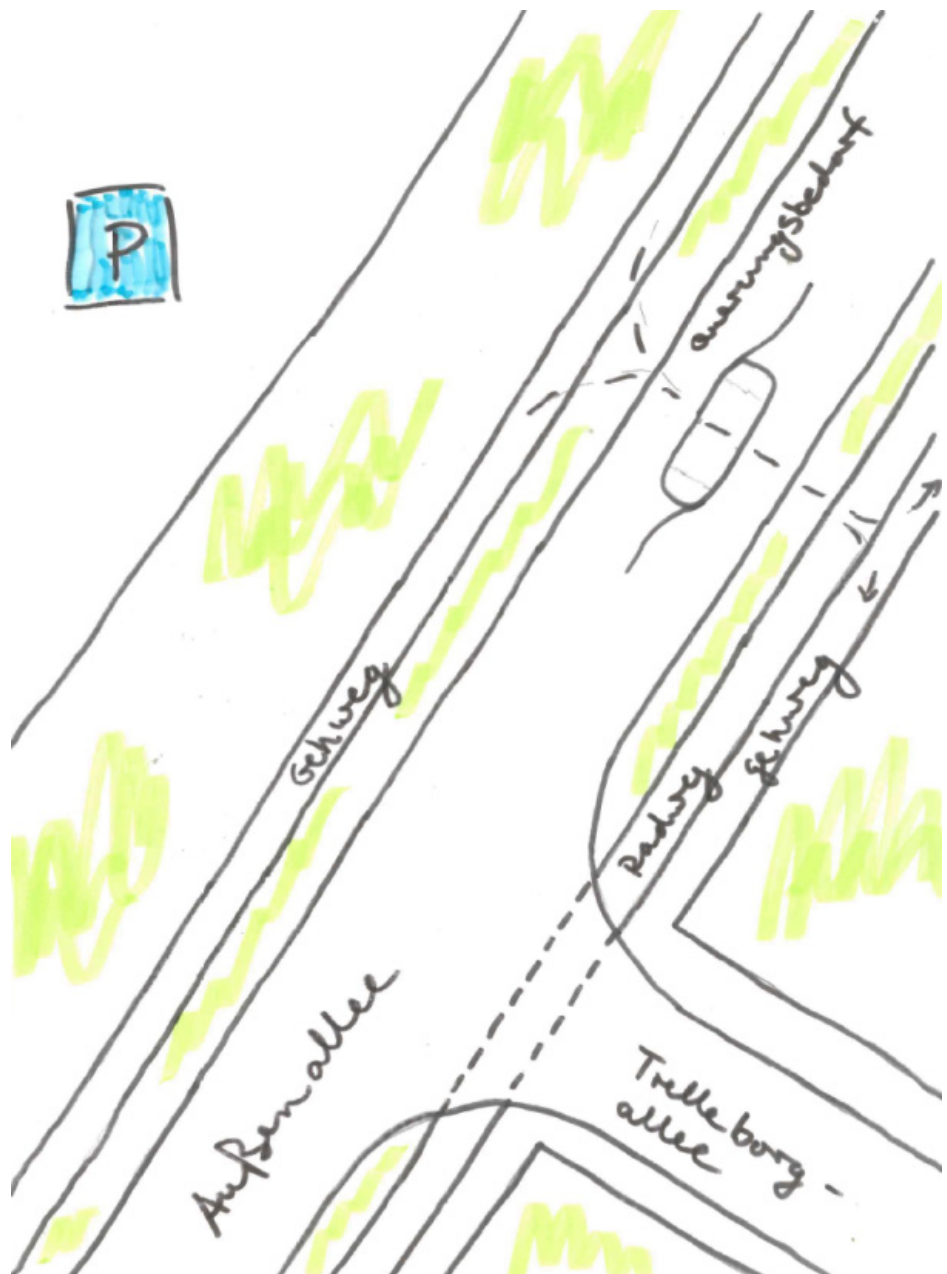
Lageplan Mühlenberg / Gneversdorfer Weg

Lageplan



Lageplan Nordmeerstraße / Polarweg

Skizze



Skizze Außenallee / Bereich Parkplatz

Skizze

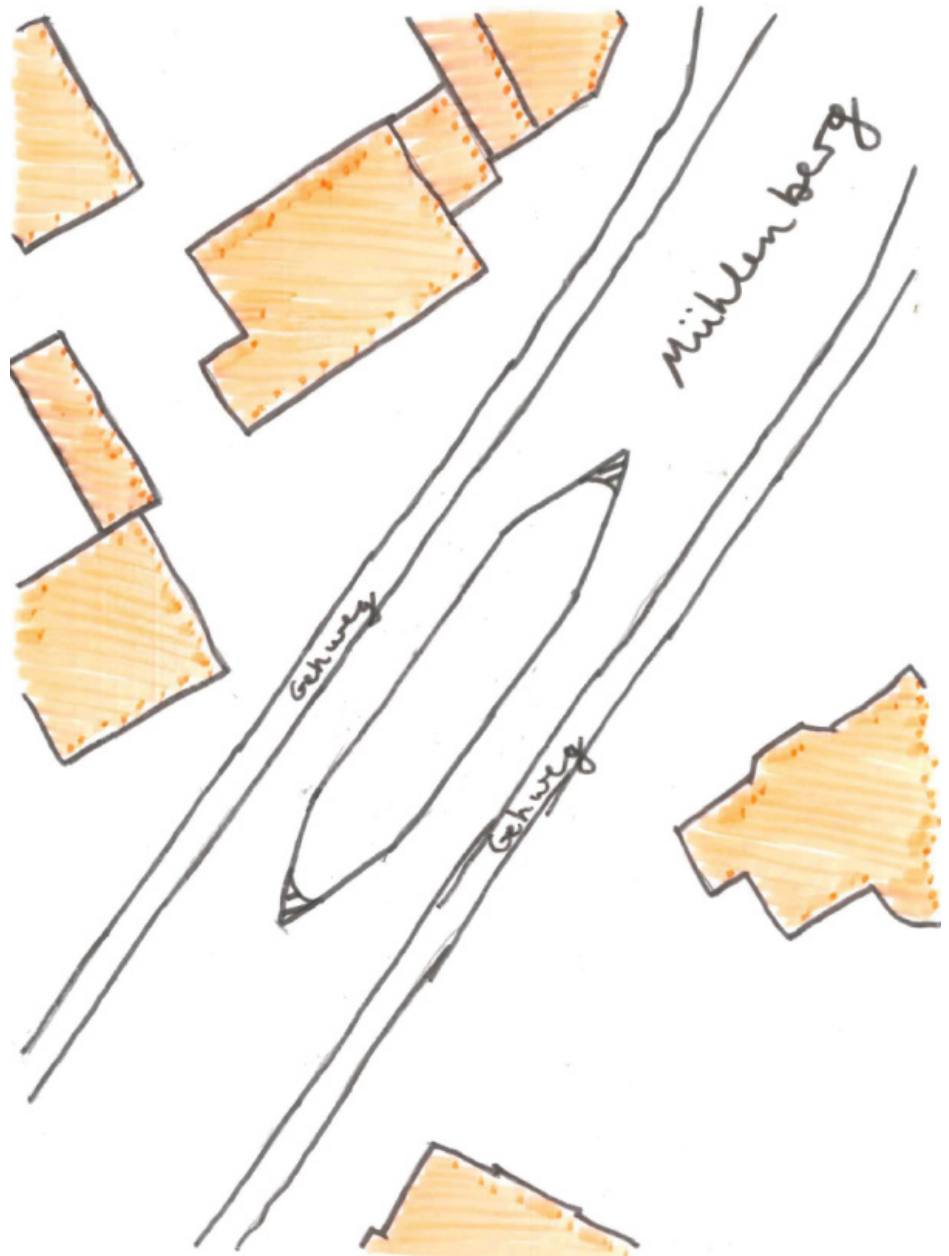


Skizze Am Lotsenberg / Kurgartenstraße



Skizze Nordmeerstraße / Polarweg

Skizze



Skizze Mühlenberg / Gneversdorfer Weg

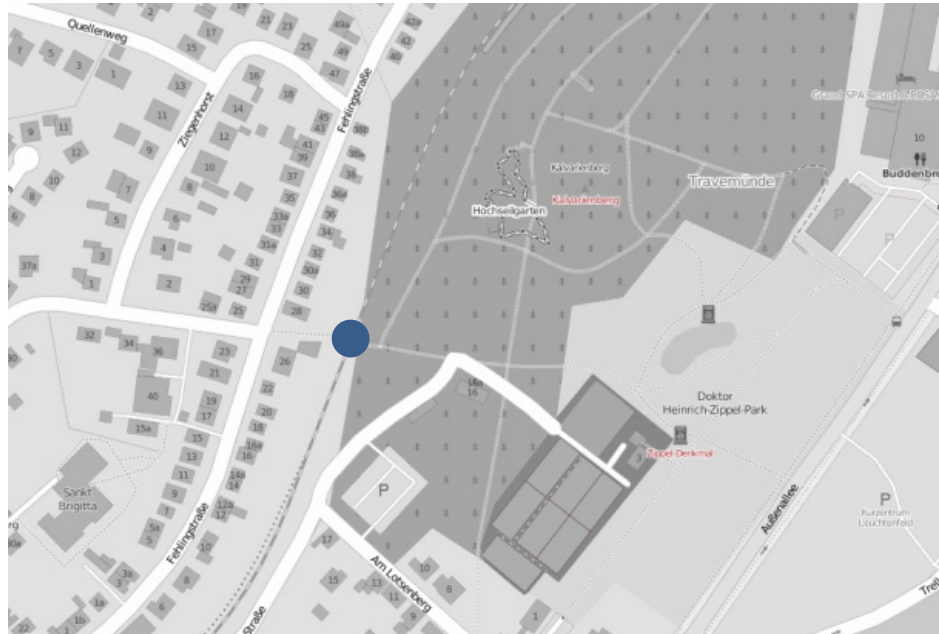


Skizze Moorredder / alter Bahndamm

4.6 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



4.7 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	





► **Nr. VO/2019/07656**
öffentlich

Lübeck, 13.05.2019

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Matthias Drever (E-Mail: matthias.drever@luebeck.de Telefon: 122-6630)

Erhaltungsstrategie Fahrbahnen und Radwege / Nebenflächen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
20.05.2019	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
03.06.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
04.06.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
20.06.2019	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Erhaltungsstrategie für Fahrbahnen, Radwege und Nebenflächen wird gemäß Anlage 1 umgesetzt. Die erforderlichen Finanzmittel sind ab dem Haushaltsjahr 2021 haushaltsmäßig zu ordnen.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: 1.201 Haushalt und Steuerung
 Ergebnis: Kenntnissnahme

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

☐ Ja
☒ Nein
 Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 Gemeindeordnung (GO) ist nicht notwendig, weil deren Belange nicht berührt werden.

Die Maßnahme ist:

☒ neu
☒ freiwillig
☐ vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

☒ Nein
☐ Ja (Anlage 1)

Begründung:

Ausgehend von einem Haushaltsbegleitbeschluss der Bürgerschaft aus dem Jahr 2017 (VO/2017/05571) wurde die Verwaltung beauftragt, den Masterplan für den Ausbau und die Sanierung von Straßen für die kommenden fünf Jahre fortzuschreiben. Angesichts der Bemühungen der Hansestadt Lübeck um bessere Rahmenbedingungen auch für Fußgänger und Radfahrer erscheint die ausschließliche Konzentration auf Straßen jedoch nicht mehr zeitgemäß. Daher schlägt die Verwaltung vor, den neuen Masterplan nicht nur für Straßen, sondern auch für Fuß- und Radwege aufzustellen. Dieser Zwischenbericht soll über den ak-

tuellen Stand der Bearbeitung Auskunft geben sowie über das weitere Vorgehen der Verwaltung informieren.

Da das Thema Radwege eine immer höhere Priorität in der Hansestadt Lübeck einnimmt, hat die Bürgerschaft beschlossen, ab dem Haushaltsjahr 2020 jährlich 2 Mio. Euro zusätzlich für den Um- und Ausbau von Radwegen bereitzustellen. Damit hierfür eine verlässliche Planung von Maßnahmen erfolgen kann, ist es notwendig, zunächst eine Bestandsaufnahme durchzuführen.

Eine Zustandserfassung der Radwege und Nebenflächen hat bisher noch nicht stattgefunden. Daher soll noch im Jahr 2019 ein entsprechender Auftrag dazu ausgelöst werden; im Jahr 2020 kann dann eine Auswertung der Daten erfolgen, so dass im Anschluss ein entsprechendes Bauprogramm erstellt werden kann, welches dann ab dem Haushaltjahr 2022 in Umsetzung gehen könnte.

Bis zu diesem Zeitpunkt werden die vorhandenen Radwege mit den zusätzlich zur Verfügung gestellten Mitteln im Bestand saniert werden. Es werden im Wesentlichen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere an den Unfallhäufungsstellen umgesetzt. Der Bericht der Unfallkommission wird derzeit gerade fertig gestellt und soll hierfür als Grundlage herangezogen werden. Darüber hinaus sollen Maßnahmen umgesetzt werden, die den Fahrkomfort erhöhen, sowie Ausbesserungen von Schadstellen vorgenommen werden. Größere Um- und Ausbaumaßnahmen sind erst zweckmäßig, wenn ein entsprechendes Bauprogramm erstellt worden ist oder aber zwischenzeitlich entsprechende Planungen vorliegen.

Als Ergebnis (zusammen mit der Erhaltungsstrategie für die Fahrbahnen) sollen dann zukünftig flächendeckende und nachhaltige Investitionen für Fahrbahnen, Radwege und Nebenflächen getätigt werden können.

Für die Fahrbahnen hat die Verwaltung dem Bürgerschaftsbeschluss folgend bereits im Jahr 2018 ein externes Büro beauftragt, für die ca. 280 km des Vorbehaltsstraßennetzes sowie die ca. 423 km des Nebenstraßennetzes eine Zustandserfassung und Bewertung (ZEB) der Fahrbahnen vorzunehmen. Nachfolgend werden die Vorgehensweise und die Ergebnisse kurz vorgestellt.

Die Straßen wurden mit einem zugelassenen Messfahrzeug abgefahren und entsprechende Daten aufgenommen, wie z.B. Höhenlängsprofil, Querneigung, Querprofile, Substanzmerkmale der Oberfläche (Risse, Flickstellen, Ausbrüche), Längsneigung und Krümmung. Alle aufgezeigten Messwerte sind bundeseinheitlich „normiert“; dadurch ist es möglich, die Ergebnisse auch mit anderen Kommunen, die auch nach dieser Methode eine Bewertung ihres Infrastrukturnetzes vorgenommen haben, zu vergleichen.

Aus den gesammelten Rohdaten werden dann sogenannte „Zustandswerte“ für die einzelnen aufgenommenen Straßenabschnitte gebildet. Diese reichen von „neuwertig“ (Note 1-1,5) bis zu „Einleitung baulicher oder verkehrsbeschränkender Maßnahmen“ (Note 4,5 - 5,9). Der Zustandswert 4,5 wird dabei als sogenannter „Schwellenwert“ bezeichnet, da oberhalb dieses Wertes zwingend Maßnahmen erforderlich werden, um die Verkehrssicherheit auf diesen Straßen aufrecht zu erhalten.

Als weiterer Schritt für die Aufstellung einer Erhaltungsstrategie wurden für das Vorbehaltsstraßennetz und das Nebenstraßennetz sogenannte Erhaltungsabschnitte gebildet, d.h. Abschnitte festgelegt, in denen dann ausgewählte Erhaltungsmaßnahmen zum Einsatz kommen sollen.

Oberhalb des Schwellenwertes wurden dazu folgende Maßnahmen angesetzt:

- 40% der Flächen werden grundhaft saniert
- 40% der Flächen werden mit Deck- und Binderschicht saniert
- 20% der Flächen werden mit Deckschicht saniert

Insgesamt betrifft dies Flächen in der Größenordnung von **ca. 680 Tausend** Quadratmetern im Vorbehaltsstraßennetz und **ca. 370 Tausend** Quadratmetern im Nebenstraßennetz.

Unterhalb des Schwellenwertes wurden dazu folgende Maßnahmen angesetzt:

50% der Flächen werden mit Deckschicht saniert

50% der Flächen werden mit DSK (Dünne Schichten im Kalteinbau) saniert.

Insgesamt betrifft dies Flächen in der Größenordnung von ca. **260 Tausend** Quadratmetern im Vorbehaltsstraßennetz und **1.130 Tausend** Quadratmetern im Nebenstraßennetz.

Für die jeweiligen Sanierungsmaßnahmen wurden Einheitspreise hinterlegt, um daraus dann einen Investitionsbedarf zu errechnen. Insgesamt gesehen ergibt sich somit für das Vorbehaltsstraßennetz ein rückständiger Erhaltungsbedarf in Höhe von ca. 61 Mio. Euro, für das Nebenstraßennetz in Höhe von ca. 51 Mio. Euro.

Ausgehend von diesen Daten ergeben sich unterschiedliche Erhaltungsszenarien, je nachdem, ob man den Verfall der öffentlichen Infrastruktur aufhalten möchte oder nicht. Um den Verfall der Straßen aufzuhalten und abzubauen, ist es erforderlich, ein entsprechendes jährlich festes Budget sowohl konsumtiv als auch investiv ab dem Haushaltsjahr 2021 für die Dauer von zunächst fünf Jahren sowohl für das Vorbehaltsstraßennetz als auch für das Nebenstraßennetz bereitzustellen, um die Erhaltungsstrategie der Hansestadt Lübeck umzusetzen.

Nach fünf Jahren ist es notwendig, alle Straßen erneut zu befahren, um wieder einen aktuellen Sachstand über das Gesamtstraßennetz zu erhalten.

Ebenso wie das von der Bürgerschaft beschlossene jährlich stabile Budget für die Radwege ist auch für die Fahrbahnen ein entsprechendes Budget festzuschreiben. Damit wird es dann erstmals möglich sein, ein entsprechendes verlässliches Bauprogramm zu erstellen, welches ab dem Haushaltsjahr 2021 für die Fahrbahnen und ab 2022 auch für die Radwege wirksam werden könnte.

Weiterhin dient ein stabiles jährliches Budget für das Vorbehalts- und Nebenstraßennetz sowie für die Nebenflächen als Grundlage für eine verlässliche Koordination mit allen Ver- und Entsorgern, die in der Hansestadt Lübeck ihre Infrastruktur in den Straßen und Nebenflächen ebenfalls in den kommenden Jahren erneuern werden.

Anlagen:

Anlage 1 - Präsentation Erhaltungsstrategie Fahrbahnen und Radwege / Nebenflächen

Senatorin Joanna Hagen



Hansestadt LÜBECK

Quelle: HELLER Ingenieurgesellschaft mbH

Zwischenbericht Aufbau Erhaltungsstrategie Fahrbahnen und Radwege / Nebenflächen

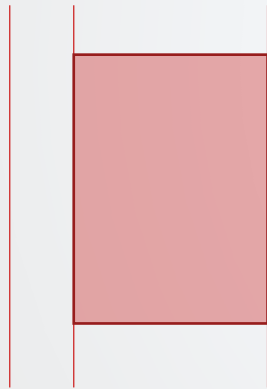
Bereich Stadtgrün und Verkehr

Grundgedanke der Erhaltungsstrategie

- Erkennen und Nutzen der richtigen Eingriffszeitpunkte
(Erhalten vor Sanieren = Deckenerneuerungen vor grundhafte Sanierungen)

Ziel und Ergebnis der Erhaltungsstrategie:

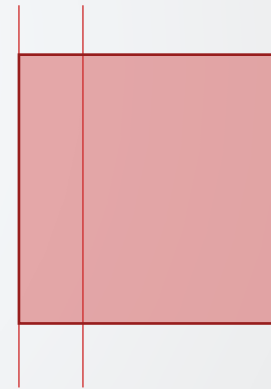
flächendeckende und nachhaltige Investitionen gemäß
Erhaltungsstrategie Fahrbahn und Radwege / Nebenflächen



nur Fahrbahn

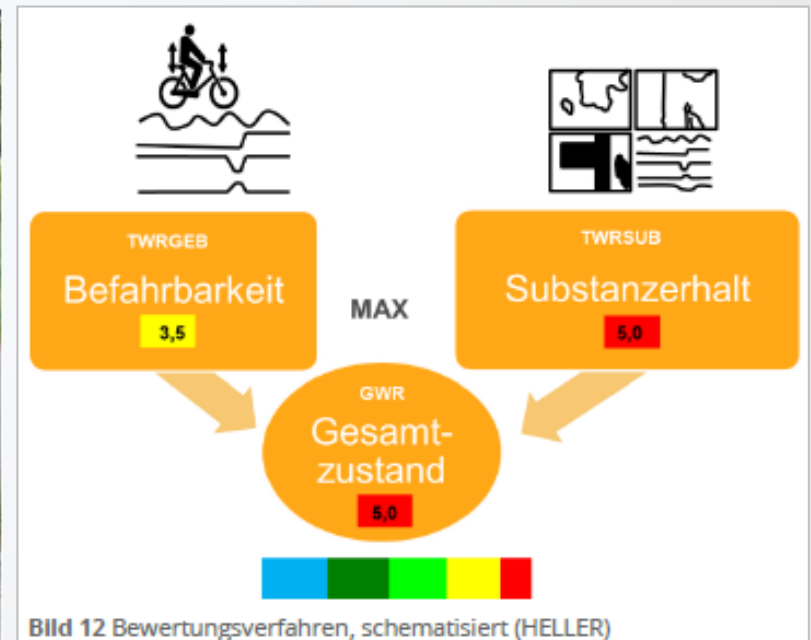


nur Radweg



Fahrbahn und Radweg

I. Zustandserfassung und Bewertung Radwege / Nebenflächen



Besonderheiten bei der Erfassung der Nebenflächen

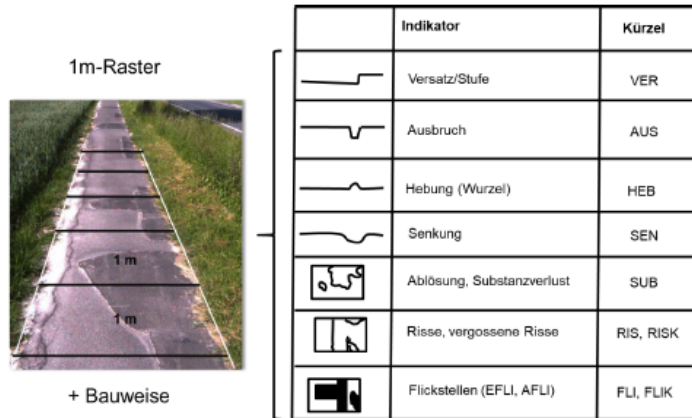


Bild 7 Zustandsmerkmale (HELLER)

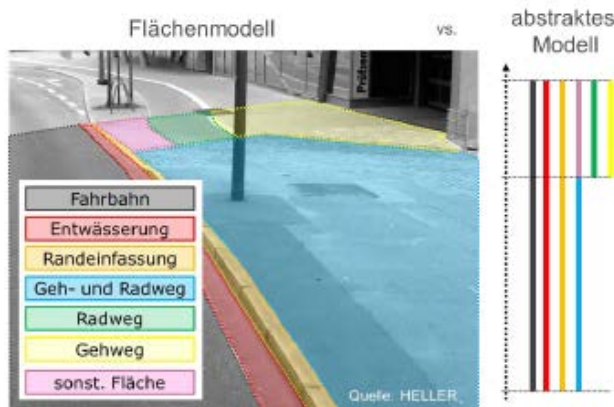
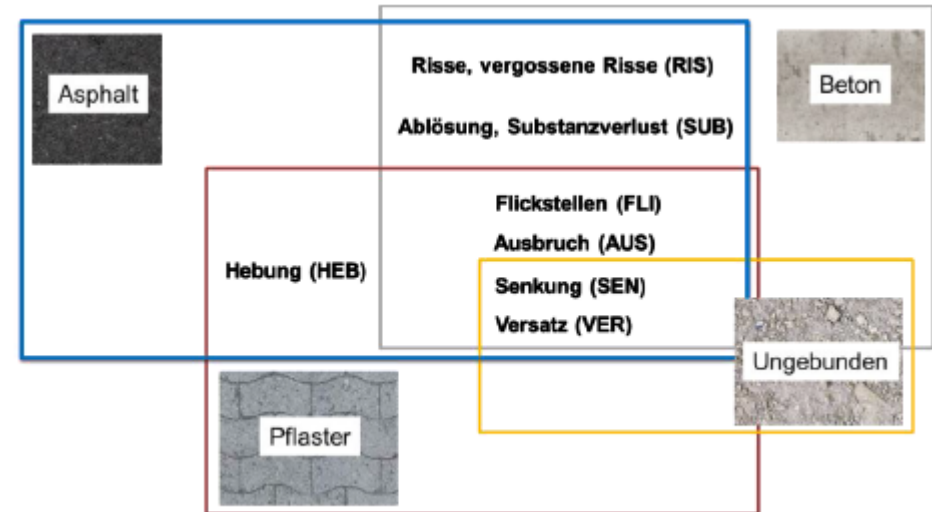


Bild 26 Flächenmodelle und korrespondierendes abstraktes Modell (HELLER)



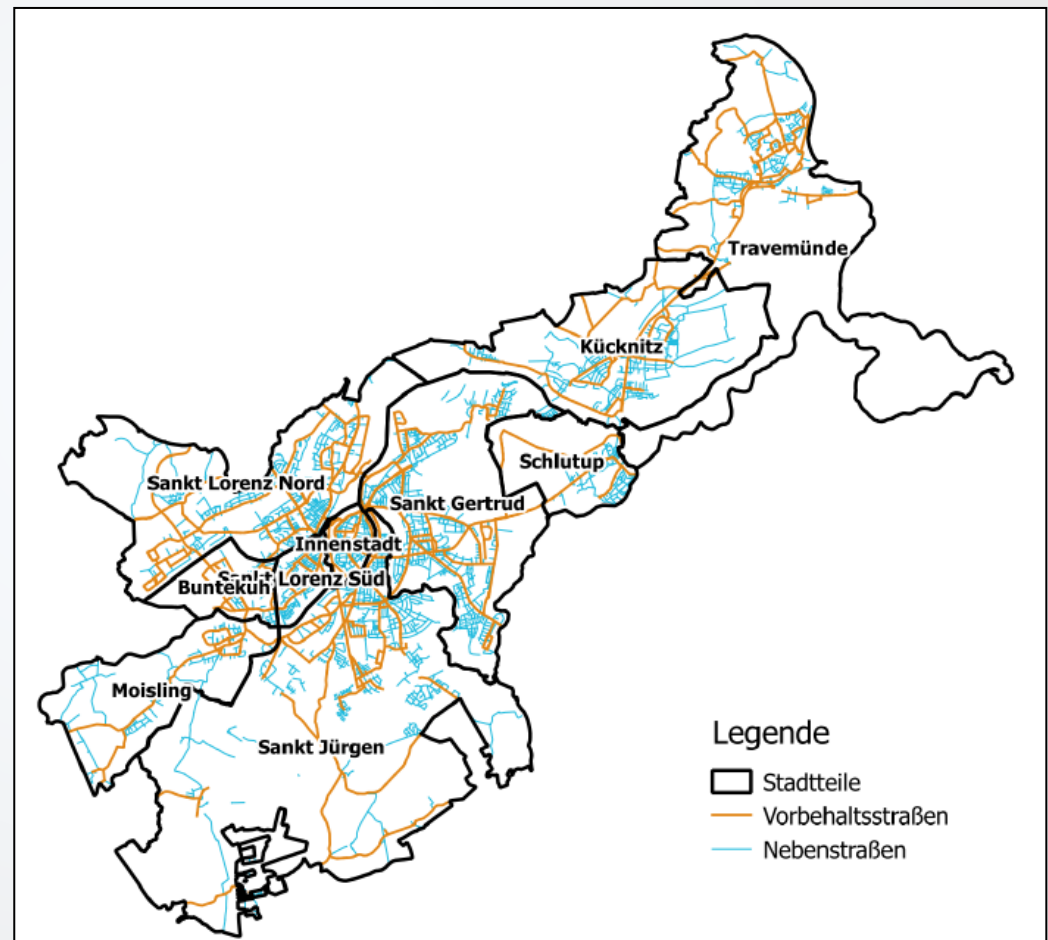
- Zustand
- Mindestbreiten
- Rückbau Radwege

II. Zustandserfassung und Bewertung (ZEB) Fahrbahnen

Länge

Vorbehaltsstraße: ca. 280 km

Nebenstraßen: ca. 423 km



ZEB-Messfahrzeug mit Zulassung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)

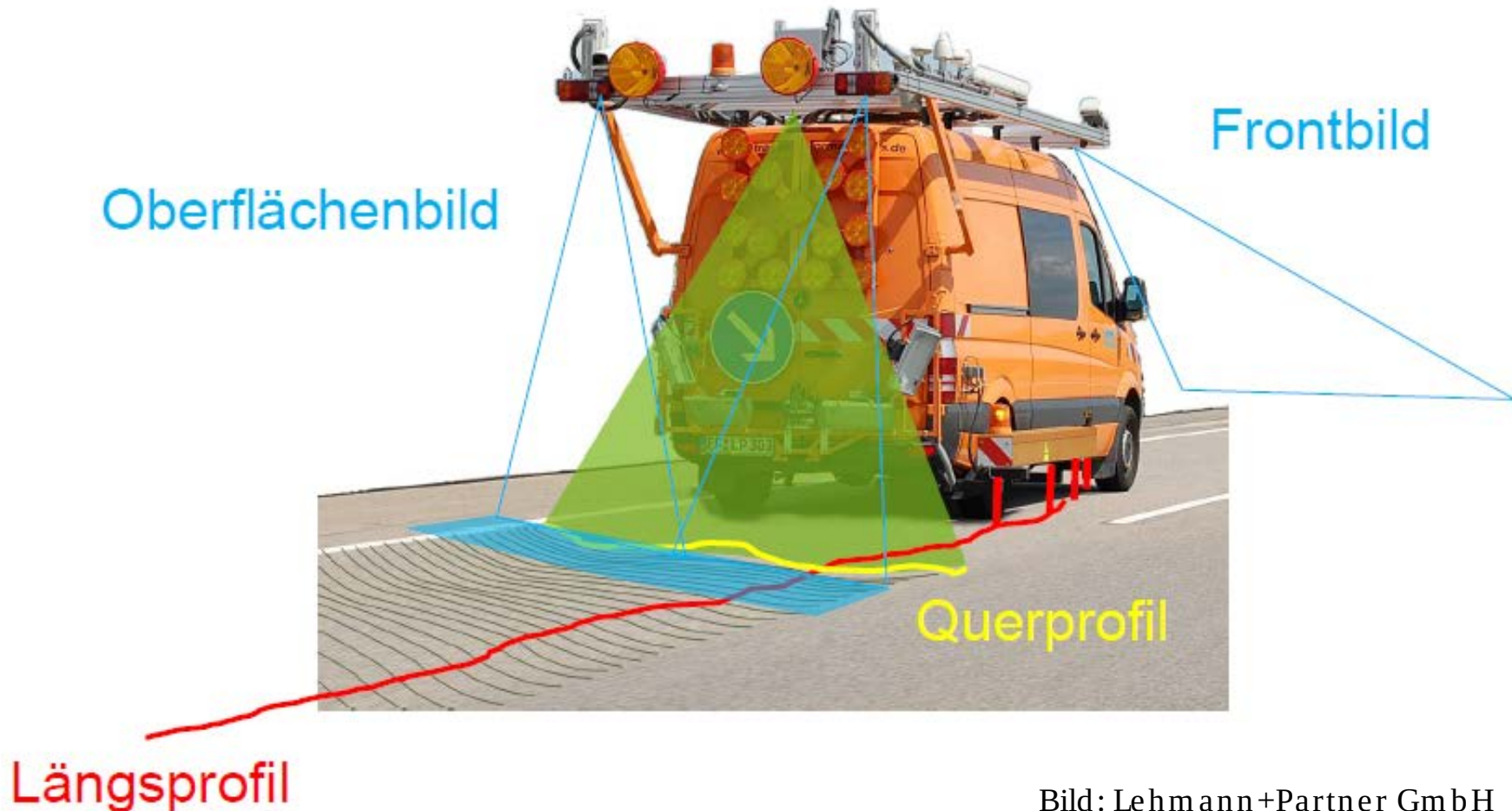


Bild: Lehmann+Partner GmbH

Zustandsrohdaten Vorbehaltsstraßen

Höhenlängsprofil

Simulation 4m-Richtlatte

Querneigung

Spurrinntiefe

Fiktive Wassertiefe

Querprofile

Substanzmerkmale
(Oberfläche)

Risse

Flickstellen

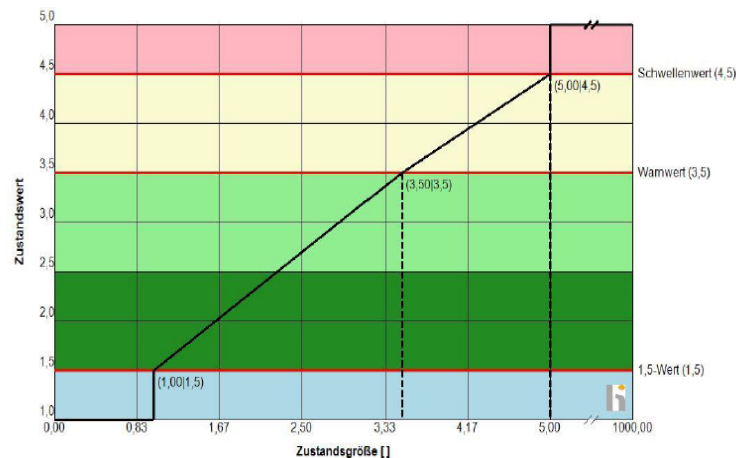
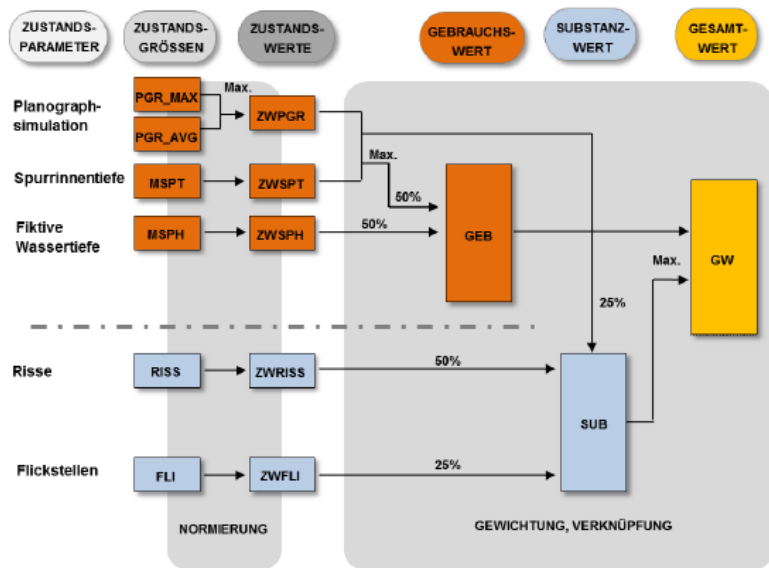
Ausbrüche

Längsneigung

Krümmung

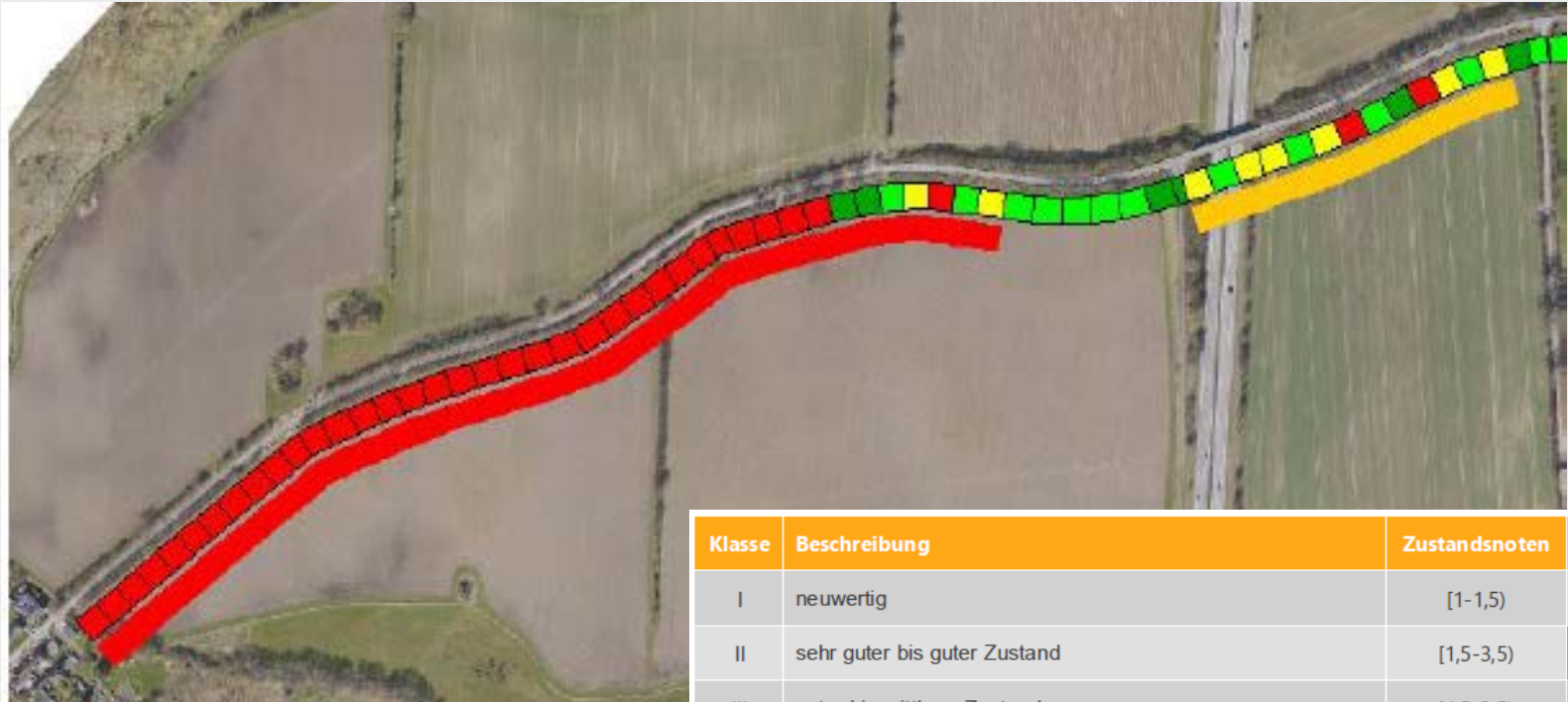


Überprüfung der Rohdaten in Zustandswerte



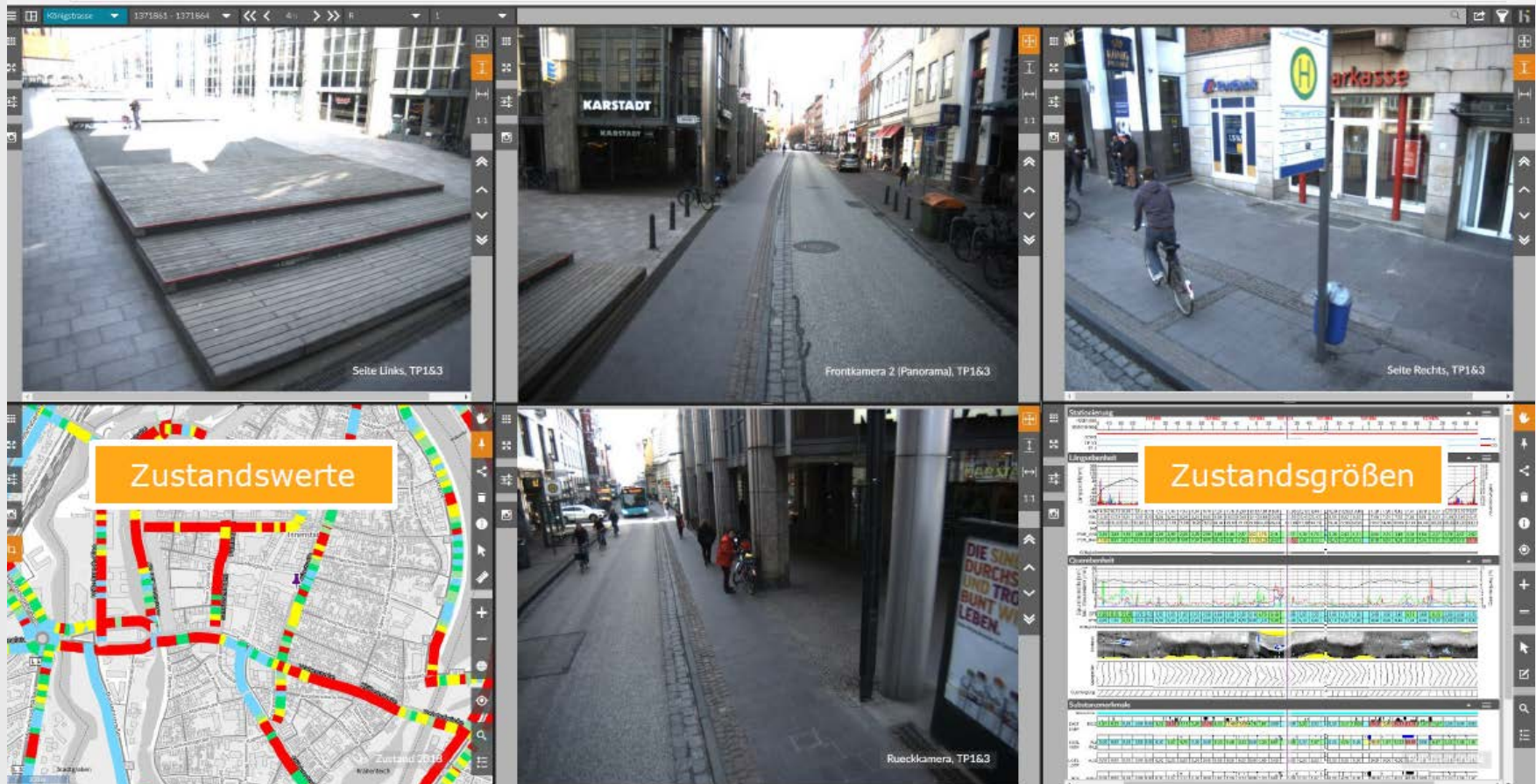
Klasse	Beschreibung	Zustandsnoten	Farbe
I	neuwertig	[1-1,5)	hellblau
II	sehr guter bis guter Zustand	[1,5-3,5)	grün
III	guter bis mittlerer Zustand	[1,5-3,5)	hellgrün
IV	Anlass zur intensiven Beobachtung und Analyse, ggf. Planung von Maßnahmen	[3,5-4,5)	gelb
V	Einleitung baulicher oder verkehrsbeschränkender Maßnahmen	[4,5-5,9]	rot

Rechnerische Abschnittsbildung



Klasse	Beschreibung	Zustandsnoten	Farbe
I	neuwertig	[1-1,5)	
II	sehr guter bis guter Zustand	[1,5-3,5)	
III	guter bis mittlerer Zustand	[1,5-3,5)	
IV	Anlass zur intensiven Beobachtung und Analyse, ggf. Planung von Maßnahmen	[3,5-4,5)	
V	Einleitung baulicher oder verkehrsbeschränkender Maßnahmen	[4,5-5,9]	

Darstellung in webbasierter Datenbank



OnKo3 (HELLER)

Kostenansatz Vorbehaltsstraßennetz

Ansatz für Erhaltungsabschnitte, bei denen die Werte **oberhalb** des ZEB-Schwellenwertes (Note 4,5) überwiegen:

20 % Deckschichtsanierung Walzasphalt (4 cm) 30 € / m², Nutzungsdauer = 10 Jahre

40 % Deckensanierung (Deckschicht und Binder): 60 € / m², Nutzungsdauer = 15 Jahre

40 % grundlegende Sanierung: 125 €/ m², Nutzungsdauer = 30 Jahre

Fläche der Erhaltungsabschnitte bei denen die Werte **oberhalb** des ZEB-Schwellenwertes (Note 4,5) überwiegen: **681,1 Tsd. m²**

Anteil Deckschichtsanierung Walzasphalt (4 cm): $681.100 \text{ m}^2 * 0,2 * 30 \text{ €/m}^2 = 4,1 \text{ Mio. €}$

Anteil Deckensanierung (Deckschicht und Binder): $681.100 \text{ m}^2 * 0,4 * 60 \text{ €/m}^2 = 16,3 \text{ Mio. €}$

Anteil grundlegende Sanierung: $681.100 \text{ m}^2 * 0,4 * 125 \text{ €/m}^2 = 34,1 \text{ Mio. €}$

Ansatz für Erhaltungsabschnitte, bei denen die Werte **unterhalb** des ZEB-Schwellenwertes (Note 4,5) überwiegen:

50 % Deckschichtsanierung Walzasphalt (4 cm): 30 € / m², Nutzungsdauer 8 Jahre

50 % DSK-Sanierung: 20 € / m², Nutzungssauer 10 Jahre

Fläche der Erhaltungsabschnitte bei denen die Werte **unterhalb** des ZEB-Schwellenwertes (Note 4,5) überwiegen: **263,8 Tsd. m²**

Anteil Deckensanierung Walzasphalt (4 cm): $263.800 \text{ m}^2 * 0,5 * 30 \text{ €/m}^2 = 4,0 \text{ Mio. €}$

Anteil DSK-Sanierung: $263.800 \text{ m}^2 * 0,5 * 20 \text{ €/m}^2 = 2,6 \text{ Mio. €}$

Rückständiger Erhaltungsbedarf Vorbehaltsstraßen

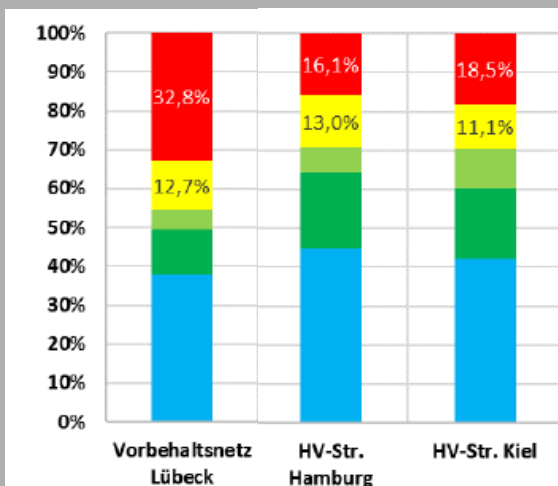
Art	Maßnahmen	Fläche	Flächen- anteil	Finanz- bedarf
investiv	Deckensanierung (Deckschicht und Binder)	272 Tsd. m ²	28,8 %	16,3 Mio. €
	grundhafte Sanierung	272 Tsd. m ²	28,8 %	34,1 Mio. €
konsumtiv	Deckensanierung Walzasphalt (4 cm)	268 Tsd. m ²	28,4 %	8,1 Mio. €
	DSK- Sanierung	132 Tsd. m ²	14,0 %	2,6 Mio. €
Summe			100 %	61,1 Mio. €

Rückständiger Erhaltungsbedarf Nebenstraßen

Art	Maßnahmen	Fläche	Flächen- anteil	Finanz- bedarf
investiv	Deckensanierung (Deckschicht und Binder)	148 Tsd. m ²	9,9 %	8,9 Mio. €
	grundhafte Sanierung	148 Tsd. m ²	9,9 %	14,8 Mio. €
konsumtiv	Deckensanierung Walzasphalt (4 cm)	639 Tsd. m ²	42,6 %	16,0 Mio. €
	DSK- Sanierung	565 Tsd. m ²	37,7 %	11,3 Mio. €
Summe			100 %	51,0 Mio. €

Vergleich ...

...mit Hamburg und Kiel



(gemessene und bewertete
ZEB 20m-Abschnitte)

HL: 45,5 % über Warnwert
HH: 29,1 % über Warnwert
Kiel: 29,6 % über Warnwert

...mit Masterplan 2014-2018

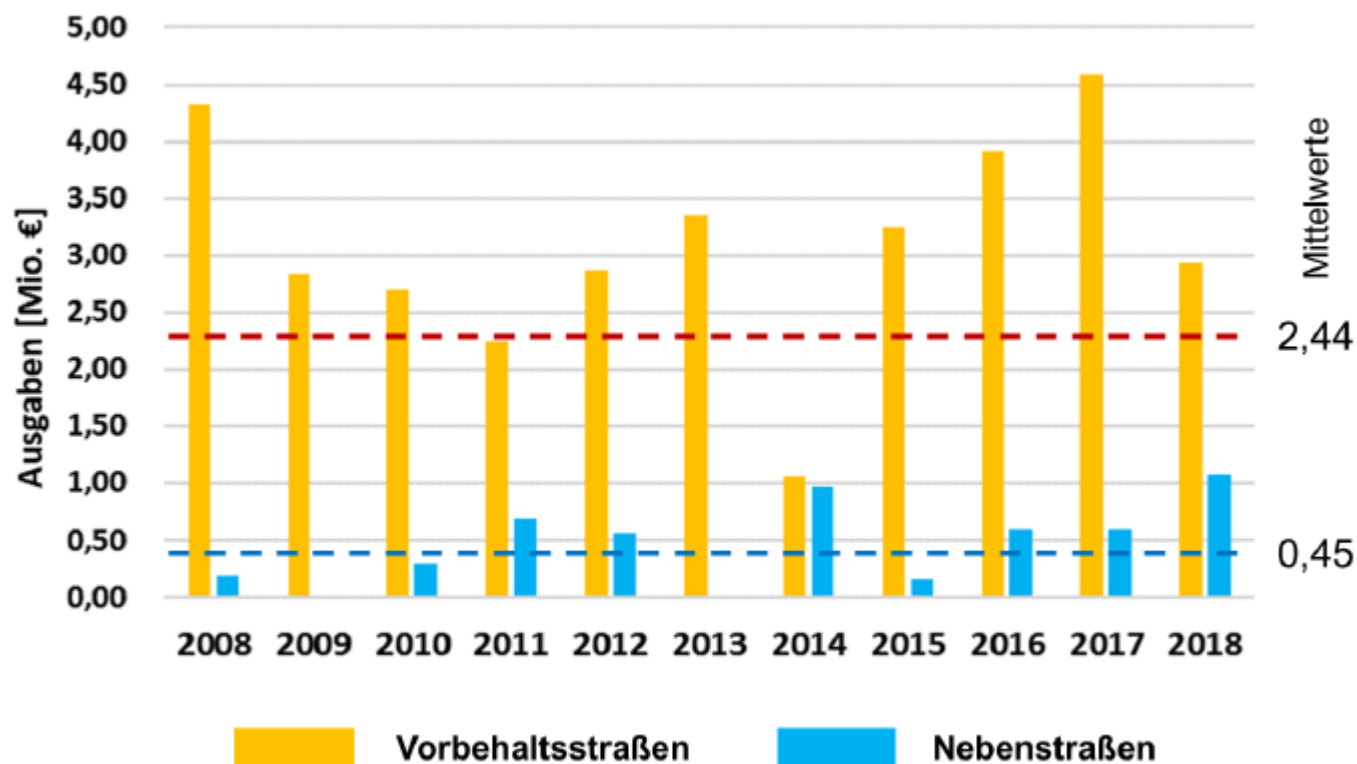
Sanierungsflächen über
Warnwert:

Masterplan 2014 – 2018
823.000 m² (41,1 %)

ZEB 2018
945.000 m² (46,7 %)

Ausgaben Straßenerhaltung

Über die zurückliegenden 10 Jahre wurden im Mittel jährlich 2,44 Mio. Euro für die Erhaltung der Vorbehaltsstraßen und 0,45 Mio. Euro für die Nebenstraßen ausgegeben.

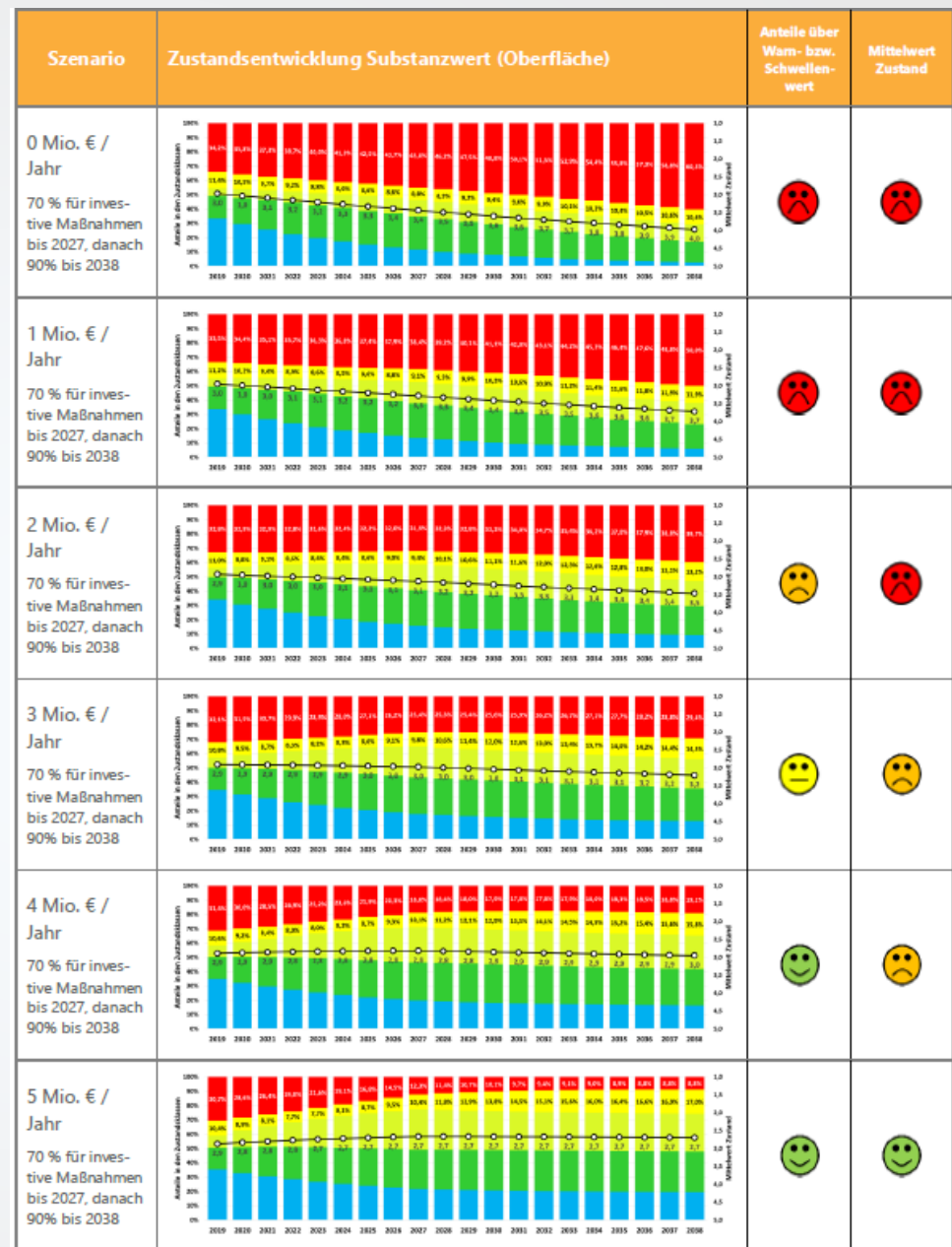


Förderung

- Zurzeit werden Deckenerneuerungen mit 50 % der zuwendungsfähigen Kosten vom Land gefördert.
- Bei grundhaften Sanierungen werden nur die beiden oberen Schichten gefördert (analog Deckenerneuerungen), d.h. der Eigenanteil der HL ist bei diesen Bauweisen deutlich höher als bei Deckenerneuerungen.

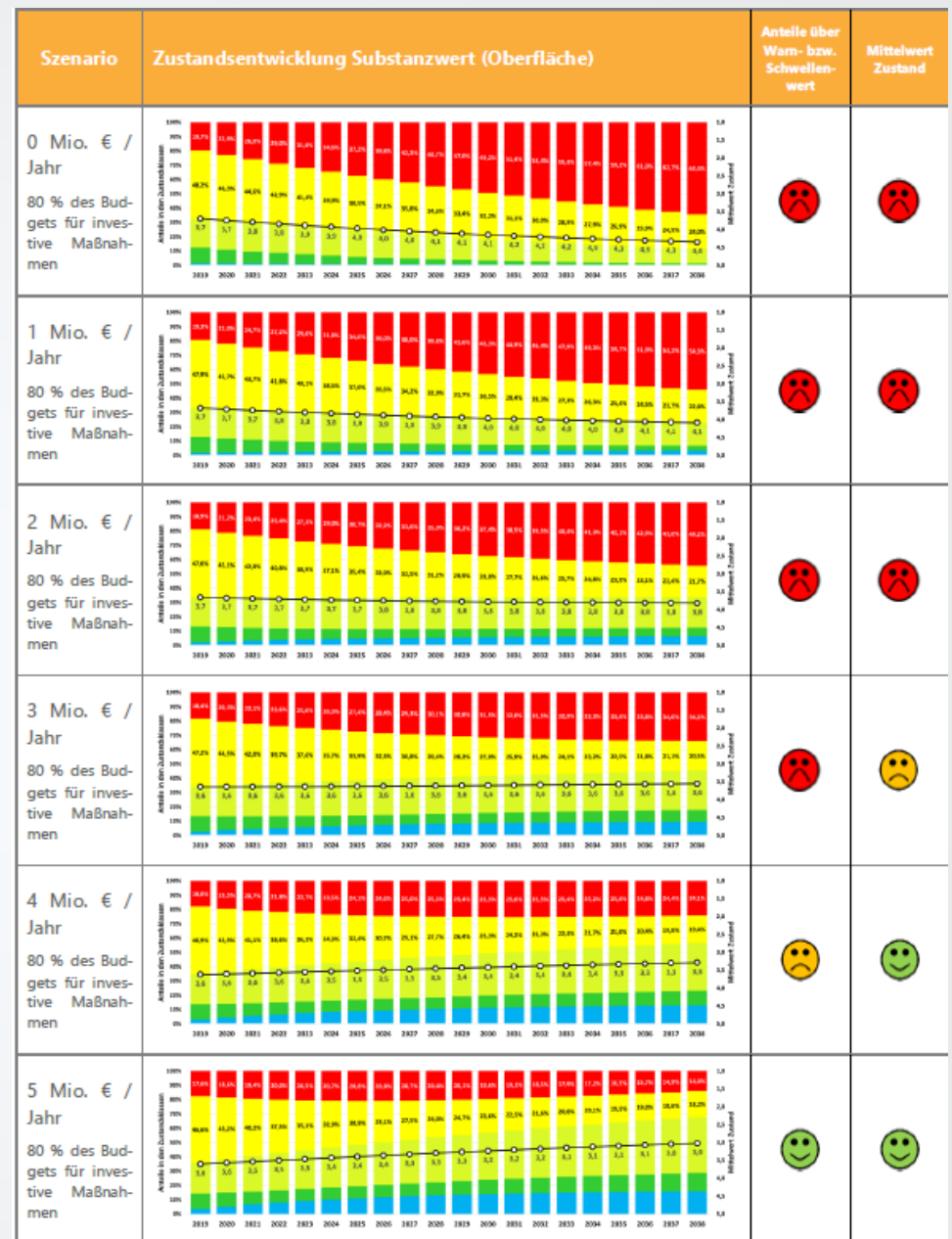
Budgetszenario

Vorbehalts- straßennetz



Budgetszenario

Neben- straßennetz





Hansestadt LÜBECK

Danke für Ihre Aufmerksamkeit

Quelle: HELLER Ingenieurgesellschaft mbH

Zwischenbericht Aufbau Erhaltungsstrategie Fahrbahnen und Radwege / Nebenflächen

Bereich Stadtgrün und Verkehr