

Verkehrskonzept für Niendorf / Ostsee

Oktober 2013 (V2 vom Dez. 2013)



Auftraggeber:

Gemeinde Timmendorfer Strand
Strandallee 42
23669 Timmendorfer Strand

Bearbeitung:



Gewerbering 2
22113 Oststeinbek b. Hamburg

Tel. +49 (40) 713004 – 0
Fax +49 (40) 713004 – 10
www.moingenieure.de

Inhalt

1	Veranlassung	2
2	Zustands- und Mängelanalyse	2
2.1	Motorisierter Individualverkehr	2
2.1.1	Bestehendes Straßennetz	2
2.1.2	Routen im Ziel- und Durchgangsverkehr	4
2.1.3	Verkehrsbelastung	6
2.2	Ruhender Verkehr	7
2.2.1	Parken im öffentlichen Straßenraum	7
2.2.2	Großparkplätze und Parkleitsystem	9
2.3	Öffentlicher Nahverkehr	13
2.4	Fußgänger- und Radverkehr	15
2.5	Anforderungen an die Funktionalität der zentralen Strandstraße	19
2.6	Geplante Spange zwischen Strandstraße und B76 im Rahmen des B-Plans 20	20
3	Verkehrskonzept Ortskern Niendorf	25
3.1	Allgemeines	25
3.2	Verkehrsführungsvarianten im Bereich des Niendorfer Balkons	26
3.2.1	Konzept 1	26
3.2.2	Konzept 2	28
4	Empfehlungen	31
4.1	Großräumige Verkehrslenkung Motorisierter Individualverkehr	31
4.2	Organisation des Verkehrsflusses von Kraftfahrzeugen im Ortskern	31
4.3	Öffentlicher Nahverkehr	31
4.4	Radverkehr	32
4.5	Ruhender Verkehr	32

1 Veranlassung

Im Rahmen der Attraktivierung des Ortskerns von Timmendorfer Strand wurde im April 2013 ein Gesamtverkehrskonzept entwickelt, welches in Hinblick auf

- die Haupt-Ziel- und Quellverkehrsbeziehungen von Verkehrsteilnehmern,
- die innerörtlichen Nutzungsansprüche und
- die Lage der Parkierungsanlagen

die effektivsten Möglichkeiten zur Führung der Verkehrsströme aufzeigt.

Neben der Empfehlung für ein Verkehrsführungskonzept im Ortskern wurden auch Hinweise zum Optimierungspotential bei der großräumigen Verkehrslenkung des motorisierten Individualverkehrs gegeben.

Die spezifischen Belange des Ortsteils Niendorf sind im Rahmen dieser Untersuchung nicht abgehandelt worden. Im Zuge der städtebaulichen Entwicklung im südöstlichen Bereich Nien dorfs (Bebauungsplan 20) wird auch dort das Verkehrsnetz umstrukturiert. Unter dem Aspekt der Aufenthaltsfunktion des Seebrückenareals gewinnt die dort anzustrebende (und eventuell saisonal wechselnde) Verkehrsführung zunehmend an Bedeutung.

In Ergänzung zu dem Konzept für den Ortskern Timmendorfer Strand soll für den Ortsteil Nien dorf ein optimales Verkehrsführungskonzept entwickelt werden, wobei die Belange des ruhen den Verkehrs, des öffentlichen Nahverkehrs, des nichtmotorisierten Verkehrs sowie die geplante Nutzung der Strandpromenade zu berücksichtigen sind.

2 Zustands- und Mängelanalyse

2.1 Motorisierter Individualverkehr

2.1.1 Bestehendes Straßennetz

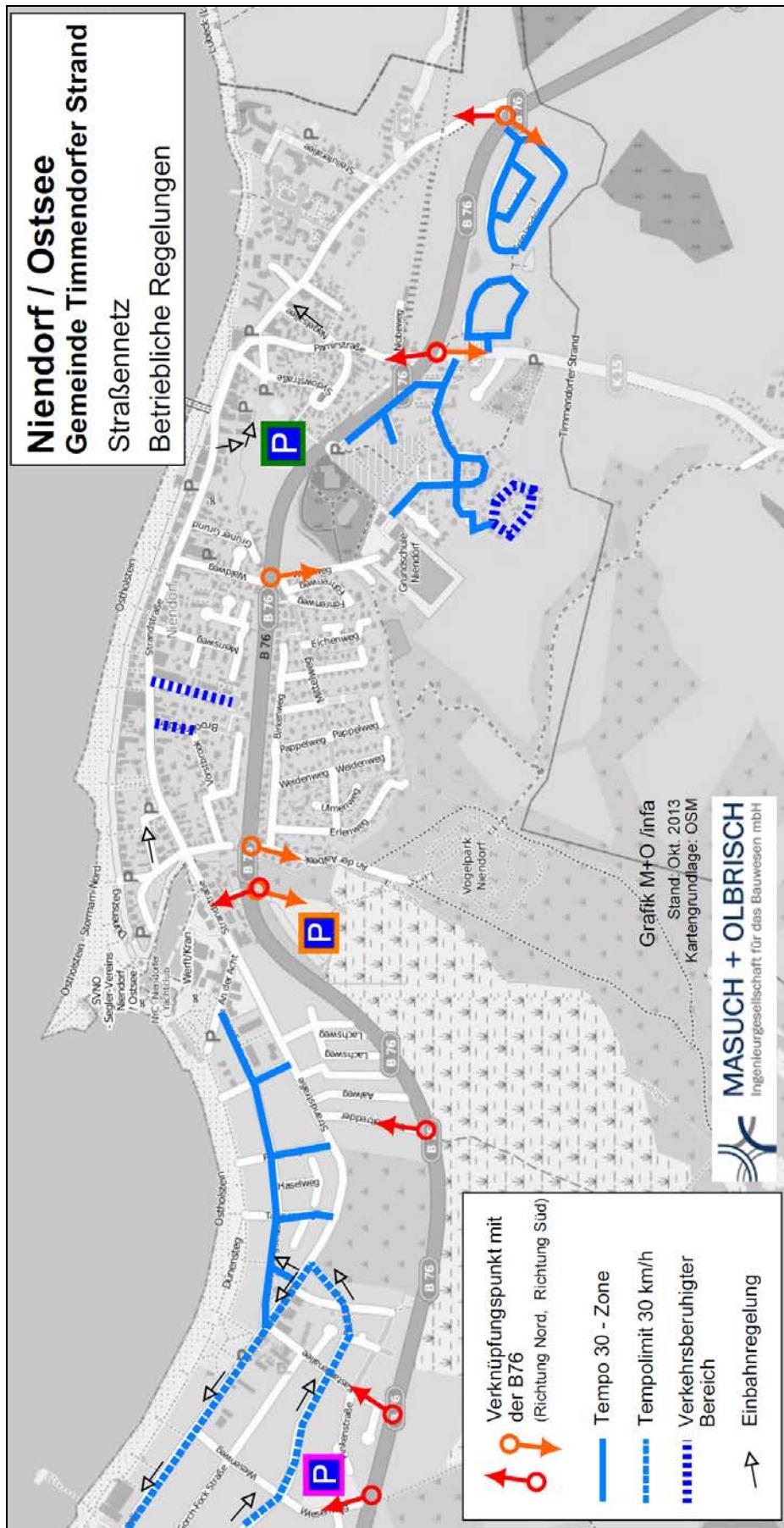
Die Kartierung zeigt, dass in den zentralen Bereichen des Ortsteils Niendorf keine umfassenden Verkehrsberuhigungsmaßnahmen realisiert sind. Auf der Strandstraße ist die zulässige Höchst geschwindigkeit durchgängig 50 km/h. Ansatzweise Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämp fung gibt es lediglich im Hafenbereich (Bremsschwellen). Immerhin signalisiert die rote Farbge bung des Fahrbahnbelages im Zuge der Travemünder Landstraße und der Strandstraße, dass es sich hier um einen sensiblen Verkehrsraum handelt.

Die Betrachtung der Verknüpfungspunkte der B76 mit dem untergeordneten Straßennetz macht deutlich, dass

- der wichtige Großparkplatz in Niendorf Mitte gegen wärtig nicht direkt angebunden ist.
- die vorhandene Anbindung der Wohnstraße Barkhol tredder verkehrlich nicht erforderlich ist, zumal hier un ter dem Aspekt der Verkehrssicherheit ein Gefähr dungspotential besteht.



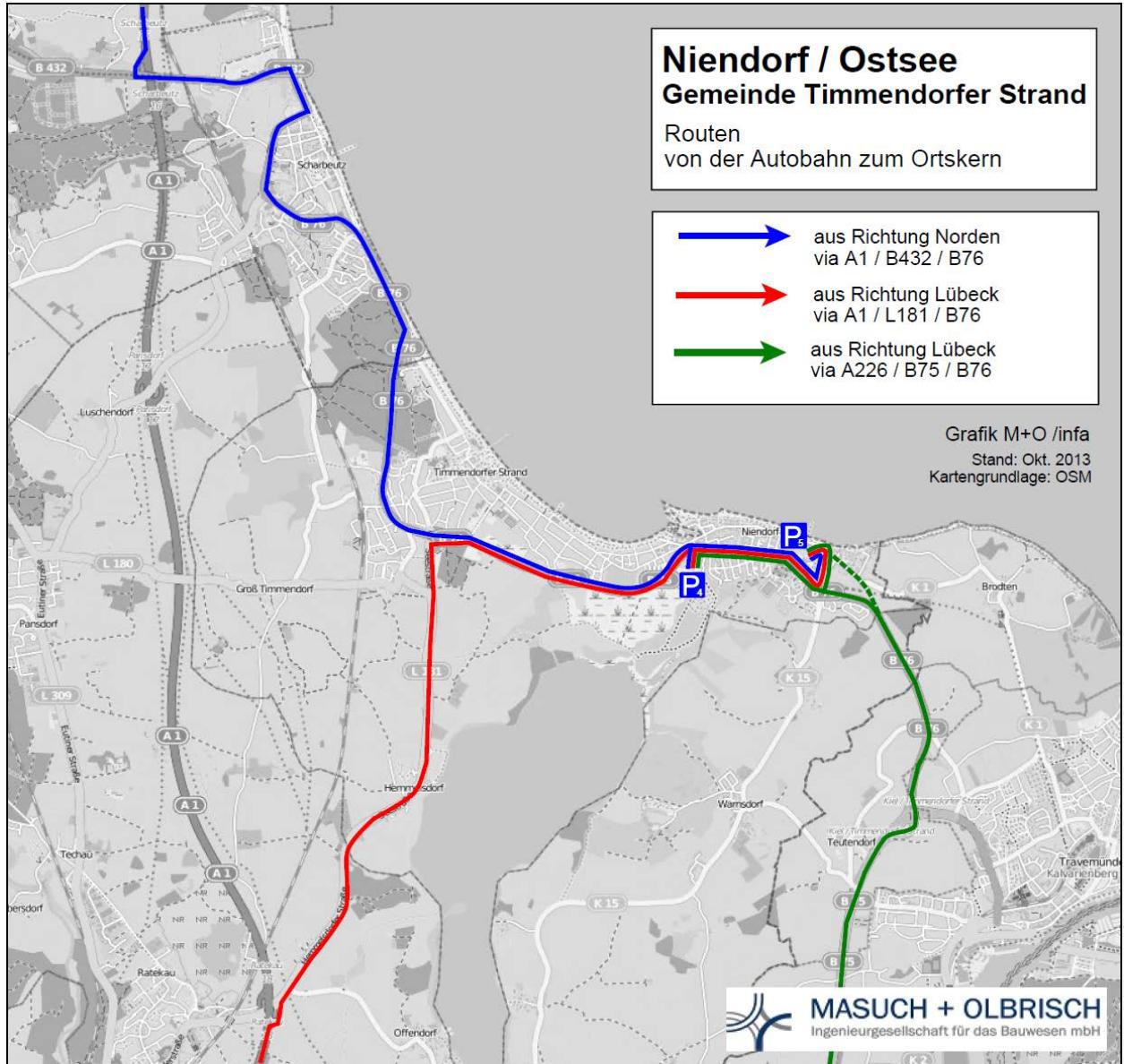
B76 / Barkholtredder



Straßennetz mit betrieblichen Regelungen im Bestand 2013

2.1.2 Routen im Ziel- und Durchgangsverkehr

Im Folgenden sind die auf den Ortskern bezogenen Routen für die Anfahrt aus verschiedenen Richtungen beschrieben, wobei zwischen der direkten Anfahrt aus Richtung Autobahnanschlussstellen und der Anfahrt im Zuge von "touristischen Ostseebäder-Routen" unterschieden wird.



Direkte Anfahrt aus Richtung Lübeck via A1

- 5,5 km von Autobahnabfahrt AS Ratekau auf L181 über Hemmelsdorf, auf der Lübecker Straße bis zur Bäderrandstraße (B76)
- auf Bäderrandstraße 3,0 km bis **P4 "Vogelpark / Hafen"**
- oder auf B76 bis Abzweig Niendorf Zentrum (4,5 km), dann über Pamirstraße, Strandstraße, Sydowstraße bis **P5 "Schwimmhalle"** (700 m)

Direkte Anfahrt aus Richtung Lübeck via A226

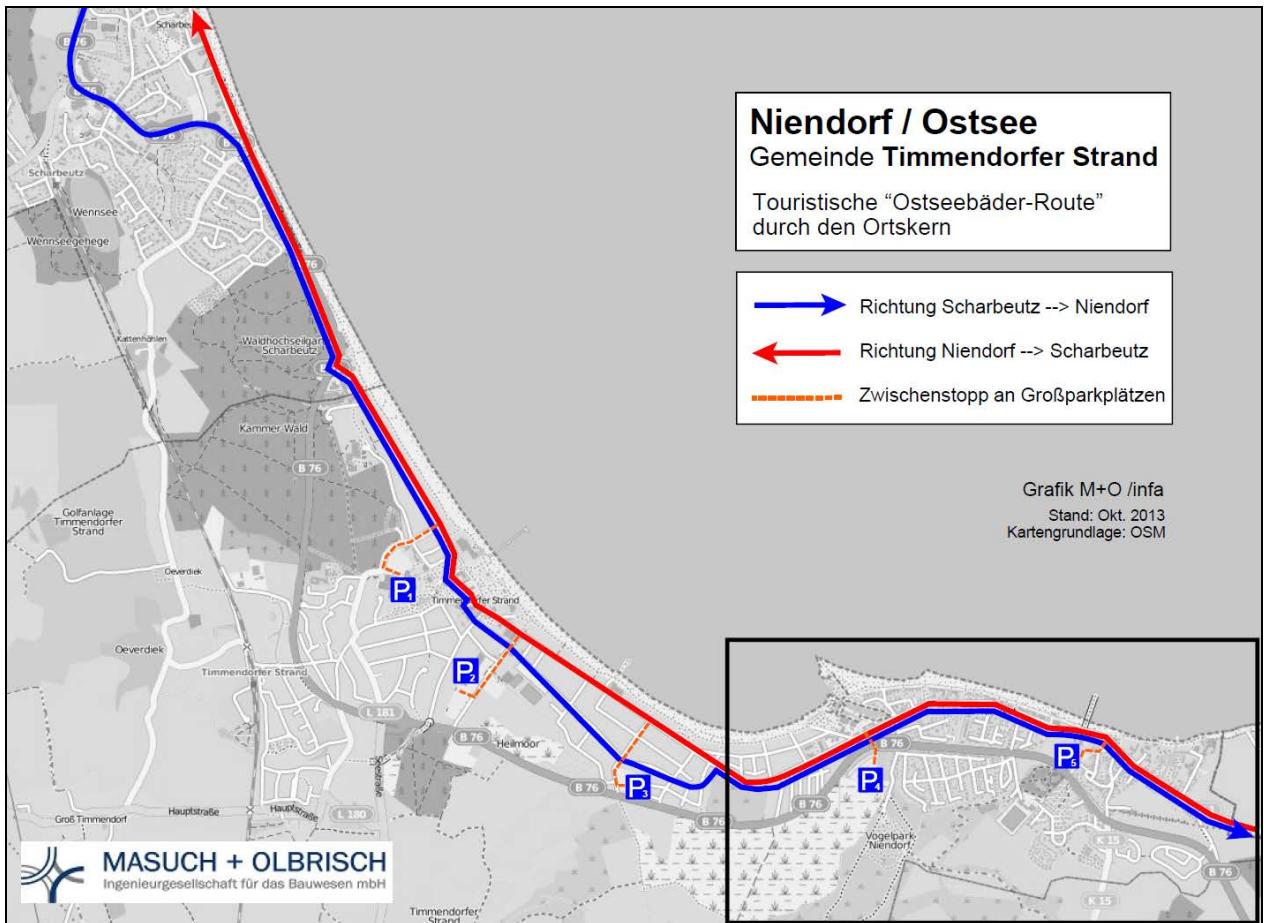
- von Autobahnabfahrt A1/A226 und B75 bis zum Abzweig B76 westlich von Travemünde (12 km)
- dann über B76 bis zum Abzweig Niendorf Zentrum (3 km)

- über Pamirstraße, Strandstraße, Sydowstraße bis **P5 "Schwimmhalle"** (700 m)
- oder über auf B76 bis Abzweig Niendorf Hafen, zum **P4 "Vogelpark / Hafen"** (4,4 km)

Direkte Anfahrt aus Richtung Norden (Oldenburg/Holstein)

- 5,5 km von Autobahnabfahrt AS Scharbeutz über Pönitzer Chaussee, Strandallee Scharbeutz, Hamburger Ring (B76), Strandallee (B76) bis zur Ostsee-Therme
- weiter auf B76 bis **P4 "Vogelpark / Hafen"** (5,2 km)
- oder auf B76 bis Niendorf Zentrum (6,6 km), dann über Pamirstraße, Strandstraße, Sydowstraße bis **P5 "Schwimmhalle"** (700 m)

Die Routen zeigen, dass von den jeweiligen Autobahnanschlussstellen der Großparkplatz P4 "Hafen" erreicht werden kann, ohne das untergeordnete Straßennetz zu beanspruchen. Da der östlich gelegene Parkplatz P5 "Schwimmhalle" derzeit nicht direkt an die B76 angebunden ist, müssen einige innerörtliche Straßenzüge befahren werden.



"Touristische Ostseebäder-Route" Scharbeutz --> Timmendorfer Strand --> Niendorf --> Travemünde

- In Scharbeutz auf Bäderrandstraße B76 (die zentrale Strandallee ist Richtung Süden nicht befahrbar)
- auf B76 (Strandstraße) bis zur Ostsee-Therme
- Abzweig auf Strandallee (Tempo 30) im Norden von Timmendorfer Strand
- Durchfahrung zentrale Strandallee im Abschnitt Wohldstraße – Am Kurpark - Poststraße (ggfs. mit Zwischenstopp am P1 "Eissportzentrum" an der Wohlstraße oder am P2 "Zentrum")
- Weiterfahrt über Poststraße --> Timmendorfer Strand Ost, ggf. mit Zwischenstopp am P3 "Wiesenweg"
- Strandstraße Richtung Hafen (ggf. mit Zwischenstopp am P4 "Vogelpark/ Hafen",
- Strandstraße zum Zentrum von Niendorf (ggf. mit Zwischenstopp am P5 "Schwimmhalle")
- Travemünder Landstraße, über Brodtener Straße oder B76 nach Travemünde

"Touristische Ostseebäder-Route" Travemünde --> Niendorf --> Timmendorfer Strand --> Scharbeutz

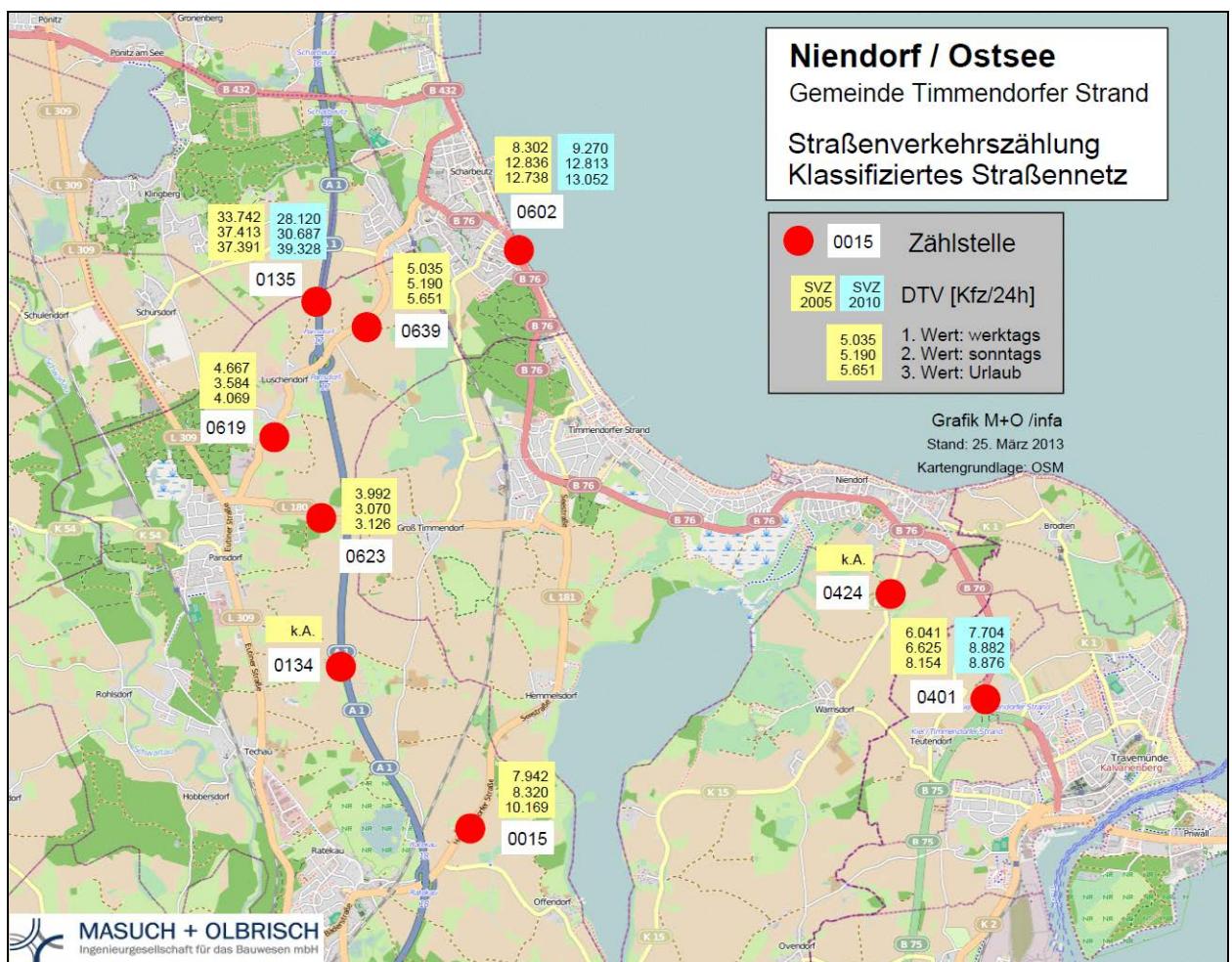
- von Travemünde über die B76 bis Abzweig Niendorf Süd oder über die Brodtener Straße bis zur Travemünder Landstraße
- Strandstraße (ggf. mit Zwischenstopp am P5 "Schwimmhalle")
- Strandstraße Richtung Hafen (ggf. mit Zwischenstopp am P4 "Vogelpark/ Hafen")
- Weiterfahrt auf Strandallee --> Timmendorfer Strand Ost, ggf. mit Zwischenstopp am P3 "Wiesenweg"
- Strandallee (Tempo 30) Richtung Timmendorfer Strand Ortskern
- Durchfahrung zentrale Strandallee im Abschnitt Herrenbruchstraße - Am Kurpark - Wohldstraße (ggfs. mit Zwischenstopp am P2 "Zentrum" am Höppnerweg oder am P1 "Eissportzentrum" an der Wohlstraße)
- Weiterfahrt über Strandallee Richtung Ostsee-Therme und Scharbeutz

Verkehrsteilnehmer, die den Ortskern "küstennah" durchfahren wollen, nutzen die durch den gesamten Ortsteil verlaufende Strandstraße.

2.1.3 Verkehrsbelastung

Detaillierte Verkehrsbelastungszahlen zum Straßennetz der Gemeinde Timmendorfer Strand bzw. des Ortsteils Niendorf sind nicht verfügbar.

Aus Zählstellen der amtlichen Straßenverkehrszählung, die im 5-Jahres-Rhythmus durchgeführt wird, wurden Angaben für das klassifizierte Straßennetz in der näheren Umgebung zusammengestellt.



Die Zählstelle 0602 auf der B76 bei Scharbeutz liefert einen Anhaltspunkt, dass das Verkehrs geschehen an den Ostseebädern stark saisonabhängig ist. Die durchschnittliche Tagesverkehrsbelastung zur Urlaubszeit ist um 40% höher als werktags. Ähnlich verhält es sich bei einem Vergleich des Sonntagsverkehrs mit dem werktäglichen Verkehr.

2.2 Ruhender Verkehr

Bezogen auf den Ortsteil Niendorf wird im Folgenden unterschieden zwischen dem Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum und den Großparkplätzen P4 und P5.

2.2.1 Parken im öffentlichen Straßenraum

Im Ortsteil Niendorf gibt es ca. 200 gebührenpflichtige Stellplätze (gebührenpflichtig von 9 bis 19 Uhr; 0,50 Euro je angefangene 30 Minuten, jede weitere 30 Minuten 1 Euro, maximale Parkdauer 4 Stunden):

Straße	Abschnitt	Parkschein	Parkscheibe
Strandstraße	vor Parkplatz Gartenstraße	5	
Strandstraße	Parkplatz Gartenstraße	34	
An Rethwarder	Parkplatz		16
Strandstraße	östl. Grüner Weg		5
Strandstraße	Gartenstraße – Grüner Weg	8	
Hafen	Grüner Weg	60	
An der Acht	nördlich Rodenbergstraße	26	
Strandstraße	Haus des Kurgastes		8
Waldweg	Parkpalette nördl. B76		12
Waldweg	südl. B76 am Kurpark (3h)		17
Strandstraße	an der Schwimmhalle		5
Planstraße	im Vorfeld des Großparkplatzes P5 (Schwimmhalle)	70	
Summe		203	63

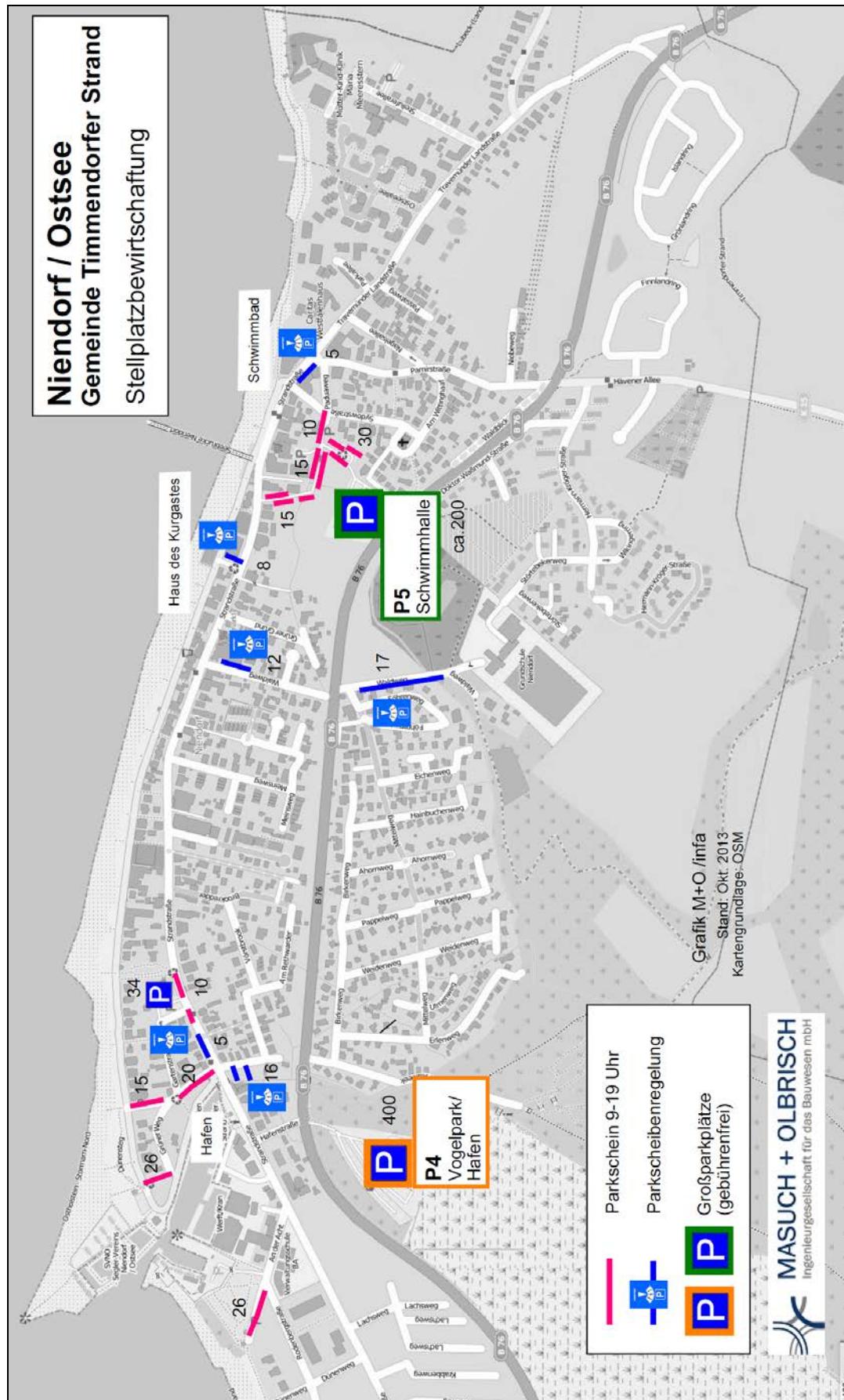
Stellplätze mit Parkscheibenregelung (insgesamt ca. 63) gibt es am Hafen, am Waldweg, am Kurpark, am Haus des Kurgastes und gegenüber der Schwimmhalle.



Geordnetes Schrägparken am Grünen Weg (Hafen)



Bewirtschaftete Längsstellplätze an der unbefestigten Planstraße im Niendorfer Zentrum



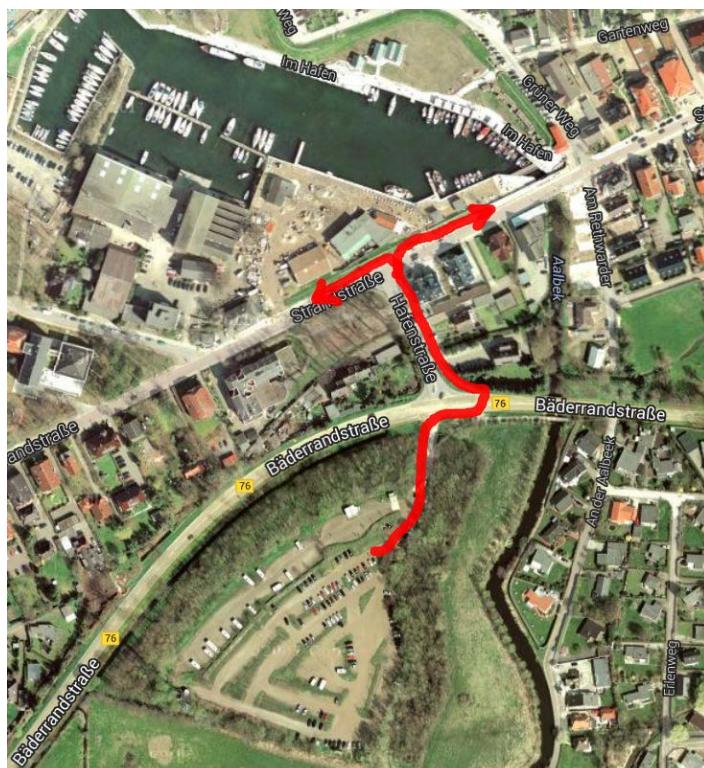
2.2.2 Großparkplätze und Parkleitsystem

Die Gemeinde Timmendorfer Strand verfügt über 5 Großparkplätze, die alle in ein dynamisches Parkleitsystem (mit Frei-/ Besetztanzeige) eingebunden sind und derzeit kostenfreies Parken auf insgesamt 2.900 Stellplätzen ermöglichen. Zwei dieser Parkplätze liegen im Ortsteil Niendorf und bieten zusammen ein Kontingent von ca. 600 Stellplätzen.



Großparkplätze in der Gemeinde Timmendorfer Strand

	Bezeichnung	Anzahl Stellplätze	Lage
P1	Eissportzentrum	476	Timmendorfer Strand Ortskern
P2	Zentrum – Sealife	1.000 + 325	Timmendorfer Strand Ortskern
P3	Wiesenweg	395	Timmendorfer Strand Ost
P4	Vogelpark / Hafen	400	Niendorf Hafen
P5	Schwimmbad	200	Niendorf Ortsmitte
	Summe Timmendorfer Strand	2.796	
	davon Summe Niendorf	600	



Parkplatz P4 "Vogelpark / Hafen"

Satellitenbild: GoogleEarth



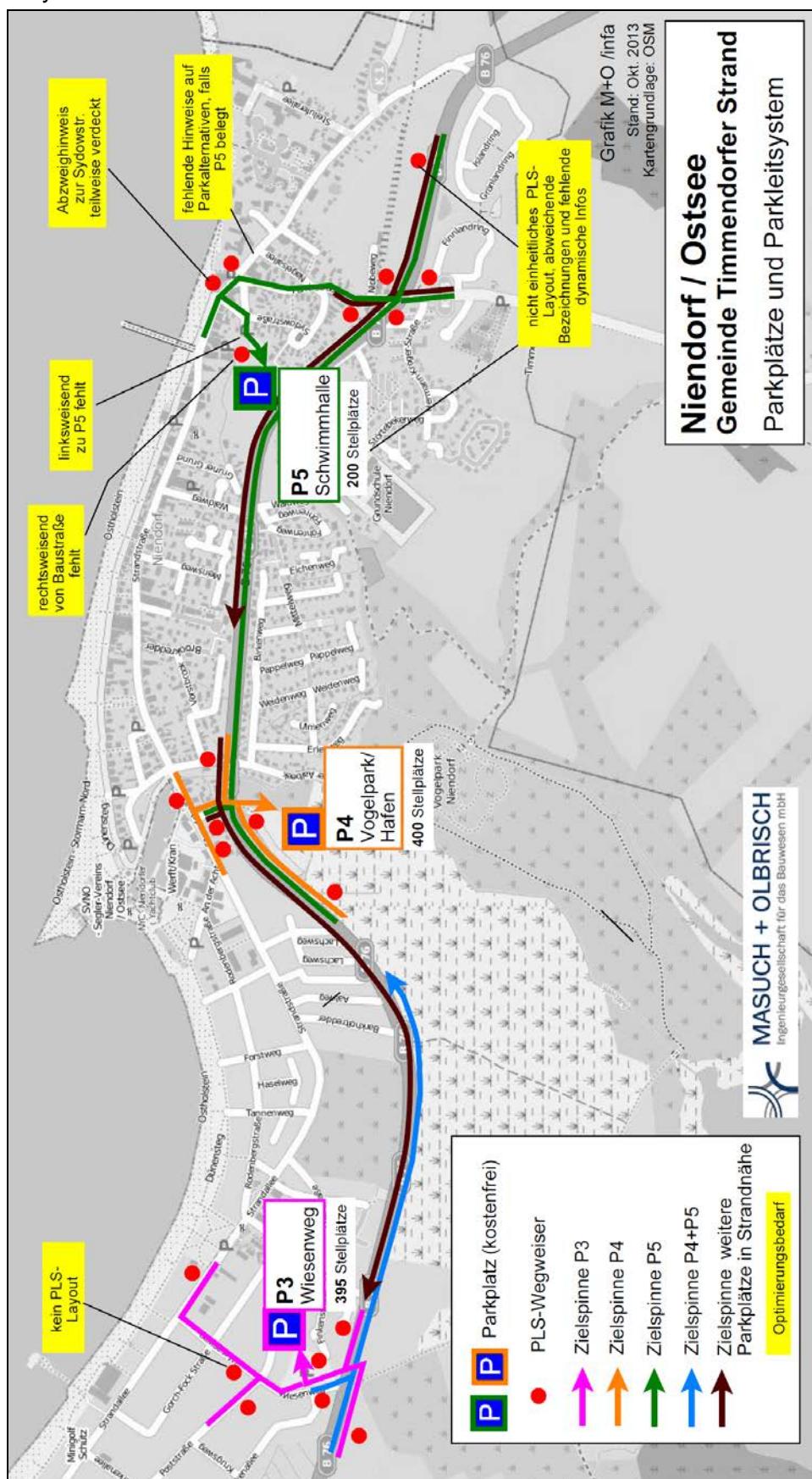
Großparkplatz P5 "Schwimmhalle"

Satellitenbild: GoogleEarth

Wie folgende Gegenüberstellung verdeutlicht, werden bei den ins Parkleitsystem eingebundenen Großparkplätzen unterschiedliche Bezeichnungen verwendet:

Ankündigungstafel Parkleitsystem	PLS-Wegweiser	Hinweistafel an der Einfahrt	Stadtplan an Großparkplätzen	Fußgängerleit- system
P1 ETC	P1 Eisportzentrum	P1 Eisportzentrum	Wohldstraße (ETC) P1	P1 Eisport- und Tenniszentrum
P2 Zentrum - Sealife	P2 Zentrum – Sealife <i>in Niendorf auch nur P2 Sealife Centre</i>	Westseite Höppnerweg: P2 Zentrum	Zentrum P2	P2 Zentrum
		Ostseite Höppnerweg: P2 Zentrum Schul- und Sportzentrum		
P3 Wiesenweg	P3 Wiesenweg	P3 Wiesenweg	Wiesenweg P3	P3 Wiesenweg
P4 Niendorf Vogel- park	P4 Vogelpark	P4 Vogelpark	Vogelpark / Hafen P4	kein Hinweis
P5 Niendorf- Schwimmbad	P5 Schwimmbad-Niendorf P5 Schwimmbad P5 Schwimmhalle	Schwimmhalle P5	Schwimmbad P5	P5 Schwimmhal- le

Die folgende Abbildung zeigt die im Bereich Niendorf realisierten Zielspinnen der Parkplatzsysteme.



Es wird deutlich, dass im Zuge der Bundesstraße auf das gesamte Parkkontingent der Gemeinde Timmendorfer Strand hingewiesen wird.

Auf der West-Ost-Relation werden die beiden Niendorfer Parkplätze auch frühzeitig getrennt ausgewiesen, so dass der Verkehrsteilnehmer gezielt über die Möglichkeiten in Niendorf informiert wird. Aus Richtung Osten gibt es vor dem Abzweig in die Pamirstraße keine Informationen zum insgesamt verfügbaren Stellplatzkontingent. Außerdem wird der Großparkplatz P4, der eine zweite Parkmöglichkeit für Niendorf darstellt, hier noch nicht explizit ausgewiesen.

Im Zuge der Strandstraße erfolgt meist nur eine statische Wegweisung zum nächstgelegenen Großparkplatz. Im östlichen Niendorf erzeugt diese Wegweisungsphilosophie allerdings unnötigen Innerortsverkehr, falls der Großparkplatz P5 (derzeit in Sackgassenlage) belegt sein sollte.



Parkleitwegweiser in der Strandstraße am Hafen



PLS-Wegweiser auf der B76 vor Abzweig Pamirstraße



Abweichendes PLS-Design auf der B76 aus Richtung Osten, P4 ist nicht explizit als Parkmöglichkeit in Niendorf ausgewiesen, eine Restplatzanzeige fehlt



Abweichendes PLS-Design im Umfeld des P5



unscheinbare / verdeckte Wegweisung zum P5



2.3 Öffentlicher Nahverkehr

Im Ortsteil Niendorf verkehren folgende Buslinien (VG OH / LVG):

Linie	Linienverlauf	Angebot
40 (5815)	Lübeck Travemünde – Niendorf - Timmendorfer Strand - Scharbeutz und zurück	stündlich
5820	Niendorf Pamirstraße – Niendorf Siedlung – Häven – Warnsdorf – Ratekau und zurück	Schülerverkehr
5950/5951	Niendorf- Timmendorfer Strand – Groß Timmendorf - Hemmelsdorf – (Lübeck) und zurück	überwiegend Schülerverkehr

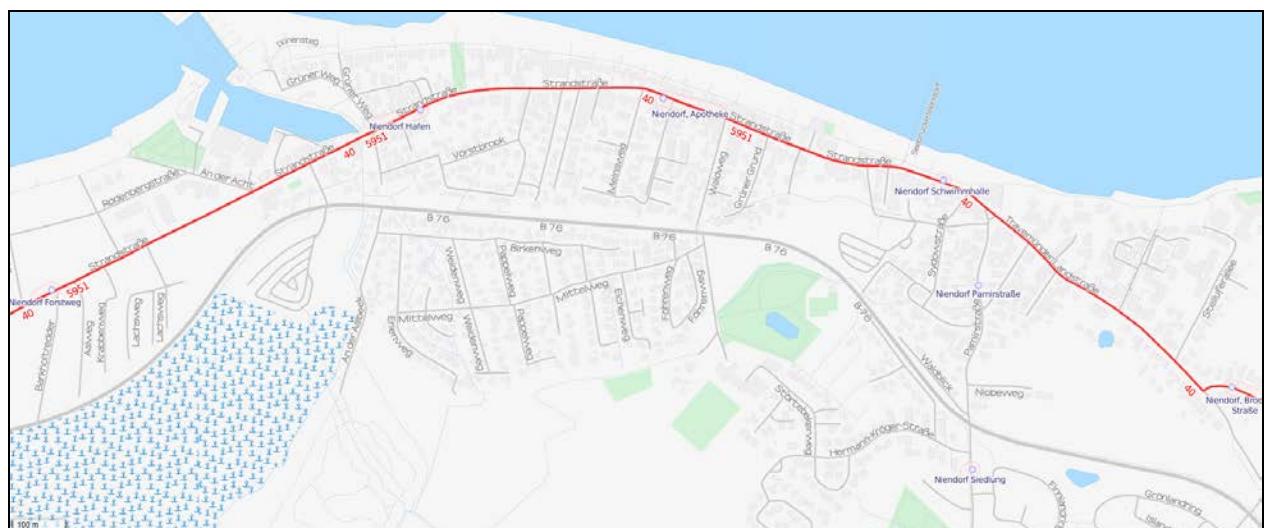
Besonders attraktiv ist die im Stundentakt verkehrende Buslinie 40, die nicht nur die benachbarten Seebäder miteinander verbindet sondern auch mit Travemünde und der Lübecker Innenstadt verknüpft ist.



Liniennetzplan

Der Ausschnitt des Streckennetzplans zeigt, dass die bedeutendste Buslinie (Linie 40 bzw. 5815) die zentrale Strandstraße befährt. Wichtige Haltestellen sind "Niendorf Hafen" und "Niendorf Schwimmhalle".

Die Schulbuslinie 5951 verzweigt von der Strandstraße in die Pamirstraße. Über eine Schleifenfahrt fährt der Bus zurück zur Haltestelle Schwimmhalle, wo die Fahrt des Gegenkurses beginnt. Die Schulbuslinie 5920 aus Richtung Wünsdorf kreuzt die B76 und hat ihren Endpunkt in der Pamirstraße.



Streckennetz Busverkehr Niendorf

Quelle OSM

2.4 Fußgänger- und Radverkehr

Starker Fußgängerverkehr ist vor allem auf der Strandstraße, dem angrenzenden Niendorfer Balkon und auf der Strandpromenade zu verzeichnen. Von Bedeutung sind darüber hinaus die Verknüpfungen mit den Großparkplätzen P4 und P5. Wie im Ortsteil Timmendorfer Strand erleichtert auch im Ortsteil Niendorf ein Fußgängerleitsystem die Orientierung. Die ausgewiesenen Richtungsangaben können in einigen Fällen jedoch fehlinterpretiert werden. Damit Gäste ihr abgestelltes Fahrzeug auf einfache Weise wiederfinden können, sind sinnvollerweise auch die Großparkplätze als Fußgängerziel ausgewiesen.



Wegweiserstandort auf dem Weg vom P5:

Sämtliche Richtungsangaben sind nicht eindeutig, da nach ca. 5 Metern an der Sydowstraße schon wieder eine Differenzierung erfolgen müsste



Fußgängerwegweisung Strandstraße / Sydowstraße zum P5 Schwimmbad



Standort an der Strandstraße in Höhe Hafenstraße



Standort Hafen (Richtungsangabe "Haus des Kurgastes" ist missverständlich)



Es gibt zahlreiche durchlässige Verbindungen für Fußgänger zwischen Strandstraße und Strandpromenade. Im Zuge der Strandstraße könnten an diesen Stellen optische Fahrbanverengungen und Querungshilfen das Fußwegenetz unter den Aspekten Sicherheit, Komfort und Orientierung erheblich aufwerten.

Einen ausgewiesenen straßenbegleitenden Radweg gibt es im Untersuchungsgebiet nur auf einem Teilabschnitt der Strandstraße ("Grüner Weg" bis "An der Acht"). Angelegt ist dieser als Radweg im Zweirichtungsverkehr unmittelbar neben einem sehr schmalen aber stark frequentierten Gehweg.



Strandstraße am Hafen Niendorf:

Wenig Raum für Fußgänger und Konfliktpotential mit parallel geführtem Gehweg

Erst direkt vor dem Hafengelände weitet sich der Straßenquerschnitt auf, so dass dem Fußgängerverkehr ein etwas breiterer Gehweg zur Verfügung steht.



Getrennter Geh- und Radweg in der Strandstraße
(Abschnitt mit verbreitertem Gehweg)



Auch im Zuge der Strandpromenade ist Radverkehr zugelassen ...

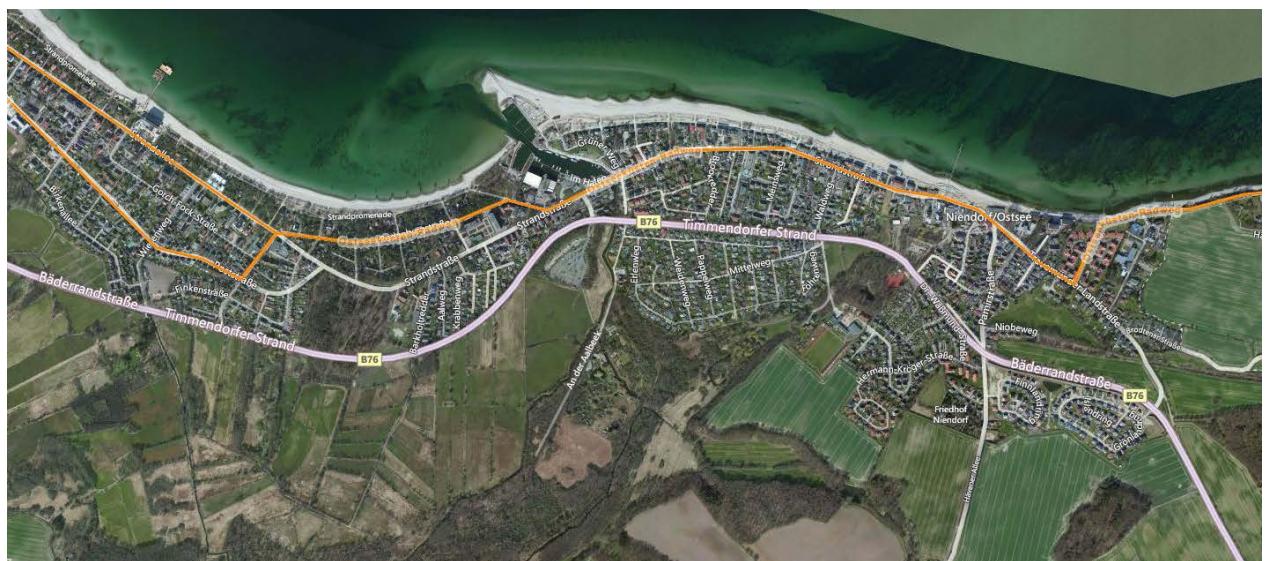


... wobei an die Radfahrer appelliert wird, mit angepasster Geschwindigkeit zu fahren

Als Radfernweg durchquert der Ostseeküsten-Radweg D2 (Euroveloroute 10) den Ortsteil Niendorf.

Vom Brodtener Steilufer kommend, verläuft der Radfernweg über Ostseeallee, Travemünder Landstraße und Strandstraße. Westlich des Hafens zweigt der Weg ab in "An der Acht", um dann über die verkehrsberuhigte Rodenbergstraße wieder in die Strandallee Richtung Timmendorfer Strand einzumünden. Die Gegenrichtung wird im Ortsteil Niendorf auf der identischen Route befahren.

Fälschlicherweise ist auch der Ostholstein-Radweg OH 33 im Zentrum von Niendorf ausgewiesen. Dieser beginnt jedoch im Zentrum von Timmendorfer Strand und führt über die Bergstraße in Richtung Ratekau.



Verlauf des Ostseeküsten-Radweges im Bereich Niendorf (Quelle <http://www.sh-radrouteplaner.de>)



Radverkehrswegweiser an der Schwimmhalle

2.5 Anforderungen an die Funktionalität der zentralen Strandstraße

Die Anforderungen an den Abschnitt der Strandstraße zwischen Travemünder Landstraße und der Planstraße A sind wie folgt zu definieren:

Fußgänger im Längsverkehr	Die Nebenflächen der Strandstraße und die parallel verlaufende Strandpromenade laufen im Bereich der Seebrücke zusammen. Nördlich der Strandstraße stehen ausreichend Flächen für den parallel zum Ostseestrand prominierenden Fußgängerverkehr zur Verfügung. Einen Bedarf gibt es aber auch südlich der Strandstraßen-Fahrbahn, da dort mehrere Einzelhandelseinrichtungen und Gastronomiebetriebe ansässig sind.
Querungsbedarf	Querungsbedarf entsteht durch Fußgänger, die ihr Kraftfahrzeug am Großparkplatz abgestellt haben sowie durch den Wechsel zwischen touristisch orientierten Nutzungen auf der Südseite der Strandstraße und dem Seebrückenareal auf der Nordseite.
Aufenthaltsfunktion	Durch die exponierte Lage an der Seebrücke mit der vorgelagerten bereits realisierten Platzfläche ist die Aufenthaltsfunktion in diesem Bereich von zentraler Bedeutung. Da die Strandstraße in südlicher Randlage verläuft, sollte den dort anliegenden touristisch orientierten Einrichtungen auch ausreichend Nebenfläche zur Verfügung stehen. Das ist insbesondere in Hinblick auf die Intensivierung von Außengastronomie ein wichtiger Aspekt.
Radfahrer	Durch die Strandstraße verläuft die Route des Radwanderweges. Die Freigabe für Radfahrer ist in jedem Fall für Zweirichtungsverkehr vorzusehen.
Kfz-Verkehr	Eine Befahrung des Abschnittes durch den motorisierten Individualverkehr ist nicht zwingend erforderlich. Auch bei einer Umleitung auf eine neue Parallelspange im Zuge des Paduaweges ist durch entsprechende Blickbeziehungen aus beiden Richtungen gewährleistet, dass die zentrale Strandstraße als touristisch interessanter Bereich wahrgenommen werden kann.
Ruhender Verkehr	Eine Ausweisung von Kurzzeitstellplätzen kann (abhängig vom Verkehrsflusskonzept) vor einigen kleinen Einzelhandelseinrichtungen vorgesehen werden. Vorzugsweise sollten aber der Großparkplatz und neu konzipierte Kundenparkplätze im Zuge der Planstraßenverschließung genutzt werden.
Lieferverkehr	Es gibt keine neuen Anforderungen an abzuwickelnden Lieferverkehr. Größere Lieferverkehrsfahrzeuge sind vor allem dem Le-

bensmittelmarkt zuzuordnen, der aber auch derzeit schon über eine rückwärtige Erschließung beliefert wird. Außerdem ist im Rahmen des B-Plans eine Vergrößerung und Verlagerung des Marktes vorgesehen.

Busverkehr

Durch die Strandstraße verlaufen diverse Linienbusverkehre. Eine Präsenz des Öffentlichen Nahverkehrs am Niendorfer Balkon mit Haltestellen auf beiden Straßenseiten ist erwünscht. Fahrgeometrisch ist dafür Sorge zu tragen, dass Standardlinienbusse und Gelenkbusse die Kurvenbereiche befahren können. Hinsichtlich der Präsenz des ÖPNV und einer fahrgästfreundlichen Lage der Haltestellen sowie unter dem Aspekt der unbehinderten Befahrbarkeit ist eine Führung des Busverkehrs über die Planstraße äußerst problematisch.



Strandstraße in Höhe der Niendorfer Seebrücke

2.6 Geplante Spange zwischen Strandstraße und B76 im Rahmen des B-Plans 20

Die Entwurfsplanung der im Rahmen des B-Plan 20 projektierten Verkehrsspange verdeutlicht die Umgestaltung des Großparkplatzes mit einer neuen Anbindung an die B76 sowie den Verlauf des Paduaweges als bevorrechtigte Fortführung der Travemünder Landstraße mit Rückführung an die Strandstraße westlich des Niendorfer Balkons.

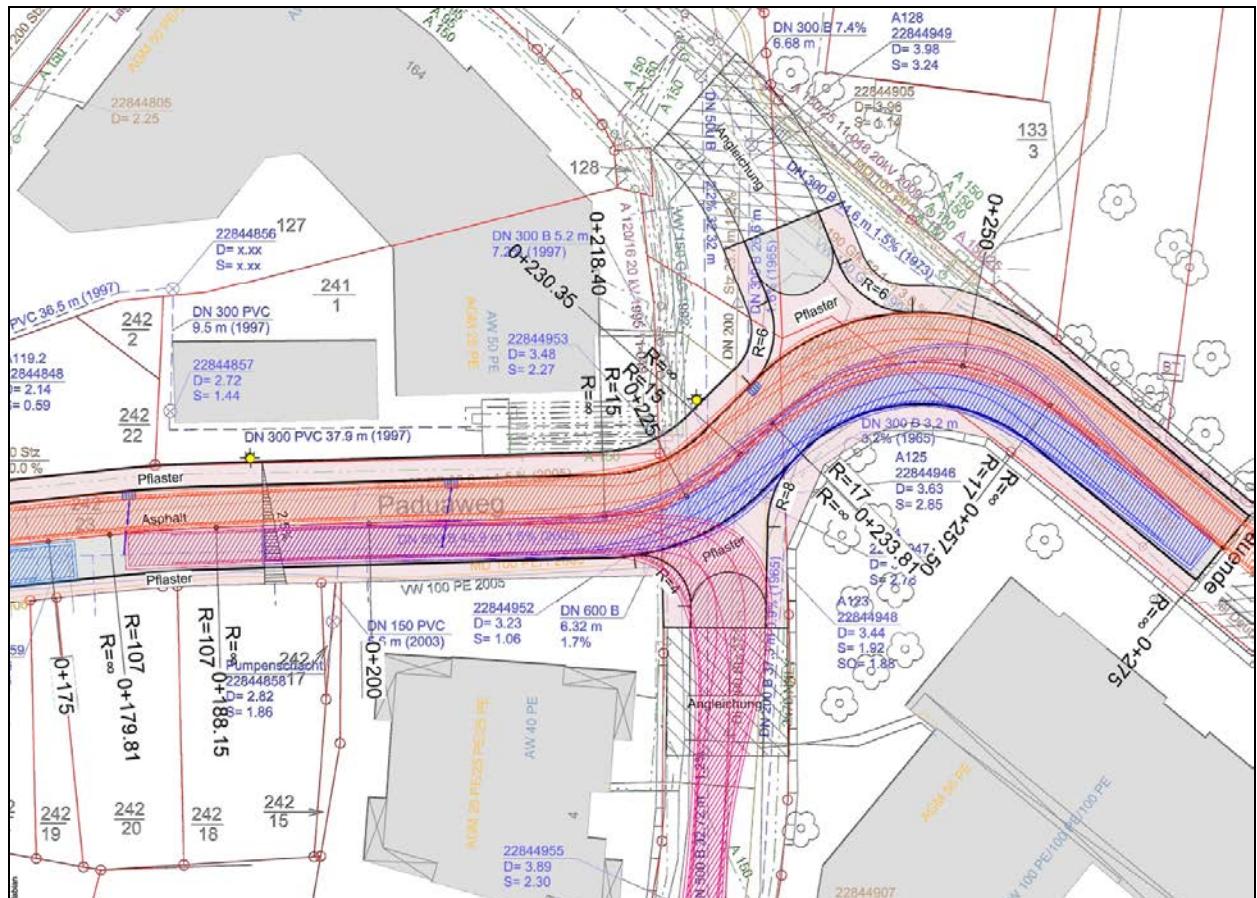


Entwurfsplanung Verkehrsspanne¹ B-Plan 20

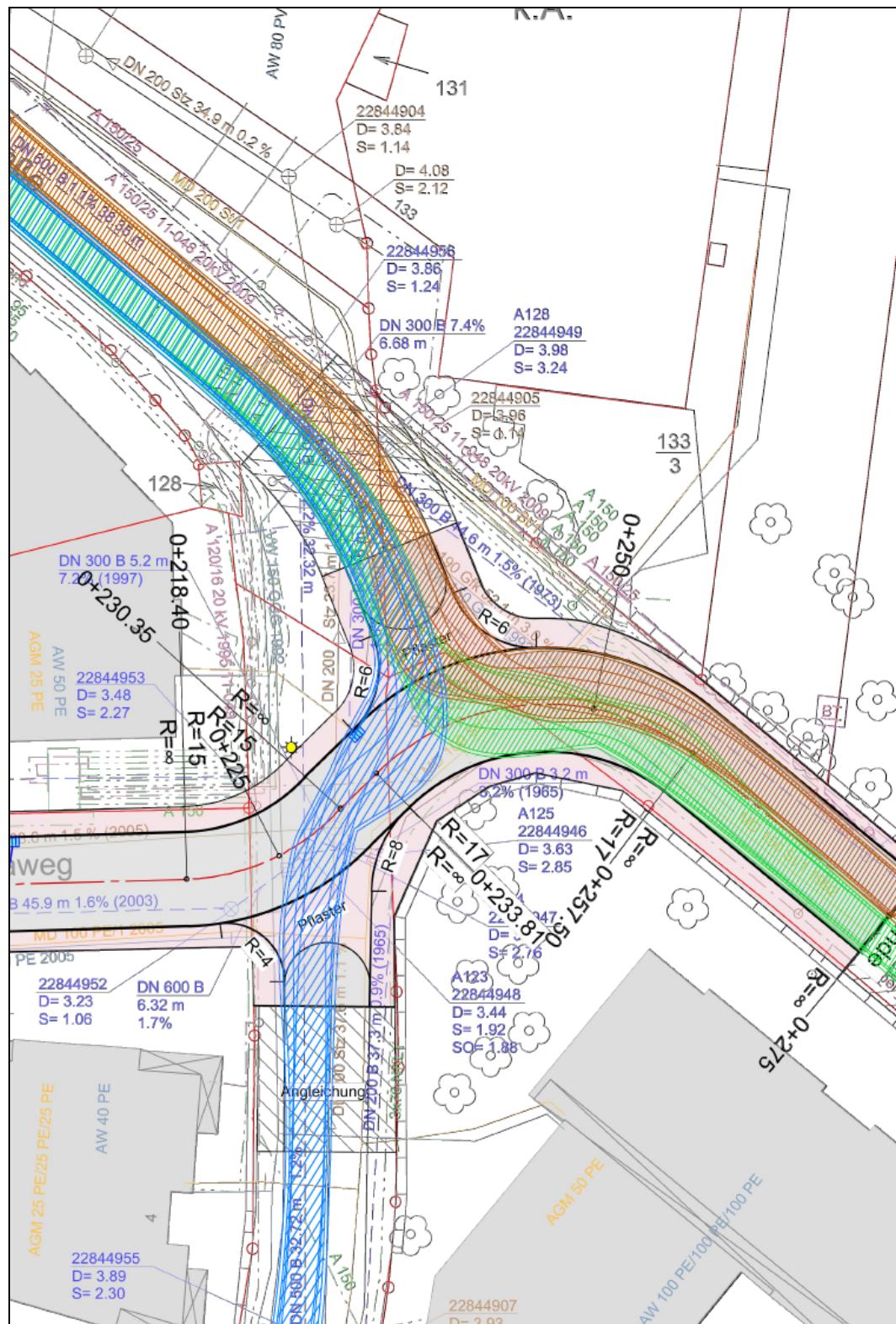
¹ Quelle: Benthien Planungs- und Ingenieurbüro, "Entwurfsplanung Verkehrsspanne Niendorf / B76" im Auftrag der Gemeinde Timmendorfer Strand, 2012

Wie Befahrbarkeitsanalysen mit dem 12 Meter langen Standardlinienbus als Bemessungsfahrzeug zeigen, ist es jedoch problematisch, den Busverkehr über diese Umfahrung abzuwickeln, da in allen Kurvenbereichen die Gegenfahrbahn deutlich beansprucht wird. Das gilt umso mehr für den auch in Timmendorfer Strand verkehrenden 15m-Bus.

Gar nicht möglich wäre ein Rechtsabbiegen vom Paduaweg in die Pamirstraße. Das beträfe unter anderem die Schulbuslinie 5951.

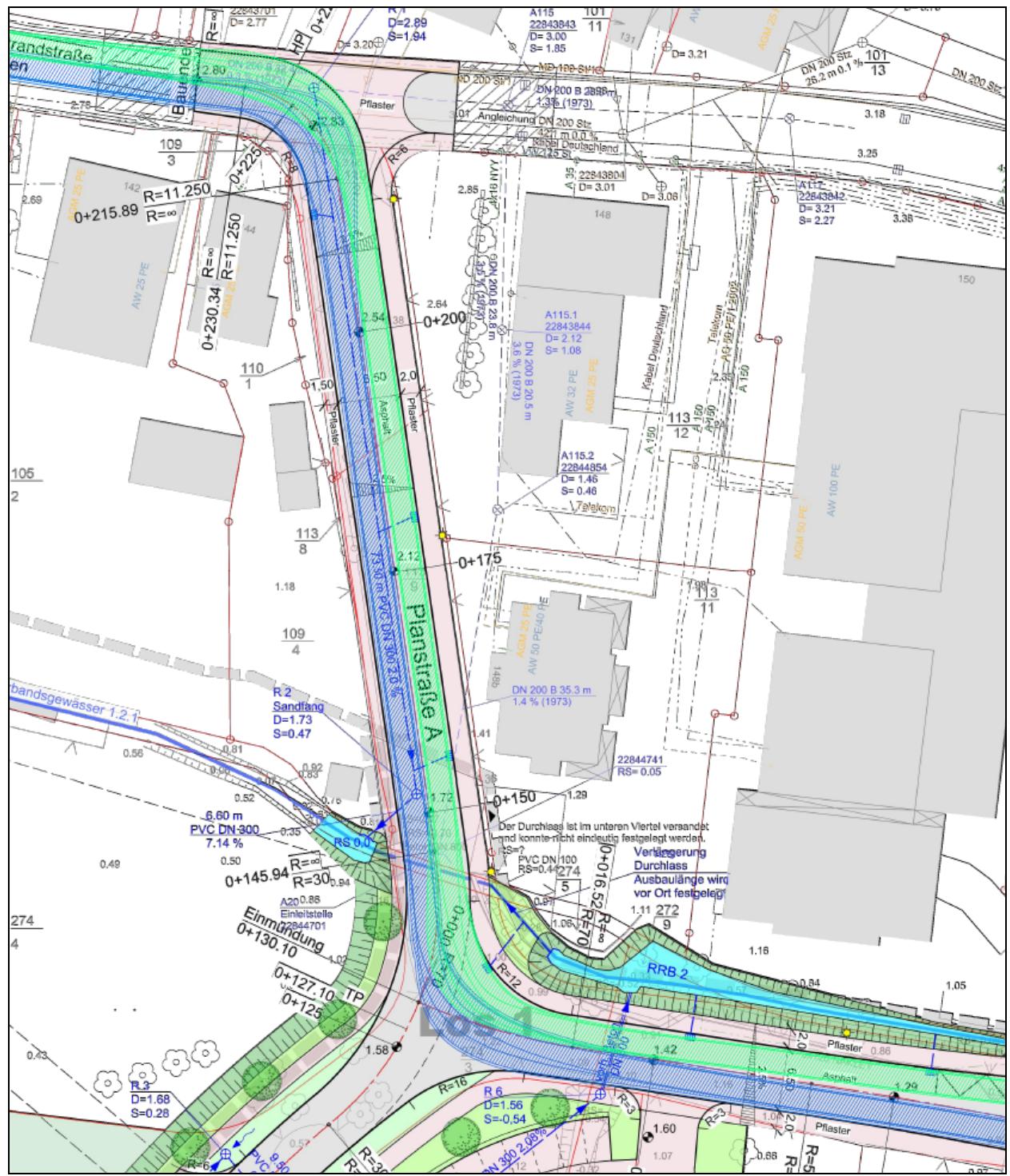


Befahrbarkeitsstudien Standardlinienbus in der neuen Verkehrsspange über Paduaweg sowie Relation Paduaweg - Pamirstraße



Befahrbarkeitsstudien Standardlinienbus auf der Relation Strandstraße – Travemünder Landstraße und Strandstraße - Pamirstraße

Auch bei einer Beibehaltung der Buslinien in der Strandstraße ist die Befahrbarkeit der umgestalteten Einmündung in die Travemünder Landstraße äußerst problematisch.



In den 90°-Kurven der Planstraße A gibt es starke Beanspruchungen der Gegenfahrbahn.

3 Verkehrskonzept Ortskern Niendorf

3.1 Allgemeines

Generell ist anzustreben, den motorisierten Verkehr auf dem zentralen Abschnitt der Strandstraße auf das notwendige Mindestmaß zu reduzieren.

Die Analyse des öffentlichen Personennahverkehrs hat gezeigt, dass der zentrale Abschnitt der Strandstraße Bestandteil des Streckennetzes ist und bei der Konzeption der künftigen Verkehrsführung sowie dem Entwurf der Straßenräume berücksichtigt werden muss. Für den Radverkehr ist eine Durchlässigkeit in beiden Richtungen erforderlich. Radfahrer werden darüber hinaus aber auch auf der parallel verlaufenden Strandpromenade geduldet.

Bei allen Konzepten wird vorausgesetzt, dass die im Rahmen des B-Plan 20 hinsichtlich der Linienführung vorgesehenen Straßenzüge realisiert werden:

- Spange zwischen Strandstraße 144 über Paduaweg zur Travemünder Landstraße
- Spange zwischen dem westlichen Paduaweg und einer neuen Einmündung an der B76. Diese dient zur Erschließung des neu strukturierten Großparkplatzes P5, der in 2 Bauabschnitten (vordringlich P5 Ost) realisiert werden kann.

Auf diese Weise kann der über die B76 auf Niendorf-Zentrum ausgerichtete touristische Ziel- und Quellverkehr ohne Beanspruchung von Anliegerstraßen auf kurzem und direktem Wege zum Großparkplatz geführt werden.

Auch Verkehre, die den Ort im Rahmen einer touristischen Ostseebäder-Route durchfahren wollen, können bei Bedarf sowohl in West-Ost-Richtung als auch in Ost-West-Richtung den Großparkplatz für einen Zwischenhalt nutzen. Die Straßenzüge Pamirstraße, Strandstraße in Höhe des Niendorfer Balkons sowie die Sydowstraße sind dann nicht mehr Bestandteil des Erschließungssystems für den Großparkplatz.

Insgesamt ist der zentralörtliche Bereich auch geeignet, um dort eine flächendeckende Verkehrsberuhigung (Tempo-30-Zone) vorzusehen.

Auch der weitere Verlauf der Strandstraße in Richtung Hafen sollte in Anlehnung an den bestehenden Charakter im benachbarten Ortsteil Timmendorfer Strand (Strandstraße und Poststraße) verkehrsberuhigt werden. Hier ist eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in Verbindung mit einer Neugestaltung des Straßenraums (z.B. optische Fahrbahneinengungen zur Verdeutlichung von Querungsstellen) eine geeignete Maßnahme. Eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist allerdings mit den Verkehrsbetrieben abzustimmen, da sich bei längeren Abschnitten Auswirkungen auf den Fahrplan ergeben können.

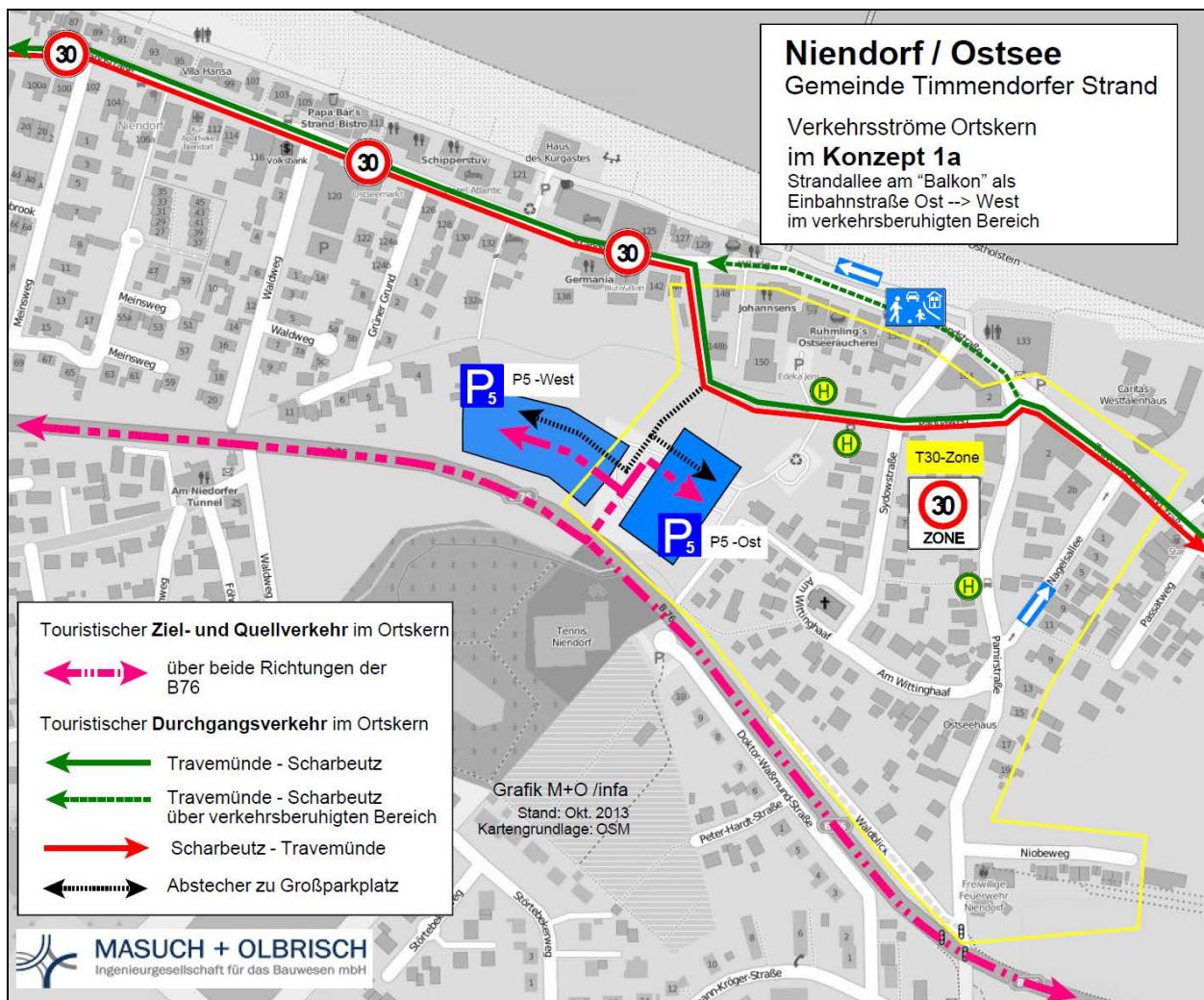
Auf eine Separierung des Radverkehrs kann bei einem reduzierten Geschwindigkeitsniveau erfahrungsgemäß verzichtet werden.

Der zentrale Abschnitt der Strandstraße vor dem Niendorfer Balkon und der Schwimmhalle wird vom Fußgängerverkehr besonders stark frequentiert. Außerdem soll in der besonderen Lage vor der Seebrücke eine besonders hohe Aufenthaltsqualität garantiert werden. Dazu kann saisonal auch eine intensiviert betriebene Außengastronomie beitragen. Realisiert werden kann dies nur, wenn der betreffende Abschnitt als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen ist, in dem nur Schrittgeschwindigkeit gefahren werden darf oder sogar gänzlich für den motorisierten

Verkehr gesperrt ist. Unter diesen Aspekten werden folgende alternative Konzepte für den zentralen Abschnitt der Strandstraße diskutiert:

3.2 Verkehrsführungsvarianten im Bereich des Niendorfer Balkons

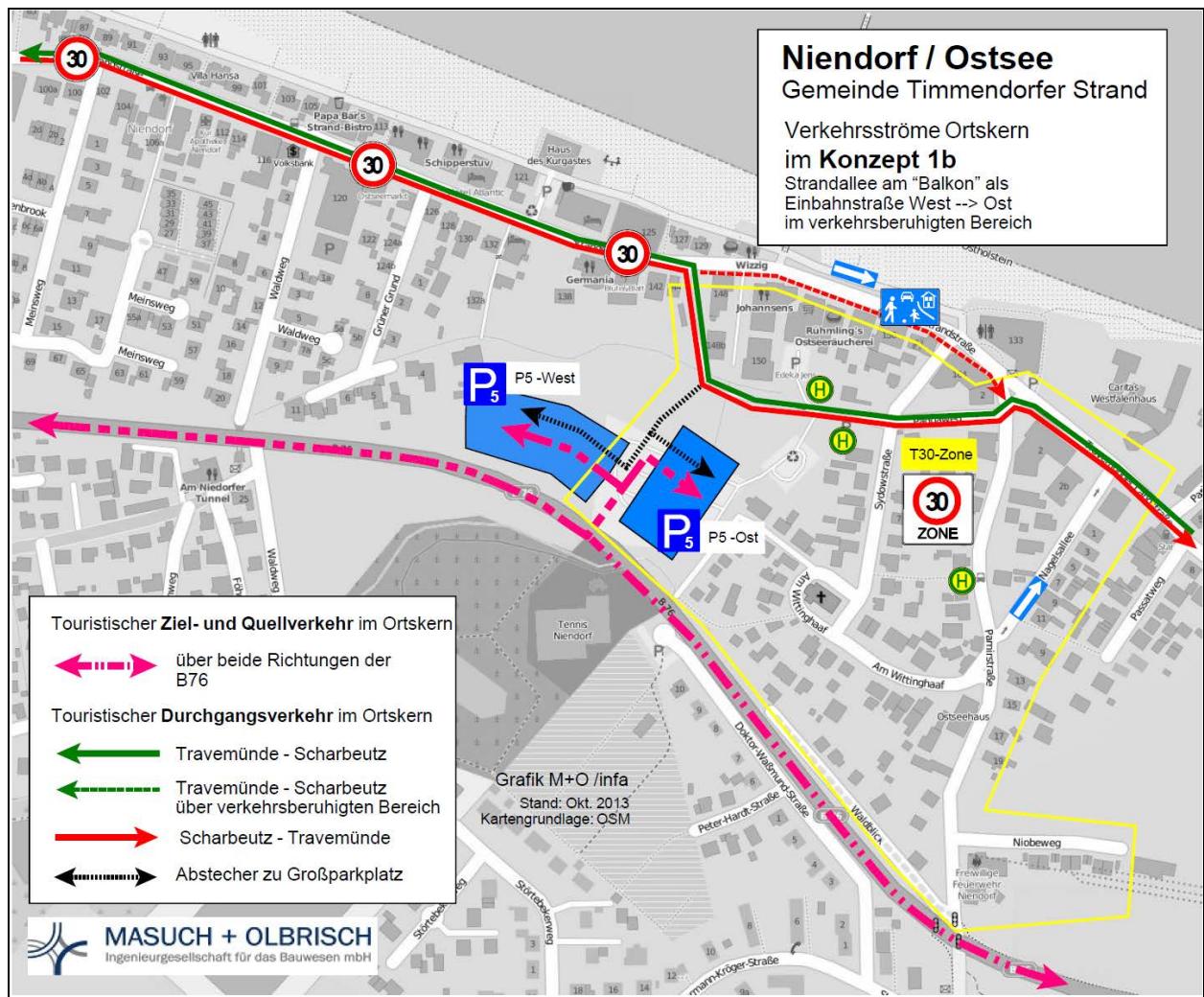
3.2.1 Konzept 1



Verkehrsfluss in Konzept 1a (Strandallee am Balkon verkehrsberuhigt im Einrichtungsverkehr von Ost nach West)

Die neuen Spangen sind Bestandteil einer zentralen Tempo 30-Zone. Davon ausgeklammert ist der besonders sensible Abschnitt der Strandstraße, der als verkehrsberuhigter Bereich (StVO Zeichen 325) ausgewiesen wird. Eine Befahrung ist ähnlich wie im Zentrum von Timmendorfer Strand nur in einer Richtung vorgesehen. Die Varianten 1a und 1b unterscheiden sich durch die Richtung der Durchfahrtmöglichkeit.

Bei Konzept 1a haben Verkehrsströme aus Richtung Osten (Travemünder Landstraße) die Möglichkeit, zunächst den Niendorfer Balkon zu passieren, um sich dann für einen Abstecher zum Großparkplatz zu entscheiden.



Verkehrsfluss in Konzept 1b (Strandallee am Balkon verkehrsberuhigt im Einrichtungsverkehr von West nach Ost)

Beim Konzept 1b haben Verkehrsströme aus Richtung Niendorf Hafen die Wahl zwischen der direkten Zufahrt zum Großparkplatz oder einer Befahrung der Strandallee am Niendorfer Balkon. Falls dann nach der strandnahen Durchfahrt doch noch Interesse besteht, den Großparkplatz aufzusuchen, ist allerdings die "rückwärtsgerichtete" Route über den Paduaweg erforderlich, so dass kleinräumig ein höheres Verkehrsaufkommen generiert wird als bei Variante 1a. Nachteilig ist bei der Ausrichtung des Einrichtungsverkehrs von West nach Ost die Überschneidung mit den gegenläufigen Verkehren an den Knotenpunkten.

Ein wichtiger Aspekt ist die Behandlung des Buslinienverkehrs. Da verkehrsberuhigte Bereiche mit Schrittgeschwindigkeit sich nicht für die Abwicklung von Busverkehr eignen und zudem bei einer Einbahnstraßenregelung ohnehin nur eine Linienrichtung durch die zentrale Strandallee verlaufen könnte, müsste der Busverkehr beim Konzept 1 auf die parallele Spange verlagert werden. Der Straßenraumentwurf des B-Plans 20 sieht auch bereits die Anordnung von Bushaltestellen für beide Fahrtrichtungen vor. Nicht sichergestellt ist bisher aber die uneingeschränkte Befahrbarkeit aller im Zuge der Spange geplanten Kurvenbereiche. In diesem Fall sollte allerdings der Zuschnitt einer zentralen Tempo-30-Zone mit Bedacht gewählt werden, da eine damit verbundene Rechts-Vor-Links-Regelung auch nicht mit den Anforderungen des Buslinienver-

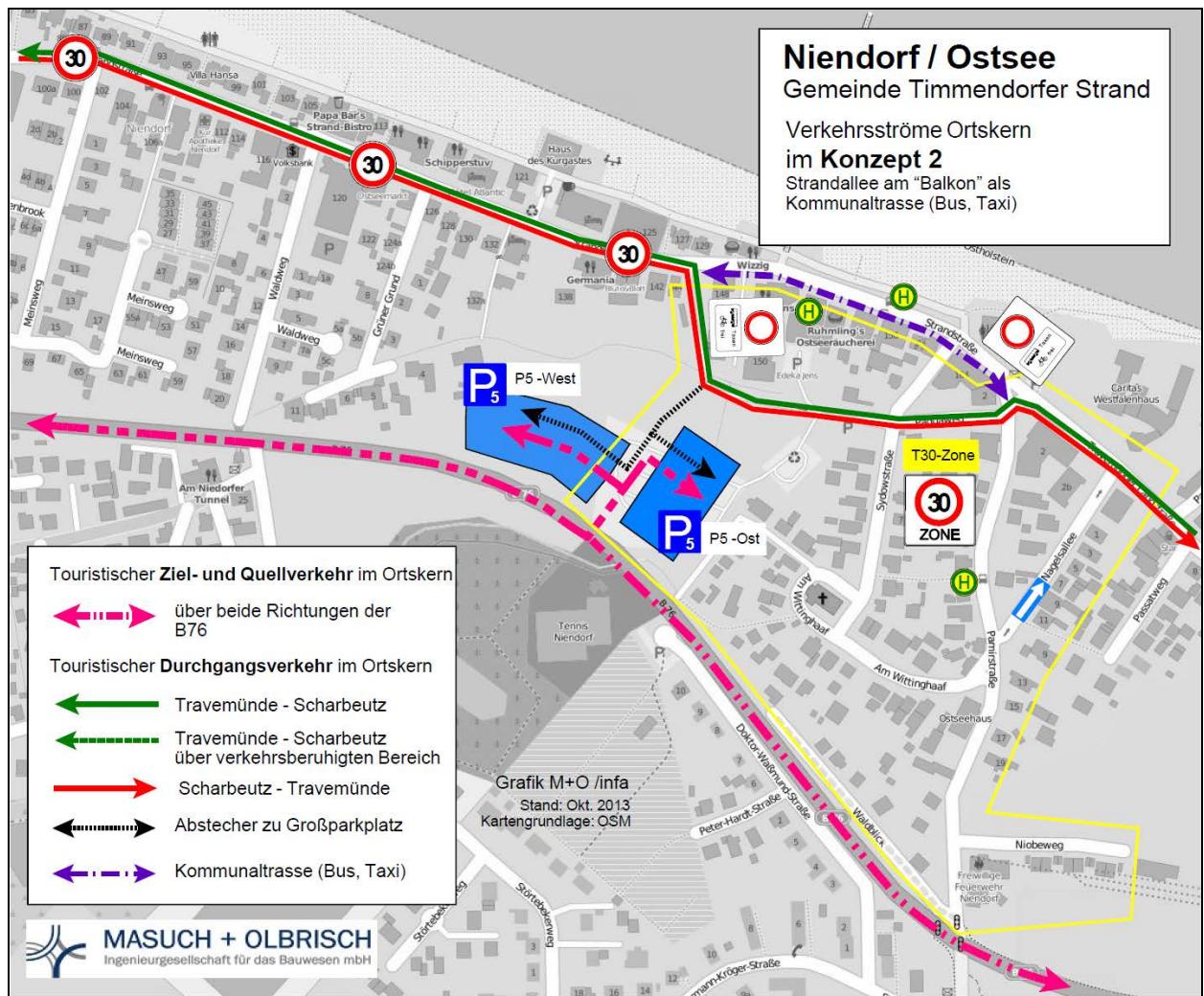
kehrs harmoniert. Ein weiterer Nachteil ist in Hinblick auf touristische Aspekte die fehlende Präsenz des öffentlichen Nahverkehrs am Niendorfer Balkon.

Wenn die Problematik mit der Busverkehrsführung gelöst werden kann, bietet das Konzept 1 andererseits alle Voraussetzungen, um die Verkehrsströme optional zu bestimmten Zeiträumen ausschließlich über die Parallelspange abzuwickeln. Diese Anforderung kann zum Beispiel geben sein, wenn Großveranstaltungen auf dem Niendorfer Balkon stattfinden oder in der Hochsaison mehr Spielraum für die Außengastronomie zur Verfügung stehen soll.

3.2.2 Konzept 2

Das Konzept 2 basiert auf der Philosophie, dass der motorisierte Individualverkehr komplett aus dem zentralen Strandstraßenabschnitt herausgehalten wird, während die Strandstraße in beiden Richtungen befahren werden kann.

Hierbei könnte das Prinzip der Kommunaltrasse zum Tragen kommen, bei dem der Abschnitt für Busse und Taxen freigegeben wird. Auch der Radverkehr kann die ausgewiesene Trasse in beiden Richtungen nutzen. Denkbar ist zudem die zeitweise Freigabe für Lieferverkehr. Gestalterisch kann das Niveau der Fahrbahn auf das bestehende Niveau der angrenzenden Nebenflächen angehoben werden.



Verkehrsfluss in Konzept 2 (Strandallee am Balkon als Kommunaltrasse im Zweirichtungsverkehr)

Motiviert durch Aspekte der Tourismusförderung ist man häufig bestrebt, auch motorisierte Individualverkehre so weit wie möglich an die strandnahen Bereiche heran zu führen. Andernfalls bestünde die Gefahr, dass potentielle Touristen die Sehenswürdigkeit im Vorbeifahren gar nicht wahrnehmen.

Diesbezüglich gibt es in Niendorf Zentrum aber ganz gute Voraussetzungen.

Aufgrund der Topografie und des abknickenden Verlaufes des Strandstraße kann dieser Bereich auch von Verkehrsteilnehmern, die auf die parallele Spange geleitet werden, wahrgenommen werden und zum Verweilen anregen.

Eine ähnlich gute Blickachse haben Verkehrsteilnehmer, die aus Richtung Westen auf den Niendorfer Balkon zufahren, bevor sie nach rechts in die neue Planstraße abbiegen.



Sicht auf den Niendorfer Balkon von der Travemünder Landstraße



Sicht auf den Niendorfer Balkon von der Strandstraße aus Richtung Westen (vor Abzweig zur Planstraße)

Dieses Konzept hat den Vorteil, dass der sensible Strandstraßenbereich im Bereich der Seebrücke und des Niendorfer Balkons weitestgehend vom motorisierten Verkehr freigehalten wird und andere Nutzungsansprüche wie zum Beispiel der Querungsbedarf von Fußgängern oder die Ausweitung von Gastronomiebereichen gestärkt werden können.

Gleichzeitig bewahrt der öffentliche Nahverkehr seine Präsenz an zentraler Stelle und kann geradlinig und damit ohne erhöhten Flächenbedarf, der sich bei notwendigen Kurvenfahrten zwangsläufig ergeben würde, durch das Niendorfer Zentrum geführt werden.

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, zum Beispiel in der Wintersaison die Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr zuzulassen. Eine solche Regelung ist aber eigentlich entbehrlich.



Bei der Konzeption ist zu beachten, dass im Bestand einige wenige private Parkgelegenheiten existieren, die von der Strandstraße aus erschlossen werden. Das betrifft vor allem einen Dienstleistungsbetrieb (Haarstudio) und ein Fachhandel für Elektrowaren.



In einigen Fällen sind aber bereits heute die Abstellmöglichkeiten von Einzelhandel und Gastronomie überwiegend über eine rückwärtige Erschließung realisiert.

4 Empfehlungen

4.1 Großräumige Verkehrslenkung Motorisierter Individualverkehr

Der touristisch geprägte Zielverkehr sollte auf kurzem Weg zu den an der B76 gelegenen Großparkplätzen geleitet werden. Eine Optimierung der Wegweisung und Parkleitwegweisung kann unterstützend wirken. Während der Parkplatz Niendorf Vogelpark/Hafen bereits ohne Inanspruchnahme des innerörtlichen Straßennetzes erreicht werden kann, muss der Großparkplatz "Schwimmhalle" zu diesem Zweck umgestaltet und neu angebunden werden.

Touristische Verkehrsströme, die von Westen (Timmendorfer Strand) oder von Osten (Travemünde) über strandnahe Routen den Ortsteil Niendorf erreichen, sollten ebenfalls auf kurzem Wege Gelegenheit bekommen, einen der Großparkplätze aufzusuchen. Auch hier ist die Kontinuität und Eindeutigkeit der Wegweisung ein wichtiges Instrument.

4.2 Organisation des Verkehrsflusses von Kraftfahrzeugen im Ortskern

In Analogie zu den in Timmendorfer Strand realisierten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sollten auch die durch Niendorf führende Strandstraße sowie der Bereich im Ortskern verkehrsberuhigt werden. Im Einzelnen:

Wenn motorisierter Verkehr am Niendorfer Balkon verbleiben soll, dann ist die Variante 1a zu bevorzugen, da sich in diesem Fall die Fahrtrichtungen nicht überschneiden und sich die direktesten Routen zum Großparkplatz ergeben. Aus gutachterlicher Sicht ist jedoch die Variante 2, also die Ausweisung der Strandstraße als Kommunaltrasse (Durchfahrt in beiden Richtungen nur für Busse, Taxen und Radfahrer, anliegender Lieferverkehr) zu favorisieren. Hierbei wird die Aufenthaltsqualität des zentralen Balkonbereiches deutlich verbessert, wobei sich die Erschließungssituation für die Anlieger nicht schlechter darstellt.

Weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Niendorf sind:

- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf Strandstraße ab Niendorf Hafen, baulich flankierende Maßnahmen z.B. in Form von optischen Fahrbahneinengungen an den zahlreichen Fußwegeverbindungen zwischen Strandstraße und Strandpromenade
- Ausweisung des zentralen Bereiches südlich der Strandstraße am Niendorfer Balkon als Tempo-30-Zone
- Verzicht auf die direkte Anbindung der Straße Barkholtredder mit der B76

4.3 Öffentlicher Nahverkehr

Der Busverkehr sollte in der zentralen Strandstraße vor dem Niendorfer Balkon präsent bleiben. Das erleichtert die Orientierung für ein- und aussteigende Fahrgäste. Wenn die Einmündung der Strandstraße in die Travemünder Landstraße entsprechend gestaltet wird, ist dieser Linienverlauf auch am problemlosesten zu befahren. Mit der Konzeption der Strandstraße als Kommunaltrasse lässt sich der Busverkehr optimal in den ansonsten stark von der Aufenthaltsfunktion geprägten Bereich integrieren. Die betriebliche Regelung und Straßenraumgestaltung in der westlichen Strandstraße muss in enger Abstimmung mit den Verkehrsbetrieben erfolgen, da Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sich auch auf den Fahrplan bzw. die Reisegeschwindigkeit auswirken können.

4.4 Radverkehr

- Schutzstreifen oder Radfahrstreifen sind im Verlauf der Strandstraße aufgrund der erforderlichen Fahrbahnbreite für eine Zweirichtungsstraße nicht unterzubringen. Stattdessen sollte der Radverkehr gemeinsam mit dem motorisierten Individualverkehr in einem verkehrsberuhigten Straßenraum abgewickelt werden, der eine erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h aufweist. Eine ähnliche Verkehrsregelung findet man auf der westlichen Strandallee in Timmendorfer Strand.
- In Tempo 30-Zonen werden üblicherweise keine Radwege vorgesehen.
- Das Miteinander von Fußgängern und Radfahrern auf der Strandpromenade sollte weiterhin gestattet sein.
- Die zentrale Strandstraße soll weiterhin in beiden Richtungen für Radfahrer durchlässig bleiben. Das kann zum Beispiel in Kombination mit einer Kommunaltrasse für Busse und Taxen erfolgen.

4.5 Ruhender Verkehr

- Die vorhandene Stellplatzbewirtschaftung (Parken mit Parkschein) im engeren Ortskernbereich sowie das ergänzende Angebot an Stellplätzen mit Parkscheibenregelung im Umfeld von Einzelhandelseinrichtungen sollte beibehalten werden.
- Um Parksuchverkehr und das verkehrswidrige Abstellen von Fahrzeugen nicht unnötig zu forcieren, sollte das attraktive Angebot der gebührenfreien Stellplätze auf den beiden Großparkplätzen aufrechterhalten werden.
- Die Akzeptanz kann durch begleitende Maßnahmen (attraktiv gestaltete und eindeutig gekennzeichnete Fußwege zwischen den Parkplätzen und zentralen Einrichtungen) und einer lückenlosen und eindeutigen Parkleitwegweisung weiter gestärkt werden.