

## **Antrag**

Bearbeitung: Claudia Burgdorf (E-Mail: [claudia.burgdorf@luebeck.de](mailto:claudia.burgdorf@luebeck.de) Telefon: 122-1071)

## **Änderungsantrag des AM Detlev Stolzenberg (Die Unabhängigen) zu VO/2019/07291: Mobilitätskonzept Travemünde**

### **Beratungsfolge:**

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
27.08.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

### **Antrag:**

- 1. Das Mobilitätskonzept wird als Teil eines Gesamtverkehrsplanes für Travemünde zur Kenntnis genommen.*
- 2. Der Bürgermeister wird beauftragt, den Gesamtverkehrsplan mit hoher zeitlicher Priorität weiterzuentwickeln, und zwar durch Einbeziehung ergänzender und übergreifender mittel- und langfristiger Entwicklungsziele, um letztlich zu einem zukunftsorientierten Gesamtverkehrsplan für Travemünde gem. Bürgerschafts-beschluss von 2015 (VO/2015/02384) zu kommen. Wichtigster Bestandteil des Gesamtverkehrsplans ist dabei eine strategisch-konzeptionelle Ebene bis 2030 mit Zielen und Maßnahmen, die geeignet sind in Travemünde die notwendige Verkehrswende zugunsten einer nachhaltigen urbanen Mobilität herbeizuführen, die sowohl den Bedürfnissen der BürgerInnen Travemündes, der Travemünder Wirtschaft als auch der Touristen entspricht.*
- 3. Wesentlicher Teil eines Gesamtverkehrsplans wird die Erstellung eines strategischen Konzeptes zur Reduzierung des PKW-Verkehrs sein. Dafür wird die Beteiligungsform einer beratenden Arbeitsgruppe vorgeschlagen (AG Verkehrswende). Die Arbeitsgruppe tagt grundsätzlich öffentlich.*
- 4. Die im Mobilitätskonzept angeführten Einzelmaßnahmen sind an den Zielen des Gesamtverkehrsplanes auszurichten. Bis dahin sind ausschließlich Maßnahmen umzusetzen, die notwendig sind, um die Sicherheit und die Funktionsfähigkeit des Verkehrs aufrechtzuerhalten.*
- 5. Der Bürgermeister wird beauftragt, vertiefende Untersuchungen zur Realisierung einer leistungsfähigen zweiten Haupterschließung Travemündes für den Kfz-Verkehr zu veranlassen.*

### **Begründung:**

*Das vorliegende Mobilitätskonzept ist ein bestandsorientiertes verkehrliches Optimierungskonzept und damit bestenfalls Teil eines verkehrspolitischen Gesamtkonzeptes für Travemünde.*

*Es ist keine perspektivische Entwicklungsplanung, die den Verkehr im Sinne einer Verkehrswende weiterdenkt. Es fehlt vor allem ein strategisch-konzeptioneller Teil mit einem*

*Maßnahmenkatalog, der einen deutlichen Beitrag zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs in diesem Stadtteil leisten kann.*

*Die dem Mobilitätskonzept 2019 zugrundeliegenden verkehrspolitischen Leitlinien beziehen sich auf den Bürgerschaftsbeschluss von 2015: „Dabei ist die immer geringere Automobilität der zunehmend älter werden Bevölkerung ebenso zu berücksichtigen wie das Interesse künftiger Neubürgerinnen und Neubürger an einem attraktiven Lebensraum mit einer möglichst intakten Umwelt und einem nachhaltigen Verkehrsangebot. Ebenso ist dabei zu beachten, dass der immer wichtiger werdende sanfte Tourismus weiter gefördert wird. Travemünde soll ein (er)lebenswerter Ort der kurzen Wege für Fußgänger und Radfahrer werden, der im Halbstundentakt mit der Bahn zu erreichen ist und in dem Autofahrer mit Tempo 30 attraktive Parkplätze in ausreichender Anzahl vorfinden.*

*Bei der stufenweisen Erstellung von Leitbild und Gesamtverkehrsplan sind die Bürgerinnen und Bürger vor Ort frühzeitig zu beteiligen.“ Nun wie folgt ergänzt: „.., das allgemeine Ziel der Verkehrsplanung, die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen und Waren sicher, effizient, komfortabel sowie stadt- und umweltverträglich abzuwickeln“. Um den Herausforderungen des Klimawandels und der sich daraus ergebenden Anforderungen an eine notwendige Verkehrswende gerecht zu werden, sind diese verkehrspolitischen Leitlinien nicht zielführend und im Zuge der weiteren Bearbeitung zu modifizieren und zu ergänzen.*

*Die Aussage einer immer geringer werdenden Automobilität der zunehmend älter werdenden Bevölkerung trifft auf Travemünde nicht zu und entfällt damit als ein, die angestrebte Verkehrsreduzierung unterstützender Trend.*

*Wesentlicher Bestandteil des Gesamtverkehrsplanes muss ein Handlungskonzept mit einer kurz-, mittel- und längerfristigen Perspektive sein. Dabei kommt dem Teilplan „Nahverkehr“, als Planungsinstrument für den Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), langfristig eine besondere Bedeutung zu. Von seiner Ausgestaltung erwartet man, in Kombination mit einer entsprechenden Tarifgestaltung, den entscheidenden Beitrag zur Verkehrsreduzierung, z.B. durch die Einführung des nachfragegesteuerten autonom fahrenden Fahrzeuges (NAF). Bis diese Technik ausgereift und flächendeckend installiert ist, müssen im Vorfeld verschiedene Einzelmaßnahmen (z.B. Tarifgestaltung ÖPNV, gestaffelte Parkgebühren, Großparkplätze mit Shuttleservice, etc.) mit dem Ziel einer Verkehrsreduzierung durchgeführt werden. Je nach Zielerreichungsgrad dieser Maßnahmen kann die verkehrliche Infrastruktur den Erfordernissen angepasst, d.h. reduziert bzw. rückgebaut werden (z.B. Parkflächen) oder auf den Bau neuer Infrastrukturmaßnahmen verzichtet werden. Eine umgekehrte Reihenfolge, nämlich Rückbau der Infrastruktur zur „Erzwingung“ einer Verkehrswende muss vermieden werden. Sie würde die Verkehrssituation verschärfen und der Akzeptanz einer Verkehrswende, sowohl bei den Travemünder\*innen als auch bei den Touristen erheblich schaden.*

*Beratende Arbeitsgruppe mit Akteuren aus Travemünde:*

*Gemäß. Bürgerschaftsbeschluss von 2015 sind bei der stufenweisen Erstellung von Leitbild und Gesamtverkehrsplan „die Bürgerinnen und Bürger vor Ort frühzeitig zu beteiligen“ (VO/2015/02384).*

*Vor der Erstellung des Mobilitätskonzeptes sind die BürgerInnen Travemündes durch diverse Veranstaltungen einbezogen worden. Eine abschließende Anhörung fand allerdings nicht statt. Wesentlicher Teil eines Gesamtverkehrsplans wird die Erstellung eines strategischen Konzeptes zur Reduzierung des PKW-Verkehrs sein. Dafür wird die Beteiligungsform einer beratenden Arbeitsgruppe vorgeschlagen (AG Verkehrswende), in die Akteure aus Travemünde, z.B. aus dem Ortsrat, TWG, Kurbetrieb, LVG beteiligt sind. Dieses Modell orientiert sich am Stakeholder-Modell der AG Hafenenwicklung (LPA) und umfasst auch eine begrenzte Anzahl von BürgerInnen, die in Travemünde ihren 1. Wohnsitz haben. Die Arbeitsgruppe tagt grundsätzlich öffentlich.*

**Anlagen :**

Vorsitzende/r  
Fraktion Die Unabhängigen