

**Dokumentation der zweiten Bürgerveranstaltung der
Öffentlichkeitsbeteiligung für das Mobilitätskonzept Travemünde**
Dienstag, 21. November 2017
18:30 bis 21:00 Uhr
Maritim Hotel

Veranstalter / Veranstalterin: Hansestadt Lübeck | Der Bürgermeister
 Fachbereich 5 Planen und Bauen

Moderation, Dokumentation, Fotos: TOLLERORT entwickeln & beteiligen

1. Begrüßung und Vorstellung



*Karsten Schröder,
Hansestadt Lübeck*

Karsten Schröder, Leiter des Bereichs Stadtplanung und Bauordnung der Hansestadt Lübeck, heißt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur zweiten Bürgerveranstaltung für das Mobilitätskonzept Travemünde herzlich willkommen.

Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung der Hansestadt Lübeck bearbeitet das Mobilitätskonzept für Travemünde federführend. Er hat die Öffentlichkeit eingeladen, an der Erarbeitung mitzuwirken. Travemünde soll als lebenswerter Stadtteil und attraktives Seeheilbad weiterentwickelt werden. Was heißt das für die Mobilität in Travemünde? Wie kann ein gutes Miteinander der verschiedenen Verkehrsarten Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr sowie Bus und Bahn in Zukunft gestaltet werden? Antworten auf diese Fragen soll das Mobilitätskonzept für Travemünde geben.

Grundlage für das Verfahren ist der Bürgerschaftsauftrag vom 26. Februar 2015 für ein „Gesamtverkehrskonzept Travemünde“. Hier heißt es: „Der Bürgermeister wird beauftragt, ein verkehrspolitisches Leitbild für ganz Travemünde zu entwickeln, das in einen umsetzbaren Gesamtverkehrsplan Travemünde einmünden soll.“

Die Verwaltung erarbeitet das Mobilitätskonzept verwaltungsintern und organisiert die Öffentlichkeitsbeteiligung. Nach der Auftaktveranstaltung vom 8. Februar 2017 fand im März 2017 eine Kinder- und Jugendbeteiligung statt. Vor kurzem tagte auch der Gestaltungsbeirat Travemünde zum Thema Mobilität. So werden die Anliegen verschiedener Bevölkerungsgruppen an die Entwicklung von Mobilität und Verkehr zusammengetragen. Unter Berücksichtigung der Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung im Februar 2017 wurden bis heute Grundzüge für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr erarbeitet. Diese Grundzüge werden in der heutigen Veranstaltung vorgestellt. Herr Schröder betont, dass das Konzept noch nicht abgeschlossen sei und deshalb Hinweise aus der heutigen Veranstaltung noch berücksichtigt werden können.

Herr Schröder stellt die Mitwirkenden der Verwaltung vor:

- Nils Weiland, Hansestadt Lübeck, Leiter der Abteilung Verkehrsplanung, Projektleiter für das Mobilitätskonzept Travemünde
- Andreas Krause, Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung
- Astrid Spiller, Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung
- Florian Borchert, Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung

Das Büro TOLLERORT entwickeln & beteiligen ist mit der Moderation und Dokumentation der Veranstaltung beauftragt. Die Moderatorin Mone Böcker stellt ihr Team vor und vermittelt anschließend einen Überblick über den Kreis der Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Etwas mehr als die Hälfte der Anwesenden war bereits bei der Auftaktveranstaltung im Februar dabei. Etwa ein Drittel der Anwesenden wohnt bereits länger als 25 Jahre in Travemünde. Knapp ein Drittel der Anwesenden leben nicht länger als zwei Jahre im Stadtteil.

Bevor Herr Weiland mit der Konzeptvorstellung beginnt, wird ein Einwand aus dem Publikum vorgebracht. Ein Gast kritisiert, dass Informationen zum Mobilitätskonzept erst einen Tag vor der Veranstaltung online gestellt worden seien. So sei es nicht möglich gewesen, sich auf die Veranstaltung vorzubereiten. Herr Schröder wiederholt, dass der Prozess noch nicht abgeschlossen sei. Er bittet um Verständnis dafür, dass die Verwaltung die Inhalte nicht nur zu zeigen, sondern auch direkt erläutern und für Fragen zur Verfügung stehen möchte.

Weiter wird nach der Zeitplanung gefragt. Herr Schröder stellt in Aussicht, dass das Konzept in etwa zum Ende des ersten Quartals 2018 fertiggestellt sein solle.

Überblick über den Ablauf

- **Begrüßung, Vorstellung der Mitwirkenden, Beteiligten und des Verfahrens**
Karsten Schröder, Hansestadt Lübeck
Mone Böcker, TOLLERORT entwickeln & beteiligen
- **Vorstellung der Grundzüge des Mobilitätskonzepts**
Nils Weiland, Karsten Schröder, Hansestadt Lübeck
- **Gesprächsphase: Diskussion offener Punkte / alternativen Lösungen für ausgewählte Fragestellungen**
- **Ergebnissicherung und Abschluss**

2. Vorstellung und Diskussion der Grundzüge des Mobilitätskonzepts



Hansestadt Lübeck

Herr Weiland ist Projektleiter des Mobilitätskonzepts Travemünde der Hansestadt Lübeck. Er stellt die erarbeiteten Grundzüge und den Umgang mit den Ergebnissen der bisherigen Beteiligung vor. Hinweise und Anregungen zum Konzept können bis zum Ende des Jahres beim Fachbereich eingehen und noch berücksichtigt werden, bevor der Entwurf in den politischen Gremien vorgestellt wird.

Das Konzept umfasst eine mittel- bis langfristige Perspektive. Nicht alle Maßnahmen können sofort umgesetzt werden: Zu einzelnen Maßnahmen müssen jeweils die Zustimmung der Politik und die Bereitstellung von Mitteln sichergestellt werden. Dann erfolgt die Planung. Im Mobilitätskonzept werden Maßnahmen priorisiert, die im langfristigen Betrachtungszeitraum als erstes umgesetzt werden sollen.

Bei der Bestandsanalyse werden die Auswirkungen aktueller Großprojekte (z.B. Bau des Aja-Resorts) berücksichtigt. Daher werden wachsende Besucherzahlen angenommen. Es wird davon ausgegangen, dass sich sowohl Bewohnerinnen und Bewohner als auch Besucherinnen und Besucher in der Zukunft so verhalten werden wie heute auch:

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

Eine Zählung am 1. August 2015 (Sonnabend) ergab für die B75 16.400 Kfz pro Tag bei einem geringen Anteil von Tagesgästen und Touristen. In der Prognose wird ein Anstieg des Verkehrsaufkommens um 25% auf 20.500 Kfz pro Tag erwartet. Dieses Verkehrsaufkommen könne, so Herr Weiland, mit dem bestehenden Netz gerade noch abgewickelt werden, wenn das Netz punktuell optimiert würde, etwa an Kreuzungen und Ampelschaltungen. Als Beispiel nennt Herr Weiland die Kreuzung B75 / Gneversdorfer Weg / Moorredder / Am Dreilingsberg. Es würden aber keine Reserven mehr bestehen, wenn alle aktuellen Großprojekte fertiggestellt worden seien. Als weitere punktuelle Maßnahme sei eine neue Ampel an der Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg vorgesehen.

Die Anregung aus der ersten öffentlichen Veranstaltung, eine zweite Erschließung für Travemünde vorzusehen, ist geprüft worden. Eine zweite Erschließung sei nicht zwingend notwendig, der Wunsch sei aber nachvollziehbar, so Herr Weiland. Er stellt die geprüften Alternativen und die Ergebnisse vor:

- Eine zweite Erschließung über Ivendorf wird nicht empfohlen. Die Verbindung ist heute bereits da, aber offenkundig nicht so beliebt. Zudem verfolgt die Stadtverwaltung das Ziel, das Verkehrstempo in Ivendorf zu reduzieren.
- Eine zusätzliche Erschließung parallel zu den Gleisen am Skandinavienkai steht in Konflikt mit der Hafententwicklung und Güterabwicklung sowie mit kreuzenden Verkehren. Auf dem Gelände des Skandinavienkais ist eine Fläche für den geplanten Güterbahnhof vorgesehen (planfestgestellt). Dieser stellt einen wichtigen Baustein für den Hafen dar.
- Der Vorschlag einer Erschließung über den Teutendorfer Weg wird nach Rücksprache mit dem zuständigen Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV SH) nicht weiter verfolgt. Eine Abzweigung Teutendorfer Weg würde zu nah an der nächsten Abzweigung liegen.
- Demzufolge wurde geprüft, eine Abzweigung bereits früher über den Rönnaauer Weg anzubieten. Auch dies ist nicht ohne weiteres umsetzbar, da der Weg durch ein Landschaftsschutzgebiet geführt werden müsste. Hier wären eventuell Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Herr Weiland schlussfolgert, eine zweite Haupteerschließung sei nicht Teil der kurz- und mittelfristigen Maßnahmen des Mobilitätskonzepts. Eine einfache Lösung für eine zweite Erschließung gebe es nicht. **Der Ausbau des Rönnaauer Wegs werde als eine langfristige Option im Mobilitätskonzept berücksichtigt.**

Der Bahnverkehr soll attraktiver werden. Empfohlen wird, die Taktung der Bahn auf 30 Minuten zu verkürzen. Herr Weiland erläutert, hier sei nicht die Hansestadt Lübeck, sondern NAH.SH verantwortlich. Heute fahre die Bahn einmal pro Stunde, was wenig attraktiv für die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sei. Ergänzend werden Bike&Ride-Anlagen an den Bahnhöfen geplant.

Für den Fußverkehr sieht der Fachbereich vor, die Vorderreihe als ganzjährige Fußgängerzone umzufunktionieren und diese für den Radverkehr in Schrittgeschwindigkeit freizugeben. Lücken im Radverkehrsnetz sollen geschlossen werden.

Auf dem Priwall werden durch neue Nutzungen zusätzliche Verkehre erwartet. Herr Weiland informiert, dass hierzu ein gesondertes Gutachten in Auftrag gegeben worden sei, dessen Ergebnisse Anfang 2018 vorliegen. Es werde eine gesonderte Veranstaltung zu diesem Thema geben.

Austausch

Nach der Erläuterung des Konzeptentwurfs gibt es die Möglichkeit zur Diskussion. Frau Böcker nimmt in einzelnen Runden jeweils drei Fragen / Anmerkungen aus dem Publikum auf. Folgende Hinweise und Fragen werden geäußert.

- Hinweis: Die Straße in Ivendorf wird als eng und unübersichtlich beschrieben. Gewünscht werden eine großzügigere Gestaltung und die Installation eines Geschwindigkeitsmessers mit Anzeige.
- Frage: Könnte der vorhandene Bahnhofpunkt näher nach Ivendorf verlagert oder ein zusätzlicher Haltepunkt eingerichtet werden?

Antwort: Langfristig ist ein weiterer Bahnhofpunkt in Kücknitz vorgesehen. Die Taktung ließe einen weiteren Haltepunkt in Ivendorf vermutlich nicht zu. Herr Weiland gibt den Hinweis aber an den zuständigen Träger NAH.SH weiter.

- Fragen zu den Verkehrszahlen: Wie hoch ist das Pkw-Aufkommen genau? Wurde exakt an der Kreuzung Gneversdorfer Weg/ Torstraße gezählt? Wieviel Verkehr kommt wirklich an der Torstraße an?

Antwort: Die Zählung an der Kreuzung wurde im Juni 2015 durchgeführt. Es wurden insgesamt 10.000 Kfz, davon 3.000 Kfz an der Torstraße gezählt.

- Frage: Wie wird die Kreuzung Moorredder/ Gneversdorfer Weg optimiert?

Antwort: Die Kreuzung wird durch einen zusätzlichen Abbiege-Streifen aus Richtung Dreilingsberg optimiert. Im Gneversdorfer Weg sind Radfahrstreifen vorgesehen, die aber aufgrund der Witterungsbedingungen derzeit nicht eingerichtet werden können.

Die Kreuzung Steenkamp / Kowitzberg könnte durch einen starken Grünschnitt übersichtlicher gestaltet werden. Eine Ampelinstallation wäre an dieser Stelle nicht sinnvoll, die Kfz-Zahlen sind nicht so hoch. Jedoch sollen die Abbiegeradien für Wohnmobile vergrößert werden.

- Hinweis: Die Situation für den Fuß- und Radverkehr in der Vorderreihe wird als schwierig beschrieben, da die Außengastronomie viel Fläche einnimmt und die Radwege schlecht ausgebaut oder nicht vorhanden sind.

Antwort: Rad- und Fußverkehr werden berücksichtigt. Die Frage soll in den anschließenden Gesprächsrunden an den Tafeln vertieft behandelt werden.

- Frage: Wird der Durchgangsverkehr in der Torstraße gestoppt?

Antwort: Der Durchgangsverkehr soll verringert werden, indem z.B. in der Torstraße nur noch Anwohner- und Lieferverkehr einfahren könnten. Eine Begrenzung der Zufahrt sei durch Absenkpoller möglich, allerdings müsste dabei eine praktikable Lösung für den Lieferverkehr gefunden werden.

- Hinweis: Das Parken ist für Anwohner kaum möglich, da Touristen die vorhandenen Parkplätze blockieren!

- Frage: Wenn die Torstraße nur für Anwohner befahrbar ist, wie kommt man dann als Kunde in die Nebenstraßen?

Antwort: Die Nebenstraßen (hier: Kurgartenstraße) werden in das Konzept mit eingebunden, d.h. AnwohnerInnen der Kurgartenstraße können weiter über die Torstraße einfahren. Im Umfeld dieses Bereichs wäre das Parken für Touristen weiterhin möglich. Straßen wie die Vorderreihe, die Kurgartenstraße und die Torstraße seien für die Touristen von dort aus so immer noch fußläufig zu erreichen.

- Es werden mehrere Fragen zur Planung des Güterbahnhofs gestellt (Bezug: zweite Haupterschließung am Skandinavienkai):

- Wie ist der Stand der Planung für den Güterbahnhof? Wie soll der geplante Güterbahnhof aussehen?
- Warum schließt der Güterbahnhof eine zweite Erschließung Travemündes über den Hafen aus? Ggf. wäre doch eine Unterführung möglich.
- Warum wird die alte Hafenstraße nicht wieder hergestellt und die ehemalige Allee wiedergeholt? Es wäre auch eine Führung der Straße auf Stelzen über das Gelände des Güterbahnhofs denkbar.
- Wie soll der Güterbahnhof an die bestehende Gleisanlage angeschlossen werden? Eine Kreuzung mit dem LKW Verkehr und mit dem Personenverkehr sei nicht möglich.

2. Bürgerveranstaltung für das Mobilitätskonzept Travemünde

Herr Weiland erklärt, dass der Güterbahnhof direkt am vorhandenen Gleis an das Schienennetz angeschlossen werde.

Im Rahmen dieser Veranstaltung kann nicht vertieft auf die Planung des Güterbahnhofs eingegangen werden. Dies verärgert einige TeilnehmerInnen. Es wird aber festgehalten, dass hier ein Informationsbedarf besteht, der an anderer Stelle befriedigt werden muss. Herr Weiland stellt aber klar, dass eine Unterführung oder eine Straße auf Stelzen über das Gelände sehr aufwändige und teure Lösungen darstellen würden, die nicht finanziert werden könnten. Dabei sei auch zu berücksichtigen, dass für eine zweite Erschließung kurz- bis mittelfristig kein zwingendes Erfordernis bestehe.

Herr Schröder ergänzt, dass derart große Anliegen an die Politik zu richten seien, die sich damit auseinandersetzen müsste. Am Skandinavienkai sei aber aufgrund immer höherer Sicherheitsanforderungen eine Mischung der Verkehrsarten schwierig.



Kreis der Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Vorstellung des Parkkonzepts

Herr Schröder stellt anschließend das Parkkonzept für Travemünde vor. Aktuell gibt es 2800 öffentliche Parkplätze auf Anlagen unterschiedlicher Größe. Diese Zahl liegt den aktuellen Planungen zu Grunde. Da die Zahl von 2.800 Parkplätzen vollständig gehalten werden soll, müssen wegfallende Parkplätze an anderer Stelle ersetzt werden.

Im Vergleich mit anderen Ostseebädern seien die Parkgebühren in Travemünde nicht höher, erläutert Herr Schröder. Öffentliche Parkplätze seien i.d.R. nicht voll belegt. In Sondersituationen, wie der Travemünder Woche, seien die zentralen Parkplätze voll belegt, aber z.B. am Kowitzberg noch ausreichende Kapazitäten vorhanden. Folgende Maßnahmen sieht das Konzept vor:

- Der Zustand des Parkplatzes am Kowitzberg soll verbessert und vorhandene Reserven ausgeschöpft werden.
- Die Parkplätze, die im Maritim und am Kowitzberg entfallen werden, können durch eine Parkpalette am Lotsenberg aufgefangen und weiter aufgestockt werden. Der Bau der Parkpalette werde von einem privaten Investor übernommen. Mit dem Umbau der Trelleborgallee solle erst begonnen werden, wenn die Parkpalette am Lotsenberg fertiggestellt sei.

- Der Parkplatz Godewind mit aktuell ca. 120 Stellplätzen wird um 150 Stellplätze erweitert.
- Die Parkplätze „Auf dem Leuchtenfeld“ werden stark nachgefragt, deshalb soll das Angebot als solches erhalten bleiben. Hier werden 150 Stellplätze wegfallen, es verbleiben 600 Stellplätze.
- Bei Sonderveranstaltungen bestehen Möglichkeiten, zusätzliche Parkplätze anzubieten.

Austausch

Beim anschließenden Austausch beziehen sich einige Hinweise und Fragen auf das Parkkonzept, manche aber auch auf das Mobilitätskonzept allgemein.

- Frage: Wo können die BewohnerInnen in der Altstadt noch parken? Wo sollen die AnwohnerInnen am Steenkamp parken?

Antwort: Nur zu bestimmten Jahreszeiten und bei besonderen Anlässe besteht ein höherer Parkdruck in der Altstadt. Bewohner könnten zu diesen Zeiten auch in Parkhäusern parken.

- Hinweis: Ein Teilnehmer zweifelt die Zahlen des Parkkonzepts an. Es würden viel weniger öffentliche Parkplätze zur Verfügung stehen. Im Maritim Hotel seien keine öffentlichen Parkplätze vorhanden. Am Standort „Auf dem Leuchtenfeld“ sei er bei einer Zählung nur auf insgesamt 550 Autos gekommen. Es würden auf dieser Grundlage zu wenig Parkplätze geplant.

Herr Schröder widerspricht. Die Parkplatzzahlen seien aktuell erhoben worden. Die Stellplätze im Maritim Hotel stünden öffentlich zur Verfügung, nicht nur für Hotelgäste. Der aktuelle Stellplatzbedarf könne auf den vorhandenen Flächen abgedeckt werden.

- Frage: Steht Travemünde im Wettbewerb mit der Kernstadt Lübeck um die Haushaltsmittel? Wieviel Geld wird für die Umsetzung des Mobilitätskonzepts aus dem Lübecker Haushalt gebraucht?

Antwort: Nein! Es gibt für die Gesamtstadt Lübeck einen Haushalt, aus dem auch die Maßnahmen im Stadtteil Travemünde finanziert werden.

- Hinweis: Es wird kritisiert, dass in Travemünde zuerst gebaut und erst im zweiten Schritt nach Lösungen für den wachsenden Verkehr gesucht werde. Travemünde würde im Verkehr ersticken.

Herr Schröder versichert, dass bei allen Bauprojekten geprüft werde, ob diese verkehrstechnisch abgewickelt werden können.

- Hinweis: Ein Teilnehmer äußert seine Verärgerung darüber, dass die Paul-Brümmer-Straße nicht mehr – wie ursprünglich geplant – verlängert werden soll. Die Anwohner „Am Lotsenberg“ müssten nun die Belastung durch die zusätzlichen Verkehre tragen.

Insgesamt wird in dem Gespräch Unmut darüber deutlich, dass obwohl die Themen bereits seit langem diskutiert und die Belastungen zunehmen würden, nicht kurzfristig größere Maßnahmen umgesetzt werden könnten.

3. Gesprächsphase: Diskussion offener Punkte / alternativer Lösungen für ausgewählte Fragestellungen

Zum Einstieg in die Gesprächsphase stellt Herr Weiland offene Punkte und alternative Lösungen für ausgewählte Fragestellungen vor, die im Anschluss in Kleingruppen an Stellwänden mit thematischen Informationen diskutiert werden sollen. An den Stellwänden sind jeweils die Fragestellungen mit Hintergrundinformationen sowie die Präferenz der Stadtplanung dargestellt.

Frau Böcker führt in die Gesprächsphase mit dem Hinweis ein, dass bundesweit und besonders in größeren Städten bereits ein verändertes Mobilitätsverhalten feststellbar sei. So würden gerade junge Menschen öfter auf ein eigenes Auto verzichten. Ältere seien mit dem „Pedelec“ auf längeren Strecken ohne Auto mobil. Diese Entwicklungen seien in Travemünde im Moment vielleicht noch schwer vorstellbar, doch das Mobilitätskonzept könnte solche Trends unterstützen. Sie lädt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ein, sich in den Gruppen mit den offenen Punkten und Alternativen auseinanderzusetzen. Dieser Einladung folgen viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die in den Kleingruppen intensiv diskutieren. Sie können die Gruppen frei wechseln, um mehreren Themen zu besprechen. Die Gruppen werden von den Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung geleitet und fachlich unterstützt.

An einer weiteren Wand (s. 3.6) können die TeilnehmerInnen Maßnahmen auswählen, die aus ihrer Sicht besonders geeignet sind, AnwohnerInnen auf der einen und TouristInnen auf der anderen Seite zu motivieren, nicht mit dem Auto zu fahren.

Zum Abschluss der Veranstaltung werden die wichtigsten Ergebnisse und Erkenntnisse aus den Gesprächsgruppen präsentiert.

3.1. Themenwand: Verkehrsführung Strandbahnhof und Kurzentrum (Nils Weiland)

Einführung

Für Zugreisende ist die Bertlingstraße das Eingangstor nach Travemünde. Die heutige Gestaltung des Vorfelds des Strandbahnhofs bis zur Strandpromenade lädt allerdings nicht zum Verweilen ein. Auf dem Bahnhofsvorplatz wird geparkt, in der Bertlingstraße ist in der Hauptsaison viel Kfz-Verkehr unterwegs.

Über die Bertlingstraße werden die Parkplätze auf dem Leuchtenfeld, an der Trelleborgallee und in der Maritim-Tiefgarage erreicht.

Fragestellungen

- Welchen Verkehr verträgt die Bertlingstraße?
- Wie wird der Verkehr im Kurzentrum geführt?
 - Wäre eine verkehrsberuhigende Gestaltung ausreichend?
 - Sollte das Kurzentrum für den Pkw-Verkehr gesperrt werden?
 - Sollte der Kfz-Verkehr auf einer parallelen Trasse geführt werden?
 - Ist eine Verlängerung der Paul-Brümmer-Straße erforderlich?
 - Ist ein Kombibahnsteig sinnvoll?

Präferenz der Stadtplanung:

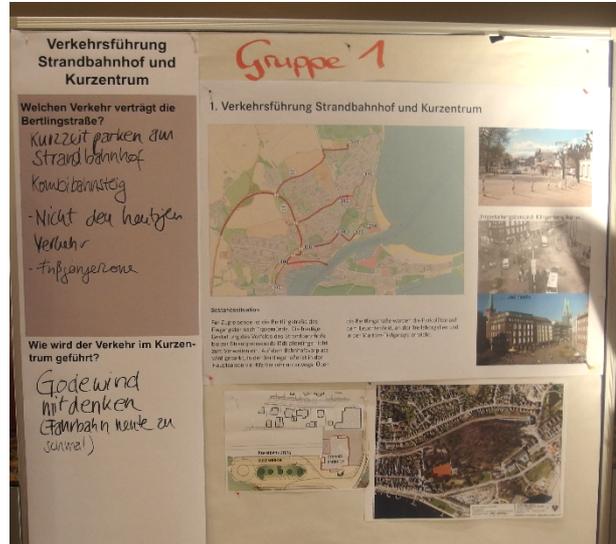
Die Durchfahrung der Bertlingstraße sollte für alle Verkehrsteilnehmer weiterhin möglich sein. Hier ist eine verkehrsberuhigende Gestaltung in hoher Qualität (ähnlich wie Klingenberg) nötig. Erreicht werden soll dies durch einen freiraumplanerischer Wettbewerb für das Vorfeld des Strandbahnhofs bis zur Strandpromenade.

Eine Verlängerung der Paul-Brümmer-Straße ist nicht erforderlich, denn die Ziele des Pkw-Verkehrs sind das Leuchtenfeld und die Maritim-Tiefgarage. Ohne eine Verlängerung der Paul-Brümmer-Straße ist ein Kombibahnsteig nicht zwingend erforderlich.

Das Parkleitsystem sollte so angepasst werden, dass möglichst wenig Verkehr durch die Bertlingstraße geführt wird.

Notierte Hinweise an der Stellwand

- Welchen Verkehr verträgt die Bertlingstraße?
 - Kurzzeitparken am Strandbahnhof
 - Kombibahnsteig
 - Nicht den heutigen Verkehr
 - Fußgängerzone
- Wie wird der Verkehr im Kurzentrum geführt?
 - Godewind mitdenken (Fahrbahn heute zu schmal)



Themenwand zur Gesprächsgruppe

Ergebnisse aus der Abschlusspräsentation

- Eine Verkehrsberuhigung in der Bertlingstraße wird unterstützt.
- Bei einer Verkehrsberuhigung im Bereich des Strandbahnhofs sollte auch die Straße Godewind berücksichtigt werden. Auch hier wäre eine Verkehrsberuhigung sinnvoll.
- Für die Gestaltung der Bertlingstraße könnte auch eine Fußgängerzone angedacht werden, wenn der Verkehr verlagert würde. Die heutige Situation mit einem hohen Verkehrsaufkommen und Fahrgeschwindigkeiten wird als nicht tragfähig bewertet. Auch eine Umgestaltung der Straße angelehnt an das Prinzip eines „Shared Space“ (gemischt genutzter Verkehrsraum) wird als möglich erachtet.
- Am Strandbahnhof müssen Kurzparkplätze bedacht werden.
- Ein Kombibahnsteig wird unabhängig vom Ausbau der Paul-Brümmer-Straße als wichtig erachtet.

3.2. Themenwand: Verkehrsführung Torstraße/Altstadt (Florian Borchert)

Die Durchfahrt von der Travemünder Landstraße bzw. vom Gneversdorfer Weg durch die Altstadt zur Vorderreihe ist für den allgemeinen Kfz-Verkehr zulässig (nur für Reisebusse gesperrt).

Die Torstraße verfügt nur über schmale Gehwege und der Schwerverkehr sorgt für Erschütterungen der Gebäude. Sie ist eine Einbahnstraße aus Richtung Travemünder Landstraße/ Gneversdorfer Weg. Rad- und Busverkehr sind in Gegenrichtung zugelassen. Von der Vorderreihe aus dürfen nur Anlieger und Linienbusse in die Altstadt einfahren.

Fragestellungen

- Welchen Verkehr verträgt die Altstadt?
 - Nur Anlieger?
 - Linienbusse?
 - Durchgangsverkehr?

- Welche Geschwindigkeit ist dort angemessen?
 - Tempo 50?
 - Tempo 30?
 - Tempo 20?
 - Tempo 10?
- Wie kommen die Busse und die Bewohner in die Altstadt?
 - Linksabbiegen aus dem Gneversdorfer Weg in die Torstraße?
 - Zufahrt nur über Baggersand/ St.-Lorenz-Straße?
 - Einbahnstraßenregelung der Kurgartenstraße umdrehen?
- Wie wird die Einhaltung der Regelungen sichergestellt?
 - Beschilderung ausreichend?
 - Absenkpoller o.ä. erforderlich? Und sinnvoll?

Präferenz der Stadtplanung:

Die Zufahrt zur Altstadt wird auf Bewohner-, Liefer-, Linienbus- und Fahrradverkehr beschränkt.

Bei Absenkpollern ist problematisch zu prüfen, wer zufahrtberechtigt ist und wer nicht. Ein Absenkpoller in der St.-Lorenz-Straße könnte sinnvoll sein, um den Durchgangsverkehr zur Fähre zu unterbinden.

Die Torstraße wird zwischen Gneversdorfer Weg und Danzmannstraße niveaugleich als Mischverkehrsfläche ausgebaut. Das Linksabbiegen vom Gneversdorfer Weg in die Torstraße ist für Bewohner und Linienbusverkehr erforderlich.

Der Linksabbiegefahrstreifen im Gneversdorfer Weg muss aufgrund des unzureichenden Platzes entfallen. Dadurch wird eine Anpassung der Ampelphasen erforderlich. Die Leistungsfähigkeit der Ampel sinkt, bleibt aber ausreichend, um die zukünftigen Verkehre abzuwickeln.

Es könnte ein sogenannter „verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ mit Tempo 20 eingerichtet werden.

Notierte Hinweise an der Stellwand

- Welchen Verkehr verträgt die Altstadt?
 - Anlieger
 - Zulieferer
 - ÖPNV
 - Kein Durchgangsverkehr
- Welche Geschwindigkeit ist dort angemessen?
 - Tempo 20 - 30
- Wie wird die Einhaltung der Regelungen sichergestellt?
 - Beschilderung, Kontrolle (Blitz: funktioniert nicht)
 - Absenkbarer Poller
 - Übergang mit Anhöhe – ggf. Konflikt mit ÖPNV

Torstraße/Altstadt

Welchen Verkehr verträgt die Altstadt?

Anwohner
Zulieferer
ÖPNV
Kein Durchgangsverkehr

Welche Geschwindigkeit ist dort angemessen?

20 - 30

Wie kommen die Busse und die Bewohner in die Altstadt?

Wie wird die Einhaltung der Regelungen sichergestellt?

Beschilderung
Kontrolle
Absenkbarer
Poller
Übergang mit Anhöhe
Konflikt mit ÖPNV

Notizen

Ergebnisse aus der Abschlusspräsentation

- Den Präferenzen der Stadtplanung wird weitgehend gefolgt.
- In der Altstadt bzw. in der Torstraße sollte der Durchgangsverkehr unterbunden werden. Der öffentliche Nahverkehr, Anwohner und der Lieferverkehr für den Einzelhandel dürfen das Gebiet weiter befahren.
- Die Geschwindigkeit von Tempo 30 wird heute nicht eingehalten. Ein verkehrsberuhigter Bereich mit weniger als 20 Stundenkilometer erscheint aufgrund der gewerblichen Nutzungen

sinnvoll. Eine ähnliche Beschilderung mit Hinweis auf Kontrollen wie an der St.-Lorenz-Straße wäre ggf. sinnvoll. Als eine weitere Idee für die Verkehrsberuhigung werden absenkbare Poller diskutiert, die nur Befugten die Zufahrt ermöglicht. Diese Variante gilt es zu prüfen.

3.3. Themenwand: Vorderreihe (Karsten Schröder)

Einführung

In der Vorderreihe ist im Sommerhalbjahr allgemeiner Kfz-Verkehr nicht zugelassen. Die Fahrbahn darf durch Taxen, vom Radverkehr sowie zu festen Zeiten für den Lieferverkehr genutzt werden. Fußgänger müssen die Gehwege benutzen und dürfen die Fahrbahn nur queren. In der Realität zeigt sich ein anderes Bild: Die Seitenbereiche werden von der Außengastronomie und Ausstellern genutzt, die Fußgänger gehen auf der Fahrbahn. Teilweise besteht ein sehr hohes Fußverkehrsaufkommen, so dass eigentlich nicht mehr Rad gefahren werden kann.

Einzelne Radfahrende versuchen es trotzdem - Konflikte sind dann vorprogrammiert!

Fragestellungen

- Wer darf in der Vorderreihe fahren?
- Wie wird der Ostseeküstenradweg geführt?
- Wie kann die gegenseitige Rücksichtnahme gestärkt werden?

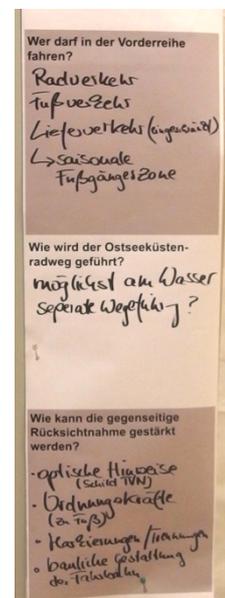
Präferenz der Stadtplanung:

Die Vorderreihe wird ganzjährig zur Fußgängerzone. Zwischen 23 und 11 Uhr ist Lieferverkehr zugelassen. Radverkehr ist ganztägig zugelassen (Schrittgeschwindigkeit). Der Ostseeküstenradweg wird durch die Vorderreihe geführt, denn dort wollen die Fahrradtouristen hin und nicht daran vorbeigeführt werden.

Schilder ähnlich wie in Timmendorf sollen die gegenseitige Rücksichtnahme erhöhen.

Notierte Hinweise an der Stellwand

- Wer darf in der Vorderreihe fahren?
 - Radverkehr
 - Fußverkehr
 - Lieferverkehr (einschränkt)
 - ⇒ saisonale Fußgängerzone
- Wie wird der Ostseeküstenradweg geführt?
 - möglichst am Wasser
 - separate Wegeführung?
- Wie kann die gegenseitige Rücksichtnahme gestärkt werden?
 - Optische Hinweise (Schild TVN)
 - Ordnungskräfte (zu Fuß)
 - Markierungen / Trennungen
 - bauliche Gestaltung der Fahrbahn



Notizen

Ergebnisse aus der Abschlusspräsentation

- Der Radverkehr sollte an der Vorderreihe fahren dürfen. Es müsste aber geklärt werden, wo und wie er geführt werden kann. Es werden verschiedene Möglichkeiten diskutiert:
 - die Trennung von Fuß- und Radverkehr
 - eine separate Trasse am Hafen für den Radverkehr

- Insgesamt wird einer Fußgängerzone zugestimmt. Angeregt wird, zu prüfen, dass die Fußgängerzone ggf. nur saisonal gelten könne. Geschäftsleute würden es im Winter begrüßen, wenn Kunden mit dem Auto in die Vorderreihe kommen könnten.
- Die Rücksichtnahme zwischen Fuß- und Radverkehr wird als sehr wichtig erachtet. Eine Beschilderung wie am Timmendorfer Strand wird befürwortet.
- Das Ordnungs- und Sicherheitsgefühl sollte gestärkt werden: mehr Ordnungshüter werden gewünscht.
- Es wird auf die aktuelle Gestaltung der Vorderreihe hingewiesen. Der Straßenbelag sei für Kraftfahrzeuge geeignet, bei einer Umgestaltung zu einer Fußgängerzone sollte auch der Belag angepasst werden.

3.4. Themenwand: Parken in Wohngebieten (Andreas Krause)

Einführung

Bestandssituation: In den Straßen in Wohngebieten kann kostenlos geparkt werden. Ortskundige Tagesgäste parken daher hier und nicht auf den kostenpflichtigen Parkplätzen. Durch das Parken am Fahrbahnrand kommt es in einigen Straßen dazu, dass die Fahrgasse zu schmal ist, damit sich Busse und Pkw begegnen können. Durch diese Behinderungen des Busverkehrs kann es zu Verspätungen kommen.

Fragestellungen

- Wer soll in den Straßen in Strandnähe parken?
 - Niemand?
 - Nur Bewohner?
 - Oder auch Besucher?
- Und zu welchen Konditionen?
 - Kostenlos oder mit Parkgebühr?
- Sollen die Straßen für den Busverkehr freigehalten werden?
 - Sollen die betroffenen Abschnitte vollständig freigehalten werden?
 - Reichen Ausweichstellen? Oder ist Parken wichtiger als der Busverkehr?

Präferenz der Stadtplanung

Um Parkpaletten wirtschaftlich betreiben zu können, ist eine gewisse Auslastung erforderlich. Es ist nicht sinnvoll, wenn Besucher Travemündes in der Nähe kostenpflichtiger Parkplätze oder Tiefgaragen kostenlos im Straßenraum parken können. In Strandnähe sollen daher Parkgebühren im Straßenraum erhoben werden. Die Einrichtung einer Bewohnerparkregelung ist nicht zulässig (siehe Erläuterung auf dem Plakat). Kostenlose oder vergünstigte Tickets für Bewohner sind ebenfalls nicht zulässig, das heißt kostenlos kann nur noch auf den Privatgrundstücken geparkt werden. Dort, wo der Bus fährt, ist eine Fahrgasse freizuhalten, die so breit ist, dass sich ein Bus und ein Pkw begegnen können. In einigen Straßen muss dafür das Fahrbahnrandparken unterbunden werden.

Notierte Hinweise an der Stellwand

- Wer soll in den Straßen in Strandnähe parken?
 - Bewohner/-innen
- Und zu welchen Konditionen?
 - Bewohnerparken
- Sollen die Straßen für den Busverkehr freigehalten werden?
 - teils/teils

Ergebnisse aus der Abschlusspräsentation

- In der Diskussion wird von den Beteiligten festgestellt, dass zu viel an die Touristen gedacht werde. Es besteht der deutliche Wunsch nach Bewohnerparken in den Anliegerstraßen. Besucher und Touristen könnten schließlich auf öffentliche Parkplätze im Gebiet ausweichen. Hier wird allerdings von Seiten der Verwaltung eingebracht, dass Bewohnerparken unter den derzeitigen rechtlichen Rahmenbedingungen nicht zulässig sei.
- Am Steenkamp werden zu wenige Parkplätze für die private Nutzung vorgesehen, so die Meinung der Beteiligten in der Diskussion. Nicht nur der Busverkehr, sondern auch das Parken sei zu beachten, da die Parkplätze sonst zu weit von den Wohnstätten entfernt liegen würden.

3.5. Themenwand: Gestaltung Moorredder (Astrid Spiller)

Einführung

Bestandssituation:

- Schmale Gehwege (jeweils 1,75 Meter).
- Keine Radverkehrsanlagen.
- Tempo 50.
- Parken an beiden Fahrbahnrandern.
- Keine Bäume.

Fragestellungen

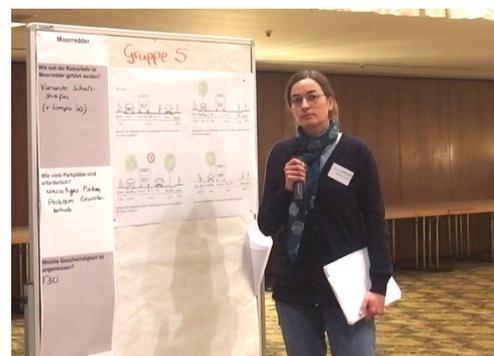
- Wie soll der Radverkehr im Moorredder geführt werden?
 - Im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr?
 - Auf Schutzstreifen?
 - Im Seitenbereich?
- Wie viele Parkplätze sind erforderlich?
 - Auf beiden Straßenseiten?
 - Auf einer Straßenseite ausreichend?
 - Ausreichend Stellplätze auf den Privatgrundstücken?
- Welche Geschwindigkeit ist angemessen?

Präferenz der Stadtplanung:

Das Parken auf einer Straßenseite ist ausreichend. Die Fahrgasse ist dann breit genug, um beidseitig 1,50 Meter breite Fahrrad-Schutzstreifen abzumarkieren. Es gilt weiterhin Tempo 50, denn bei Tempo 30 würden sich die Fahrzeiten der Busse verlängern. Baumpflanzungen im Straßenraum sind zu prüfen.

Notierte Hinweise an der Stellwand

- Wie soll der Radverkehr im Moorredder geführt werden?
 - Variante Schutzstreifen (+ Tempo 30)
- Wie viele Parkplätze sind erforderlich?
 - Einseitiges Parken
 - Problem
(ca. 13 Pkw der Ostseemöwen)
- Welche Geschwindigkeit ist angemessen?
 - Tempo 30



Frau Spiller stellt die Ergebnisse vor

Ergebnisse aus der Abschlusspräsentation

- Für die in diesem Gebiet vorhandenen Gewerbebetriebe werden Parkplätze benötigt. Die im Straßenraum vorhandenen Parkplätze würden vor allem durch MitarbeiterInnen der Betriebe genutzt.
- Für den Radverkehr werden Schutzstreifen in Kombination einer Tempo 30-Zone gewünscht. Hinweis: Dies ist nach aktueller Rechtslage nicht möglich!
- Tempo 30 wird für alle Straßen in Travemünde gefordert.

3.6. Abfragetafel: Bewertung von „Maßnahmen für Modal-Shift“

Fragestellungen

- Welche Maßnahmen würden vor allem helfen, dass Sie seltener Auto fahren?
- Welche Maßnahmen würden vor allem helfen, dass Urlauber und Tagesgäste seltener mit dem Auto anreisen?

Für die Auswahl von besonders geeigneten Maßnahmen für einen „Modal-Shift“ aus Sicht der Beteiligten können diese bei jeder Frage insgesamt 5 Punkte in einem Katalog von 18 Maßnahmen vergeben, dabei nicht mehr als einen Punkt pro Maßnahme. Folgende Maßnahmen erhalten in der Summe (d.h. Summe bei beiden Fragen) die meisten Punkte (Liste aller Maßnahmen und Punkte im Anhang):

1. Bauliche Verbesserung der Wegeverbindung für Rad- und Fußverkehr
2. Halbstundentakt der Bahn und Durchfahrt nach Hamburg am Wochenende
3. Durchgehende Busverbindung von/ zur Lübecker Innenstadt in den Wochenendnächten (zurzeit fährt um 0.30 Uhr der letzte Bus)
4. Shuttle Bus zwischen Parkplatz am Kowitzberg und der Altstadt

Dabei unterscheiden sich die Punktzahlen je nach Fragestellung teilweise deutlich. So ist die durchgehende Busverbindung von/zur Lübecker Innenstadt vor allem für eine Änderung des Verkehrsverhaltens der AnwohnerInnen interessant, weniger für das Verkehrsverhalten der TouristInnen.

4. Abschluss

Nach der Präsentation der wichtigsten Erkenntnisse aus den Gesprächsgruppen gibt Herr Schröder einen Ausblick auf das weitere Vorgehen. Er habe aus der Diskussion den Eindruck gewonnen, dass die zweite Erschließung in Travemünde weiterhin ein zentrales Thema sei. Im nächsten Schritt müsse bewertet werden, welche Maßnahmen eine besonders hohe Wirkung erzielen und welche vorrangig umgesetzt werden könnten.

Zum Abschluss bedanken sich Frau Böcker und Herr Schröder bei den TeilnehmerInnen für die kritische Diskussion und engagierte Mitarbeit sowie bei den Mitwirkenden für die Unterstützung.

Für die Betrachtung des Priwalls wird eine gesonderte Veranstaltung stattfinden, sobald das Gutachten ausgewertet worden ist. Dies wird voraussichtlich im Februar sein, da zuvor auch Abstimmungen mit den politischen Gremien und dem Ortsrat Travemünde stattfinden müssen.

Die Dokumentation der heutigen Veranstaltung wird im Internet unter der Webadresse <http://stadtentwicklung.luebeck.de/stadtplanung/verkehrsplanung/travemuende.html> abrufbar sein.

Impressum

Veranstalter/Veranstalterin/ Ansprechpartner/Ansprechpartnerin:

Hansestadt Lübeck | Der Bürgermeister
Fachbereich 5 Planen und Bauen
Bereich 5.610 Stadtplanung und Bauordnung
Mühlendamm 12
23552 Lübeck

Projektleitung/Ansprechpartner: Nils Weiland

Telefon: 0451 122 6603
Email: nils.weiland@luebeck.de

Moderation und Dokumentation:

TOLLERORT entwickeln & beteiligen
mone böcker & anette quast gbr
Mone Böcker, Beate Hafemann, Tina Barten
Palmaille 96
22767 Hamburg
Telefon: 040 3861 5595
E-Mail: mail@tollerort-hamburg.de

Anhang:**Auswahl von besonders geeigneten Maßnahmen für den „Modal-Shift:**

- Welche Maßnahmen würden vor allem helfen, dass Sie seltener Auto fahren?
- Welche Maßnahmen würden vor allem helfen, damit Urlauber und Tagesgäste seltener mit dem Auto anreisen?

Sie haben jeweils fünf Antwortmöglichkeiten, können also fünf Punkte pro Frage verteilen!

Welche Maßnahmen würden vor allem helfen, dass Sie selbst seltener Auto fahren?	... dass Urlauber und Tagesgäste seltener mit dem Auto anreisen?	Gesamt
Bauliche Verbesserung der vorhandenen Wegeverbindungen des Fuß- und Radverkehrs	24	20	44
Einrichtung zusätzlicher Querungshilfen (z.B. Fußgängerampel, Zebrastreifen, Mittelinsel)	4	6	10
Mehr Tempo-30-Bereiche	8	7	15
Mehr Sitzgelegenheiten in den Wohnstraßen		2	2
Umfangreiche Fußgängerwegweisung	1	5	6
Gestalterische Aufwertung der Fußgängerunterführung Fehlingstraße/ Kalvarienberg „Borndiekbrücke“ über die Gleise am Skandinavienkai	11	6	17
Abmarkieren von Fahrrad-Schutzstreifen im Moorredder und Teutendorfer Weg	7	3	10
Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung (Nordlandring, Strandweg)	3	5	8
Bike-and-Ride-Anlagen (überdachte, gesicherte Fahrradabstellplätze) an den Bahnhaltepunkten	9	6	15
Fahrradboxen an der Strandpromenade	1	8	9
Fahrradverleihsystem (ca. 20 Standorte)	7	5	12
Halbstundentakt der Bahn, am Wochenende direkte Durchbindung nach Hamburg	14	25	39
Durchgehende Busverbindung von/ zur Lübecker Innenstadt in den Wochenendnächten (zurzeit fährt um 0.30 Uhr	15	8	23

2. Bürgerveranstaltung für das Mobilitätskonzept Travemünde

Welche Maßnahmen würden vor allem helfen, dass Sie selbst seltener Auto fahren?	... dass Urlauber und Tagesgäste seltener mit dem Auto anreisen?	Gesamt
der letzte Bus)			
Verlängerung der Linie 40 bis nach Sierksdorf, auch am Abend (fährt zurzeit bis Scharbeutz)	3	2	5
Taktverdichtung der Linie 35, auch am Abend	1	3	4
Shuttlebus zwischen dem Parkplatz Kowitzberg und Strand/ Altstadt	8	13	21
Carsharing (ca. 10 Standorte)	9	4	13
Höhere Parkgebühren für Tagesgäste	1	1	2