

## Interfraktioneller Antrag

### Fraktionen:

Geschäftsstelle der CDU-Fraktion

Geschäftsstelle der SPD Fraktion

Bearbeitung: Marco Bröcker (E-Mail: broecker@cdu-fraktion-luebeck.de Telefon: 122-1060)

## Austauschantrag zu VO/2019/08104 als Änderung von VO/2019/07291: Mobilitätskonzept Travemünde

### Beratungsfolge:

| Datum      | Gremium                            | Status     | Zuständigkeit    |
|------------|------------------------------------|------------|------------------|
| 29.08.2019 | Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck | Öffentlich | zur Entscheidung |

### Antrag:

Die Lübecker Bürgerschaft möge beschließen:

1. Die Lübecker Bürgerschaft nimmt das von der Verwaltung vorgelegte „Mobilitätskonzept Travemünde“ incl. Anlagen zur Kenntnis.
2. Der Maßnahmenkatalog für verkehrliche Maßnahmen im Stadtteil Travemünde ist zu überarbeiten nach Maßgabe folgender Vorgaben:

a) Die Erschließung der Neuen Teutendorfer Siedlung (Ziffer 1.2 des Maßnahmenkatalogs) über die Straßen „Am Dreilingsberg“ ist räumlich großzügiger und unter Einplanung von Radwegen oder Schutzstreifen vom Gneversdorfer Weg in die Neue Teutendorfer Siedlung anzulegen.

Über den Maßnahmenkatalog hinaus ist zu berichten, warum eine Erschließung über eine neu anzulegende Zufahrtsstraße nördlich des bestehenden Gewerbegebietes „Am Dreilingsberg“ oder über eine Verlängerung des Howingsbrooks in westlicher Richtung über die B75 hinweg nicht in Betracht gezogen wurde.

b) Die Ampellösung Vogteistr./Gneversdorfer Weg (Ziffer 1.3) ist unverzüglich umzusetzen, nicht erst 2023.

c) Die Einmündung Gneversdorfer Weg/Torstr./Travemünder Landstr. (Ziffer 1.4) ist von drei auf zwei Fahrspuren (eine ortseinwärts, eine ortsauwärts) zu reduzieren. In jedem Fall muss mit Rücksicht auf die bevorstehenden Bauarbeiten am Baggersand und am Fischereihafen eine Lösung unverzüglich erfolgen, nicht erst ab 2025, um bestehende Gefahren insbesondere für Radfahrer während der anstehenden Bauphase zu minimieren.

d) Die Einführung von Anwohnerparkzonen (Ziffern 2.4 und 2.5) wird begrüßt, allerdings ist darzustellen, wo ausreichend Parkzonen für Strand- und Grünstrandbesucher eingerichtet werden sollen.

e) Die Führung des Radverkehrs auf dem Baggersand im Mischverkehr (Ziffer 2.6) begegnet angesichts der anstehenden Baustellenverkehre am Fischereihafen und am Baggersand gravierenden Sicherheitsbedenken und ist zu überprüfen.

f) Der vorgesehene Schutzstreifen / Radweg im Teutendorfer Weg (Ziffer 2.7) ist entlang der Straße nach Warnsdorf fortzuführen bis zum Anschluss an den Ostholsteiner Radweg in diese Richtung, jedoch nachrangig der Lösung der Radwegeproblematik im Gneversdorfer Weg.

g) Die vorgesehenen Schutzstreifen im Moorredder (Ziffer 2.8) und in der Außenallee (Ziffer 2.9) werden zurückgestellt zugunsten einer vordringlich umzusetzenden Lösung der Radwegeproblematik im Gneversdorfer Weg, wo der derzeit vorhandene ortseinwärts führende Schutzstreifen an mehreren Stellen gefährlich verengt und ausgesetzt wird. Diese Problematik ist umgehend aufzugreifen. Der vorgesehene Zeitrahmen bis 2025 ist inakzeptabel.

h) Der Fahrradweg an der Außenallee (Ziffer 2.9) ist entlang des Brügmanngartens zu Lasten desselben als vom Fußweg getrennter Radweg weiterzuführen. Ob hier ein Schutzstreifen auch auf der in Richtung Vorderreihe führenden Fahrtrichtung unbedingt erforderlich ist, wird zu einem späteren Zeitpunkt zu prüfen sein.

i) Die Parkpaletten am Lotsenberg (Ziffer 3.1) und am Godewind (Ziffer 3.2) werden umgehend errichtet, entsprechend dem Bürgerschaftsbeschluss zum Verkauf von Teilen des ehemaligen Parkplatzes Fahrenberg. Die Arbeiten am Parkplatz Leuchtenfeld werden umgesetzt nach Errichtung vorgenannter Parkpaletten.

j) Die bestehende verkehrsrechtliche Situation im Steenkamp bleibt erhalten. Es werden keine weiteren Halteverbote (Ziffer 2.4) zur Ermöglichung von Ausweichstellen eingerichtet. Die Umgestaltung des Ortseingangsbereiches am Steenkamp Ziffer (4.3) wird für nicht für notwendig gehalten. Der Radweg von Travemünde über Brodten nach Niendorf wird ausgebaut, wofür teilweise auch die alte Eisenbahntrasse genutzt werden kann. Ein Konzept hierfür ist zu entwickeln und dessen Einarbeitung in das Mobilitätskonzept zu veranlassen.

k) Eine Erlaubnis für Radfahrer, den Nordlandring und den Strandweg (Ziffer 2.11) auch entgegen der Fahrtrichtung befahren zu dürfen, wird aus Sicherheitsgründen abgelehnt. Im Falle des Nordlandringes ist deutlicher hinzuweisen auf den vorhandenen Weg durch den Park hinter der Dänemark-/Schwedenstraße zwischen Moorredder und Nordmeerstraße.

Im Mobilitätskonzept bisher nicht erwähnt, aus Sicht der antragstellenden Fraktionen aber geboten erscheinen folgende weitere Ergänzungen des Maßnahmenkataloges:

l) Die Einmündung des Kowitzberges in den Steenkamp ist auszuweiten.

m) In ganz Travemünde wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30km/h eingeführt - mit Ausnahme des Gneversdorfer Weges bis zu zur Bahntrasse, der Straßen Moorredder, Howingsbrook, Wedenberg/Pfingstbusch, Ivendorfer Landstraße, Teutendorfer Weg, Auf dem Baggersand und der Travemünder Landstraße.

n) Die Verwaltung wird aufgefordert im Rahmen des Mobilitätskonzeptes die Einrichtung eines Shuttlebus-Verkehrs in Travemünde zeitnah zu prüfen, um eine Umsetzung ab der Saison 2020 vornehmen zu können.

o) Die Schaffung einer neuen Straßenverbindung zwischen Gneversdorfer Weg und Teutendorfer Weg nördlich der Eisenbahngleise ist zu prüfen.

### 3. Verkehrsversuche:

In der Vorderreihe sollen saisonal zwei Fußgängerzonen ausgewiesen werden, die eine von der Kaiserbrücke bis zur Einmündung der Rose, die andere von der Einmündung der Rose bis St.-Lorenz-Straße, wobei die Fläche zwischen diesen beiden Fußgängerzonen im Querungsbereich zwischen Rose und Ostpreußenkai für Fahrzeuge befahrbar bleiben soll. Kfz.-Lieferverkehr soll in beiden Fußgängerzonen jeweils vormittags bis 11:00 Uhr zulässig bleiben. Diese Regelung soll jeweils für die Zeit zwischen dem 15.05. und dem 15.10. eines je-

den Jahres gelten, zwischen dem 16.10 und dem 14.05. eines jeden Jahres soll die Vorderreihe in ganzer Länge für den Fahrrad- und Kfz-Verkehr freigegeben werden.

Diese Regelung soll probeweise für 2 Jahre gelten. Danach soll die Wirkung dieser Regelung evaluiert werden.

Der vorgeschlagene Absenkpoller in der St-Lorenz-Straße wird nicht eingebaut. Die Verbindung für den Anliegerverkehr in die Kurgartenstraße muss bei der favorisierten Lösung der verkehrsberuhigten Zone für die Vorderreihe erhalten bleiben.

#### 4. Prüfaufträge:

Der Bürgermeister wird beauftragt,

a) vertiefende Untersuchungen zur Realisierung einer leistungsfähigen zweiten Haupteerschließung Travemündes für den Kfz-Verkehr zu veranlassen. Das Ergebnis dieser Untersuchung soll der Bürgerschaft bis zur Novembersitzung 2021 vorgelegt werden.

b) die Einbahnstraßenregelung in der Kaiserallee und die Möglichkeiten des Verkehrsabflusses von den dort nunmehr anstelle des vorher vorhandenen Fahrstreifens zugelassenen Stellplätzen darzustellen;

c) eine mögliche Trasse für einen künftig zu planenden Fahrradschnellweg von Travemünde bis zum Herrentunnel zu erarbeiten und vorzustellen.

#### **Begründung:**

Zur Verbesserung der Übersicht hier der Änderungsantrag zu VO/2019/07291 Mobilitätskonzept Travemünde wie im Bauausschuss bereits vorgelegen mit einer Änderung zu Punkt 3.

#### Zu 2a)

Die Erschließung der Neuen Teutendorfer Siedlung (Ziffer 1.2 des Maßnahmenkatalogs) über die Straßen „Am Dreilingsberg“ wird als zu eng und unterdimensioniert gesehen, denn diese Straße soll nicht nur die einzige Zufahrt für ein Wohngebiet mit 500 Wohneinheiten bilden, sondern auch das Gewerbegebiet mit einer Praxisklinik und einem Altenheim bilden. Diese Erschließungsstraße und insbesondere die Abzweigung in den Gneversdorfer Weg/Moorredder ist großzügiger anzulegen als in dem vorgelegten Konzept vorgesehen.

Vorgezogen würde eine Erschließung über eine neu anzulegende Zufahrtsstraße nördlich des bestehenden Gewerbegebietes „Am Dreilingsberg“ oder über eine Verlängerung des Howingsbrooks in westlicher Richtung über die B75 hinweg. Denn dadurch würde nicht nur die Erschließung der Neuen Teutendorfer Siedlung verbessert, sondern es würde für die mittelfristige Planung auch bereits die Möglichkeit geschaffen für eine ggf. später zu erwägende Ausweitung des Gewerbegebietes „Am Dreilingsberg“ in Richtung Norden. Travemünder Betriebe, insbesondere Handwerksbetriebe, suchen bereits seit längerem geeignete Grundstücke für ihre Betriebe, um sich vor Ort entwickeln zu können. Das ist insbesondere an ihren derzeitigen Standorten im Gneversdorfer Weg, in der Kurgartenstr. und Vogteistr. nicht möglich und wird bei der im Konzept vorgesehenen weiteren Verkehrsberuhigung in diesen Straßen zusätzlich erschwert.

#### Zu 2b) und 2c)

Die Ampellösung Vogteistr./Gneversdorfer Weg (Ziffer 1.3) wird begrüßt, muss aber unverzüglich umgesetzt werden, nicht erst wie im Konzept vorgesehen in 2023. Die derzeitige Situation für Fußgänger, vor allem aber für Radfahrer im unteren Gneversdorfer Weg ist lebensgefährlich und bedarf der sofortigen Verbesserung, insbesondere in Ansehung des durch die Großbaustellen am Baggersand und am Fischereihafen bedingten verstärkten Lkw-Verkehrs in diesem Bereich.

Im Zusammenhang damit ist auch die Einmündung Gneversdorfer Weg/Torstr./Travemünder Landstr. (Ziffer 1.4) erneut zu überplanen. Die dort derzeit laut Konzept vorgesehenen Fahr-

bahnbreiten sind zu knapp bemessen, wiederum vor allem angesichts des in den kommenden Jahren besonders starken LKW-Verkehrs und angesichts des ebenfalls über diese Einmündung laufenden ÖPNVs.

Vorgezogen wird insbesondere eine Beschränkung auf 2 statt 3 Fahrspuren im Gneversdorfer Weg. Zwar wären hier für den Ortseingangsverkehr im Grundsatz eine Links- und eine Rechtsabbiegerspur wünschenswert. Aber wenn der Platz dafür nicht vorhanden ist, ist entsprechend anders zu disponieren.

Im Übrigen ist für die Sicherheit der Radfahrer gerade im unteren Gneversdorfer Weg unbedingt ein beidseitiger und ausreichend breiter Radweg geboten.

Die Einführung von Anwohnerparkzonen (Ziffern 2.4 und 2.5) wird begrüßt, da insbesondere in der Saison die Wohnstraßen im strandnahen Bereich regelmäßig zugeparkt sind, in einzelnen Straßen sogar in 2. Reihe.

Allerdings ist auch darzustellen, wo ausreichend Parkzonen für Strand- und Grünstrandbesucher eingerichtet werden sollen, denn gerade bei guten Sommerwetterlagen sind die einzig strandnahen Parkplätze am Backbord und am Kowitzberg regelmäßig überlastet. Die derzeitige Praxis, die Kaiserallee zur Einbahnstraße zu machen, um Strand- und Grünstrandbesuchern Parkraum in der Kaiserallee zu schaffen, wird kritisch betrachtet, zumal der Verkehrsfluss durch die Wohnstraßen problematisch ist.

Zu 2e)

Die Führung des Radverkehrs im Baggersand im Mischverkehr (Ziffer 2.6) begegnet angesichts der anstehenden Baustellenverkehre am Fischereihafen und am Baggersand gravierenden Sicherheitsbedenken und ist zu überprüfen.

Zu 2f)

Die vorgesehenen Schutzstreifen im Teutendorfer Weg (Ziffer 2.7) wird in Teilen der antragstellenden Fraktionen kritisch gesehen, da der Radverkehr auf dieser Straße im Mischverkehr relativ problemlos läuft, jedenfalls unproblematischer als im Baggersand. Seit Jahren aber wird gefordert die Anbindung des an der Stadtgrenze bei Teutendorf in Richtung Warnsdorf endenden Ostholsteiner Radweges an einen durch die Teutendorfer Siedlung nach Travmünde hineinführenden Radweges. Diese Forderung wird wiederholt.

Zu 2g) und h)

Über die vorgesehenen Schutzstreifen im Moorredder und in der Außenallee mag nachgedacht werden, jedenfalls aber deutlich nachrangig nach einer Lösung für den Gneversdorfer Weg und dessen Einmündung in die Torstraße und die Travemünder Landstraße.

Von Teilen der antragstellenden Fraktionen wird insbesondere in der Außenallee ein in Richtung Vorderreihe führender Schutzstreifen für entbehrlich gehalten. Dort ist straßenbegleitender Radweg vorhanden. Dieser ist zwar nur einseitig ausgebaut, aber ausreichend breit, dass er auch im Begegnungsverkehr befahren wird, und das seit Jahrzehnten. Allein entlang des Brüggmanngartens wird er auf einem gemischten Geh-/Radweg geführt, was unglücklich ist. Hier wäre eine Trennung des Gehweges vom Radweg problemlos möglich durch Verbreiterung der Wegefläche zu Lasten der Fläche des Brüggmanngartens.

In jedem Falle ist die Verbesserung der Radwegesituation in diesen Straßen deutlich nachrangig im Verhältnis zur Klärung des Radverkehrs im Gneversdorfer Weg, für den das Konzept einen Zeitrahmen bis 2025 vorsieht. Das ist ein deutlich zu langer Zeitraum für die Auflösung dieser Gefahrenquelle. Nicht zu vergessen ist, dass dieser Bereich Schulweg für Grundschulkinder ist und die hier bestehende Gefahr dringend entschärft werden muss.

Zu 2i)

Gefordert wird eine zeitnahe Realisierung der geplanten Parkpaletten am Lotsenberg (Ziffer 3.1) und am Godewind (Ziffer 3.2), deren Aufnahme in das Mobilitätskonzept ausdrücklich begrüßt wird. Begrüßt wird auch, dass vorgesehen ist, die geplanten Arbeiten am Parkplatz Leuchtenfeld unter Erhalt der – wenngleich reduzierten -Parkmöglichkeit dort erst umzusetzen nach Errichtung dieser Parkpaletten. Diese Priorisierung wird unterstützt.

Zu 2j)

Die Umgestaltung des Ortseingangsbereiches am Steenkamp wird nicht für notwendig gehalten. Gerade die starke Nutzung der Fahrbahn durch parkende Pkw bewirkt eine (funktionierende) Disziplinierung der Pkw-Fahrer und eine Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer.

Ein Ausbau des Radweges von Niendorf über Brodten nach Travemünde hinein würde gleichwohl begrüßt. Der Radweg könnte über die alte Bahntrasse hinter dem Steenkamp bis nach Travemünde hinein verlängert werden, bei einer Asphaltierung sogar aufgewertet und sicherer gestaltet werden. Hier könnte auch ein direkter Durchstich durch die Wohnbebauung von diesem Radweg zur Schule am Meer hin erfolgen.

Zu 2k)

Die im Konzept vorgesehene Öffnung des Nordlandringes für Radfahrer entgegen der Fahrtrichtung der Einbahnstraße begegnet erheblichen Sicherheitsbedenken. Radfahrer, die nicht den Bogen des Nordlandringes ausfahren möchten, können problemlos durch den Weg im Park zwischen Moorredder und Nordmeerstraße die Dänemark und die Schwedenstraße von hinten erreichen. Das ist künftig besser auszuschildern.

Zu 2 l)

Die Einmündung des Kowitzberges in den Steenkamp ist zu eng, insbesondere in Ansehung des Umstandes, dass diese Kreuzung besonders häufig von Wohnmobilen genutzt wird wegen des Wohnmobilstellplatzes am Ende des Kowitzberges. Dadurch kommt es gerade in den Sommermonaten regelmäßig zu problematischen Situationen.

Zu 2m)

Die Einführung eines Tempolimits von 30km/h in ganz Travemünde mit Ausnahme der genannten Haupterschließungsstraßen soll eine Verkehrsberuhigung im Ortsteil sicherstellen. Die genannten Straßen sind davon auszunehmen, um einen zügigen Verkehrsabfluss zu gewährleisten.

Zu 3.)

Die sofortige Umwandlung der Vorderreihe in eine durchgehende Fußgängerzone ist entbehrlich und würde den Radverkehr in der Vorderreihe gänzlich ausschließen, was keine Akzeptanz im Ort finden würde.

Eine zweijährige Versuchszeit mit der Ausweisung der Vorderreihe in zwei Fußgängerzonen, die saisonal und tageszeitlich begrenzt sind und darüber hinaus ganzjährig von der Rose entlang des Kreuzfahrtterminals bis zur Priwallfähre auch Kfz- und Fahrradverkehr zulassen, sollte erweisen, ob diese Lösung praktikabel ist. Ggf. wäre sie fortzusetzen, andernfalls wäre dann über die von der Verwaltung favorisierte Fußgängerzonenvariante zu befinden.

Zu 4 a)

Eine leistungsfähige zweite Haupterschließung Travemündes für den Kfz-Verkehr ist dringend geboten, da mit eher mit einer Zu- als Abnahme des Kfz.-Verkehrs zu rechnen ist. Auch bei einer Sperrung - sei es unfallbedingt, sei es im Zuge von Instandsetzungsmaßnahmen - muss Travemünde erreichbar sein, was in den letzten beiden Sommern nur eingeschränkt möglich war. Der dafür vorgesehene Zeitplan wird auf drei Jahre gestrafft.

Zu 4 b)

Die derzeitige die Einbahnstraßenregelung in der Kaiserallee, die im Mobilitätskonzept noch nicht einmal skizziert worden war und recht übereilt eingerichtet wurde, befriedigt nicht. Sie sorgt insbesondere beim Verkehrsabfluss zu erheblichen Behinderungen und Verkehrsstauungen in den Wohnstraßen.

Zu 4 c)

Langfristig ist ein Fahrradschnellweg von Travemünde bis zum Herrentunnel und von dort nach Lübeck zu bauen. Eine Trasse dafür sollte bereits jetzt ausfindig gemacht und im Zuge der anstehenden Maßnahmen freigehalten werden.

Weitere Begründungen ggf. mündlich.

**Anlagen :**