



Verkehrsentwicklungsplan Hansestadt Lübeck

Kurzfassung



Impressum

Herausgeber	Hansestadt Lübeck Fachbereich Stadtplanung Bereich Verkehr
Bearbeitung	BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH, Aachen Dr.-Ing. Reinhold Baier Dipl.-Ing. Walter Braun Urbanus GbR, Lübeck Dipl.-Ing. Stefan Luft
Grafik und Layout	BSV / Klaus Wagenhäuser
Fotos	Arbeitsgemeinschaft BSV, urbanus Hansestadt Lübeck, Bereich Pressearbeit Detlef Braun, Saarlouis
Druck	Reprografischer Betrieb Hinzke GmbH, Lübeck
Weitere Auskunft erteilt	Bereich Verkehr, Abteilung Verkehrsplanung Dipl.-Ing. Helmut Schünemann Telefon: 0451 - 122 66 10 Dipl.-Ing. Hans-Walter Fechtel Telefon: 0451 - 122 66 03 Telefax: 0451 - 122 66 89

Dies ist die Kurzfassung des Schlußberichts zum Verkehrsentwicklungsplan Hansestadt Lübeck, der im 2. Quartal ebenfalls in der Schriftenreihe „Lübeck plant und baut“ als Heft Nr. 81 erscheinen wird. Der Verkehrsentwicklungsplan wurde bearbeitet von BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH, Aachen; HC Hamburg Consult Gesellschaft für Verkehrsberatung und Verfahrenstechniken mbH, Hamburg; IVV Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung, Aachen.

Seit Beschlußfassung der Lübecker Bürgerschaft zum Generalverkehrsplan im Jahre 1980 haben sich die Verkehrsverhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer in Lübeck und der Region grundlegend geändert. Ursachen dafür sind vor allem die Folgen der Deutschen Einheit, der vergrößerte regionale Einzugsbereich, die Zunahme der Kfz-Zulassungen, der Anstieg des Wirtschaftsverkehrs auf der Straße, die Planungen und der Bau der neuen Ostseeautobahn A20 und eine dank subventionierter Benzinpreise deutlich gestiegene (Auto)Mobilität der Menschen in Stadt und Region.

Als Folge dieser Entwicklungen hat der Straßenverkehr auf dem Lübecker Stadtgebiet spürbar zugenommen. Heute finden auf Lübecker Straßen täglich etwa 920.000 Personenfahrten/-wege statt; etwa 220.000 Kfz-Fahrten werktäglich dokumentieren die starke Ausrichtung der Verkehrsströme zwischen der Region und dem Oberzentrum Lübeck.

Öffentlicher Personennahverkehr und Wirtschaftsverkehr werden durch den Anstieg des Einkaufs- und Freizeitverkehrs beeinträchtigt; für Radfahrer und Fußgänger stehen nicht genügend Wege zur Verfügung, entlang vieler Hauptverkehrsstraßen haben Lärm- und Abgasprobleme zugenommen und viele Autofahrer benutzen fremde Wohnquartiere als Abkürzung für ihre Fahrten. Trotz der über 90 „Tempo-30-Zonen“ im Stadtgebiet wird gerade dies von vielen Menschen zunehmend als belastend empfunden.

Die Bauverwaltung hat diese Entwicklungen Mitte der 90er Jahre zum Anlaß genommen, einen neuen Verkehrsentwicklungsplan VEP aufzustellen. Mit der Bearbeitung des VEP wurden die Büros BSV und IVV aus Aachen sowie das Büro HC aus Hamburg beauftragt.

Die Aufstellung des VEP wurde durch einen Beirat begleitet, in dem 15 Vertreter der wichtigsten gesellschaftlichen Gruppen, Verbände und Wirtschaftsorganisa-

tionen etc. stellvertretend für viele andere ihre Interessen wahrgenommen haben.

Aufgabe des Beirates war es, die Aufstellung des VEP und die Arbeit der beauftragten Büros kritisch zu begleiten, ihre jeweiligen Organisationen und Verbände über den Stand der Bearbeitung zu informieren sowie qualitative und quantitative Anforderungen, Ziele und Maßnahmen für die künftige Lübecker Verkehrsentwicklung zu formulieren.

Die Arbeiten zum VEP konnten Ende 1999 erfolgreich abgeschlossen werden; in den kommenden Wochen wird der Plan nun den politischen Gremien und der Öffentlichkeit vorgestellt. Das Ergebnis der mehrjährigen intensiven Arbeit kann sich in jeder Hinsicht sehen lassen:

Lübecks neuer Verkehrsentwicklungsplan ist einerseits eine fachlich fundierte Grundlage, um die Verkehrsentwicklung in der Hansestadt in den kommenden 10 - 15 Jahren für alle Verkehrsteilnehmer stadt-, wirtschafts- und sozialverträglich zu gestalten und den sogenannten Umweltverbund zu fördern. Dies entspricht der grundsätzlichen verkehrspolitischen Zielsetzung der Hansestadt Lübeck.

Die Lübecker Bürgerschaft verfügt andererseits mit dem VEP über ein qualifiziertes Instrument zur politischen Steuerung der Verkehrsentwicklung und der künftigen Investitionen im Straßenbau und der Verkehrsinfrastruktur. Um dies zu erreichen, enthält der VEP eine Fülle von Maßnahmen unter anderem

- zur Verbesserung des Wirtschaftsverkehrs,
- zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV,
- zur Optimierung des motorisierten Individualverkehrs,
- zur Unterstützung des Radverkehrs sowie
- zur Lärminderung und
- zur Umgestaltung von Straßen und Tempo-30-Zonen.

Der VEP enthält darüber hinaus auch Aussagen für die wünschenswerte Wiedereinführung einer Stadtbahn und empfiehlt die Durchführung konkreter Machbarkeits- und Finanzierungsuntersuchungen.

20 Jahre nach Fertigstellung des alten Generalverkehrsplanes verfügt die Hansestadt Lübeck zu Beginn des 21. Jahrhunderts über einen qualifizierten zukunftsorientierten neuen Verkehrsentwicklungsplan, über den die Bürgerschaft im Frühjahr 2000 beraten wird.

Die vorliegende Broschüre enthält eine sehr knapp formulierte Zusammenfassung der komplexen und mehrere 100 Seiten umfassenden VEP-Langfassung. Diese Langfassung wird nach Beratung der Bürgerschaft gedruckt und veröffentlicht.

Der interessierten Öffentlichkeit soll mit der jetzt vorliegenden Kurzfassung unabhängig von den Informationsveranstaltungen und Ausstellungen zum VEP die Möglichkeit gegeben werden, die wichtigsten Verfahrensschritte zur Aufstellung sowie die wichtigsten Inhalte, Ziele und Maßnahmen der künftigen Lübecker Verkehrsentwicklung in vereinfachter Form nachzulesen.

Ich würde mich freuen, wenn möglichst viele Lübeckerinnen und Lübecker diese Information nutzen würden.

Volker Zahn

Dr.-Ing. Volker Zahn
Bausenator



INHALTSANGABE

Vorgehensweise	4
Analyse	
Mobilität und Verkehrsmittelwahl	6
Kfz-Belastungen im Straßennetz und Reisequalität	7
Rad- und Fußgängerverkehr	7
Öffentlicher Personennahverkehr	8
Wirtschaftsverkehr	11
Umweltqualität und Verträglichkeit	12
Ziele	14
Test-Szenarien	16
Ergebnisse und Bewertung der Szenarien	18
Ziel-Szenario	20
Straßennetzkonzept	22
Parkraumkonzept	24
Straßenräumliches Handlungskonzept	25
Beispiele	26
Konzept für die Altstadt	28
Konzept für den Fußgängerverkehr	29
Radverkehrskonzept	30
Konzept für den ÖPNV	32
Konzept für den Wirtschaftsverkehr	36
Konzept zur Lärminderung	38
Konzept Weiche Maßnahmen	39
Umsetzung	41

VORGEHENSWEISE

Mit der Grenzöffnung im November 1989 und der deutschen Wiedervereinigung im Oktober 1990 hat sich die Situation für die Hansestadt Lübeck und die Region grundlegend geändert. Lübeck als eines von vier Oberzentren in Schleswig-Holstein hat nunmehr einen Einzugsbereich von insgesamt etwa 550.000 Einwohnern gegenüber dem Zeitraum vor 1989 mit lediglich 350.000 Einwohnern aus dem westlichen Umland. Dies ergab neue Rahmenbedingungen auch für die Verkehrsentwicklung.

Im Zusammenhang mit der deutschen Einheit entstanden neue Verkehrsprojekte mit teilweise überregionaler Bedeutung. Für die Region Lübeck war vor allem die Planung der „Ostseeautobahn“ A 20 mit einer möglichen Verlängerungsoption bis zur A 7 der Ausgangspunkt für neue

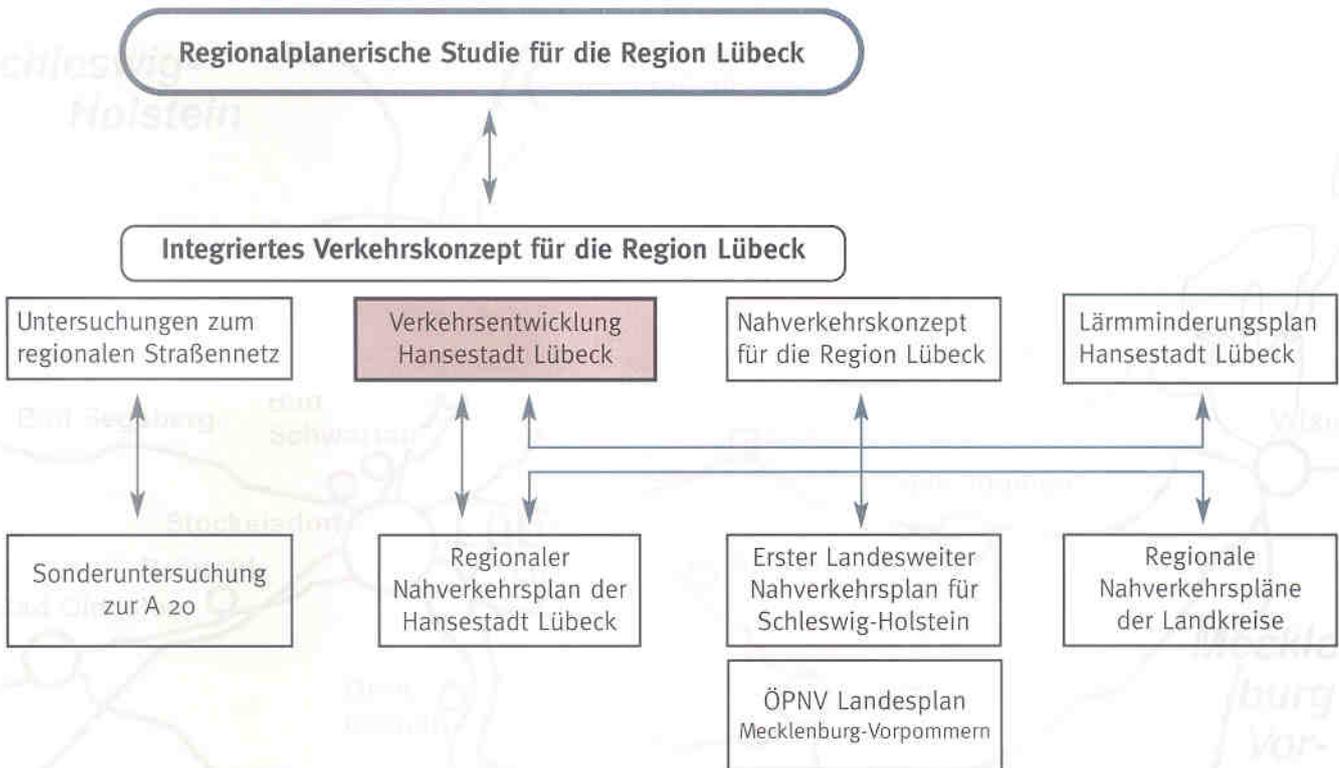
Überlegungen zur künftigen Gestaltung des Verkehrssystems.

Auch in der Hansestadt Lübeck selbst mussten die bisherigen Verkehrsplanungen, die im wesentlichen noch auf dem Generalverkehrsplan (GVP) von 1980 aufbauten, auf eine neue Grundlage gestellt und den veränderten Rahmenbedingungen angepasst werden.

Dabei konnte den neuen Anforderungen an die Entwicklungsplanung nicht mehr in starren kommunalen Grenzen begegnet werden. Eine zukunftsorientierte Regional-, Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung muß mehr denn je den Anspruch der Integration erfüllen, da die Verflechtungen auf allen Handlungsebenen zunehmend über die administrativen Grenzen hinausgehen.

Vor diesem Hintergrund fanden die Hansestadt Lübeck und die angrenzenden Kreise unter Mitwirkung des Landes Schleswig-Holstein zusammen, um gemeinsam ein „Integriertes Verkehrskonzept“ für die Region Lübeck (IVK Region Lübeck) zu erarbeiten, aus dem heraus der kommunale Verkehrsentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck entwickelt wurde.

Aufgabe der Lübecker Verkehrsentwicklungsplanung war die Ausarbeitung eines Entwicklungs- und Maßnahmenkonzeptes, das Aussagen zur stadtverträglichen Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs, zur Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsarten und zur straßenräumlichen Organisation und Gestaltung des Verkehrs im Sinne der verkehrspolitischen Ziele liefert.



Der Verkehrsentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck bezieht sich auf das gesamte Stadtgebiet. Dies bedingt eine gewisse Grobkörnigkeit der Einzelvorschläge, um die Darstellung des Gesamtzusammenhangs zu ermöglichen. Entsprechende Detailplanungen müssen dem Verkehrsentwicklungsplan noch folgen, sind aber in ihren Grundzügen daraus abzuleiten

Am Anfang der Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck standen die Aufarbeitung der Planungsgrundlagen und eine umfangreiche Bestandsaufnahme der Verkehrssituation (Betrachtungsjahr 1994).

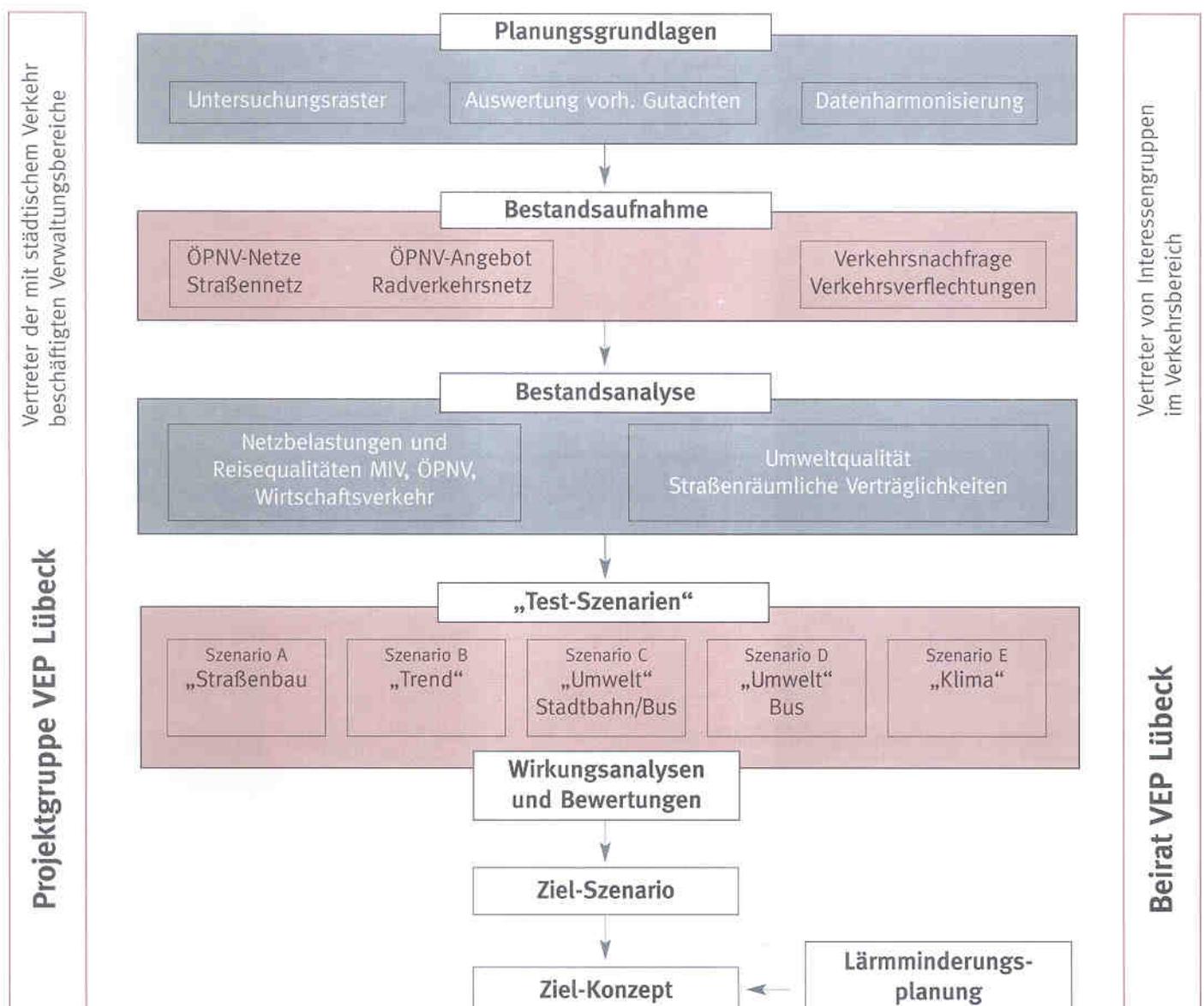
Im Rahmen der Bestandsanalyse ging es im wesentlichen um das Aufzeigen

von Qualitäten und Defiziten im Verkehrssystem und um die Bewertung straßenräumlicher Verträglichkeiten. Den zentralen Baustein in der Verkehrsentwicklungsplanung bildete die Ausarbeitung und die Wirkungsanalyse unterschiedlicher „Szenarien“ der Verkehrsentwicklung. Szenarien sind als mögliche Zukunftsprojektionen zu verstehen, die sich unter be-

stimmten Rahmenbedingungen und politischen Leitvorstellungen ergeben.

Den Abschluß der Bearbeitung bildete die Ausarbeitung eines Zielkonzeptes und konkreter Maßnahmen- bzw. Handlungsempfehlungen für das Verkehrssystem der Hansestadt Lübeck.

Einen wichtigen Faktor bei der Erstellung des VEP Lübeck bildete die frühzeitige Beteiligung unterschiedlicher Interessengruppen. Dabei konnte durch einen umfangreichen Kommunikationsprozeß eine direkte Einbindung einer breiten Basis von Akteuren und Betroffenen in das Projekt erreicht werden.



Die Situation des Lübecker Stadtverkehrs stellte sich im Analysejahr 1994 folgendermaßen dar:

Mobilität und Verkehrsmittelwahl

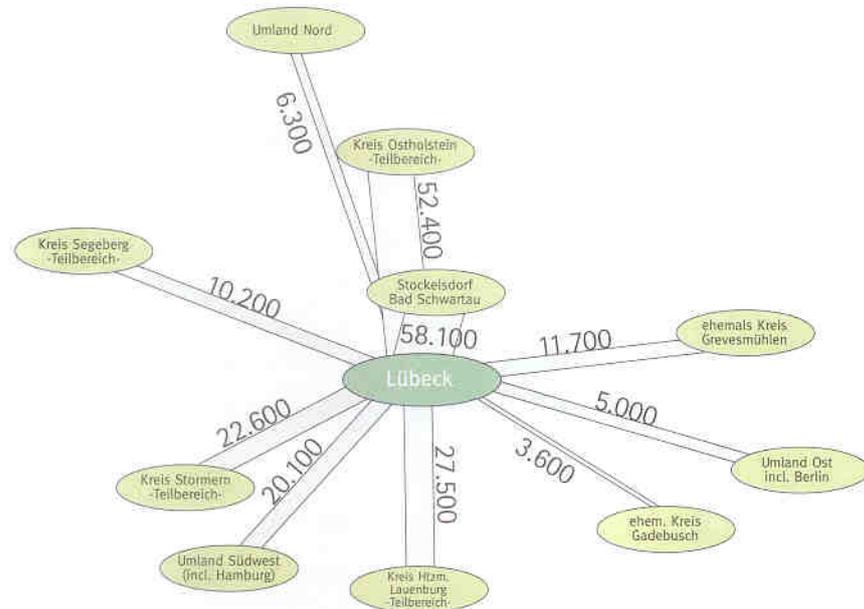
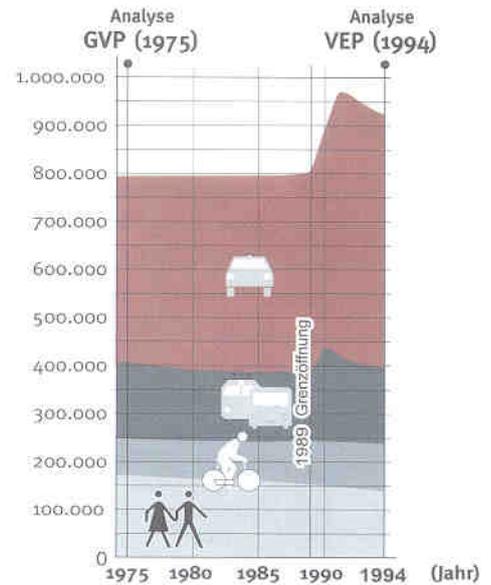
Seit 1987 (Untersuchungen zur Nordtangente) ist die Mobilität (Gesamtwegeaufkommen) bis 1994 in Lübeck um 130.000 werktägliche Wege bzw. 16 % gestiegen. Die Zunahme ist überwiegend durch mehr Ziel- und Quellverkehr bedingt, der Binnenverkehrsumfang in Lübeck ist nahezu stabil geblieben.

Die Mobilitätssteigerungen waren im motorisierten Individualverkehr besonders stark (+32 %).

Der öffentliche Personennahverkehr ÖPNV hat sich nach einem Tief Mitte der 80er Jahre wieder erholt.

Die Gesamtzahl der Wege im „Umweltverbund“ aus ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr ist seit 20 Jahren nahezu konstant geblieben.

6 % aller Kfz-Wege in Lübeck sind solche von Lkw (etwa je zur Hälfte Binnenverkehr und Ziel-/Quellverkehr).

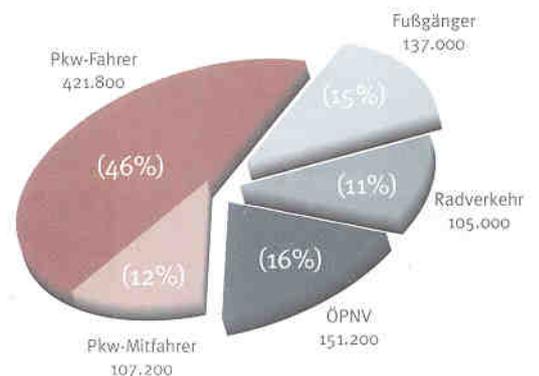


An den Mobilitätssteigerungen in Lübeck haben die Beziehungen mit der Region und dem Umland im Osten direkt nur geringe Anteile; nach einem „Boom“ 1989/90 hat sich die Verflechtungsstruktur inzwischen stabilisiert.

Verkehrsströme bezogen auf die Hansestadt Lübeck

Gesamtverkehr: 217.500 Kfz-Fahrten/Werktag

Die meisten der 922.200 werktäglichen Wege (ohne Durchgangsverkehr) werden mit dem Pkw zurückgelegt (50%). Der öffentliche Personennahverkehr hat in Lübeck einen Anteil von 16%, der Radverkehr einen Anteil von 11% an allen werktäglichen Wegen, der Fußgängerverkehr von 15%. Im Lübecker Binnenverkehr beträgt der Radverkehrsanteil 15% und der des Fußgängerverkehrs 22%.





Kfz-Belastungen im Straßennetz und Reisequalität

Teile des Lübecker Straßennetzes sind in Spitzenstunden überlastet, das betrifft vorwiegend die Knoten von Tangenten und Magistralen sowie solche im Verlauf von Autobahnzubringern. Nach der Grenzöffnung sind auch ehemals gering belastete Straßen (z.B. in Schlutup) hiervon betroffen.



Zu den durch Netzüberlastungen hervorgerufenen Erreichbarkeitseinbußen (z.B. von Gewerbegebieten) trägt der Berufspendlerverkehr massiv bei; organisatorische Versuche zu dessen Minderung sind bisher nur vereinzelt unternommen bzw. nicht akzeptiert worden.

Einkaufs-, Besorgungs- und Wirtschaftsverkehr finden außerhalb der Spitzenstunden im Lübecker Straßennetz gute bis ausreichende Verhältnisse vor. Die Parkraumausstattung der Altstadt ist im Städtevergleich ausreichend, in Bezug auf die innerstädtische Versorgungsfunktion sogar gut.



Rad- und Fußgängerverkehr

Etwa 2/3 des Lübecker Straßennetzes sind als radfahrgeeignet anzusehen, auch wenn viele Radverkehrsanlagen sanierungsbedürftig sind. An verschiedenen Hauptverkehrsstraßen und hoch belasteten Sammelstraßen fehlen noch geeignete Radwege oder Radfahrstreifen.



Für Fußgänger besteht das Hauptproblem in der schwierigen Überquerbarkeit von höher belasteten Straßen.



Öffentlicher Personennahverkehr

Mit fast 200 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner und Jahr liegt Lübeck in der Spitzengruppe in der ÖPNV-Akzeptanz mit vergleichbaren deutschen Städten. Seit dem Anfang der 90er Jahre durchgeführten „Demonstrationsvorhaben Busverkehrssystem“ hat der Lübecker ÖPNV weit über seine Grenzen hinaus Bekanntheit erlangt. Viele im Rahmen dieses Forschungsprojektes entwickelten Bausteine haben nachhaltig zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im Bedienungsgebiet der Stadtwerke beigetragen, so beispielsweise

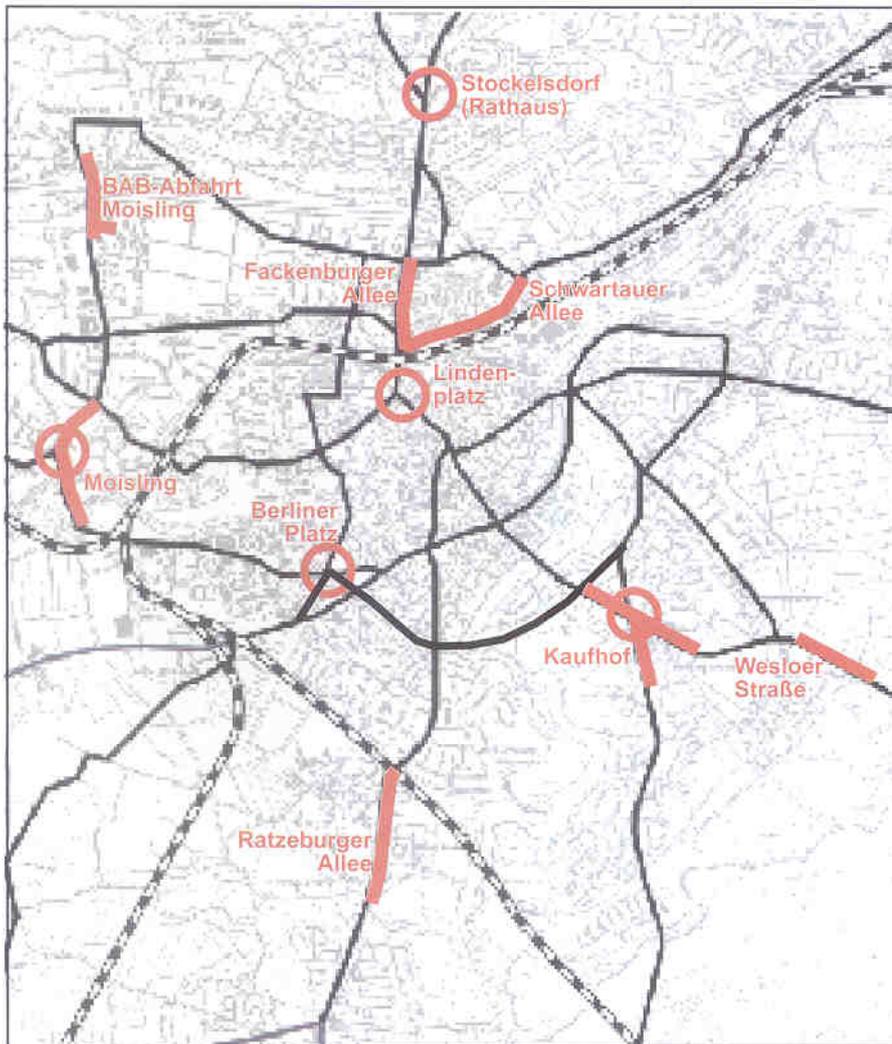
- die Einrichtung eines modernen Systems zur Fahrgastinformation einschließlich eines rechnergesteuerten Betriebsleitsystems (RBL),
- der Start eines Ausbauprogramms für Bushaltestellen und

- der Bau des zentralen Verknüpfungspunktes am Lübecker Hauptbahnhof (ZOB) mit städtebaulich besonders hochwertiger Gestaltung.

In den letzten 4 Jahren gab es weitere Impulse für die Verbesserung des Verkehrsangebotes im ÖPNV. So konnten die im Jahr 1996 festgestellten Erschließungsdefizite inzwischen fast alle abgebaut werden, so daß jetzt mit maximal 500 Meter Fußweg fast überall in Lübeck eine Bushaltestelle erreichbar ist. Im Mittelpunkt stand aber die 1997 vorgenommene Taktharmonisierung, die für die Mehrheit der Fahrgäste spürbare Vorteile mit sich brachte. Auf Grundlage der Planungen im Verkehrsentwicklungsplan und der Vorgaben des ersten Nahverkehrsplans für die Hansestadt Lübeck wurden die Fahrpläne der meisten Buslinien auf einen 20-Minuten-

Grundtakt angepaßt. Durch Überlagerung von Linien besteht heute in weiten Teilen des Stadtwerkenetzes tagsüber ein 10-Minuten-Takt, der gleichzeitig auch die Anschlüsse unter den Buslinien erleichtert. Auch in den Abendstunden konnte die Einführung der vom ZOB ausgehenden „Sternfahrten“ und des Anrufsammeltaxis (ASTi) für die Bedienung in den Außenbezirken die Angebotsqualität merkbar steigern.

Durch die Einführung von Verbindungen mit Schnellbuscharakter konnten zudem für die Stadtteile Travemünde und Kücknitz erstmals ÖPNV-Produkte bereitgestellt werden, die auch von der Fahrzeit her zum Pkw konkurrenzfähig sind.



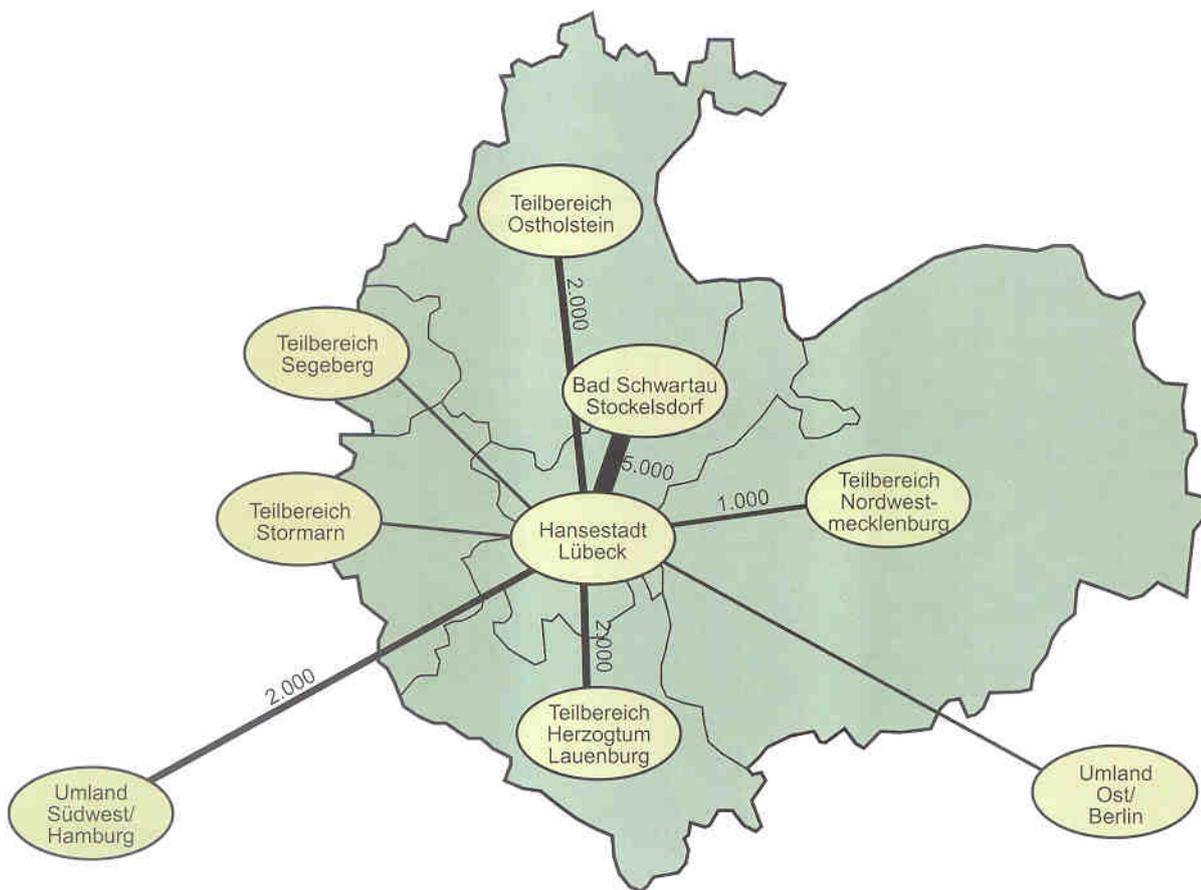
Die Haupt-Störungsstellen für den Busverkehr in der Hansestadt Lübeck (ohne Altstadt)

Obwohl das Verkehrsangebot bereits einen hohen Standard erreicht hat, bestehen weiterhin Probleme bei der Umsetzung der Fahrpläne. Auf zahlreichen Strecken ist der Busbetrieb in bestimmten Zeiten empfindlichen Störungen durch den Kfz-Verkehr ausgesetzt, die zu Verspätungen führen und damit die Zuverlässigkeit des ÖPNV stark negativ beeinflussen.

Weiteren Handlungsbedarf gibt es – trotz sichtbarer Fortschritte – im Bereich des ÖPNV-Marketing. Hier sind allerdings nicht nur die Verkehrsbetriebe gefordert, sondern auch Kooperationen zwischen den neuen ÖPNV-Aufgabenträgern (Hansestadt Lübeck, angrenzende Bundesländer und Kreise) unverzichtbar.

ÖPNV-Verkehrsströme bezogen auf die Hansestadt Lübeck [alle Ströme > 1000 ÖPNV-Fahrten/Werntag, gerundet auf 1000er]

Gesamtsumme = 13.000 Fahrten/Werntag



Die größten Defizite beim ÖPNV liegen zur Zeit aber weniger im städtischen Bereich, sondern vielmehr im nach Lübeck einstrahlenden Regionalverkehr. Außerhalb des Schülerverkehrs, der vor allem den regionalen Busverkehr prägt, spielt der regionale ÖPNV nur eine untergeordnete Rolle im Verkehrsgeschehen. Lediglich die Stadtwerke im engeren Lübecker Verflechtungsraum

(Stockelsdorf, Bad Schwartau, Groß Grönau) und die Bahn binden nennenswerte Verkehrsströme an den ÖPNV.

Hindernisse für die potentiellen ÖPNV-Kunden sind hier vor allem das immer noch komplizierte Tarifgefüge und das gegenüber dem städtischen ÖPNV deutlich schlechtere Fahrtenangebot im Regionalverkehr. So hat

der Fahrgast außerhalb der Schulverkehrszeiten nur auf wenigen Verbindungen die Möglichkeit, häufiger als einmal pro Stunde zu fahren. Auch die Verknüpfung zwischen dem Stadtverkehr und dem Regionalverkehr ist bisher noch nicht optimal gelöst.

Wirtschaftsverkehr

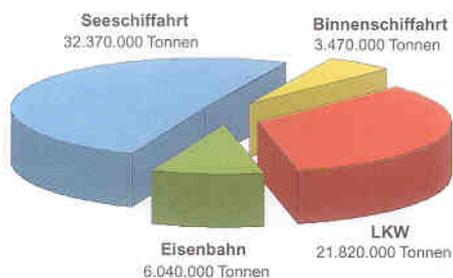
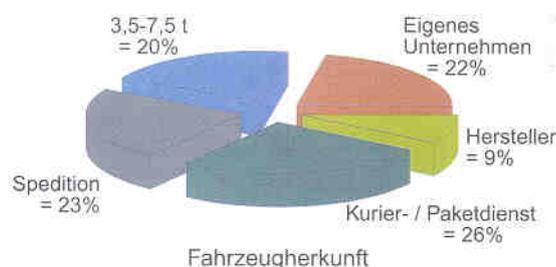
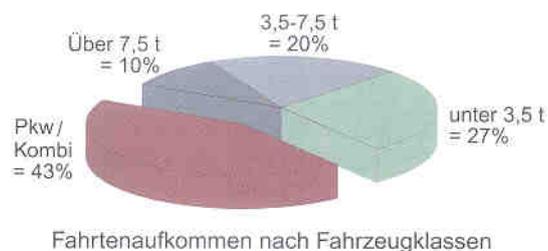
Der Wirtschaftsverkehr ist in seinen gesamten Zusammenhängen nur schwer zu erfassen und zu beeinflussen. Probleme in der Analyse und Planung bereitet vor allem der stark wachsende Personen-Wirtschaftsverkehr, zu dem Fahrten von Kurierdiensten ebenso gehören wie von Handwerkern oder Ärzten. Allein die Abgrenzung zum sonstigen Personenverkehr ist hier häufig strittig.

Die Hansestadt Lübeck hat als eines der wichtigsten Wirtschaftszentren in Schleswig-Holstein eine besondere Funktion für den Austausch von Waren und Dienstleistungen aller Art. Durch die Funktion als Oberzentrum einer Region mit über 500.000 Einwohnern sowie als Verteilerknoten zum skandinavischen und baltischen Raum ist Lübeck einer der Hauptanziehungspunkte für den Wirtschaftsverkehr. Aufgrund der aufwendigen Erhebungsverfahren stehen leider nur

wenige Daten über Verkehrsströme und Transportvorgänge in der Region Lübeck zur Verfügung. Untersuchungen der IHK und zum Hafenenwicklungsplan liefern aber zumindest einige Anhaltspunkte.

Bedeutendste Ziele für den Wirtschaftsverkehr sind die Lübecker Seehäfen –insbesondere der Skandinavienkai- und die Altstadt mit ihrer Konzentration von Einzelhandels- und Dienstleistungs-Unternehmen. Auffällig ist, daß der Lkw-Verkehr vom Fahrtenvolumen weniger als 10% des gesamten Kfz-Verkehrs ausmacht. Im Altstadtbereich werden bereits vorwiegend kleinere Fahrzeuge für Gütertransporte eingesetzt. Dennoch bestehen auf den Magistralen mit Wohnbebauung weiterhin Konflikte und städtebauliche Unverträglichkeiten durch Lärm, Erschütterungen und Abgase, die durch den Lkw-Verkehr maßgeblich mit verursacht werden.

Merkmale des Lieferverkehrs in der Lübecker Altstadt
(Ergebnisse einer IHK-Befragung)



Quelle: Statistisches Jahrbuch Schleswig-Holstein 1996

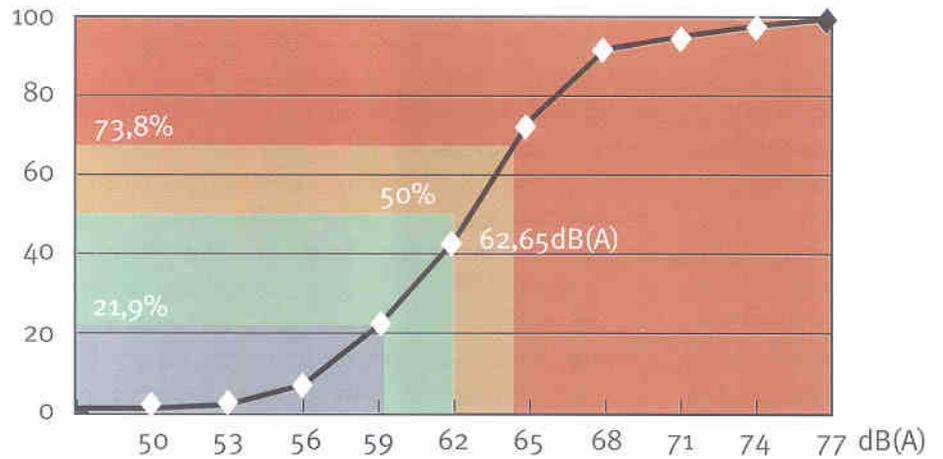
Die Bahn spielt im Wirtschaftsverkehr nur eine untergeordnete Rolle. Selbst bei solchen Gütertransporten, bei denen sie durchaus Vorteile aufweisen kann, sind in den letzten Jahren Transportanteile an den Lkw verloren gegangen. Lediglich im hafengebundenen Güterverkehr kann die Bahn mit fast 40% beachtenswerte Verkehrsmittelanteile für sich verbuchen. Die Dominanz des Verkehrsträgers „Schiff“ ergibt sich im wesentlichen aus dem großen Transportaufkommen im Transitverkehr nach Skandinavien und ins Baltikum.

Eine herausragende Funktion nimmt für die Region Lübeck der Güterfährverkehr ein. Er stellt mit mittlerweile 16 Zielhäfen im Ostseeraum nicht nur einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor dar, sondern weist auch kontinuierliche Zuwächse auf, die sich nach den derzeitigen Prognosen auch ins neue Jahrhundert hinein fortsetzen werden.

Umweltqualität und Verträglichkeit

50 % der Straßenabschnitte von Hauptverkehrs- und Sammelstraßen sind mit über 62,5 dB(A) Lärmemission belastet, der „Vorsorgewert“ von 59 dB(A) wird nur an 22 % der Straßenabschnitte eingehalten.

Emissionspegel im Lübecker Straßennetz
%-Summenlinie nach Straßenabschnitten
(Untersuchungsnetz: 279 Abschnitte)



Ein Beispiel für die Bewertung der Straßenräumlichen Verträglichkeit

Die Straße „An der Untertrave“ ist heute mit bis zu 24.000 Kfz pro Tag belastet.

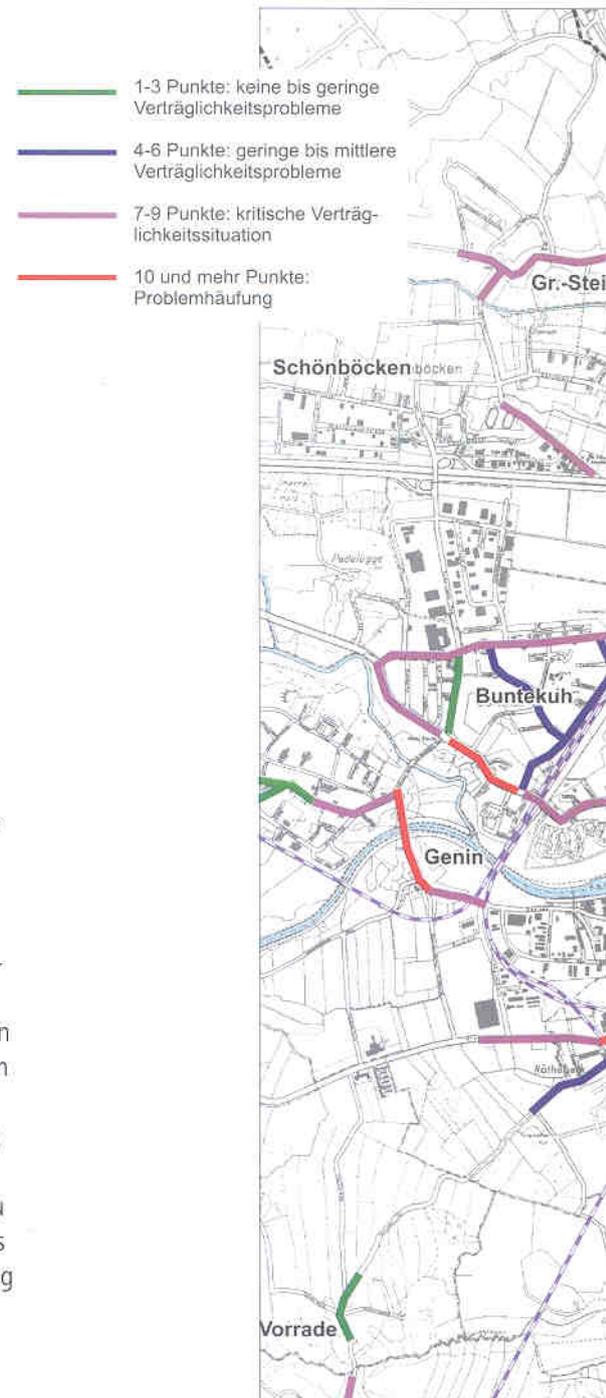
- Die Lärmemission ist sehr hoch, die Anwohner der Straße sind einer sehr starken Belastung ausgesetzt.
4 Problempunkte
- Es gibt keine Radverkehrsanlagen. Auf der Fahrbahn ist das Radfahren im Mischverkehr mit den Kfz sehr problematisch.
4 Problempunkte
- Die Gehwege sind für die Bedeutung der Straße im Fußgängerverkehr ausreichend breit.
0 Problempunkte

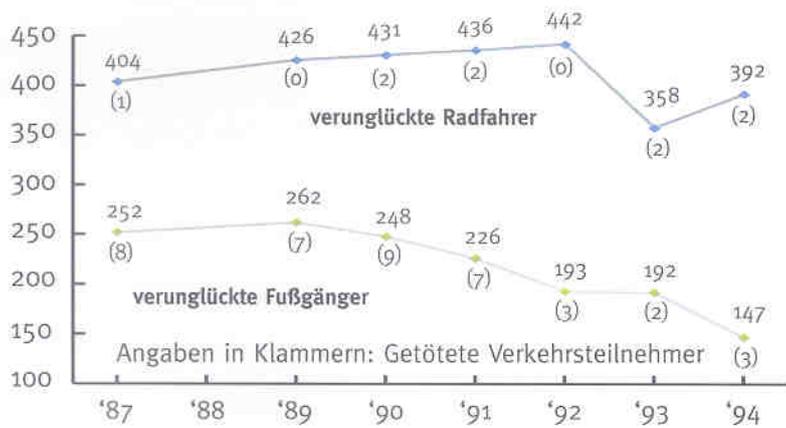
- Fahrbahnüberquerungen sind aufgrund der Belastung, den Fahrgeschwindigkeiten (im freien Verkehrsfluß) und der Länge der Überquerungen äußerst problematisch.

4 Problempunkte

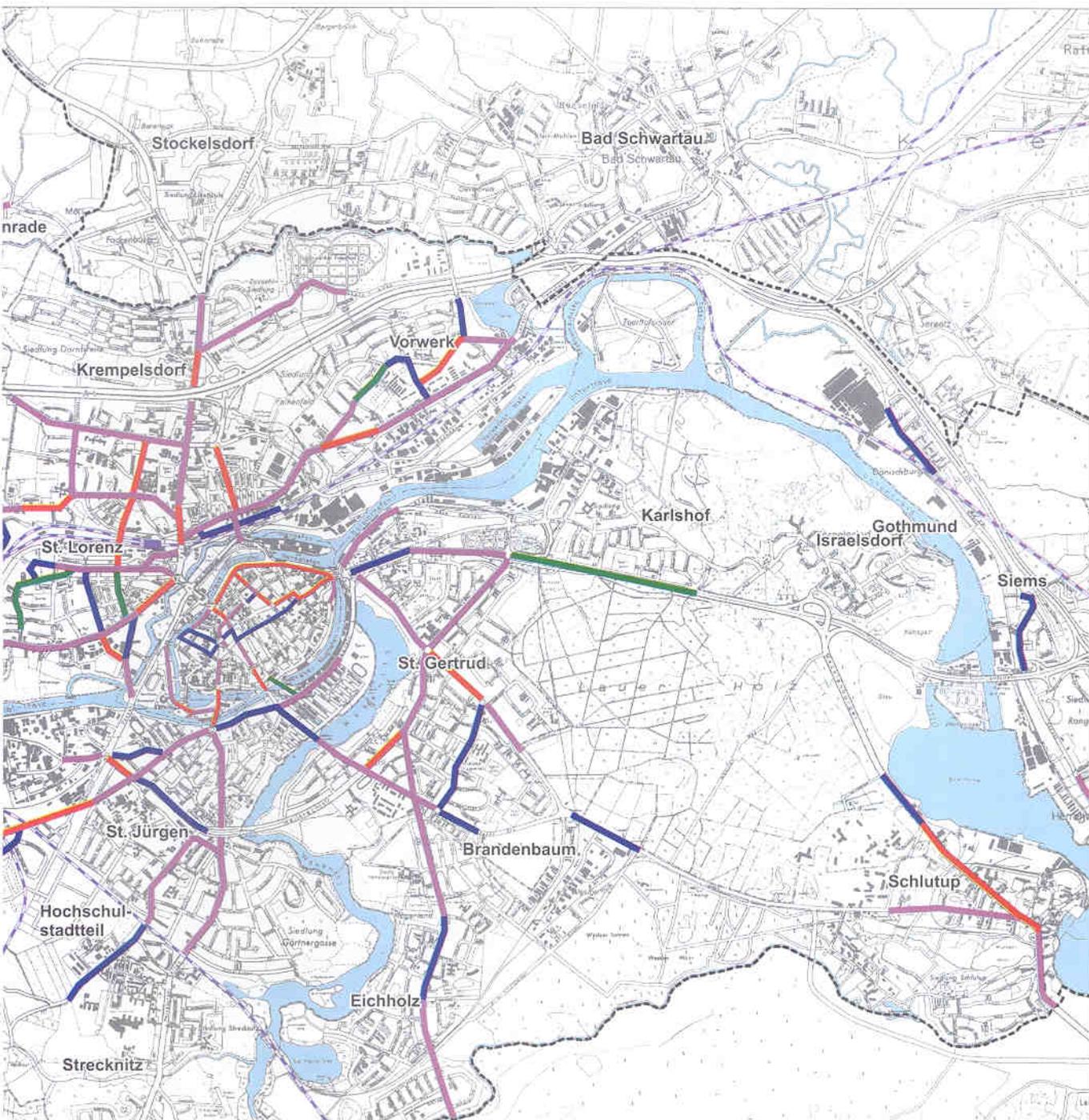
Die Gesamtbewertung ergibt 12 Problempunkte, maximal wären 16 Problempunkte möglich gewesen.

Weite Bereiche und nicht nur einzelne Abschnitte des Hauptverkehrsstrassennetzes entsprechen nicht den standardmäßigen Anforderungen von Aufenthalt und nichtmotorisiertem Verkehr. Straßenumbau kann wegen fehlender Flächenverfügbarkeit nur in beschränktem Umfang zum Abbau der Unverträglichkeiten beitragen. Es ist hierfür vielfach eine Verminderung des Kfz-Verkehrs erforderlich.





Die Unfallzahlen sind in Lübeck (wie in anderen westdeutschen Städten) tendenziell rückläufig, aber nach wie vor beunruhigend, insbesondere was die schwachen Verkehrsteilnehmer angeht. Schwerpunkte des Unfallgeschehens sind die Hauptverkehrsstraßen und die großen Knotenpunkte.



ZIELE

Unstrittig unter allen am Prozeß Beteiligten ist das generelle Ziel einer stadt-, sozial- und umweltverträglichen Verkehrsentwicklung.

Unter Berücksichtigung der Befunde und Bewertungen der Analyse ergeben sich für die Lübecker Verkehrsentwicklung folgende konkrete acht Oberziele:

- **Sozialverträglichkeit**
- **Umweltqualität**
- **Straßenräumliche Verträglichkeit**
- **Verkehrssicherheit**
- **Funktionsfähigkeit**
- **Verkehrsberuhigung**
- **Wirtschaftlichkeit des Verkehrs**
- **Machbarkeit**

Sozialverträglichkeit

Teilnahmechancen aller Bevölkerungsgruppen müssen unabhängig von der Auto-Verfügbarkeit bestehen. Benachteiligungen von Bevölkerungsgruppen ohne Auto müssen abgebaut werden.

Umweltqualität

Der VEP muß einen Beitrag zur Verbesserung der Umweltqualität leisten. Die Verkehrsentwicklung muß zu einer Verringerung der Schadstoffbelastung beitragen und den Flächenverbrauch reduzieren.

Straßenräumliche Verträglichkeit

Der VEP muß Rahmenbedingungen zur städtebaulichen Verbesserung und zur Umgestaltung von Verkehrsflächen machen, damit Fußgänger und Radfahrer, darunter insbesondere Kinder, sich wieder gefahrlos im Straßenraum aufhalten können.

Verkehrssicherheit

Ziel für Lübeck sollte insbesondere eine Verringerung der Unfälle mit schweren Personenschäden bis zum Jahr 2010 sein entsprechend dem landesweiten Ziel „minus 50%“.

Funktionsfähigkeit: Verbindung und Erschließung

Lübeck muss den Umfang notwendiger Kfz-Verkehre begrenzen, insbesondere durch bessere Angebote im Umweltverbund. Verbesserung der Kfz-Reisequalitäten ist nötig für die „qualifizierte Nachfrage“, nämlich ÖPNV und Wirtschaftsverkehr.

Verkehrsberuhigung

Verkehrsberuhigung in den Quartieren muß fortgeführt und intensiviert werden. Auch auf Hauptverkehrsstraßen müssen bauliche und regelnde Eingriffe insbesondere für angepaßte Fahrgeschwindigkeiten sorgen.

Wirtschaftlichkeit des Verkehrs

„Kostenwahrheit“, also das Zurechnen und Bewußtmachen der durch Verkehrsverhalten verursachten Gesamtkosten, ist eine Voraussetzung für eine verantwortliche Verkehrsmittelwahl und zukunftsorientierte Verkehrsentwicklung.

Machbarkeit

Lübeck muß für seine Verkehrsentwicklung Ziele verfolgen, die in der eigenen Reichweite liegen. Lübeck muß - unter Berücksichtigung von Planung und Bauten anderer Akteure - die der Stadt zur Verfügung stehenden Instrumente gezielt einsetzen.

Projektgruppe VEP Lübeck

- Hansestadt Lübeck
- Bereich Verkehr
 - Bereich Stadtentwicklung
 - Stabsstelle Wirtschaftsförderung
 - Bereich Hafen- und Verkehrsförderung
 - Bereich Verkehrsangelegenheiten
 - Bereiche Umweltschutz und Naturschutz
 - Bereich Wasser und Hafen
 - Stadtwerke Lübeck

Gutachter

- BSV Aachen
- Hamburg-Consult
- IVW Aachen
- Lärmkontor (zeitweise)

Beirat zum VEP Lübeck

- Hansestadt Lübeck
- Bereich Verkehr
- Interessengruppen
- ADFC
 - Beirat für Seniorinnen und Senioren
 - BUND Lübeck
 - DB AG, Regionalbereich SH
 - Einzelhandelsverband
 - Forum Klima-Bündnis
 - Frauenbüro (zeitweise)
 - Gewerkschaft ÖTV
 - Industrie- und Handelskammer zu Lübeck
 - Kreisfachbeauftragter für Verkehrserziehung
 - Lübecker Funktaxen
 - Lübeck Management e.V.
 - Polizeiinspektion Lübeck
 - Pro Bahn e.V.
 - Stadtwerke Lübeck
 - Verein Lübecker Spediteure e.V.

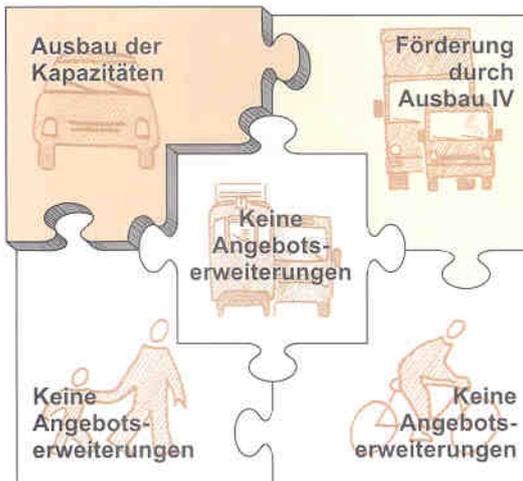
Gutachter

- BSV Aachen
- Hamburg-Consult
- IVW Aachen
- Lärmkontor (zeitweise)

Um das geeignete und konsensfähige Verkehrskonzept für eine Stadt herauszuarbeiten, bedient man sich in der Verkehrsentwicklungsplanung der „Szenario-Technik“: Unterschiedliche Zukunftsbilder mit ihren Maßnahmen werden entworfen, in ihrem Zusammenwirken getestet und anhand ihrer erwartbaren Effekte beurteilt.

Für die Hansestadt Lübeck wurden 5 unterschiedliche Zukunftsbilder für das Jahr 2010 auf diese Art durchgespielt, die vom Szenario „Straßenbau“, über ein „Trend-Szenario“ und zwei „Umwelt-Szenarien“, bis zum Szenario „Klima“ das gesamte denkbare Lösungsspektrum abdecken und sich in ihren Grundideen unterscheiden.

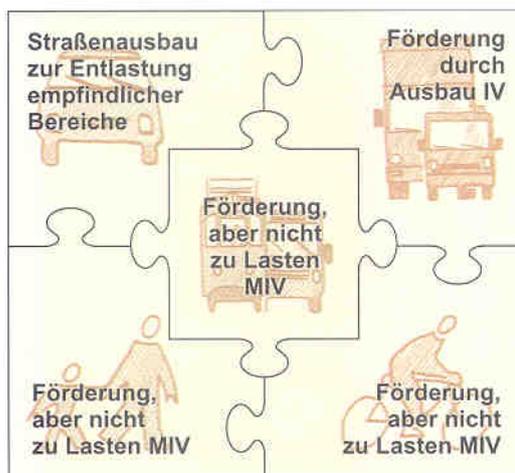
Szenario A: Straßenbau



Grundideen:

- Ausbau der Kapazitäten im Straßennetz und des Parkraums, keine Angebotserweiterungen im öffentlichen Personennahverkehr
- Förderung des Wirtschaftsverkehrs durch Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr

Szenario B: Trend

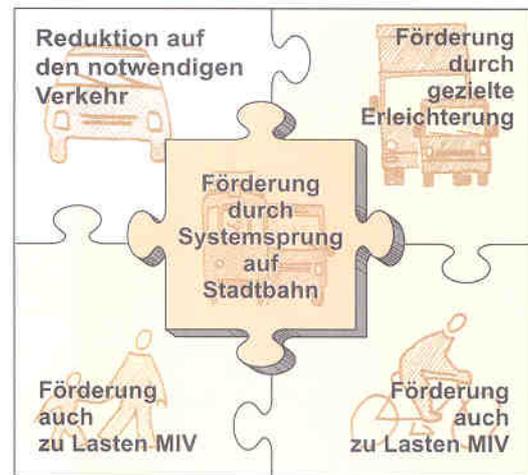


- Ausbau des Straßennetzes, um empfindliche Bereiche zu entlasten
- Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs, des Fußgängerverkehrs und des Radverkehrs, aber nicht zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs
- Förderung des Wirtschaftsverkehrs durch Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr

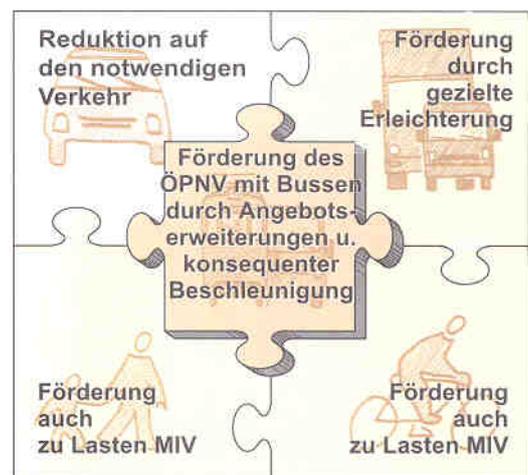
Grundideen:

- Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs durch „System-sprung“ auf die Stadtbahn
- Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs
- Gewährleistung des notwendigen, nicht verlagerbaren motorisierten Individualverkehrs
- Förderung des Wirtschaftsverkehrs durch gezielte Erleichterungen (z. B. Mitbenutzung von Busfahrstreifen)

Szenario C: Umwelt (Stadtbahn/Bus)

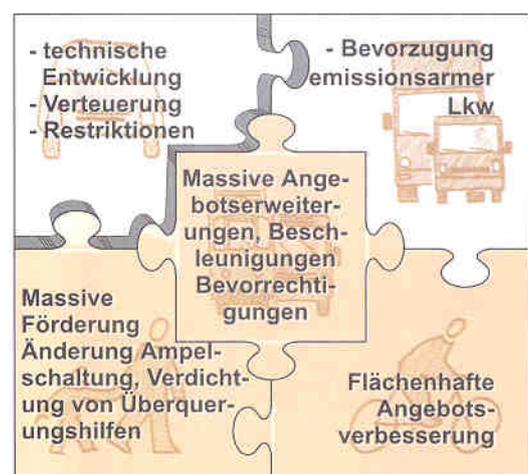


Szenario D: Umwelt (Bus)



- Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen durch Angebotserweiterungen und konsequente Beschleunigung
- Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs
- Gewährleistung des notwendigen, nicht verlagerbaren motorisierten Individualverkehrs

Szenario E: Klima



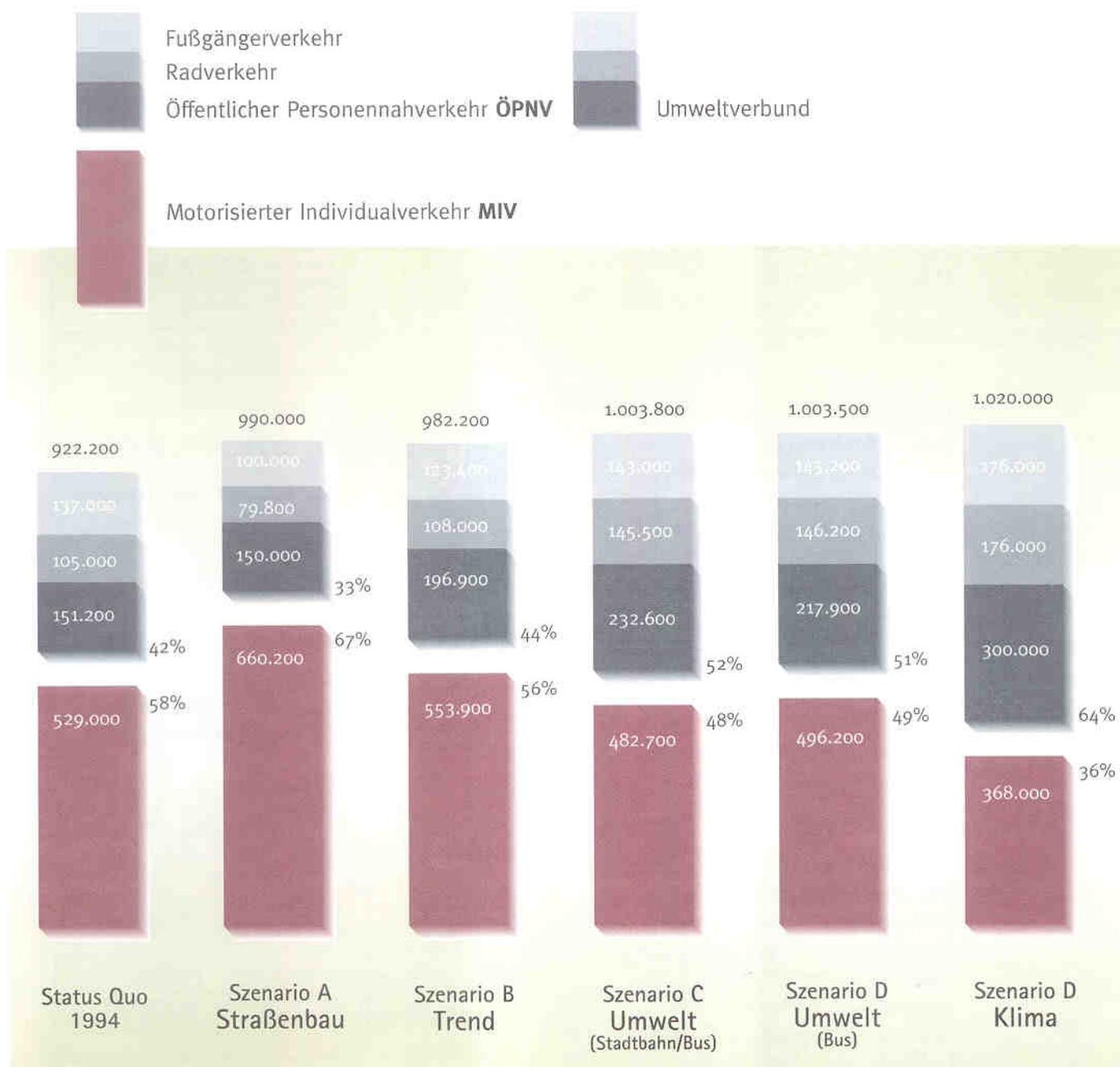
- Reduzierung der CO₂-Emissionen durch fahrzeugtechnische Entwicklung
- Erhöhung der Kraftstoffpreise und fahrleistungsbezogene Verkehrsabgaben
- Restriktionen für den motorisierten Individualverkehr im Straßennetz; massive Angebotserweiterungen, Beschleunigungen und Bevorrechtigungen für den öffentlichen Personennahverkehr; flächenhafte Angebotsverbesserungen für den Fußgänger- und Radverkehr

ERGEBNISSE UND BEWERTUNG DER SZENARIEN

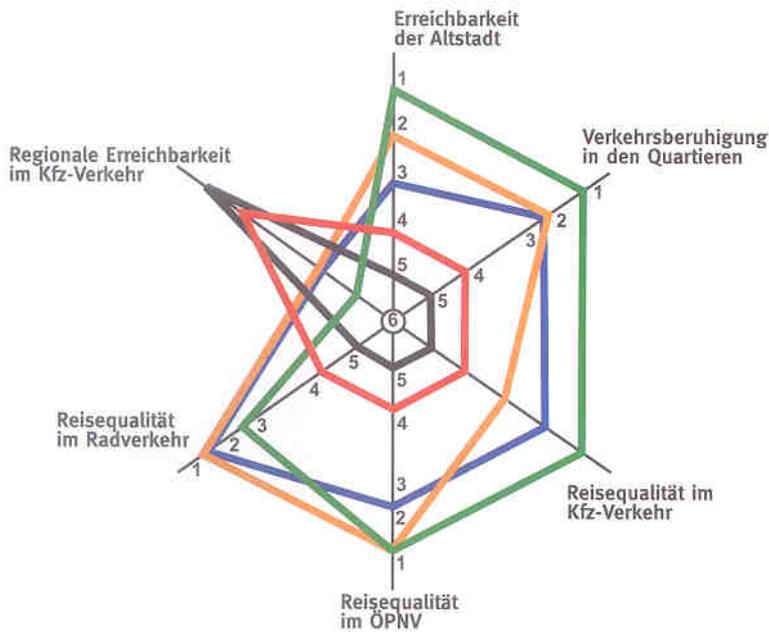
Im Jahr 2010 werden erkennbar mehr Wege pro Tag zurückgelegt werden als heute. Wesentliche Unterschiede ergeben sich in den einzelnen Szenarien darin, mit welchen Verkehrsmitteln diese Wege zurückgelegt werden.

Im Szenario „Straßenbau“ steigt die Zahl der mit dem Auto (MIV) zurückgelegten Wege um ca. 25%, im Szenario „Trend“ sind es immerhin noch rund 5%.

In den Umwelt-Szenarien nimmt der motorisierte Individualverkehr um 8% bzw. 6% ab, während im Klima-Szenario ein Minus von 30% erreicht wird. Hier wird die Zahl der mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege fast verdoppelt.



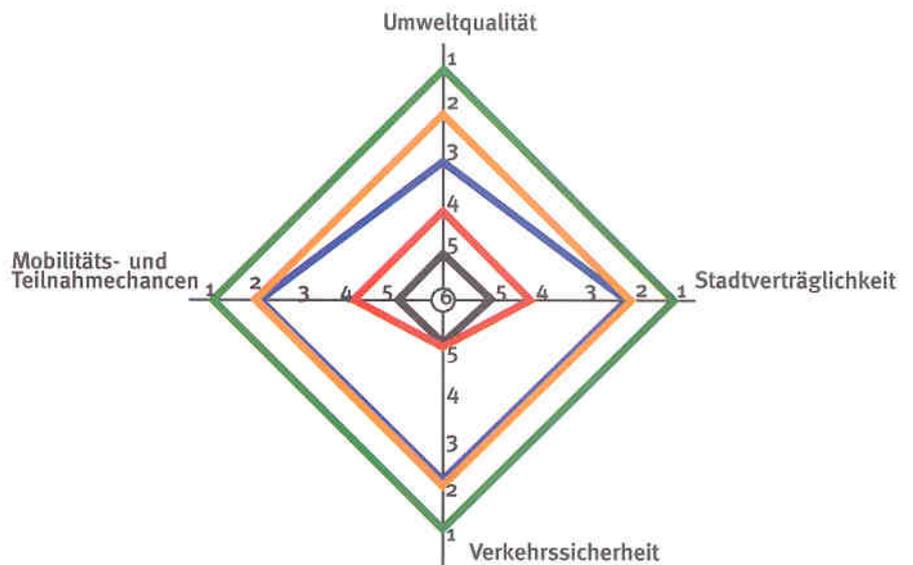
Die „Bewertungsspinnen“ für die verkehrlichen Wirkungen und die Folgewirkungen auf die soziale Sicherheit, in umwelt- und umfeldbezogener Hinsicht sowie in Bezug auf ökonomische und Machbarkeitsfragen der Szenarien zeigen: Je weiter außen ein Szenario liegt, desto besser ist es bewertet. Insgesamt lassen sich folgende Schlußfolgerungen ziehen:



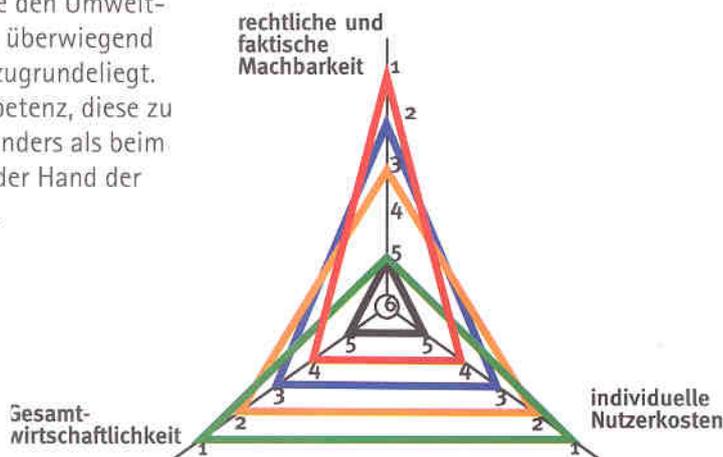
Das Szenario A „Straßenbau“ ist auszuschließen, es hat die negativsten Werte in allen Kriterien bis auf die regionale Erreichbarkeit im Kfz-Verkehr.

Die Effekte des Szenario E „Klima“ sind erfreulich, in den meisten Feldern ist nur dieses Szenario in der Lage, die Ziele voll zu erreichen. Die Unmöglichkeit, die für das Szenario maßgebenden Entscheidungen in Lübecker „Regie“ zu treffen, machen dieses Szenario als Empfehlung im Rahmen des VEP Lübeck allerdings ungeeignet.

Die beiden Umweltszenarien C und D zeigen für die meisten Kriterien ähnlich gute Bewertungen wie das Klimaszenario und sie zeigen in fast allen Feldern deutliche Vorteile gegenüber dem Szenario B „Trend“.



Die bessere Einschätzung des Szenario B „Trend“ bezüglich der Machbarkeit beruht auf der Tatsache, daß Trendfortsetzungen in der Regel einfacher umzusetzen sind als eine Trendwende, wie sie den Umweltszenarien mit ihren überwiegend positiven Effekten zugrundeliegt. Die politische Kompetenz, diese zu realisieren, liegt - anders als beim Klimaszenario - in der Hand der Hansestadt Lübeck.



- Szenario A: Straßenbau
- Szenario B: Trend
- Szenario C: Umwelt (Stadtbahn/Bus)
- Szenario D: Umwelt (Bus)
- Szenario E: Klima

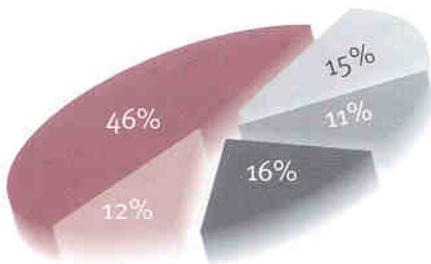
ZIEL-SZENARIO

Nach den für den Szenario-Vergleich benutzten Kriterien kann nur das Szenario C: „Umwelt (Stadtbahn/Bus)“ als Grundlage für das Ziel-Szenario herangezogen werden. Da mittelfristig (mit einem Zeithorizont bis 2010) die Einführung eines neuen Stadtbahnsystems unwahrscheinlich erscheint, stellt im Rahmen des Ziel-

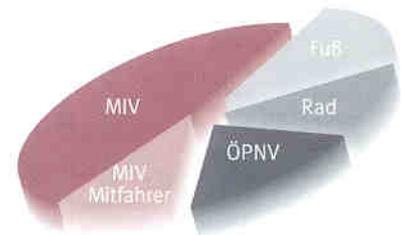
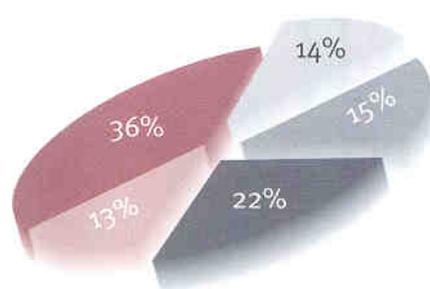
Szenarios ein **Bus-Vorlauf-Betrieb** die geeignete Möglichkeit dar, die Option einer Stadtbahn (insbesondere in Form von Flächen) freizuhalten, Gegenentwicklungen zu vermeiden oder zu erschweren sowie die Attraktivitätsgewinne für den ÖPNV durch Beschleunigung kurzfristig zu realisieren.

Gegenüber dem Status Quo nimmt der Anteil der Wege, die mit dem Pkw zurückgelegt werden, um 9%-Punkte ab, der Anteil des „Umweltverbundes“ steigt absolut wie relativ entsprechend an. Damit erreicht das Ziel-Szenario ähnliche Wirkungen wie die Umwelt-Szenarien.

Status Quo



Ziel-Szenario



Die Kfz-Fahrleistungen im Lübecker Straßennetz liegen im Ziel-Szenario um 15 % über denen des Status quo; die Steigerung ist im wesentlichen auf die zunehmenden Fahrleistungen auf den Autobahnen zurückzuführen:

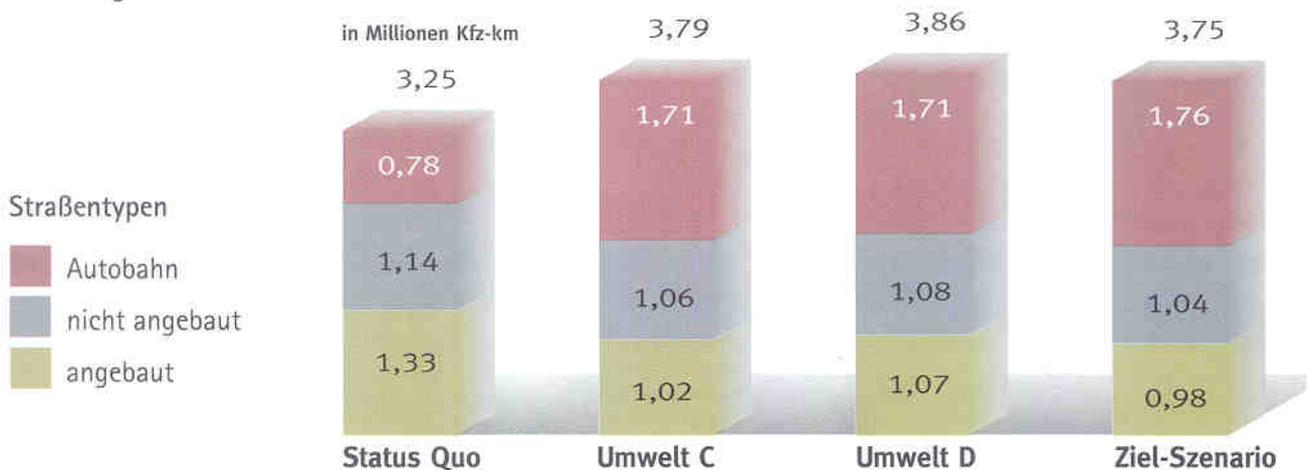
Sie werden im Ziel-Szenario gegenüber der Analyse mehr als verdoppelt.

Auf angebauten Straßen finden in den Umwelt-Szenarien wie im Ziel-Szenario ca. 35 % weniger Fahrlei-

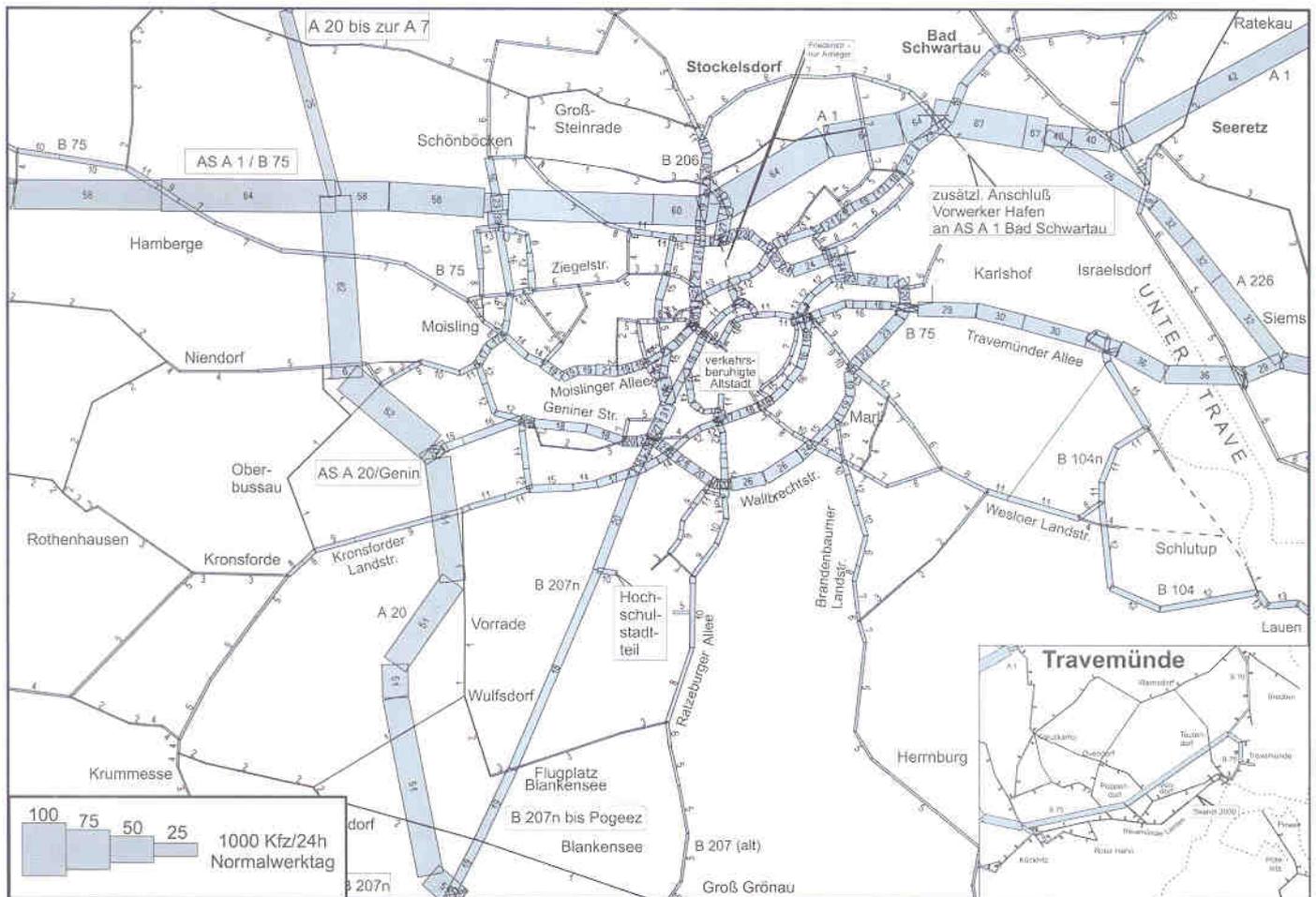
stungen statt als im Analyse-Zustand.

Auf angebauten Straßen ist also mit merklichen Belastungsminderungen im Kfz-Verkehr zu rechnen.

Verkehrsaufwand (Kfz-km) auf Lübecker Straßen - im Szenario-Vergleich



Mit dem für das Ziel-Szenario ermittelten Wegeaufkommen im Kfz-Verkehr können die dort vorgesehenen Straßenneubauten – Autobahn A20 bis A1, B 207n bis Pogeez, K13n, Nordtangente und Umgehung Schlutup – zu deutlichen Entlastungen im übrigen Lübecker Straßennetz führen.



Prognose der Kraftfahrzeug-Belastungen

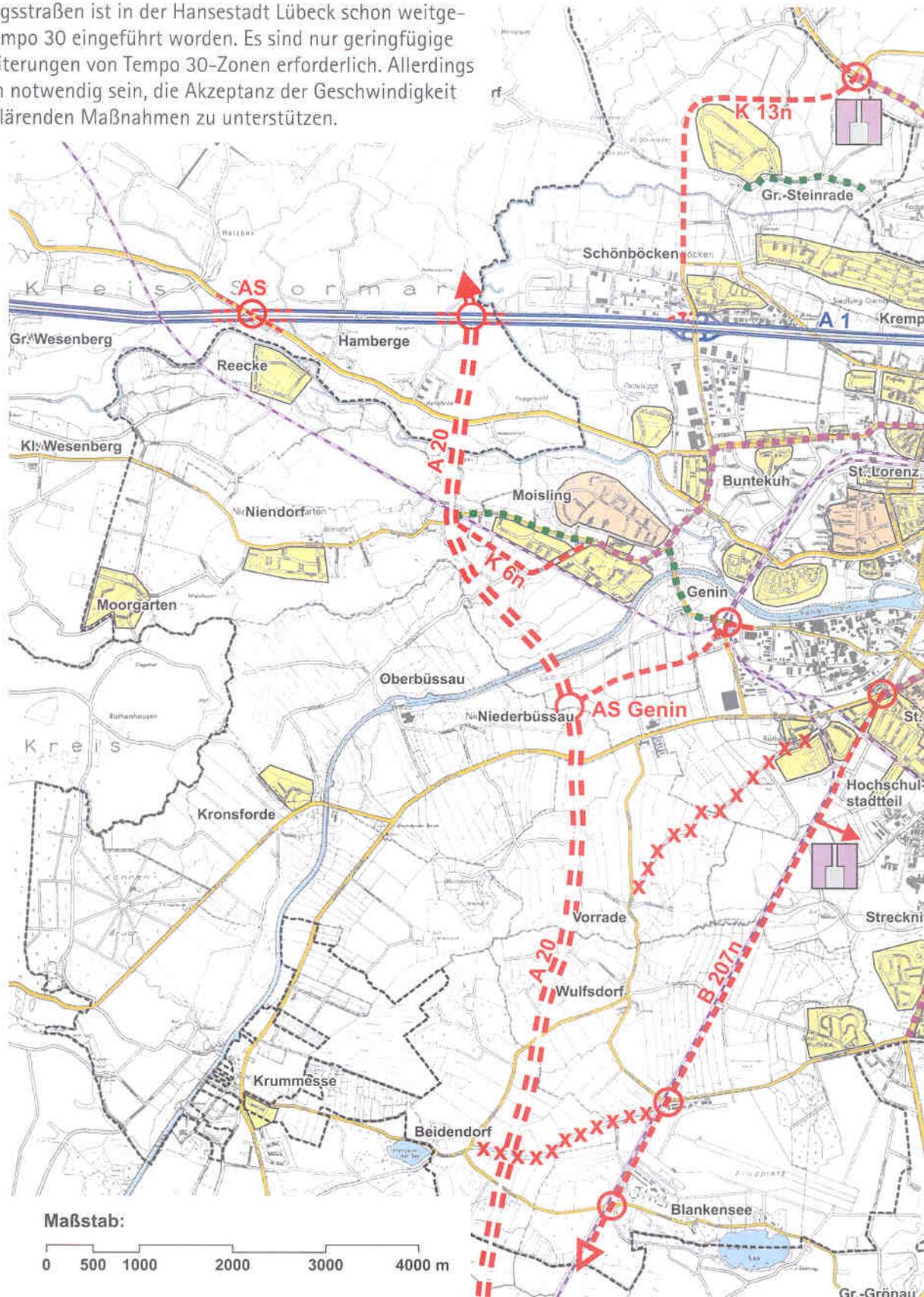
Die im Ziel-Szenario unterstellten verkehrlichen Maßnahmen sind aufgrund der Ergebnisse der durchgeführten Wirkungsanalysen prinzipiell geeignet, in das Zielkonzept für die Lübecker Verkehrsentwicklung bis zum Jahre 2010 übernommen zu werden. Sie werden in den einzelnen Teilbereichen konkretisiert und dargestellt:

- Straßennetzkonzept
- Parkraumkonzept
- Straßenräumliches Handlungskonzept
- Konzept für die Altstadt
- Konzept für den Fußgängerverkehr
- Radverkehrskonzept
- Konzept für den ÖPNV
- Konzept für den Wirtschaftsverkehr
- Konzept zur Lärminderung
- Konzept Weiche Maßnahmen

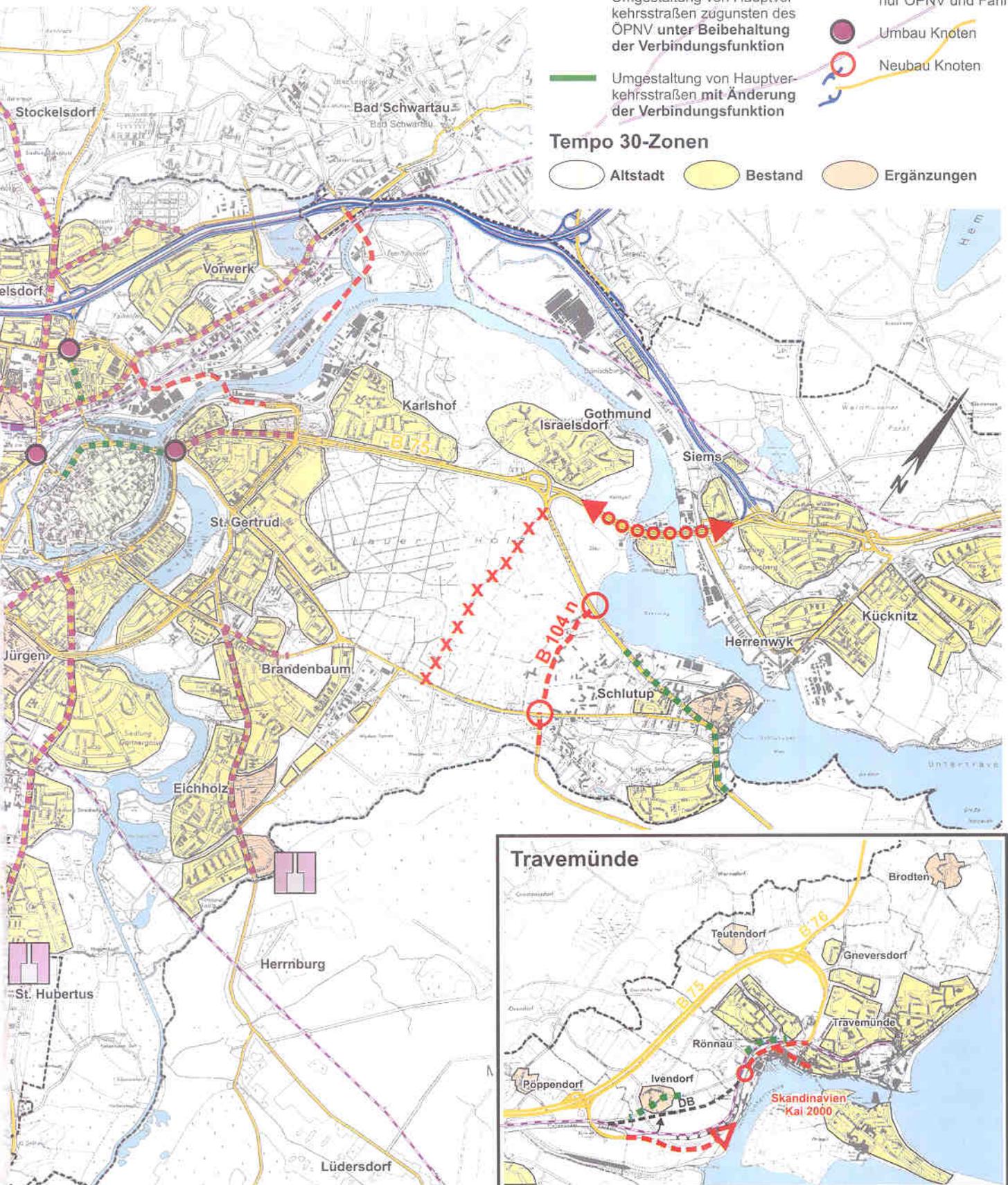
STRASSENNETZKONZEPT

Im Hauptverkehrsstraßennetz sind im wesentlichen folgende Netzergänzungen vorgesehen: A 20, B 207n, Ortsumgehung Schlutup (B 104), K 13n, K 6n und „Nordtangente“. Durch die Straßenneubauten ergeben sich Entlastungen auf bestehenden Straßen, die zu Abstufungen und Umgestaltungen (z.B. an der Untertrave) genutzt werden können und müssen.

Im Netz der Erschließungsstraßen ist in der Hansestadt Lübeck schon weitgehend flächendeckend Tempo 30 eingeführt worden. Es sind nur geringfügige Ergänzungen oder Erweiterungen von Tempo 30-Zonen erforderlich. Allerdings wird es in einigen Zonen notwendig sein, die Akzeptanz der Geschwindigkeit mit baulichen bzw. aufklärenden Maßnahmen zu unterstützen.

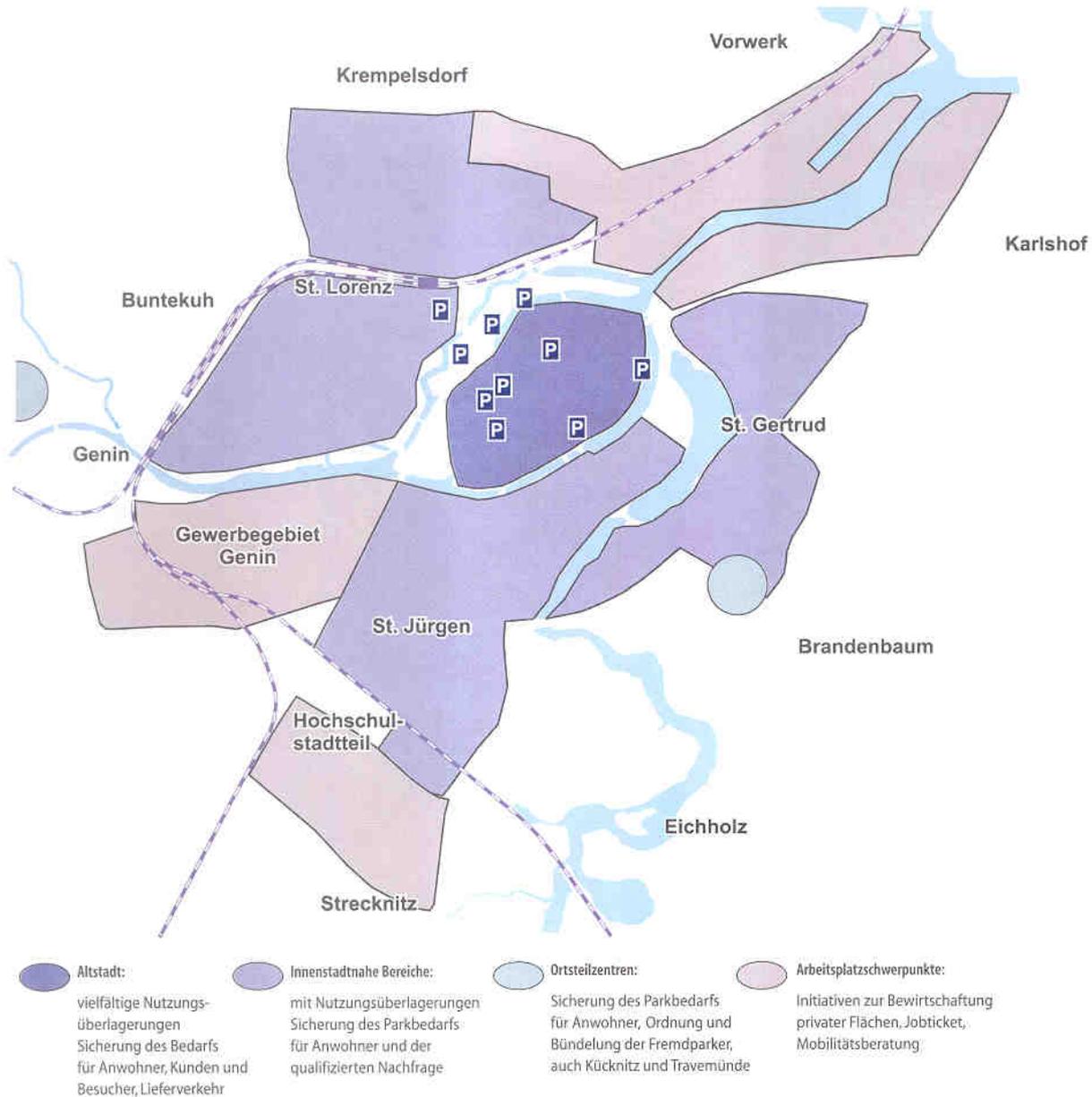


- Hauptverkehrsstraße
 - Autobahn
 - Ergänzung Straßennetz
 - Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen zugunsten des ÖPNV unter Beibehaltung der Verbindungsfunktion
 - Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen mit Änderung der Verbindungsfunktion
 - Pförtneranlage (z. B. Busschleuse)
 - o o o o o Ersatzbauwerk
 - x x x x Renaturierung, bzw. nur ÖPNV und Fahrrad
 - Umbau Knoten
 - Neubau Knoten
- Tempo 30-Zonen**
- Altstadt
 - Bestand
 - Ergänzungen



PARKRAUMKONZEPT

Durch die Einführung eines differenzierten gesamtstädtischen Parkraumkonzeptes mit unterschiedlichen Bewirtschaftungsformen für Altstadt, innenstadt-nahe Bereiche mit Nutzungsüberlagerungen, Ortsteilzentren und Arbeitsplatzschwerpunkten soll ein wirtschaftlicher Umgang mit dem knappen Gut innerstädtische Fläche, die für viele unterschiedliche Nutzungen benötigt wird, erreicht werden. Zum anderen ist die Parkraumbewirtschaftung ein Element, das einen Beitrag zur Vermeidung von Kfz-Verkehr leisten kann.



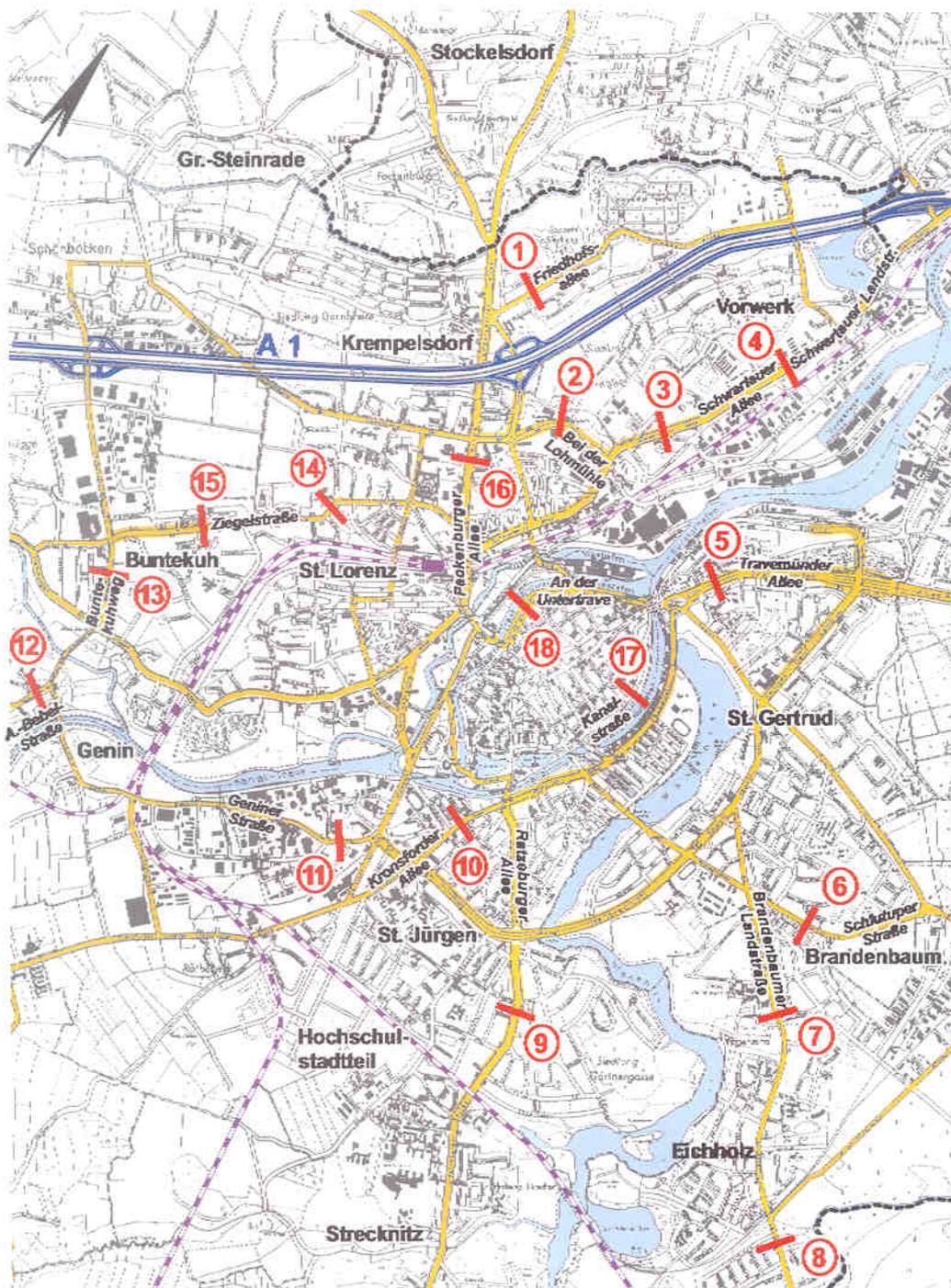
Die Art der Bewirtschaftung muß unter den unterschiedlichen Randbedingungen differenziert werden. Dies sind u.a. die Art und die Anzahl der zur Verfügung stehenden Parkmöglichkeiten (Straßenraum, Parkhäuser, private Garagen etc.), die Art der Nutzungsüberlagerungen (Anwohner, Berufspendler, Einkäufer, abendliche Besucher) sowie die zur Verfügung stehenden alternativen Verkehrsmittel (Busanbindung, Lage im Radverkehrsnetz etc.) Um die Parksuchverkehre zu vermindern, wurde inzwischen in der Altstadt ein dynamisches Parkleitsystem in Betrieb genommen.

Für die wichtigsten Straßen wurden Umgestaltungsvorschläge entwickelt, die die bestehenden funktionalen Defizite mildern bzw. beheben können. Dabei wird der Option auf eine Stadtbahn Rechnung getragen, sofern das vorgeschlagene Liniennetz dies erfordert.

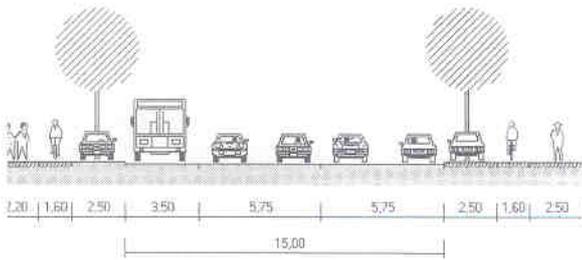
So ist ein wesentliches Element des straßenräumlichen Handlungskonzeptes die Einrichtung von Busfahrstreifen. Hiermit kann zum einen der ÖPNV deutlich beschleunigt werden, zum anderen wird nichts „verbaut“, um evtl. später einen Gleiskörper für die Stadtbahn einzurichten.

Weitere wichtige Elemente des straßenräumlichen Handlungskonzeptes sind die Anlage von neuen Radwegen oder Radfahrstreifen bzw. die Verbreiterung bestehender Radverkehrsanlagen.

Straßenräumliches Handlungskonzept - Lage der Querschnitte



BEISPIELE



Fackenburger Allee

Die Verschmälerung der heutigen vier breiten Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr auf zwei überbreite Fahrstreifen erlaubt ohne Leistungsfähigkeitseinbußen die Anlage eines Busfahrstreifens stadteinwärts



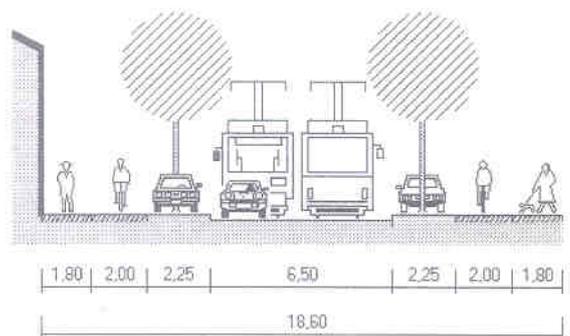
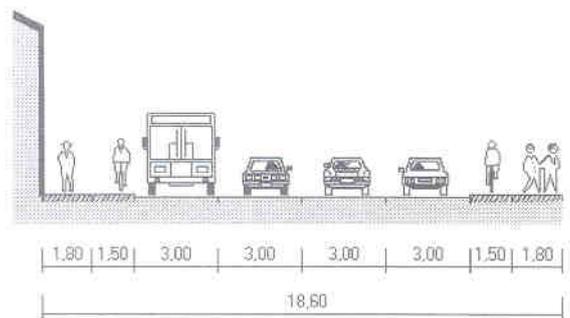
Fackenburger Allee, Höhe Waisenhofstraße

Schwartauer Allee



Schwartauer Allee, Höhe Josephinstraße

Im Zielkonzept kann durch die Anlage eines Busfahrstreifens stadteinwärts der ÖPNV wirksam beschleunigt werden.



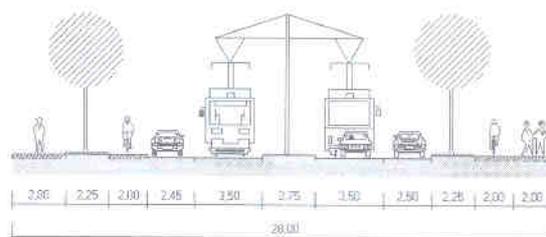
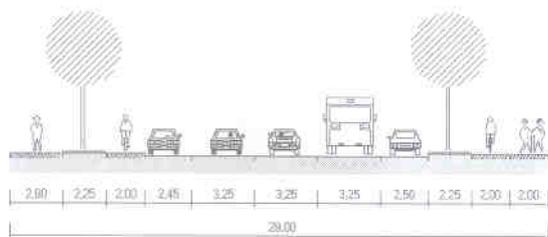
Bei einer etwaigen Einführung der Stadtbahn erfolgt dann ein vollständiger Umbau des Straßenraumes mit verbreiterten Radwegen, der Anlage von durch Bäume gegliederten Parkstreifen und eines Gleiskörpers in der Fahrbahn.

Ratzeburger Allee

Durch den Bau der B 207n wird die Ratzeburger Allee um ca. die Hälfte des heutigen Kfz-Verkehrs entlastet. Dies ermöglicht den Verzicht auf 2 Kfz-Fahrstreifen. So wird Fläche gewonnen zur Verbreiterung der Radwege sowie für die Anlage eines Busfahrstreifens stadteinwärts. Im Zuge der Einführung einer Stadtbahn kann ein durchgehender Mittelstreifen angelegt werden, der den Fußgängern das Überqueren der Fahrbahn erleichtert.



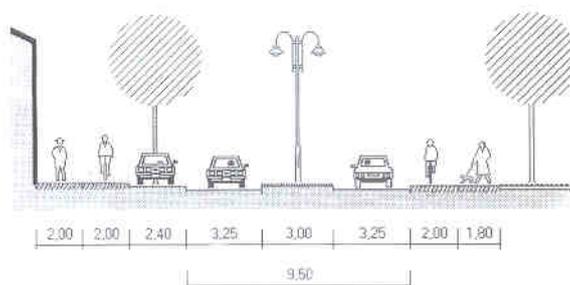
Ratzeburger Allee, Höhe Amselweg



Kanalstraße, Höhe Glockengießerstraße

Kanalstraße

Die Kanalstraße wird im Ziel-Szenario deutlich entlastet. Für den Kfz-Verkehr reichen zwei Fahrstreifen aus. Der gewonnene Raum wird genutzt, um den Geh- und den Radweg auf der Altstadtseite zu verbreitern und einen Radweg auf der Klughafenseite sowie einen durchgehenden begrünten Mittelstreifen anzulegen.



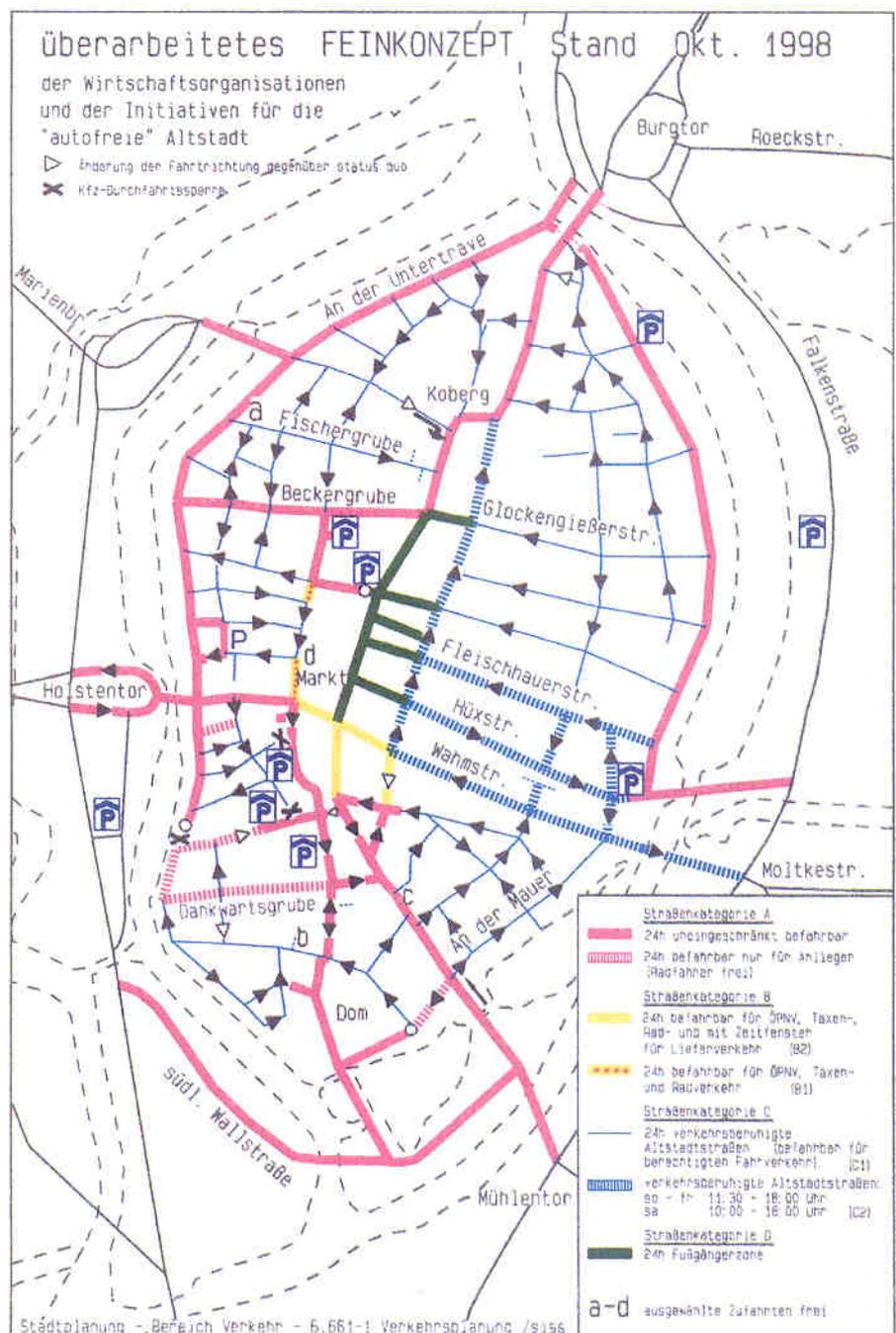
KONZEPT FÜR DIE ALTSTADT

Das aktuelle Konzept der verkehrsberuhigten Altstadt wird in den inhaltlichen und zeitlichen Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung übernommen, auch wenn Details der Verkehrsführung noch weiterzuentwickeln sind.

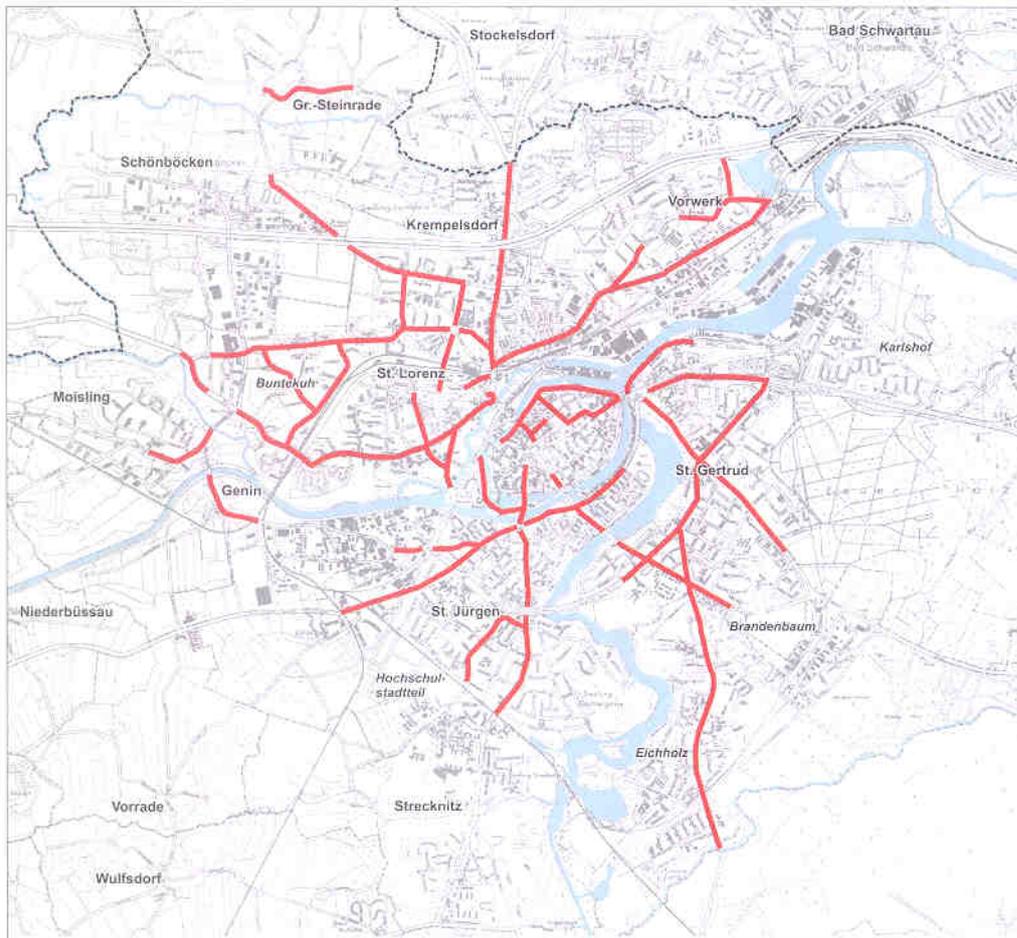
Mit diesem Konzept wurden die Leitlinien, die für die Verkehrsentwicklung in der Altstadt gelten sollten, weitgehend erreicht:

- Das Verkehrskonzept für die Innenstadt muß begreifbar sein, es sollte daher möglichst rund um die Uhr gelten und auf so wenig unterschiedliche Regelungen für einzelne Straßen wie möglich begrenzt sein. Die Erreichbarkeit für Anwohner, Besucher und Wirtschaftsverkehr muß sichergestellt sein.
- Die in der Altstadt vorhandenen Parkhäuser müssen auf möglichst kurzen und unempfindlichen Routen erschlossen werden. Durch den Bau der Nordtangente erhält die Straße „An der Untertrave“ eine untergeordnete Netzbedeutung und kann entsprechend zurückgebaut und umgestaltet werden.
- Die Kanalstraße sollte ebenfalls eine weniger vom Verkehr dominierte Gestaltung erhalten.

Längerfristig ist die Umgestaltung der Holstenstraße in eine „Umweltstraße“ (ÖPNV, Radfahrer, Fußgänger) anzustreben. Voraussetzung hierfür ist, daß sie nicht mehr als Parkhauserschließungsstraße dienen muß.



Ein Schwerpunkt zur Förderung des Fußgängerverkehrs ist die Schaffung von wirksamen und komfortablen Überquerungshilfen über die Hauptverkehrsstraßen.



„Rundum-Grün“ für Fußgänger wie es bereits am Kohlmarkt eingerichtet ist



Durchgehende Mittelstreifen, wie in diesem Beispiel aus Hennef, bieten dem Fußgänger auf längeren Straßenabschnitten Hilfen bei der Fahrbahnüberquerung.

Das Fußwegenetz soll so weiterentwickelt werden, daß es sowohl der sicheren und bequemen Erschließung des unmittelbaren städtebaulichen Umfeldes dient als auch attraktive,

gesicherte und umwegarme Verbindungen zwischen Wohnstandorten, Schulen, Geschäften, Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie Haltestellen schafft.

Bereiche mit Aufenthaltsfunktionen sollen bei der Netzplanung besonders berücksichtigt werden.

RADVERKEHRSKONZEPT

Das Radverkehrsnetz soll im Sinne einer Angebotsplanung zu einem flächen-deckenden Netz ausgeweitet werden. Vorrangig sind dabei Achsen mit einer besonderen Bedeutung für den Radverkehr zu entwickeln.

Insgesamt sollen in größerem Umfang Radwege aus- bzw. neugebaut werden, davon ein erheblicher Teil Neubaumaßnahmen. Hinzu kommt die Anlage von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen. Im Erschließungsstraßennetz ist mittelfristig die Anlage weiterer Fahrradstraßen geplant.



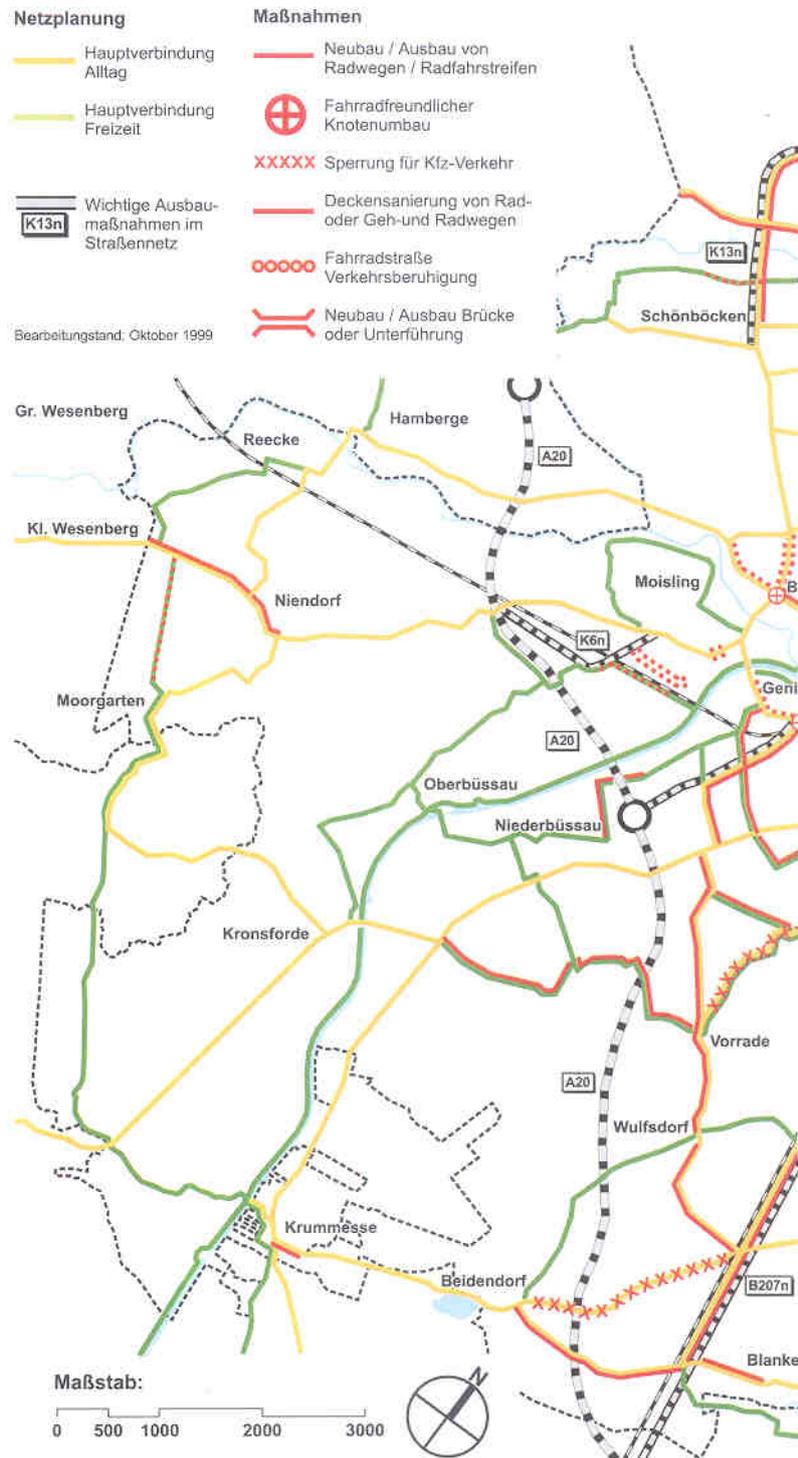
Anlage von Radfahrstreifen, wie sie zum Beispiel an der Burgtorbrücke bereits vor-handen sind.



Anlage von Schutzstreifen, wie in diesem Beispiel aus Bonn, sind bei beengten Verhältnissen ein geeigneter Schutz der Radfahrer.



Ausweisung weiterer Fahrradstraßen wie St.-Annen-Straße

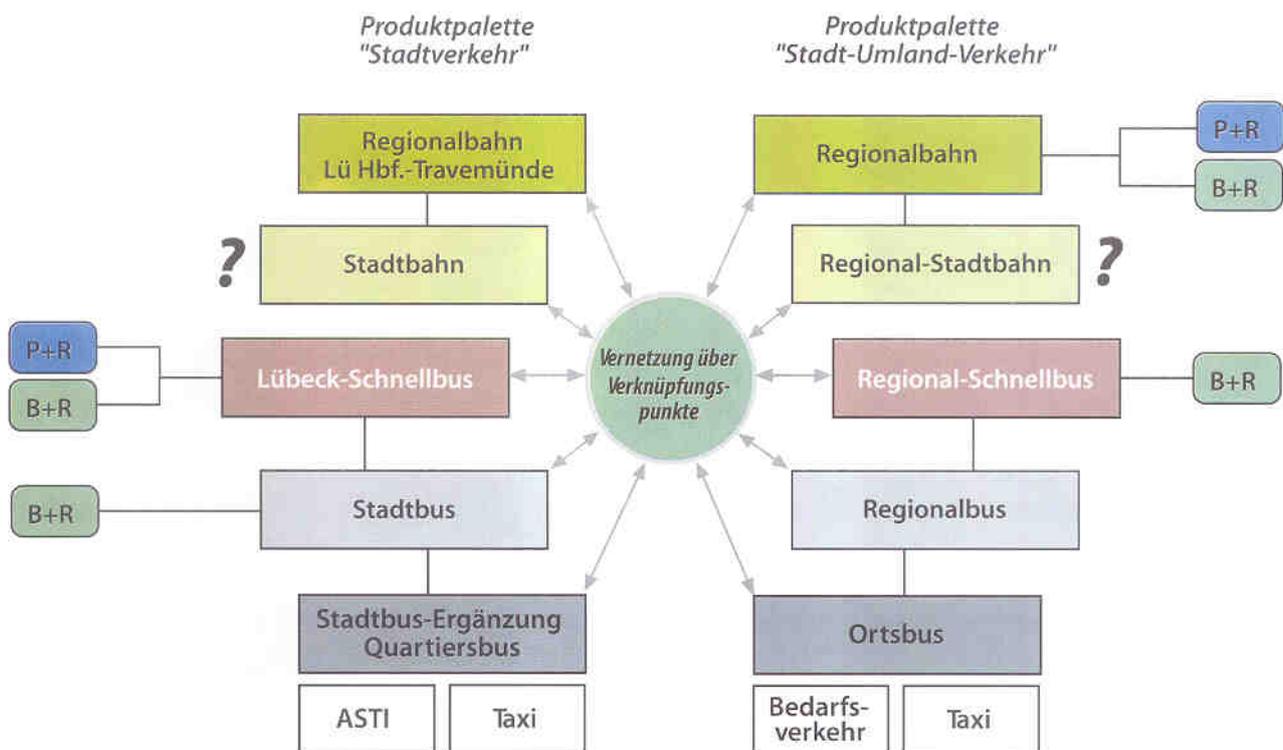


Bausteine der Radverkehrsförderung sind darüber hinaus günstig gelegene Abstellanlagen, eine geschickte Wegweisung (z.B. auch über kurze Netzschlüsse gegen Einbahnstraßen etc.) und instruktive Informationen (z.B. Neuauflage aktualisierter Fahrradstadtplan).



In Übereinstimmung mit den Vorgaben des ersten Lübecker Nahverkehrsplans soll die begonnene mehrstufige Produktdifferenzierung weiter ausgebaut und optimiert werden. Um die Produkte möglichst nah an den Bedürfnissen der potentiellen Fahrgäste ausrichten zu können, ist eine Unterscheidung in Produkte des Stadtverkehrs und Produkte des Stadt-Umland-Verkehrs sinnvoll.

Das Rückgrat des künftigen ÖPNV-Systems in der Region Lübeck werden Schienenverkehrsmittel und Schnellbusverbindungen bilden. Diese Komponenten werden eine besonders hochwertige Qualität aufweisen und sollen die größten Nachfragerelationen abdecken. In den weiteren Produktstufen kommen Busse sowie kleinere Einheiten wie Taxen zum Einsatz, die teilweise als Zubringer zu den übergeordneten Produkten oder zur Abdeckung kleiner Nachfrageströme konzipiert sind.



Produkte für den „neuen“ ÖPNV in der Region Lübeck

Der Schienenverkehr besitzt erfahrungsgemäß die größte Anziehungskraft, wenn es um die Gewinnung neuer Fahrgäste geht. Zunächst werden in den kommenden Jahren die Regionalbahnangebote erweitert, für die das Land und die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft LVS zuständig sind. Neue Haltepunkte, Streckenbeschleunigungen und moderne Fahrzeuge werden zu einer deutlichen Attraktivitäts-Steigerung beitragen.

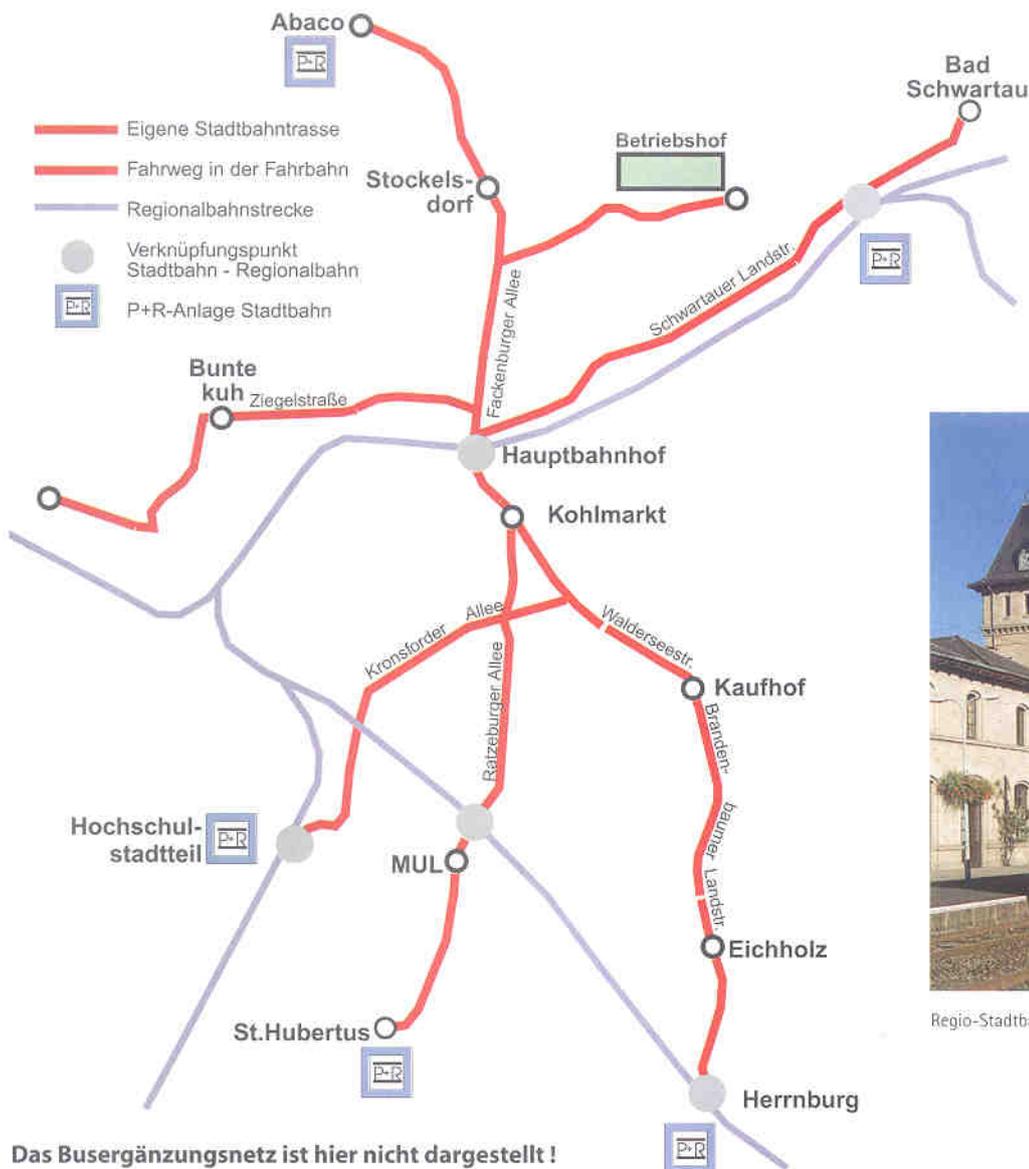




Niederflur-Straßenbahn in Stralsund

Noch nicht abschließend geklärt werden konnte die Frage, ob die Einführung einer Stadtbahn für Lübeck zweckmäßig ist. Das im Rahmen des VEP entwickelte Basisnetz zeigt einen ersten Vorschlag für ein Stadtbahn-System. Dem generell positiven Effekt einer Stadtbahn für den Lübecker ÖPNV steht eine Reihe offener Fragen gegenüber, die in vertiefenden Untersuchungen noch zu klären sind. Dabei ist auch zu prüfen, welche Fahrzeuge geeignet sind und inwieweit eine Kombination der Systeme Regionalbahn und Stadtbahn positive Effekte erzielen kann.

Überlegungen für ein Lübecker Stadtbahnnetz



Regio-Stadtbahn in Saarbrücken

Große Verkehrsströme und lange Fahrtstrecken erfordern spezielle Angebote im ÖPNV. So enthält der Verkehrsentwicklungsplan für zentrale Orte in der Region ohne Bahnan-schluß und für Siedlungsgebiete am Lübecker Stadtrand mit hoher Ver-kehrsnachfrage ÖPNV-Anbindungen über Schnellbusse. Diese bilden neben der Bahn das hochwertigste ÖPNV-Produkt. Durch die Beschrän-

kung der Bedienung auf ausgewählte Halte und weitgehende Beschleuni-gungsmaßnahmen werden hohe Rei-segeschwindigkeiten erzielt und da-mit die Konkurrenzfähigkeit zum Pkw erhöht. Fahrzeuge mit Reisebuskom-fort und besondere Serviceleistungen bieten zusätzliche Anreize, um auf den ÖPNV umzusteigen.



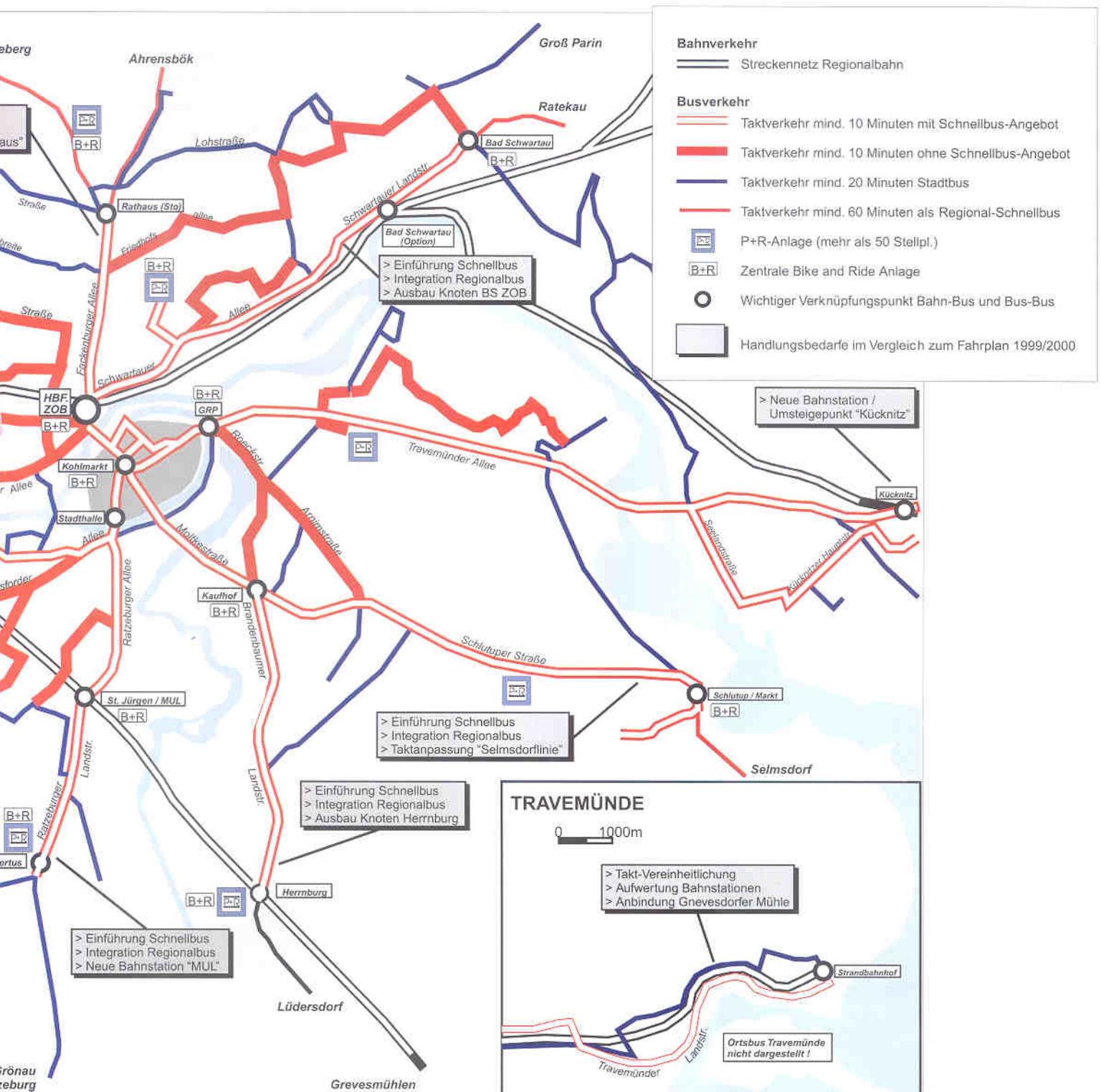
Hohe Reisegeschwindigkeiten und pünktliche Abfahrtszeiten beeinflus-sen maßgeblich die Entscheidung zur ÖPNV-Nutzung. Um die Zuverlässig-keit des ÖPNV-Systems auf einer ho-hen Qualitätsstufe zu sichern, enthält der VEP Lübeck Vorschläge zur Erwei-terung der Beschleunigungsmaßnah-men für den Busverkehr. Zusätzliche Busspuren und die Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen neuralgischer Knotenpunkte, aber auch die bevor-zugte Einrichtung von Haltestellen-Kaps werden sich positiv auf den ÖPNV-Betrieb auswirken. Auf einigen Haupteinfallsstraßen wie Branden-baumer Landstraße und Ratzeburger Allee sind erste Vorplanungen für Busspuren bereits angelaufen.



Das Grundgerüst der Vernetzung mit der Region wird gebildet durch ÖPNV-Verknüpfungspunkte, an denen zwischen Bahnen, Regionalbussen und Stadtbussen umgestiegen werden kann, sowie durch Anlagen für Park & Ride (P+R) und Bike & Ride (B+R). Für P+R wird ein dezentrales Konzept mit kleineren Anlagen an strategisch günstigen Standorten (z.B. Bahnstation, Schnellbus-Halte-stelle) verfolgt. Die Pendlerströme sollen dadurch möglichst schon in



der Region oder am Stadtrand von Lübeck auf den ÖPNV verlagert werden. In der langfristigen Perspektive können hochwertig gestaltete „Mobilstationen“ als zentrale Verknüpfungspunkte mit zusätzlichen Serviceeinrichtungen zu neuen Anlaufpunkten von Stadtquartieren werden.



Damit wird der Bedeutung des Stadt-Umland-Verkehrs Rechnung getragen. Neben den weiter auszubauen- den Verbindungen im Schienenfern- und Schienennahverkehr ist auch für die Region ein Netz von Schnellbus- verbindungen vorgesehen.

Ein weiterer Vorstoß, der die ÖPNV- Nutzung erheblich erleichtern wird, ist die Einrichtung eines „Verkehrs- verbundes Region Lübeck“, der als erste Stufe einen Tarifverbund beinhaltet.

KONZEPT FÜR DEN WIRTSCHAFTSVERKEHR

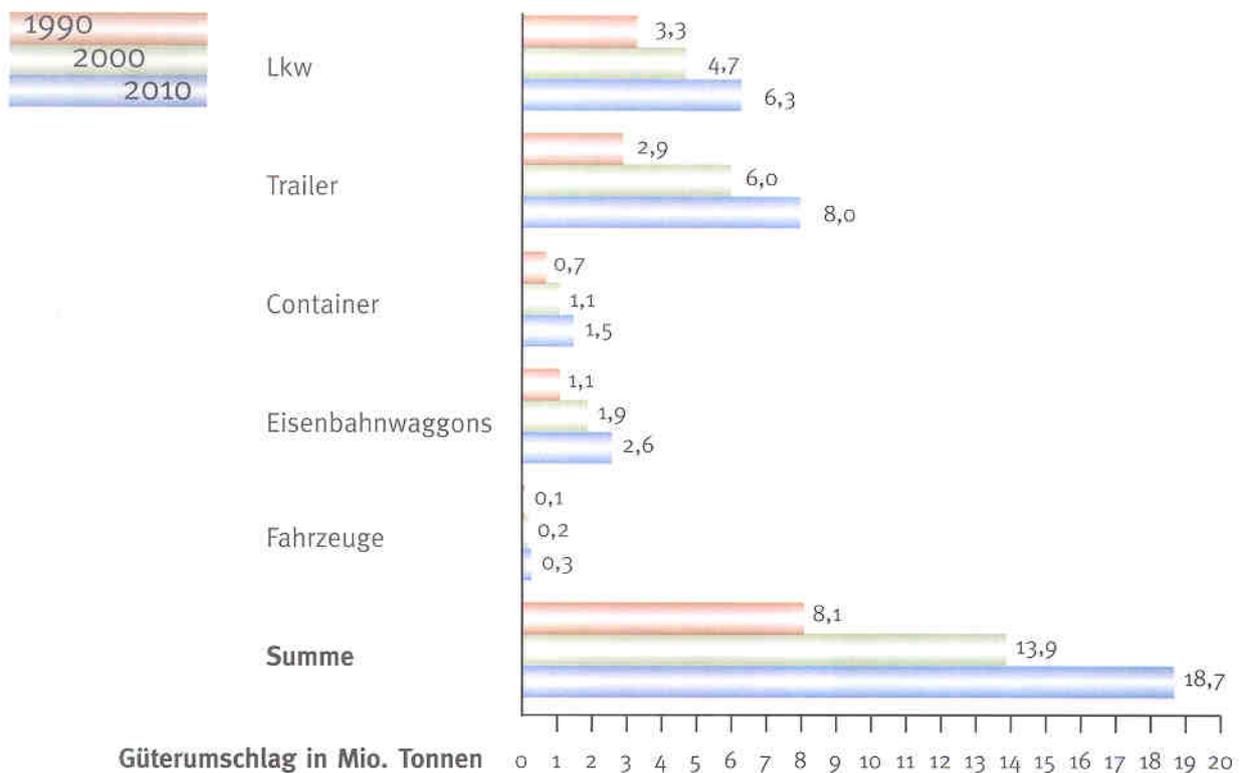
Der Wirtschaftsverkehr wird in der Region Lübeck auch weiterhin eine wichtige Rolle im Verkehrsgeschehen spielen. Nach den aktuell vorliegenden Prognosen ist mit einer weiteren Zunahme sowohl der Transportmengen als auch der Verkehrsleistung zu rechnen. Besonders im Personen-Wirtschaftsverkehr wird es deutliche Zuwachsraten geben. Der Lkw wird

speziell im Binnen-Güterverkehr seine dominante Stellung behalten. Dennoch hat die Bahn die Chance, bei entsprechenden Angeboten ihren Verkehrsmittelanteil auf einigen Verbindungen auszubauen.

In der Region Lübeck werden auch künftig die hafenbezogenen Güterverkehre und die Transitverkehre

nach Skandinavien und ins Baltikum eine herausragende Stellung einnehmen. Der Ausbau der Lübecker Seehäfen in ihrer Funktion als internationale Verkehrsdrehscheibe wird auch für den Güterverkehr neue Impulse liefern.

Prognose des Güterumschlags im Lübecker Hafen (nach Hafenenwicklungsplan 1996)



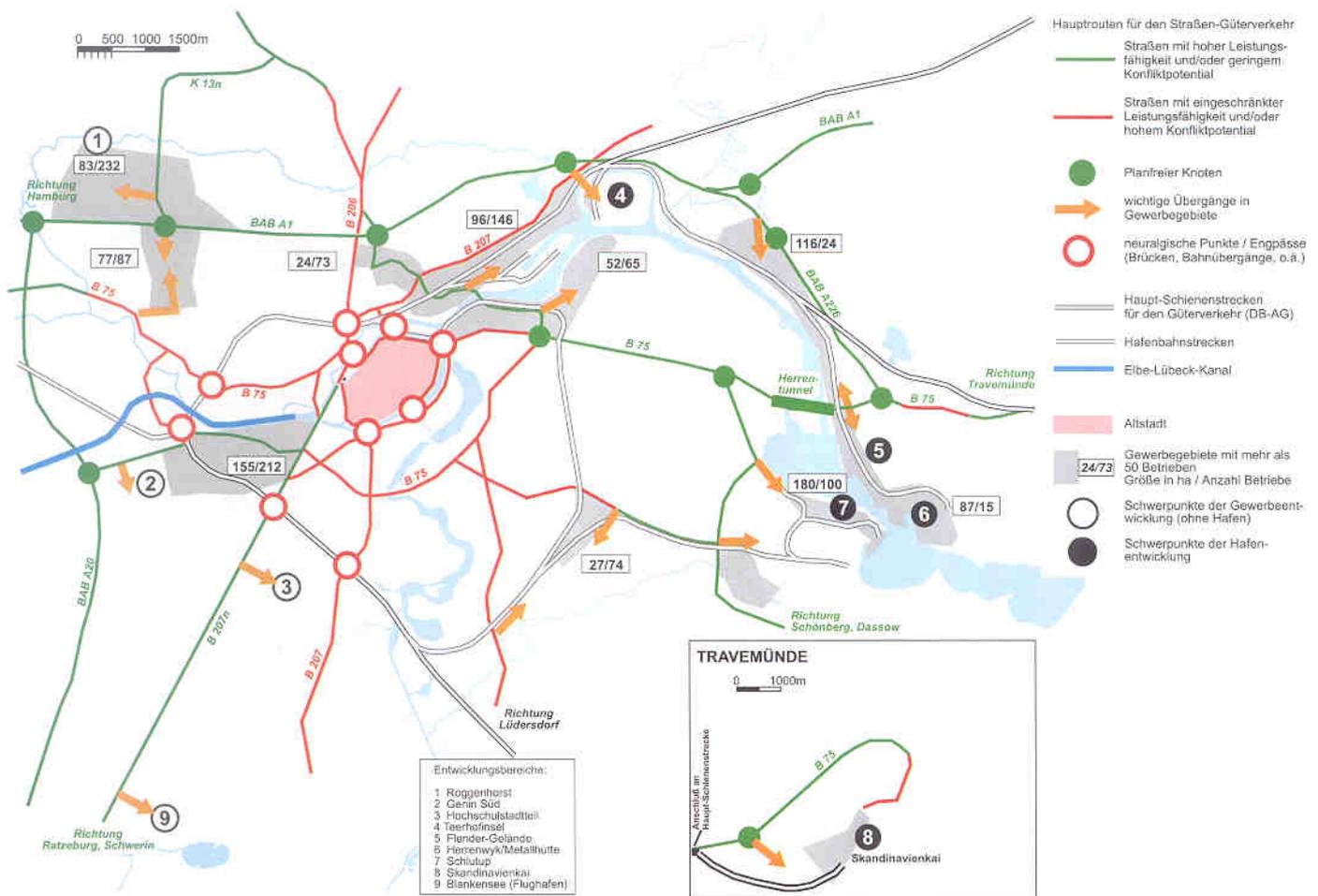
Die weiter zunehmenden Transportmengen erfordern neue Konzepte, den Wirtschaftsverkehr effizient, aber auch stadt- und umweltverträglich abzuwickeln. Der Weg dorthin ist nur in enger Zusammenarbeit mit allen Akteuren und Betroffenen zu bewältigen, denn eine breite Akzeptanz

neuer Konzepte gerade auch bei den Unternehmen und beim Transportgewerbe ist Voraussetzung für den Erfolg. Besondere Anstrengungen müssen unternommen werden, das Aufkommen im Lkw-Verkehr zugunsten der Bahn zu verringern und konfliktträchtige Straßen vom Lkw-Verkehr

zu entlasten. Mit einem integrierten Transport- und Routenmanagement werden sich die Bedingungen für den Wirtschaftsverkehr verbessern und verkehrlich-städtebauliche Unverträglichkeiten reduzieren.

Dabei werden verkehrliche Maßnahmen ebenso greifen wie Maßnahmen im Ordnungsrecht und in der Gewerbeplanung, die eine Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel fördern.

Mit dem Aufbau eines Güterverkehrszentrums sowie einer Citylogistik für die Lübecker Altstadt sollen wichtige Weichen für die Zukunft gestellt werden.



Die Vernetzung der Hansestadt Lübeck mit den europäischen Wirtschaftsmetropolen ist unverzichtbar, um weitere Wirtschaftskraft an Stadt und Region zu binden. Die Ausbaumaßnahmen im Straßennetz mit überregionaler Bedeutung werden hierzu ebenso einen Beitrag leisten

wie ein attraktives Angebot auf der Schiene. Nach den verkehrspolitischen Zielsetzungen des Bundes und der angrenzenden Staaten soll die Stärkung der Schiene als Transportträger intensiv vorangetrieben werden. Für die Region Lübeck baut der VEP vorrangig auf den Ausbau einer

leistungsfähigen Infrastruktur für den Schienenfernverkehr, die Bereitstellung von adäquaten Bahnangeboten in der Fläche sowie die Weiterentwicklung von Schnittstellen im Bahnsystem und zwischen Bahn, Schiff und Lkw.

KONZEPT LÄRMMINDERUNG

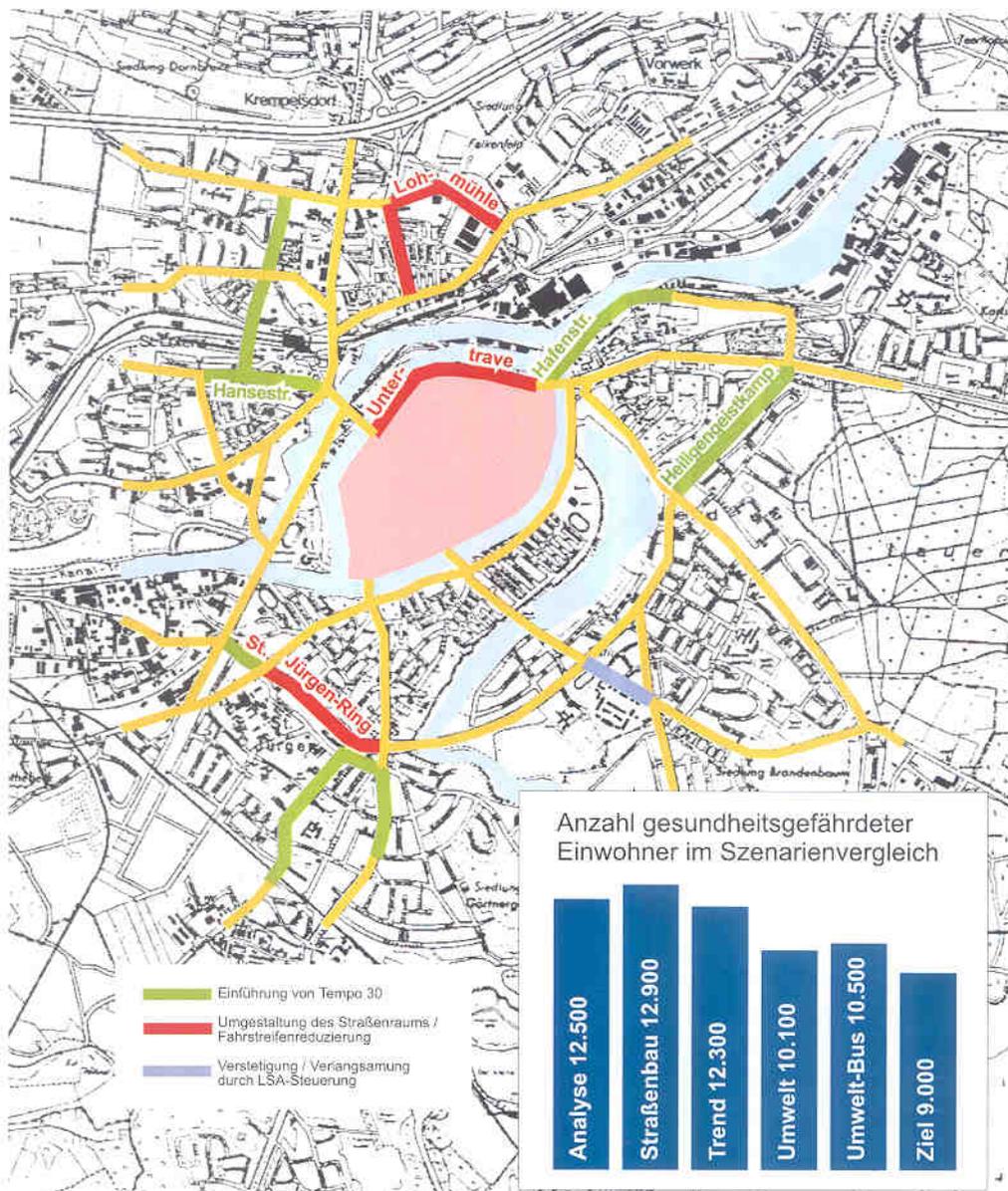
Aktuelle Untersuchungen haben eindeutig ergeben, dass durch Lärm und Schadstoffe Gesundheitsgefährdungen ausgehen. Die Überschreitung zulässiger Grenzwerte beispielsweise beim Lärm führt aber nicht nur zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen, sondern mindert auch die Wohn- und Lebensqualität und damit auch den Wert von Wohngebäuden.

Verkehr stellt eine der wesentlichen Ursachen für diese Art von Umweltbelastungen dar. Um Umweltkriteri-

en bei der Bewertung der verschiedenen Szenarien im Verkehr berücksichtigen zu können, wurden Berechnungen für die Lärm- und Schadstoffbelastungen in Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung vorgenommen. Im Auftrag des Umweltamtes wurde zudem eine „Betroffenheitsuntersuchung“ für Lärmbelastungen durch Verkehr erstellt, die als Grundlage in die Lärminderungsplanung in der Hansestadt Lübeck einfließt.

Das Ziel-Szenario – ergänzt durch einige speziell lärmindernde Maß-

nahmen – führt zu einer spürbaren Verringerung der Lärm- und Schadstoffbelastungen. Besonders wirksam ist dabei die Geschwindigkeitsreduzierung in konfliktträchtigen Strassenzügen. Aber auch die Umgestaltung von Straßenräumen, die Verstärkung des Verkehrsflusses sowie nicht zuletzt die Verlagerung von Verkehrsanteilen auf den „Umweltverbund“ (ÖPNV, Fahrrad, Fußgänger) trägt im Zielkonzept des Verkehrsentwicklungsplanes zu einer deutlichen Zunahme der Umweltqualitäten bei.



Beispiel Lärm: Im Ziel-Szenario ergeben sich spürbare Entlastungen

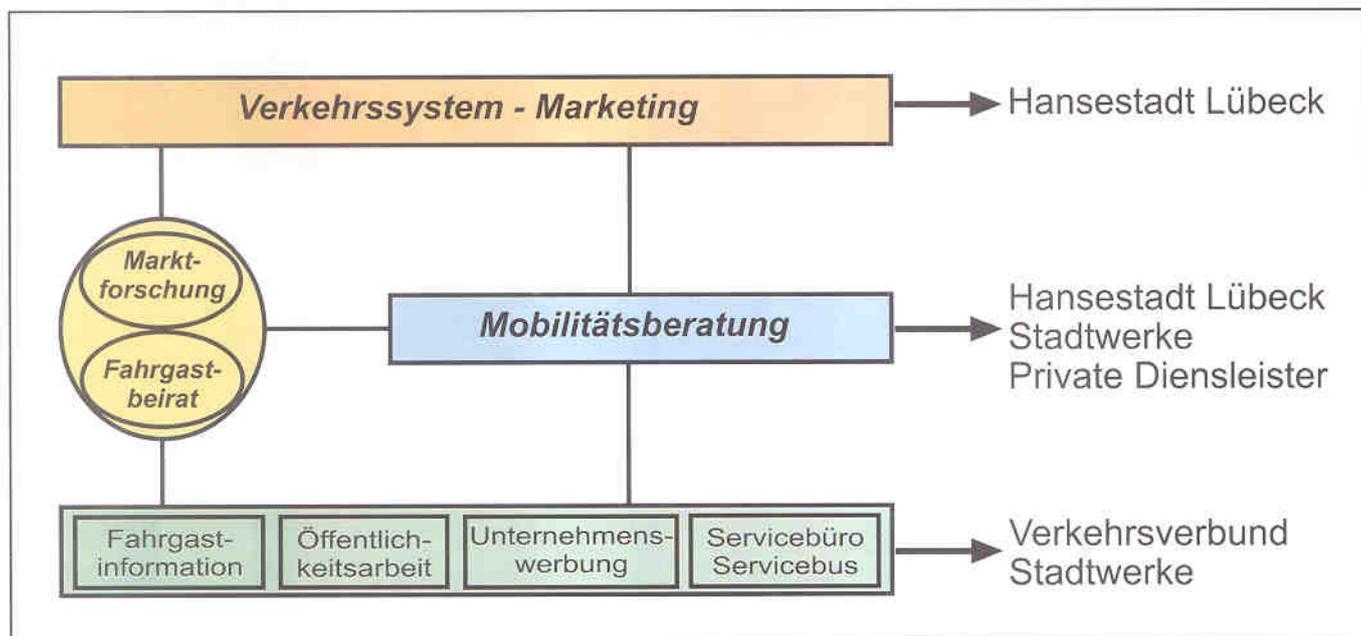
Die Erfahrungen mit der Umsetzung zeigen immer wieder, daß „Image“ und „Marketing“ von verkehrlichen Maßnahmen oft großen Einfluss auf das Verkehrsverhalten haben. Vor allem die Verkehrsmittelwahl wird durch subjektive Bewertungen beeinflusst, die häufig auf Informationsdefiziten und falschen Einschätzungen beruhen. „Weiche“ Maßnahmen der Information, Aufklärung und Werbung für ein wünschenswertes Verkehrsverhalten dienen dazu, solche Unkenntnis und Fehleinschätzungen zu verringern.

Weiche Maßnahmen können aber auch ganz gezielt zur Vermittlung und Förderung von „harten“ Maßnahmen eingesetzt werden. So leistet beispielsweise die Beteiligung der Anwohner an der geplanten verkehrlich-städtebaulichen Umgestaltung des Straßenzuges „Untertrave“ einen wichtigen Beitrag zur Kommunikation und zur Akzeptanz späterer Baumaßnahmen. Langfristig ist für die Region Lübeck ein „Verkehrssystem-Marketing“ anzustreben, dass alle Verkehrsträger mit einbindet und die Bausteine



„Mobilitätsberatung“ und „Öffentlichkeitsarbeit und Information“ umfaßt. Um die Potentiale auszuschöpfen, müssen die weichen Maßnahmen auf Kontinuität und ausdauerndes Engagement setzen, was letztlich nur durch die „Institutionalisierung“ eines Projektträgers leistbar ist. Ähnlich wie beim städtischen Leitbild sind Schnittstellen zu Akteuren und Projekten außerhalb des Verkehrsbereiches notwendig

(z.B. Tourismus, City-Marketing, ÖPNV-Werbung usw.), um hier Widersprüche zu vermeiden und Synergieeffekte zu nutzen.



Weiche Maßnahmen sind kein Neuland für Lübeck. Viele unterschiedliche Institutionen informieren auch heute schon über das gute Verkehrsangebot und werben damit für ein stadt- und umweltverträgliches Verkehrsverhalten von Einwohnern, Beschäftigten, Besuchern und Kunden.

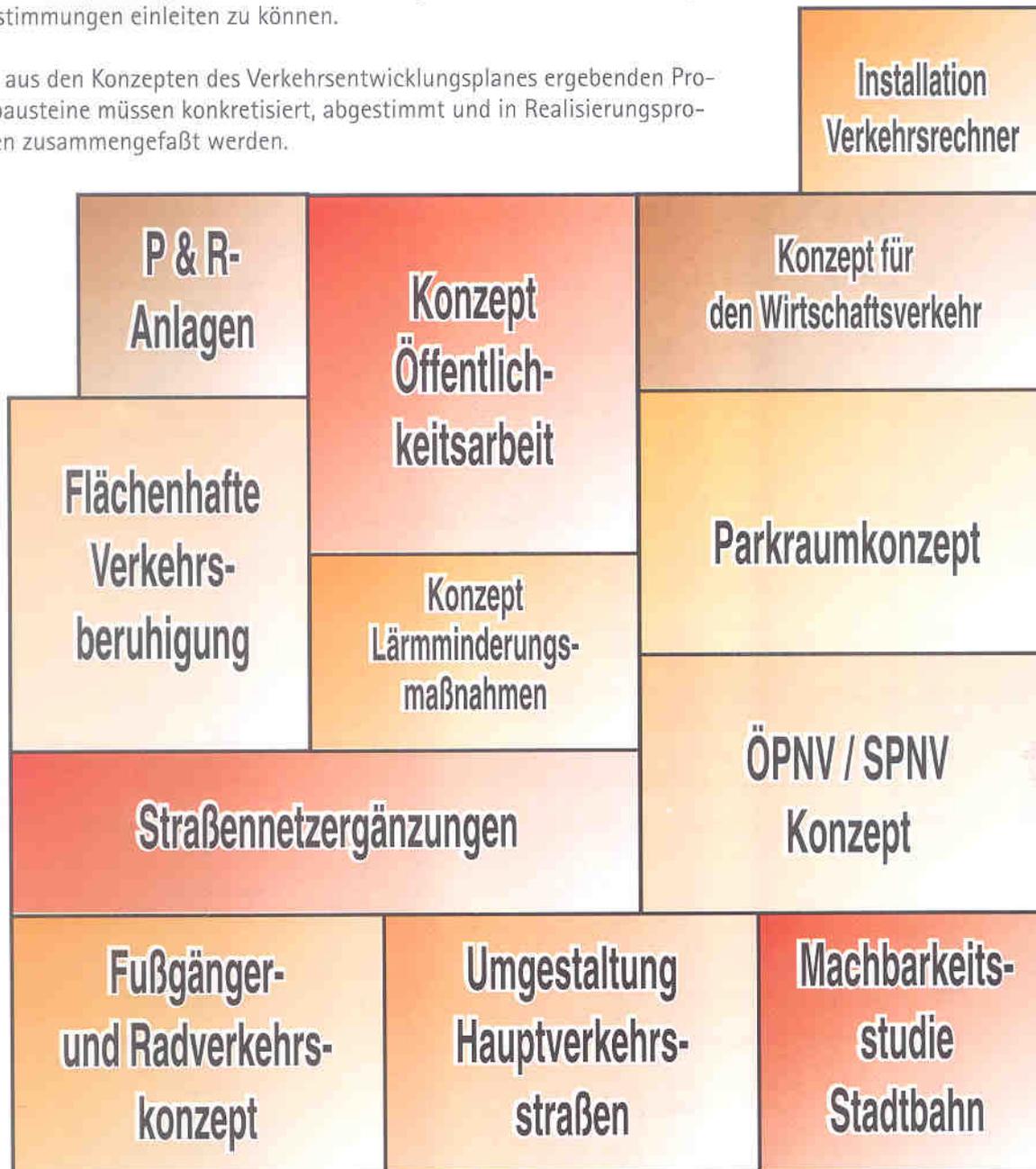


Mit dem Auto
Fahren und parken in der Altstadt



Es bedarf nun entsprechender politischer Beschlüsse, um auf der Grundlage der erarbeiteten Empfehlungen die nächsten Planungsschritte und konkrete regionale Abstimmungen einleiten zu können.

Die sich aus den Konzepten des Verkehrsentwicklungsplanes ergebenden Programmbausteine müssen konkretisiert, abgestimmt und in Realisierungsprogrammen zusammengefaßt werden.



Und so geht es weiter:

Die Bürgerschaft beschließt den VEP.

Die Verwaltung wird die jeweiligen Programmbausteine konkretisieren, abstimmen und in Realisierungsprogrammen zusammenfassen.

Die Teilmaßnahmen werden ausgeführt.

Der VEP wird fortgeschrieben.

„Lübeck plant und baut“

Stand: 31.01.2000

Heft 1	August	1986	vergriffen	Hotelstandortanalyse	Stadtplanungsamt
Heft 2	Oktober	1986		Die Breite Straße	Tiefbauamt
Heft 3	Mai	1987	vergriffen	Fahrradverkehr	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 4	April	1987	vergriffen	Lastadie - Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 5	Juni	1987	vergriffen	Skandinavienkai 2000	Amt für Stadtentwässerung und Hafenbau
Heft 6	Oktober	1987	vergriffen	Brunnen Breite Straße	Hochbauamt
Heft 7	Oktober	1987	vergriffen	Skandinavienkai - Hafenerweiterung	Amt für Stadtentwässerung und Hafenbau
Heft 8	März	1988	vergriffen	Hafen Lübeck-Schlutup	Amt für Stadtentwässerung und Hafenbau
Heft 9	April	1988		Musik- und Kongreßhalle Rahmenkonzept	Hochbauamt
Heft 10	September	1988	vergriffen	Musik- und Kongreßhalle Raum- und Funktionsprogramm Standort	Hochbauamt Stadtplanungsamt
Heft 11	Februar	1989	vergriffen	Ehemaliges Werftgelände auf dem Priwall - Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 12	Februar	1989	vergriffen	Bahnhofsbereich - Städtebaulicher Ideen- und Realisierungswettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 13	März	1989		Rahmenplan Innenstadt Fortschreibung 1988	Stadtplanungsamt
Heft 14	März	1989	vergriffen	Gestaltung Schranken/Warenhaus Karstadt Gutachterverfahren - Ergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 15	Januar	1999		Kronsforde Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 16	August	1989	vergriffen	Hafenentwicklungsplanung	Amt für Stadtentwässerung und Hafenbau
Heft 17	September	1989	vergriffen	Musik- und Kongreßhalle Wettbewerbsprogramm	Hochbauamt
Heft 18	August	1989		„Roßmühle“ - Sanierungskonzept	Stadtplanungsamt
Heft 19	Februar	1990	vergriffen	Baulückenbericht Teil I	Stadtplanungsamt
Heft 20	März	1990	vergriffen	Baulückenbericht Teil II	Stadtplanungsamt
Heft 21	Juli	1990	vergriffen	Musik- und Kongreßhalle Wettbewerbsergebnisse	Hochbauamt
Heft 22	August	1990	vergriffen	Koberg - Realisierung Wettbewerb	Stadtplanungsamt
Heft 23	Juli	1990		Autofreie Innenstadt	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 24	Februar	1991	vergriffen	Baulücken in Lübeck - Dokumentation	Stadtplanungsamt
Heft 25	September	1990		Verkehrliche Auswirkungen der Grenzöffnung	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 26	Februar	1991	vergriffen	Gr. Burgstraße - Sanierungskonzept	Stadtplanungsamt
Heft 27	Januar	1992	vergriffen	Krähenstraße - Sanierungskonzept	Stadtplanungsamt
Heft 28	Oktober	1992	vergriffen	Dankwatsgrube/Hartengrube - Sanierungskonzept	Stadtplanungsamt
Heft 29	April	1992		Koberg - Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 30	Januar	1999		Oberbüßau Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 31	September	1992		Brodten - Dorfbegehungsprotokoll	Stadtplanungsamt

Heft 32	April	1991		Skandinavienkai 2000	Amt für Stadtentwässerung und Hafenbau
Heft 33	Januar	1999		Beidendorf Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 34	August	1991		Ostseeautobahn A 20	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 35	Dezember	1995		Gestaltung von Straßen und Plätzen, Gängen und Höfen	Stadtplanungsamt
Heft 36	November	1991	vergriffen	Hochschulstadtteil - Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 37	Juni	1992	vergriffen	Soziale und wirtschaftliche Auswirkungen städtebau- licher Sanierung	Stadtplanungsamt
Heft 38	August	1993		Autofreie Altstadt Band II	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 39	Juni	1992	vergriffen	Flächennutzungsplan 1990	Stadtplanungsamt
Heft 40	September	1992		100 Jahre Drehbrücke	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 41	März	1993		Fischergrube 54-70 - Wettbewerbsergebnisse -	Stadtplanungsamt
Heft 42	Oktober	1993		Steinrader Weg/Ziegelstraße - Wettbewerbsergebnisse -	Stadtplanungsamt
Heft 43	Februar	1993		Ehemalige Metallhütte - Städtebauliches Leitbild -	Stadtplanungsamt
Heft 44	Oktober	1993		Hochschulstadtteil - Wettbewerbsergebnisse -	Stadtplanungsamt
Heft 45	März	1993		Altstadtrand Travemünde - Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 46	März	1993		Nutzungsperspektiven Altstadt-Randbereich - Standortbestimmung und Marktanalyse -	Stadtplanungsamt
Heft 47	April	1993	vergriffen	Park- und Ride-Konzept	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 48	September	1993	vergriffen	Walderseekaserne - Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 49	Juni	1994		Nordtangente - 100 Jahre Planungsgeschichte -	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 50	Juni	1994		Nordtangente - Projektbeschreibung und Planungsstand -	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 51	Januar	1994		Nördliche Wallhalbinsel - Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 52	Juli	1994		Wohnungsmarktprognose und Baulandbedarf 2000/ Wohnbaulandkonzept 2010	Stadtplanungsamt
Heft 53	Oktober	1994		Altstadtrand Travemünde - Wettbewerbsergebnisse -	Stadtplanungsamt
Heft 54	Mai	1994		Wohnungsmarktprognose	Stadtplanungsamt
Heft 55	Oktober	1994		Ehemaliger Nutz- und Zuchtviehmarkt - Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 56	Januar	1999		Blankensee Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 57	Juni	1995		Sporthallenbau Lübeck	Hochbauamt
Heft 58	August	1995		850 Jahre Geschichte Lübecks - 850 Jahre Geschichte einer Hafenstadt	Wasser- und Hafenbauamt
Heft 59	August	1995		Bestandsaufnahme der Lübecker Hafenanlagen und Flächen entlang der unteren Trave	Wasser- und Hafenbauamt
Heft 60	August	1995		Walderseekaserne - Wettbewerbsergebnisse -	Stadtplanungsamt

Heft 61	Oktober	1995		Lübecker Markt - Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 62	Mai	1996		Lübecker Markt - Wettbewerbsergebnisse -	Stadtplanungsamt
Heft 63	Januar	1997		Travemünde - Zentrales Kurgebiet und Vorderreihe - Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 64	August	1997	vergriffen	RNVP 1997 - Regionaler Nahverkehrsplan -	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 65	Mai	1998		Hafenentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck	Bereich Wasser und Hafen
Heft 66	Mai	1998		St. Annen-Museum Realisierungswettbewerb - Ausschreibung	Bereich Hochbau
Heft 67	Januar	1999		Vorrade Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 68	Janua	1999		Wulfsdorf Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 69	März	1999		Leitfaden für Bauinteressierte in Lübeck	Fachbereichs-Controlling
Heft 70	Juni	1999		Travemünde 2010 Werkstattbericht zur Bürgerversammlung	Bereich Stadtentwicklung
Heft 71	September	1999		Seelandkai Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren	Bereich Wasser und Hafen
Heft 72	Dezember	1999		Hochschulstadtteil -Ergebnisse des Grün-Workshops-	Bereich Stadtentwicklung
Heft 73	Dezember	1999		Genin Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 74	Dezember	1999		Schleusenstraße Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 75	Dezember	1999		Niederbüssau Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 76	Dezember	1999		Westlicher Altstadtrand Umgestaltung Obertrave und Untertrave	Bereich Stadtentwicklung
Heft 77	Dezember	1999		Pöppendorf Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 78	Dezember	1999		Ivendorf Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 79	Dezember	1999		Teutendorf Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 80	Februar	2000		Verkehrsentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck - Kurzfassung -	Bereich Verkehr