

Lübeck, 18.08.2022

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der Fraktion Die Unabhängigen

Bearbeitung: Susanne Walter (E-Mail: susanne.walter@luebeck.de Telefon: 122-1071)

Änderungsantrag des AM Michael Matthies (Die Unabhängigen): Zur VO/2022/ 11168 Machbarkeitsstudie 2. Anbindung Travemünde

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
22.08.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

- 1.) **Die Varianten A und B werden abgelehnt.**
- 2.) **Die Verwaltung wird beauftragt, ein Konzept zur Realisierung der Varianten 1 (vorzugsweise) / 1A / 1B oder anderer denkbarer Untervarianten, die östlich der Bahnlinie nach Travemünde verlaufen sollten, auszuarbeiten. Dabei sind bis Ende Dezember 2022 dem Bauausschuss in einer Vorlage Wege und Schritte aufzuzeigen, wie sich diese Varianten umsetzen lassen inkl. einer groben Kostenschätzung.**

Begründung:

Als einzig sinnvolle und zielführende Variante einer zweiten Zufahrt ist die Variante 1 anzusehen. Sie ist mit den wenigsten Umsetzungsproblemen behaftet, wie Widerstand betroffener Bewohner, Landschaftsschutz, Lärmbelastung, Landkauf. Zudem hat sie den Vorteil die Bahntrasse nicht im Stadtgebiet von Travemünde queren zu müssen, und vermeidet Staueffekte an den Knoten KP06, KP07, KP08. Die Variante 1 entlastet darüber hinaus alle anderen Knotenpunkte. Die aufgeführten Nachteile der Variante 1 sind dagegen stark überzeichnet.

Die Studie, auf der die Vorlage weitgehend basiert, erscheint in wesentlichen Teilen unvollständig und fehlerhaft. Wichtige Aspekte und Details werden nur teilweise erwähnt. Unter Berücksichtigung dieser nicht genannten Punkte ergibt sich ein ganz anderes Bild. Damit kommt auch die Vorlage zu Beschlussvorschlägen, die nicht lösungsorientiert sind. Zur Kritik an der Vorlage:

1. Die Studie geht von einer Reihe nicht plausibler Annahmen aus.

Einige Beispiele:

- 1.4 Grundlagen – Der KP07: Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg hat angeblich eine LSA. Das ist falsch und widerspricht den Aussagen im Anhang.
- Die Aussage, dass der touristische Verkehr sich relativ gleichmäßig über den Tag verteilt, kann man bei Betrachtung der Parkplätze vor Ort leicht widerlegen.
- Die Autoren gehen von einer starken Entwicklung des Tourismusverkehrs in Travemünde aus und wissen, dass „das hauptsächliche Verkehrsmittel der Urlauber immer noch das Auto ist.“ Das müsste eigentlich zu einem höheren Verkehrsaufkommen führen. Stattdessen wird „mit einer Entlastung des Travemünder

Verkehrsnetzes gerechnet, weil die Entwicklung in Richtung Änderung des Modal Split zugunsten ÖPNV- und Fahrradnutzung in den Planungen und Maßnahmen der Hansestadt Lübeck bereits aktiv betrieben wird und dies letztlich zu einer Entlastung des Travemünder Straßennetzes führt." Wie dieser Widerspruch aufgeklärt werden kann bleibt offen. Hier ist wohl die Hoffnung der Vater des Gedankens.

- Die geplante Taktverdichtung bei der Bahn wird zu einer Verdopplung der Schrankenschließungen pro Stunde führen. Auch dies hat angeblich keine Auswirkungen auf die Verkehrsströme, da NAH.SH annimmt, dass sich die Einzelschließzeiten durch technische Verbesserungen halbieren und damit in Summe je Stunde gleichbleiben werden.

- Neben den Annahmen, die darauf ausgerichtet sind den Verkehrszuwachs im Trend zu reduzieren, basiert der Analyse-Planfall 2021 auf alten Verkehrszahlen, die vor sieben Jahren (2015) erhoben wurden, für die Zukunft im Jahr 2035 nur ergänzt um einige Werte aus den neuen Baugebieten. Andere geplante Projekte wurden dagegen nicht mit einbezogen. Für einige Verkehrsknotenpunkte, u.a. Travemünder Landstr. / Teutendorfer Weg müssten neue Zahlen aus dem Juni 2021 vorliegen. Diese wurden aber auch nicht berücksichtigt.

2. Kritik an den Ergebnissen der Verkehrsmodells

Zwei Beispiele:

- Variante 4 – (P4 P0) Zufahrt über Teutendorfer Weg: Nach dieser Variante wird im Ergebnis die kürzere Route von Fahrzeugen mit dem Ziel Travemünde-Altstadt, Baggersand, Priwall oder den Parkplätzen an der Travemünder Landstraße nicht genutzt, was wenig plausibel erscheint. Stattdessen behauptet das Modell, dass die Verkehrsmenge insgesamt sich verringert, sowohl der Verkehr auf dem Gneversdorfer Weg als auch auf dem Teutendorfer Weg mit den Knotenpunkten Ivendorfer Landstraße und Travemünder Landstraße.

- Variante 5 wird präferiert, obwohl die Durchfahrt von Ivendorf mit Spurverengungen und einer Tempo-30-Zone versehen wurde, was beides laut Studie auch beibehalten werden soll. Auch die genannten Knotenpunkte blieben weiterhin leistungsfähig. Wer den Verkehr hier vor Ort erlebt, wird das stark bezweifeln.

3. Bewertungsmatrix

- S. 58 – Teile der Bewertungsmatrix in der Variantenabwägung sind:

- Städtebauliche Struktur
- Verkehrsqualität
- Verkehrssicherheit
- Flora / Fauna (Umwelt)
- Durchfahrbarkeit des Hafens
- Flächeninanspruchnahme
- Bautechnischer Aufwand
- Kosten

Nur die Wirkung auf die Einwohner interessiert in dieser Studie niemanden.

Ganz anders dagegen bei Variante 1.

Die LHG wurde als Einzige Betroffene befragt; ihre Argumente wurden 1: 1 in die Studie übernommen, auch wenn sie noch so überzeichnet waren. („Flächenbedarf für Verlagerung von ca. 13 ha. „Dies müsste durch Eingriffe in den freien Landschaftsraum erfolgen, der in der näheren Umgebung naturschutzrechtlich hochgradig sensibel eingestuft ist.“ Kosten ca. EUR 20 Mio!) oder S.31 – „Des Weiteren wäre die zukünftige wirtschaftliche Weiterentwicklung des Hafens gestört bzw. nur noch schwer möglich.“

Die Durchfahrbarkeit des Hafens ist ein eigenes Kriterium in der Matrix, dabei ist seit Jahren klar, dass es Möglichkeiten gibt, die nicht durch den Hafen führen. Obwohl diese bekannt sind, hat man sie nicht weiter untersucht. Selbst der Verfasser der Studie musste zugeben „Aus

verkehrlicher Sicht würde die Variante 1 im Vergleich eine deutliche Empfehlung bekommen." (S.37)

- Als weiteres Argument gegen die Variante 1 führt die Studie die Behinderung eines Hafenteils an, den es nicht in der Realität, sondern nur in der Planung gibt, und das schon seit über 10 Jahren. Der Planfeststellungsbeschluss für den Neubau des Bahnhofs Gewerbegebiet Nord – Bereich Skandinavienkai datiert noch aus dem Jahr 2011. Die damals im B-Plan enthaltene Dimensionierung des Bahnhofs Gewerbegebiet Nord wurde begründet mit einer zu erwartenden starken Zunahme des Umschlagsvolumens über den Hafen auf rd. rund 53 Millionen Tonnen (brutto) im Jahr 2020. Das tatsächlich erreichte Volumen beträgt derzeit ca. 26 Mio t brutto im Jahr (lt. Stat. Jahrbuch der Hansestadt Lübeck 2017; aktuellere Werte liegen nicht vor). Das ist höchstens die Hälfte des Volumens, die damals geplant wurde. Damit ist die wirtschaftliche Begründung für die vor zehn Jahren geplante Maßnahme entfallen. Bei der aktuellen wirtschaftlichen Entwicklung der LHG ist derzeit auch keine Notwendigkeit ersichtlich, die Baumaßnahme durchzuführen bzw. vorzubereiten. Dies zeigt sich auch daran, dass diese Investition im Volumen von 11,8 Mio Euro seit vielen Jahren zwar regelmäßig im Budget der Stadt aufgeführt, aber auch Jahr für Jahr weitergeschoben wird (Dazu der Text: „Aus hafenbetrieblichen und finanziellen Gründen erfolgt die Umsetzung in Abstimmung mit der LHG nicht vor 20XX.“). Sie blockiert damit Gelder im Haushalt für andere, wirklich notwendige Projekte und sollte nicht realisiert werden.

4. Fazit:

Die Variante 5 ist abzulehnen, da sie erhebliche Nachteile für die Anwohner mit sich bringt und mehr verkehrstechnische Probleme verursacht als sie löst.

Die Variante 1 kann, anders als in der Studie dargestellt, bei vernünftiger Umsetzung ohne große Nachteile für Bewohner, Umwelt und LHG realisiert werden, da die Trasse annähernd parallel zur Bahnlinie verläuft.

Bleibt die Frage, ob - wie von der Verwaltung behauptet und von der Studie bestätigt – kein Bedarf für eine 2. Zufahrt nach Travemünde besteht. Diese Aussage steht in direktem Gegensatz zu einem anderen Verkehrsgutachten vom September 2021, dass von der Verwaltung im Zuge der Entwicklung des Geländes der NTS in Auftrag gegeben wurde. Auch hier hat man sich intensiv mit den zu erwartenden Staus rund um die Kreuzung Gneversdorfer Weg / Moorredder beschäftigt. Trotz der vorgeschlagenen baulichen und betrieblichen Maßnahmen wird die Verkehrsqualität dabei als sehr problematisch eingeschätzt QSV (D-F). Letzter Satz des Gutachtens: „Eine deutliche Entlastung des Knotenpunktes kann perspektivisch nur im Zusammenhang mit einer geänderten Stadtteilerschließung von Travemünde erreicht werden.“ Damit ist eindeutig eine 2. Zufahrt gemeint.

Anlagen:

Ausschussmitglied