



Vorstellung des Verkehrswendebeauftragten: 5 Thesen zur Verkehrswende in Lübeck

Michael Stödter, Verkehrswendebeauftragter





Kurzvorstellung

- seit 07/2020 Verkehrswendebeauftragter; bisherige Themen v. a. Angebotsgutachten zur Ausweitung des ÖPNV, Regio-S-Bahn Lübeck, Bahnhofsteilpunkt Moisling, Verkehrsversuch Beckergrube
- seit 07/2019 bei der Hansestadt Lübeck zur Unterstützung der Aufgabenträgerschaft ÖPNV in der Abteilung Stadtentwicklung im Bereich Stadtplanung und Bauordnung
- von 07/2016 bis 07/2019 bei der Stadt Bottrop konzeptioneller Verkehrsplaner
- vorher: Studium der Wirtschaftsgeographie (M.Sc.) (Schwerpunkt Verkehrswesen und Raumordnung), Nebenjobs bei Verkehrsunternehmen (WVG, RVM, RLG) und Engagement bei Fahrgastinitiativen



5 Thesen zur Verkehrswende in Lübeck



Thesen zur Verkehrswende

- 1. Verkehrswende bedeutet gute Mobilität für alle mit mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum**



Thesen zur Verkehrswende

2. Verkehrswende ist Klimaschutz



Thesen zur Verkehrswende

3. Lübeck ist in puncto Stadtgröße und Wegelängen prädestiniert für die Verkehrswende und alle möglichen Formen von alternativer Mobilität auf den Straßen



Thesen zur Verkehrswende

4. Verkehrswende ist eine Änderung des Mobilitätsverhaltens, nicht der Antriebsart des MIV – sie fordert uns daher alle



Thesen zur Verkehrswende

5. Verkehrswende erfordert Mut und Entscheidungswillen von Seiten der Politik und der Verwaltung



Hebel zur Verkehrswende

**Verkehrswende – eine Zukunftsvision,
die die Vergangenheit schon kannte**



**E-Mobilität – eine Zukunftsvision,
die die Vergangenheit schon konnte**

Radschnellwege als Hebel zur Stärkung des Radverkehrs

Radschnellwege sind mitunter die verkehrsplanerisch wirkungsmächtigsten Hebel zur Stärkung und qualitativen Verbesserung des Radverkehrs

Erste Langzeiterfahrungen aus NL: zum Teil relationsbezogene Verdreifachung des Radverkehrs

Car-Sharing zur Stärkung des Umweltverbunds

mobil.punkt

Bsp. Bremen: jedes Car-Sharing-Fahrzeug ersetzt bzw. verhindert 16 Fahrzeuge in Privatbesitz

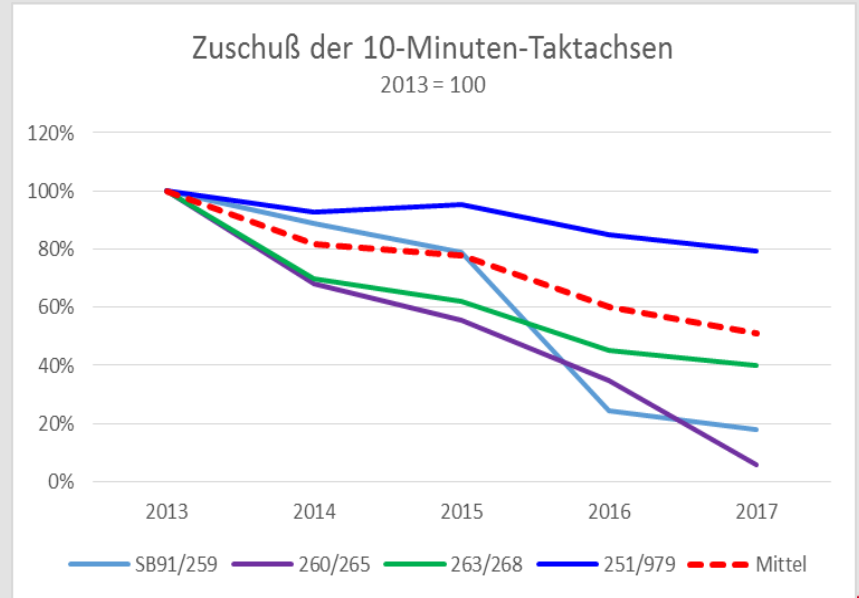
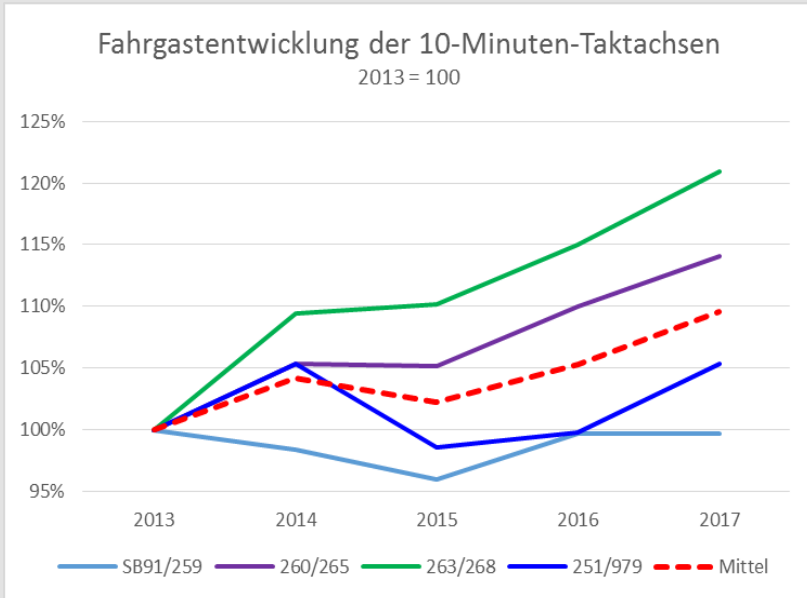
Car-Sharing-Nutzer:innen unternehmen insgesamt weniger Wege mit dem Pkw und mehr mit dem Umweltverbund

Sofern das Car-Sharing die Abschaffung eines Fahrzeugs in Privatbesitz nach sich zieht, wird bei drei Vierteln der zuvor mit dem MIV zurückgelegten Routen der Umweltverbund genutzt

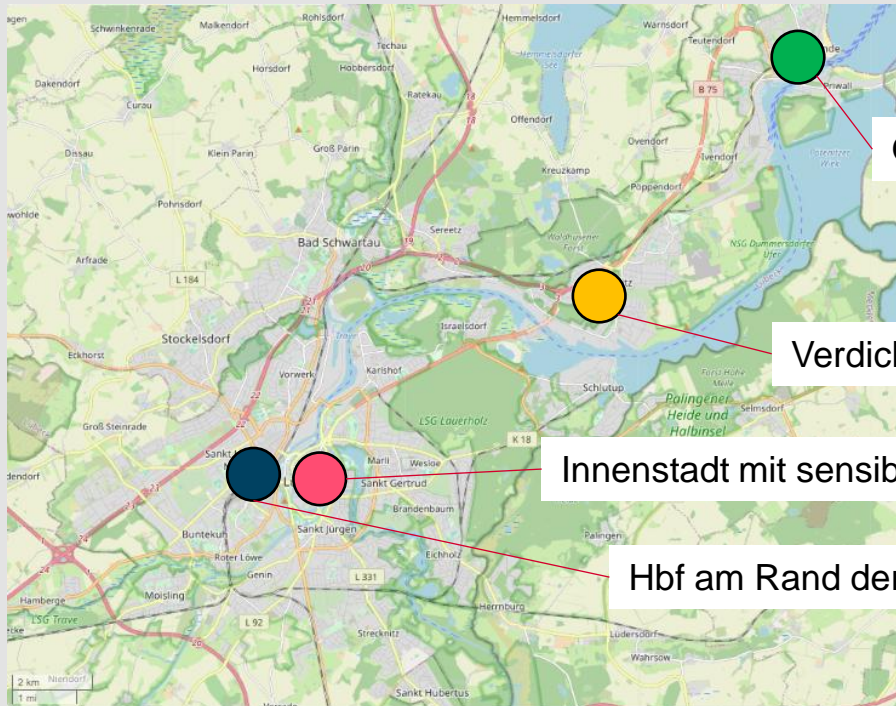


10-Minuten-Taktachsen im Busverkehr

Hier: Bsp. Bottrop: 10-Minutentakte und Fahrplansymmetrie – mehr Fahrgäste, höhere Wirtschaftlichkeit



Vergleich der Hansestädte Lübeck und Rostock

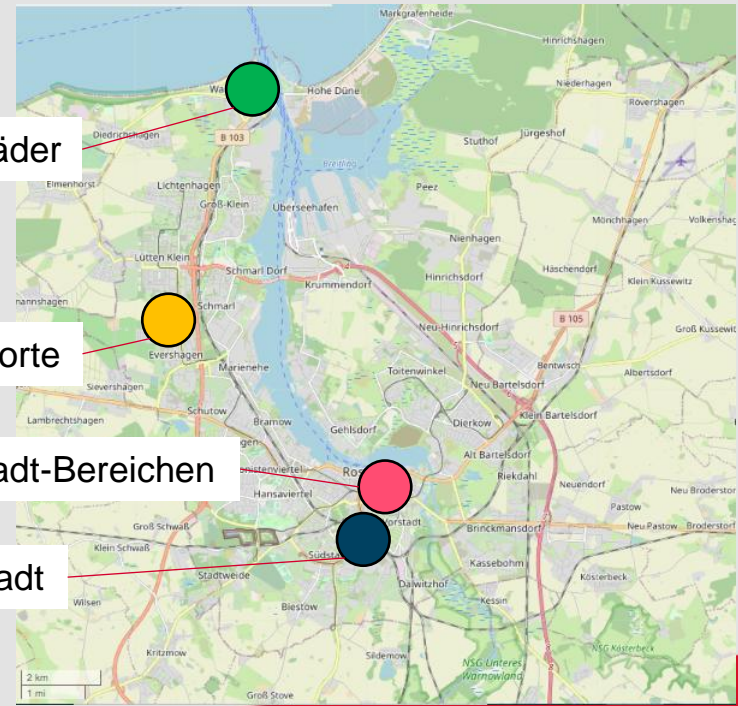


Ostseebäder

Verdichtete Vororte

Innenstadt mit sensiblen Altstadt-Bereichen

Hbf am Rand der Innenstadt





Vergleich der Hansestädte Lübeck und Rostock

	Rostock	Lübeck
Einwohner:innenzahl	209.000	217.000
Flächengröße	181 km ²	214 km ²
Siedlungsdichte	2.820 Ew./km ²	2.720 Ew./km ²
ÖPNV-Anteil am Modal Split	17 %	11 – 12 %
Netzlänge Straßenbahn	35,6 km	0 km
Taktung der S-Bahn / Regionalbahn ins Seebad	7,5-Min.-Takt (HVZ) 15-Min.-Takt (NVZ)	60-Min.-Takt
ÖPNV-Fahrten pro Ew. und Jahr (ohne S-Bahn oder Regionalbahn)	200	94

S-Bahn – auch für Lübeck?

- Hansestadt Lübeck setzt sich bereits seit einigen Jahren für den Ausbau des SPNV ein, u. a. diverse Stationsneubauten im Stadtgebiet
- Langfristiges Ziel: **Regio-S-Bahn** für Pendlerverkehr, mit dichtem Takt und dichtem Stationsnetz – als ein wichtiger Baustein zur Verkehrswende
- Neue Dynamik und Entwicklungsperspektive durch Übernahmeinteresse der NEG an der Bäderbahn



Foto: NAH.SH



Ausblick / nächste Schritte

- **Stadtentwicklungsdialo**g als Vorbereitung des **Verkehrsentwicklungsplans (VEP)** und des **Flächennutzungsplans (FNP)**:
 - Motto: Siedlungsentwicklung und Mobilität in Zeiten des Klimawandel
 - Offenes digitales Beteiligungsformat
 - 4 Szenarien der Stadtentwicklung
 - Voting der Öffentlichkeit, welches Szenario für Lübeck zukunftsfähig ist
 - Politischer Beschluss, an welchem Szenario sich der VEP und der FNP orientieren sollen
- Entwurf VEP