



Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept

Fachbereich Planen und Bauen
Lübeck plant und baut
Heft 115 / September 2019

Verantwortlich:
Hansestadt Lübeck - Der Bürgermeister
23552 Lübeck | (0451) 115
uebermorgen.luebeck.de



Organisation
der Vereinten Nationen
für Bildung, Wissenschaft
und Kultur



Hansestadt Lübeck
Welterbe seit 1987

**Rahmenplan Innenstadt
Heft 115/ September 2019**

Impressum

Herausgeberin: Hansestadt Lübeck, Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung und Bauordnung

Projektleitung: Abt. Altstadt/Stadtteilplanung: Christine Koretzky, Dr. Julia Lindfeld
Abt. Verkehrsplanung: Benjamin Werner

Endfassung gemäß Beschluss der Bürgerschaft der HL am 29.08.2019

Bearbeitung: TOLLERORT entwickeln & beteiligen
cappel + kranzhoff stadtentwicklung und planung GmbH
SHP Ingenieure GbR
STADTKREATION – URBANES BEWEGEN

Redaktion: Dr. Julia Lindfeld

Satz und Layout: Nele Hellwig

Grafik- und

Fotonachweis: Einzelnachweis siehe S. 106-108

Auflage: 500

Druck: Druckhaus Menne, Lübeck



RAHMENPLAN INNENSTADT MIT MOBILITÄTSKONZEPT

Neuaufstellung 2019

Vorwort



Lübeck stellt die Weichen für die Zukunft. Unter dem Motto LÜBECK überMORGEN hat die Hansestadt mehrere bedeutende Planungsprozesse angestoßen, welche die Stadtentwicklung und damit das Leben der Menschen in unserer Stadt in den nächsten 20 Jahren maßgeblich beeinflussen werden. Ich lade alle Lübeckerinnen und Lübecker ein, sich in diesen Prozess einzubringen und die Zukunft mitzugestalten. Der Rahmenplan für die Innenstadt hat vor einem Jahr den Anfang gemacht – und zwar mit der einfachen Frage: Was erzähle ich einem Freund im Jahre 2030 über Lübeck?

Wir waren mit der Neuaufstellung des Rahmenplans Innenstadt mit Mobilitätskonzept beauftragt. Dabei mitgewirkt haben vier Fachbüros. Die Bürgerinnen und Bürger gaben wichtige Hinweise und Impulse, äußerten Bedenken und Sorgen und brachten damit eine Vielfalt von Meinungen zum Ausdruck, die neben der fachlichen Analyse und Planung die Basis für Empfehlungen zur künftigen Ausrichtung der Innenstadt bilden. Die transparente Darstellung der einzelnen Planungsschritte haben eine umfassende Diskussion der einzelnen Ergebnisse ermöglicht und zu einer abschließenden Konsensbildung geführt.

Der jahrzehntelange Fokus auf die Bedarfe des motorisierten Individualverkehrs auf den engen, nicht dafür vorgesehenen Straßen der Altstadt, hat zu einer Abnahme der Aufenthaltsqualität geführt. Auch die derzeitige Entwicklung des Einzelhandels ist für den Standort Innenstadt eine enorme Herausforderung. Wenn dort alle Funktionen erhalten bleiben und gestärkt werden sollen, muss dieser Entwicklung aktiv begegnet werden. Es bestehen somit Gründe genug, um auf städtebaulicher Ebene eine dringend notwendige zeitgemäße Umgestaltung der Straßen und Plätze zur Verbesserung der Nutzungsmöglichkeiten und der Aufenthaltsqualität einzuleiten.

Der Rahmenplan für die Innenstadt ist ein großer konsensfähiger Wurf, der die richtigen Weichen stellt. Setzen wir ihn nun gemeinsam um!

Jan Lindenau
Bürgermeister

■ Einleitung



Der vorliegende städtebauliche Rahmenplan formuliert Ziele, Maßnahmen und Projekte und bündelt diese zu einer zukunftsfähigen und integrierten Strategie für eine lebendige Altstadtentwicklung. Er gibt Auskunft darüber, welche Priorität und Ausgestaltung die einzelnen Funktionen wie Wohnen und Arbeiten, Einzelhandel und Gewerbe, Tourismus, Bildung und Kultur zukünftig haben sollen. Des Weiteren gibt er Antworten auf die komplexe Herausforderung, wie eine zukünftige Mobilität aussehen kann, die auf die Besonderheiten Lübecks als Welterbe eingeht und gleichermaßen die unterschiedlichen Anforderungen der Stadtgesellschaft an Mobilität berücksichtigt.

Der erste dafür notwendige Schritt ist, den Durchgangsverkehr zu unterbinden und den öffentlichen Raum für Alle mit hoher Qualität zu gestalten. Das bedeutet, dem langsamsten Verkehrsteilnehmer, also dem Fußgänger, bei der Planung Priorität einzuräumen und aus dessen Perspektive heraus zu handeln – wie es auch damals bei der Entstehung der mittelalterlichen Stadt erfolgte.

Als wesentliche Handlungsfelder ergaben sich neben der Entwicklung einer zukunftsfähigen Mobilität, die Gestaltung der öffentlichen Plätze und Grünflächen, die Sicherung der Wohnqualität und die Nutzung leerstehender Erdgeschosse. Der Rahmenplan Innenstadt beinhaltet 20 Projekte, von denen fünf als Schlüsselprojekte ausgewählt wurden: Die Neugestaltung der Beckergrube vom Koberg bis zur Untertrave mit Schaffung eines Platzes vor dem Theater, die Aufwertung des Bereichs rund um Rathaus und Marienkirche, die Umgestaltung der Königstraße als verbindendes Element, die Umgestaltung der Wahn- und der Krähenstraße mit neuem Platz sowie die Neuordnung des Holstentorareals.

Aus den Schlüsselprojekten wollen wir lernen und zusammen mit den darauffolgenden Projekten die Innenstadt Stück für Stück lebenswerter machen. Dazu dient uns der Rahmenplan als roter Faden.

Joanna Hagen
Bausenatorin

Inhalt

Vorwort	3
Einleitung	5
Inhalt	7
Wozu ein Rahmenplan für die Lübecker Altstadt?	9

BETEILIGUNG UND ANALYSE

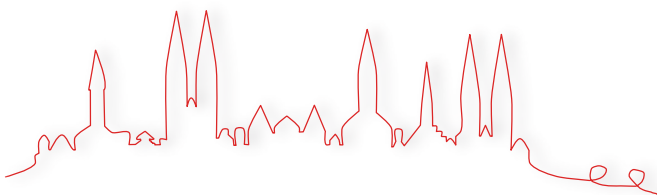
Zukunftsdialoq zu LÜBECK überMORGEN	13
Zukunftsgeschichten – Visionen der BürgerInnen zur Gesamtstadt Ein Zukunftsbild für LÜBECK überMORGEN aus 210 Geschichten	19
Lübeck heute Bestandsaufnahme, Materialauswertung und erste konzeptionelle Vorschläge	23
Drei Vertiefungsbereiche und ein thematischer Schwerpunkt Varianten und Szenarien als Diskussionsgrundlage	41
Wesentliche Ergebnisse des Beteiligungsprozesses	54

DIE PLANUNG

Rahmenplan Innenstadt	59
Ziele, Handlungsfelder, Bausteine	61
Stufenkonzept mit 20 Projekten	69
Mobilitätskonzept Innenstadt	93
Instrumente für die Umsetzung	102
Materialsammlung	103
Lübeck – Ein Song von Kindern über die Zukunft Lübecks	105
Abbildungs-/ Quellenverzeichnis	106

Wozu ein Rahmenplan für die Lübecker Altstadt?

Die Hansestadt Lübeck ist eng verbunden mit der Geschichte der Hanse. Die mittlerweile über 875 Jahre alte Stadt verfügt mit der Altstadt über ein einzigartiges historisches Erbe, das gemäß UNESCO-Welterbekonvention einen bedeutsamen Abschnitt der Geschichte der Menschheit versinnbildlicht und von herausragendem universellem Wert ist. Die Hansestadt Lübeck ist sich dieser außergewöhnlichen Bedeutung ihrer Altstadt bewusst. Die immerwährende Herausforderung ist, der Verantwortung für das baukulturelle Erbe vollumfänglich Rechnung zu tragen und gleichzeitig die Innenstadt als lebendigen, vielfältigen, urbanen und identitätsstiftenden Stadtteil zu erhalten und weiter zu entwickeln. Dieser Verantwortung stellt sich die Hansestadt Lübeck mit der aktuellen Neuaufstellung des Rahmenplans Innenstadt.



Ziel des gesamten Erarbeitungsprozesses des Rahmenplans ist es, die Anforderungen einer modernen Stadt gemeinschaftlich in den Fokus zu nehmen und Weichen für eine zukunftsfähige Entwicklung zu stellen. Was gilt es zu bewahren, was zu verändern? Welche Funktion soll und muss die Innenstadt in Zukunft erfüllen? Welche Rollen sollen Wohnen und Arbeiten, Einzelhandel und Gewerbe, Tourismus, Bildung und Kultur zukünftig spielen? Wie kann die städtebauliche Entwicklung im Zusammenspiel mit dem Verkehr funktionieren? Wie können die Beeinträchtigungen durch den (motorisierten) Verkehr reduziert wer-

den und die Altstadt gleichzeitig für alle erreichbar bleiben? Antworten zu diesen Fragen liefert der vorliegende städtebauliche Rahmenplan. Er formuliert Ziele, Maßnahmen und Projekte und bündelt diese zu einer zukunftsfähigen und integrierten Strategie für eine lebendige Altstadtentwicklung.

Wichtiges Teilkonzept des Rahmenplans bildet das aus der Zielsetzung heraus abgeleitete Mobilitätskonzept. Es gibt Antworten auf die komplexe Herausforderung, wie eine zukünftige Mobilität aussehen kann, die auf die Besonderheiten Lübecks als Welterbe eingeht und gleichermaßen die unterschiedlichen Anforderungen der Stadtgesellschaft an Mobilität berücksichtigt.

Stadtentwicklung funktioniert nur erfolgreich, wenn sie die Interessen der Bevölkerung und Akteure einbezieht. Deswegen wurde das „Zukunftsbild Lübeck“ und der Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept in einem intensiven Zukunftsdialog mit der Stadtgesellschaft entwickelt. Über 1.200 LübeckerInnen beteiligten sich im Jahr 2018 im Rahmen von verschiedenen Beteiligungsformaten an diesem ersten Prozess unter der Dachmarke LÜBECK überMORGEN und trugen damit maßgeblich zum Zukunftsbild ihrer Stadt bei.

Umfang und Abgrenzung des Rahmenplans

Planungsbereich von Rahmenplan und Mobilitätskonzept ist der Stadtteil Innenstadt – die Altstadtinsel mit Teilen der angrenzenden mittleren Wallhalbinsel (s. Abb. 1, S. 10).

Der städtebauliche Rahmenplan Innenstadt mit daraus abgeleitetem Mobilitätskonzept ist in den Gesamtprozess LÜBECK überMORGEN integriert. Mit



Abb. 1: Planungsbereich von Rahmenplan und Mobilitätskonzept

dem Zukunftsdialog LÜBECK überMORGEN verfolgt die Hansestadt Lübeck das Ziel die LübeckerInnen auf unterschiedlichen Ebenen zur Auseinandersetzung mit ihrer Stadt zu bewegen. Unter der Dachmarke LÜBECK überMORGEN werden verschiedene Planungsverfahren gebündelt und miteinander verzahnt. Neben dem Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept sind dies u.a. der Flächennutzungsplan, der Freiraumentwicklungsplan und die Planung der Radschnellwege-Verbindungen (weitere Informationen unter www.uebermorgen.luebeck.de).

Wie wurde der Rahmenplan erarbeitet?

Der Rahmenplan mit Mobilitätskonzept wurde von Februar 2018 bis Juni 2019 entwickelt und eng mit den Ergebnissen des Zukunftsdialogs und der unterschiedlichen Beteiligungsprozesse verzahnt. Die jeweiligen Ergebnisse der städtebaulichen Planung, der Verkehrsplanung und der Bürgerbeteiligung wurden über die Dauer des Gesamtprozesses immer wieder zusammengeführt und aufeinander abgestimmt.

Dieser Prozess erforderte eine interdisziplinäre, kooperative und transparente Arbeitsweise sowohl der verschiedenen Beteiligten untereinander als auch mit den unterschiedlichen AkteurInnen der Hansestadt Lübeck. Dies geschah mit Hilfe jeweils situationsangemessener Kommunikationsformen und geeigneter Methoden, um die unterschiedlichen Ebenen und Bereiche miteinander zu verbinden. Die Absicht war, die Komplexität der Planungen, ohne ihnen die Inhalte zu nehmen, so zu reduzieren, dass BürgerInnen an die betreffenden Fragestellungen herangeführt werden konnten, um sie damit als wertvolle Ressource für die Planungen zu nutzen. Gleichzeitig galt es, die Anlie-

gen der BürgerInnen zusammenzufassen, zu filtern, ggf. zu abstrahieren und zielgerichtet an die betreffenden Stellen zu transportieren.

Mit der Durchführung des Beteiligungsprozesses, der Neuaufstellung des Rahmenplans Innenstadt und des daraus abgeleiteten Mobilitätskonzepts wurde die Bietergemeinschaft der Büros TOLLERORT entwickeln & beteiligen, cappel + kranzhoff stadtentwicklung und planung GmbH, SHP Ingenieure GbR und STADTKREATION – URBANES BEWEGEN beauftragt. TOLLERORT übernahm dabei die Gesamtsteuerung des Prozesses, die Konzeption, Moderation und Dokumentation des Beteiligungsprozesses sowie die Öffentlichkeitsarbeit. STADTKREATION war für die Konzeption und Pflege der Online-Beteiligungsplattform sowie für die Auswertung der digitalen Beiträge zuständig. Das Büro cappel + kranzhoff war für die Erstellung des Rahmenplans und die inhaltliche und grafische Vor- und Aufbereitung der Veranstaltungen verantwortlich, ebenso SHP Ingenieure, die mit der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts betraut waren.

TOLLERORT
entwickeln & beteiligen

cappel + kranzhoff
stadtentwicklung und planung gmbh

SHP Ingenieure

STADTKREATION
URBANES BEWEGEN

Zukunftsdialog zu LÜBECK überMORGEN

Der Zukunftsdialog zum Rahmenplan Innenstadt gliederte sich in drei Phasen

Der Zukunftsdialog war durch ein hohes Maß an Beteiligung geprägt. An den Veranstaltungen (Kinder- und Jugendbeteiligung, Perspektivenwerkstatt 2.0, Workshop für die gewerbliche Wirtschaft, Planungswerkstatt und Abschlusspräsentation) nahmen insgesamt mehr als 800 Menschen teil. Aus den weiteren Formaten (Zukunftsdialog on tour, Zukunftsgeschichten, Onlinebeteiligung) resultierten über 1.200 Beiträge, die naturgemäß in Umfang und Tiefe erheblich differieren. Die TeilnehmerInnen der Veranstaltungen wohnten verteilt über die Gesamtstadt mit einem Schwerpunkt in der Innenstadt.

Zukunftsgeschichten und Zukunftsdialog on tour

Der Zukunftsdialog startete im Frühjahr 2018 mit dem Beteiligungsformat „Zukunftsgeschichten“. Die Stadtgesellschaft wurde aufgefordert, sich mit kleinen Beschreibungen und Geschichten am Aufbau des Zukunftsbilds LÜBECK überMORGEN zu beteiligen. Die Geschichten basierten auf der Frage: „Was erzähle ich meinem Freund über Lübeck im Jahr 2030?“ und hatten einen begrenzten Umfang von 600 Zeichen. Die Zukunftsgeschichten konnten im Zeitraum von Anfang März bis Mit-

te April 2018 auf einer Karte oder auf der Webseite uebermorgen.luebeck.de verfasst werden.

Die persönliche Aktivierung und Ansprache erfolgte aufsuchend an zwei Tagen beim „Zukunftsdialog on tour“. An diesen Terminen war das Team von TOLLERORT an drei Standorten (Wochenmarkt Meeßenring, Breite Straße zwischen Wasserspiel und Rathaus sowie Breite Straße nördlich der Mengstraße) vor Ort, um mit interessierten BürgerInnen ins Gespräch zu kommen und sie zum Verfassen einer Zukunftsgeschichte zu motivieren.

Gleichzeitig diente die Vor-Ort-Präsenz dazu, auf den Gesamtprozess „LÜBECK überMORGEN“ aufmerksam zu machen.

Darüber hinaus wurden die „Zukunftsgeschichten“ über Plakate sowie durch PartnerInnen beworben. Hierzu zählten VertreterInnen verschiedener Einrichtungen und Verbände der Stadt (s. Kasten), die in ihren Netzwerken zur Teilnahme motivierten, die Karten verteilten und wieder einsammelten.

Insgesamt wurden 210 Zukunftsgeschichten eingereicht. Diese wurden auf der Webseite und auf

der Perspektivenwerkstatt 2.0 ausgestellt. Aus den eingegangenen Geschichten konnten relevante Themen für die zukünftige Entwicklung der Innenstadt bestimmt werden, die zusammen mit den Ergebnissen der Analyse in Thesen zur Stadtentwicklung mündeten.

PartnerInnen

ADFC, ArchitekturForum, Behindertenbeauftragter, TH, Frauenbeauftragte, Die Gemeinnützige, Handelsverband Nord, Hanse-Schule für Wirtschaft und Verwaltung, IHK, LM, LTM, Lübecker Jugendring, Possehl Stiftung, Probstei Lübeck, Seniorenbeirat, Stadtverkehr, Statt-Auto Car Sharing, VHS

Kinder-/Jugendbeteiligung

Parallel dazu startete eine Kinder- und Jugendbeteiligung zum Zukunftsdialog. Wie entwickelt sich Lübeck aus Sicht junger Menschen? Welche Perspektiven sehen sie für die Stadt? Mit diesen und anderen Fragen zur Zukunft Lübecks setzten sich über 70 Jugendliche von Februar bis Mai 2018 aus-

1. Dialogphase – Februar bis Mai 2018

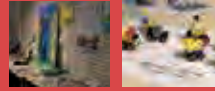


210 Zukunftsgeschichten



20 PartnerInnen

Kinder-/Jugendbeteiligung mit 70 TN



Expertenbeirat (Stakeholder, Institutionen, Politik) mit 36 TN



TH Lübeck
Gentrifizierung,
Digitalisierung,
Zukunft des Einzelhandels



Zahlreiche Ideen, Hinweise, Konzepte einzelner Bürger

Expertenbeirat (Stakeholder, Institutionen, Politik) mit 34 TN

2. Dialogphase – Juni bis August 2018



Perspektivenwerkstatt mit 200 TN

3. Dialogphase – November 2018 bis März 2019



Planungswerkstatt mit 150 TN



Zusatzworkshop für die gewerbl. Wirtschaft, 50 TN

Expertenbeirat (Stakeholder, Institutionen, Politik) mit 42 TN



Abschlusspräsentation

einander. Folgende Einrichtungen unterstützten den Zukunftsdialog:

- Kinder- und Jugendkulturhaus Röhre
- mixed pickles e.V., Verein für Jugendliche mit und ohne Behinderung
- Jugendtreff Hudekamp (Internationaler Bund)
- Oberschule zum Dom

Durch die Einbeziehung unterschiedlicher Einrichtungen konnten nicht nur Jugendliche aus verschiedenen Teilen der Stadt, sondern auch aus unterschiedlichen soziokulturellen Kontexten erreicht werden.

Die Art und Weise der Darstellung ihrer Beiträge wurde den Jugendlichen frei gestellt. Die unterschiedlichen Neigungen und Interessen spiegeln sich nicht nur in einer großen Bandbreite an Themen, sondern auch in der Vielzahl an Ausdrucksformen wider. Das Spektrum der Darstellungsformen reichte dabei von Arbeiten aus Papier, Pappe und Lego Bausteinen (der Bau von Stadtmodellen, Malereien, Zeichnungen, Collagen), über Fotografien, Bildschirmpräsentationen sowie Text- und Grafiken (z.B. Gedichte) bis hin zu Gesang und Tanz.

Die Ergebnisse der Jugendbeteiligung wurden auf der Perspektivenwerkstatt 2.0 ausgestellt. Zudem präsentierten Jugendliche selbst im Workshop „Markt der jungen Blicke“ ihre Beiträge und reflektierten sie mit den Teilnehmenden. Darüber hinaus performte eine Breakdance-Gruppe. Höhepunkt war der eigens für den Zukunftsdialog komponierte „Lübeck Song“, der von den Jugendlichen vorgetragen wurde (s. S. 103).

Expertenbeirat

Das Verfahren wurde von einem Expertenbeirat begleitet. Mitglied im Beirat waren etwa 35 VertreterInnen aus Politik und Verwaltung sowie verschiedener Interessensgruppen (Lübeck Management, Handwerkskammer, Architekturforum, Stadtverkehr Lübeck u.a.). Ihre Aufgabe war es, als Multiplikator für das Verfahren zu fungieren sowie die Inhalte des Verfahrens zu verschiedenen Prozessstufen zu diskutieren, mitzugestalten und in ihren jeweiligen Unternehmen/ Institutionen/ Fraktionen rückzukoppeln.

Perspektivenwerkstatt 2.0

Am 1. und 2. Juni 2018 fand die zweitägige Perspektivenwerkstatt in der Aula der Hanseschule statt.

Der Titel der Veranstaltung war an die erfolgreiche erste Perspektivenwerkstatt angelehnt, die im Jahr 2007 durchgeführt wurde. An der Perspektivenwerkstatt 2.0 nahmen über 200 Menschen teil, die sich engagiert und konstruktiv mit der künftigen Entwicklung der Innenstadt Lübecks auseinandersetzten. Die Schwerpunktthemen (Verkehr, Einzelhandel/ Gewerbe, Wohnen, Freiräume, Bauen, Tourismus, räumliche Vertiefungsbereiche) wurden in 90-minütigen Workshops behandelt.

Im Anschluss an die Workshops kennzeichneten die TeilnehmerInnen mit jeweils einem Fähnchen in einem Stadtmodell, wo aus ihrer Sicht besonderer Handlungsbedarf besteht. Im Rahmen der Perspektivenwerkstatt 2.0 fanden zudem zwei Nachspaziergänge sowie eine geführte Fahrradtour statt.

Darüber hinaus konnte Position zu den aus den Zukunftsgeschichten generierten Thesen bezogen werden. Diese Thesen waren bewusst schlagwortartig bzw. überspitzt formuliert, um eindeutige Reaktionen und Positionen hervorzurufen.

Auf Basis der Ergebnisse der Perspektivenwerkstatt 2.0 wurden die Anforderungen für die Entwicklung der Innenstadt weiter ausformuliert und im weiteren Planungsprozess konkretisiert.

Planungswerkstatt

Als weitere große Beteiligungsveranstaltung fand am 9. und 10. November 2018 in der Musik- und Kongresshalle die anderthalbtägige Planungswerkstatt mit über 150 TeilnehmerInnen statt. Neben einer Information der Beteiligten über den Stand der Planungen war das Ziel der Veranstaltung, die auf Basis der Perspektivenwerkstatt 2.0 weiterentwickelten Mobilitätsvarianten im Zusammenspiel mit städtebaulichen Gestaltungsvarianten zu diskutieren und zu vertiefen. Hierbei konzentrierte sich die Diskussion auf die räumlichen Vertiefungsbereiche Burgtor – Beckergrube, Holstentor – Holstenstraße – Markt und Königstraße – Krähenstraße. Gleichzeitig wurden zwei Szenarien zur Einzelhandelsentwicklung diskutiert. Die Ergebnisse der Planungswerkstatt flossen in die weitere Entwicklung ein.

Onlinebeteiligung

Der gesamte Beteiligungsprozess wurde durch eine Online-Plattform

(www.uebermorgen.luebeck.de) unterstützt. Sie schuf Transparenz über den Prozess durch Zeitplan, Einladungen, Hintergrundinformationen und Dokumentationen der Beteiligungsformate. Gleichzeitig forderte sie zur aktiven Mitgestaltung auf, indem sie Interessierten in verschiedenen Dialogphasen die Möglichkeit der Abgabe von Beiträgen (Zukunftsgeschichten, Thesenkommentierung, Bewertung und Kommentierung von Bausteinen für Rahmenplan und Mobilitätskonzept) bot.

Die Onlineplattform wurde fortlaufend aktualisiert. Die Ergebnisse der Online-Beteiligung wurden dokumentiert und ergebnisorientiert ausgewertet. Zusätzlich dazu sind bei der Hansestadt Lübeck eingegangene Hinweise und Anregungen zu Rahmenplan und Mobilitätskonzept in den Prozess eingeflossen.

Workshop Einzelhandel, Gewerbe & Co: Zielgruppengerechte Ansprache

Neben der Beteiligung der Kinder und Jugendlichen wurden weitere Gruppen gesondert einbezogen, um ihre Beteiligung im Zukunftsdialog sicherzustellen. Dazu gehörten ein Workshop mit rund 50

VertreterInnen der gewerblichen Wirtschaft sowie Beteiligungen im Wirtschaftsbeirat der Hansestadt Lübeck und in einem Seniorentreff.

Studentische Arbeiten

Mit der Zukunft der Innenstadt setzten sich auch Studierende der Technischen Hochschule Lübeck des Bereichs Städtebau und Ortsplanung auseinander. Ihre Entwürfe spiegelten verschiedene Facetten der Stadtentwicklung wider und griffen dabei auch Trends aus anderen Städten auf. Die Ergebnisse wurden bei der Planungswerkstatt vorgestellt und in einer Ausstellung präsentiert. Eine Zusammenfassung ist auf der Webseite zu finden.

Abschlusspräsentation

Die Ergebnisse des Rahmenplans Innenstadt mit Mobilitätskonzept wurden der breiten Öffentlichkeit am 21. März 2019 in einer Abendveranstaltung in der Handwerkskammer vorgestellt.

Alle Veranstaltungen und Ergebnisse sind auf folgender Webseite ausführlich dokumentiert: uebermorgen.luebeck.de



Abb. 3: Perspektivenwerkstatt 2.0 – Wo besteht besonderer Handlungsbedarf?



Abb. 6: Planungswerkstatt – Mutmacher Dr. Ingo Kucz wirbt dafür, die Verkehrswende in Lübeck einzuleiten



Abb. 4: Perspektivenwerkstatt 2.0 – Wie sind wir 2030 unterwegs?



Abb. 7: Planungswerkstatt – Wie viel Veränderung wünschen sie sich in Bezug auf das Thema Mobilität?



Abb. 5: Perspektivenwerkstatt 2.0 – Markt der jungen Blicke



Abb. 8: Planungswerkstatt – Wie und wo wollen wir uns zukünftig begegnen?

Zukunftsgeschichten – Visionen der BürgerInnen zur Gesamtstadt

Ein Zukunftsbild für LÜBECK überMORGEN aus 210 Geschichten

Mit der Sammlung von Zukunftsgeschichten wurden Themen generiert und Vorstellungen eingesammelt, die sich neben der Innenstadt auch auf die gesamte Stadt beziehen. Insgesamt wird ein positives Bild gezeichnet: „Wohlfühlhauptstadt“, „Fair-(t)RAD(e)-Stadt“, „Ostseemetropole“ sind Attribute, mit denen die Ziele der Gesamtstadtentwicklung beschrieben werden. Generelle dystopische Aussagen, in denen eine negative zukünftige Entwicklung beschrieben wird, finden sich nicht.

In den Zukunftsgeschichten bildet die veränderte Mobilität das wesentliche Rückgrat der positiven Entwicklung. Der motorisierte Individualverkehr verliert seine Vorrangstellung zugunsten des Fuß- und Radverkehrs. Wenn motorisiert, dann sind die LübeckerInnen 2030 elektrisch unterwegs: ob im Elektroauto, auf dem Pedelec oder im E-Bus, der Straßenbahn oder S-Bahn. Die Radinfrastruktur ist attraktiv für Viel- und Schnellfahrer (Routen, Oberflächen) und bietet ausreichend Abstellplätze und Ladestationen (solargepeist). Sharing-Angebote runden die neuen Mobilitätsangebote ab.

Der öffentliche Nahverkehr ist ausgebaut: Auch in die entlegeneren Stadtteile sowie frühmorgens und abends gibt es eine 15-Minuten-Taktung; nachts fährt man mit Monatskarte kostenfrei mit einem Sammeltaxi. Der ÖPNV ist sehr kostengünstig bzw. umsonst für LübeckerInnen, unterstützt durch Lübecker Firmen. Die weiter zugenommene Digitalisierung unterstützt auch die Mobilitätsangebote durch Apps, mit denen Sharingangebote gebucht werden können.

Die neue Form des Unterwegsseins führt zu mehr Entspannung beim Gehen und Fahren – jedenfalls,

nachdem die alten Angewohnheiten („Junge und alte Rechthaber und Drängler fahren nun eben auf Fahrrädern!“) sich verändert haben. Wesentlicher Gewinner ist der Freiraum. Es entstehen neue Räume zum Verweilen, mit Angeboten für Erwachsene (z.B. Cafés) und Kinder (Spielecken). Parkplätze werden in gemeinschaftlich genutzte Flächen umgebaut. Plätze und Gehwege werden – auch für Menschen mit Behinderungen – durch eine neue Gestaltung besser nutzbar und gewinnen an Aufenthaltsqualität.

Die Neubelebung des öffentlichen Raums setzt sich in den Grünanlagen fort: Häufig auch unter ökologischen Gesichtspunkten gestaltet und gepflegt, bieten sie Sport- und Bewegungsangebote für alle Altersklassen wie auch für Aufenthalt und Entspannung. Auch die Freiflächen am Wasser werden (wieder) für die Erholung genutzt. Die Aufwertung des öffentlichen Freiraums insgesamt führt zu mehr Kommunikation untereinander („Man spricht wieder miteinander“).

Die Wirtschaft in Lübeck prosperiert. Tourismus und Schiffbau, aber auch die zur Volluniversität erweiterte TH Lübeck tragen hierzu bei. Eine Rolle hierbei spielt auch die dezentrale Erzeugung von Solarstrom, der neben der Eigenversorgung eingespeist wird, das Gewerbe mit günstigem Strom versorgt und so einen wichtigen Standortfaktor darstellt. Als kommunales Netz verdient Lübeck Geld mit Strom und kann den Schuldenabbau damit vorantreiben. Der Einzelhandel und das Handwerk in den Stadtteilzentren sind gestärkt durch regionale Vernetzung und gemeinsame Online-Marktplätze mit intelligenten Lieferkonzepten. Es gibt einen hohen Anteil von gemeinwohlorientierten Unternehmen.

ZUKUNFTS- GESCHICHTE GESUCHT

Abgabe der Karten
bis 15. April!

Zukunftskarte ausfüllen und hier abgeben
oder online unter uebermorgen.luebeck.de



LÜBECK ■ überMORGEN



Abb. 9: Zukunftsdialog on tour



Abb. 10: Zukunftsgeschichte analog und digital

Der Gemeinsinn spiegelt sich auch in der Bildung wider. Schulen sind saniert und für neue Unterrichts- und Lernformen entsprechend ausgestattet. Integration und Inklusion zeigt sich im gemeinsamen Lernen: Gemeinschaftsschulen mit Oberstufen sind Standard in Lübeck.

Neue Wege werden bei sozialen Einrichtungen gegangen. So bieten Senioren-Kita-Komplexe gegenseitige Unterstützung und gemeinsame Betreuung von Alten und Jungen an. Gemeinschaftsräume finden sich in jedem Stadtteil, in denen Menschen aktiv werden. Eine aktive Bau- und Mietenpolitik sorgt für eine ausreichende Wohnraumversorgung für alle Bevölkerungsschichten. Unterschiedliche Wohnformen und Grundrisse sorgen für gemischte Quartiere, in denen auch gearbeitet werden kann.

Ermöglicht wird die Umsteuerung und Neugestaltung der Stadt durch gemeinsam erarbeitete Konzepte und Planungen. Inspiration von außen ist dabei wichtig: „Lübecker gucken mehr über den Tellerrand als auf sich selbst.“ Bürgermeister und Politik orientieren sich am Gemeinwohl. Sie ziehen an einem Strang und können damit Konzepte und Planungen – begleitet durch viel Bürgerbeteiligung – stringent umsetzen.

„Der Rahmenplan 2018 hat bundesweit Geschichte geschrieben. Noch nie hat eine Stadt gemeinsam erarbeitete Konzepte so konsequent und mutig umgesetzt. ... Das Leben pulsiert – Lübeck ist die schönste Stadt im Norden und erhält zu Recht den Innovationspreis 2030!“

(Zusammenfassung von 210 Geschichten)

Lübeck heute

Bestandsaufnahme, Materialauswertung und erste konzeptionelle Vorschläge

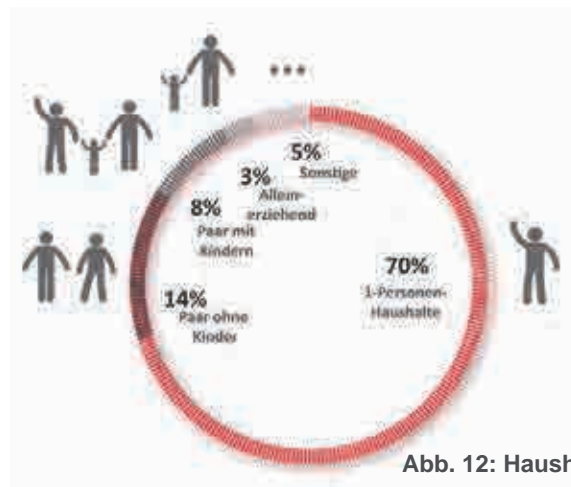


Abb. 12: Haushalte

Die ausführliche Bestandsanalyse hinsichtlich der Beschaffenheit, Qualitäten, Bedarfe, Fehlstellen und Potenziale der Innenstadt diene als Grundlage für den Beteiligungsprozess und die Erarbeitung städtebaulicher und verkehrsplanerischer Ziele und Maßnahmen.

Aufgrund der Diversität an Ansprüchen, Bedarfen und Nutzungswünschen, die an öffentliche Räume gestellt werden sowie unterschiedlicher Auffassungen von Wohlempfinden, Aufenthaltsqualität und Ästhetik, wurde die Einordnung und Bewertung öffentlicher Aufenthaltsräume besonders behutsam und vielschichtig vorgenommen.

Mit dem Ziel, ein Grundverständnis für die jeweilige Platzsituation zu erlangen, wurde eigens für die Bestandsaufnahme ein Untersuchungsdesign entwickelt. Die Erhebungen fanden zwischen Februar und Mai 2018 an unterschiedlichen Wochentagen und unter verschiedenen Witterungsbedingungen statt.

Methode	Durchführung	Ziele
Mapping	Kartierung der Raumelemente und -qualitäten	Grundverständnis der räumlichen Situation Überprüfung auf Qualitäts- und Funktionskriterien
Counting	Zählung der Übertretungen und -fahrungen einer imaginären Linie über einen festen Zeitraum (20 Min)	Erfassung der Bewegungsmuster und -frequenz, der Fortbewegungsformen sowie möglicher Knotenpunkte und Strömungsrichtungen Vergleichbare und quantifizierbare Fakten
Momentaufnahme	Aufnahme und Kartierung der Aufenthalts- und Durchquerungssituation in einem „eingefrorenen“ Moment	Einblick in und Verständnis der Nutzungsstrukturen Abgleich: intendierte Funktion und eigentliche Nutzung

Abb. 11: Methode der Vor-Ort-Analyse

Im Zuge einer quantitativen und qualitativen Auswertung wurden folgende Handlungsschwerpunkte betrachtet: Bevölkerungs- und Sozialstruktur, Öffentlicher Raum, Nutzung und Funktionen, Stadtbild und Gebäudegestalt sowie die verkehrliche Situation.

Bevölkerungs- und Sozialstruktur

Der statistische Sozialbezirk „Innenstadt“ zählte zum 30.06.2018 14.062 EinwohnerInnen und stellt somit 6,4 % der Gesamtbevölkerung Lübecks (Gesamtstadt: 219.956) (vgl. HL 2018a: 1). Der stetige Bevölkerungszuwachs zeichnet die Innenstadt als attraktiven Wohnstandort aus und entspricht dem gesamtstädtischen positiven Wanderungssaldo, der den generellen demografischen Wandel abfängt. Entgegen früherer Prognosen, welche bereits seit 2009 mit einer Bevölkerungsabnahme rechneten, wird ein Wendepunkt in der Bevölkerungsentwicklung der Innenstadt nunmehr erst für 2025 erwartet (vgl. HL 2015c: 1).

Wohnformen und Einwohnerdichte

Die enge Bebauungsstruktur der Innenstadt führt trotz einer unterdurchschnittlichen Haushaltsgröße von 1,46 Personen und einem hohen Anteil (70,7 %) an Einpersonenhaushalten zu einer überdurchschnittlichen Bevölkerungsdichte: Im Vergleich zur Gesamtstadt mit 1.020 EinwohnerInnen pro km² wohnen hier 6.129 EinwohnerInnen pro km² (vgl. HL 2015b: 16).

Die Haushaltsgrößenverteilung geht mit gesamtgesellschaftlich zu beobachtenden Singularisierungsprozessen einher und weist dabei gleichzeitig auf fehlenden Wohnraum im Segment Mehrpersonenhaushalte hin. Eine Ausnahme stellen gemeinschaftliche Wohnprojekte wie z.B. der Aegidienhof dar.



- Legende**
- Plätze
 - öffentliche Plätze
 - platzartige Bereiche
 - Kirchplätze
 - Spielplätze
 - Skateplatz
 - Gänge, Höfe, Passagen
 - Grünflächen
 - öffentlich
 - privat (überwiegend nicht versiegelte Fläche)
 - Baumstandorte
 - Parkplätze
 - öffentliche Parkplatzflächen/ Parkhaus

Abb. 13: Raumanalyse

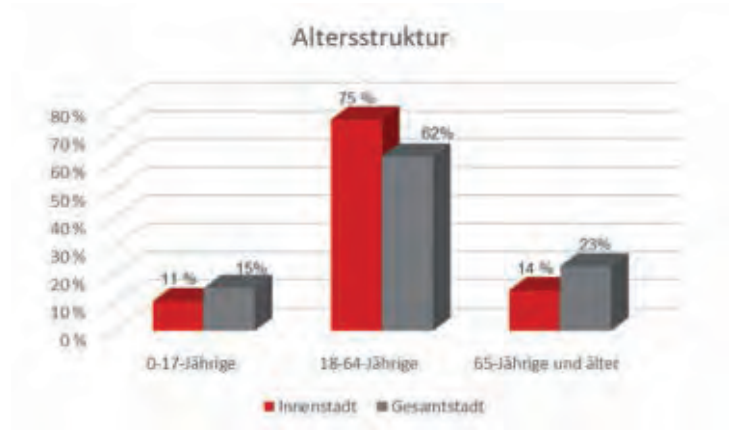


Abb. 14: Altersstruktur Gesamtstadt und Innenstadt

Alters- und Sozialstruktur

Die Altersstruktur der InnenstadtbewohnerInnen ist mit einem niedrigen Anteil an Minderjährigen (10,5%) sowie an SeniorInnen (14,4 %) besonders ausgeprägt im Bereich der 18 bis 64-Jährigen. Am stärksten vertreten sind dabei die 30 bis 50-Jährigen. In Anbetracht gesamtgesellschaftlicher Entwicklungstendenzen eben dieser Altersgruppe (Pluralisierung der Lebensmodelle, Abnahme des Einfamilien-Lebensmodells, spätere Familiengründung, Abweichungen vom „klassischen“ Lebenszyklus) findet sich hier die Schnittmenge mit dem hohen Anteil an Einpersonenhaushalten. Prognostiziert sind eine fortschreitende Singularisierung der Haushalte sowie ein Anstieg der älteren Bevölkerung aufgrund des demografischen Wandels.

Die traditionell heterogene Innenstadt ist mit einem Anteil von 14,0 % nicht-deutscher StaatsbürgerInnen deutlich internationaler als die Gesamtstadt mit 9,3 %, wohingegen die Sozialstruktur unterdurchschnittlich durchmischt ist. Auffällig ist hier vor allem der sinkende Bevölkerungsanteil an Niedrigverdienern (vgl. HL 2015a: 1), welcher mit dem rapide schrumpfenden Angebot an öffentlich gefördertem Wohnraum in Verbindung zu bringen ist. Aufgrund von endenden Belegungsbindungen wird sich diese Tendenz ohne Schaffung neuen bezahlbaren Wohnraums bis 2030 in gleichem Tempo fortschreiben. Die alarmierenden Verdrängungsmechanismen sorgen für eine Abnahme der sozialen Bevölkerungsdurchmischung in der Innenstadt, die ein attraktiver Wohnstandort für alle Bevölkerungsgruppen ist.

Wohnraum- und Preisentwicklungen

Die Innenstadt ist der mit Abstand teuerste Mietbezirk Lübecks: Mit 6,39 €/m² lag die durchschnittliche Be-

standskaltmiete im Jahr 2015 hier weit über dem gesamtstädtischen Durchschnitt von 5,46 €/m² (vgl. HL 2016: 11-12) – Tendenz exponentiell steigend. Aktuell beträgt die durchschnittliche Kaltmiete bei Neuvermietungen in der Innenstadt mindestens 8 €/m² (vgl. Immobilien Scout GmbH 2018).

Trotz eines geringen Bevölkerungswachstums wird in der Innenstadt aufgrund diverser Faktoren (kaum vorhandene Nachverdichtungspotenziale, Urbanisierungs- und Singularisierungsprozesse, Privatisierung von Wohnraum, Pro-Kopf-Wohnraumbedarf etc.) von einer sich weiter verschärfenden Wohnraumknappheit sowie daraus resultierenden steigenden Mieten ausgegangen.

Nutzungen und Funktionen

Lübecks Innenstadt zeichnet sich durch ein ausgewogenes Miteinander zentraler Nutzungen mit Schwerpunkten in den Bereichen Wohnen, Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie aus. Sie ist geografisches, kulturelles und administratives Herz der Hansestadt und Versorgungszentrum für LübeckerInnen und BesucherInnen aus der Region (vgl. HL 2011: 7; 25). Mit zehn Schulen ist sie zudem wichtigster Bildungsstandort Lübecks sowie Kultur- und Freizeitzentrum. Mit der historischen Innenstadt und begünstigt durch den Welterbetitel ist sie ganzjähriger Tourismusmagnet.

Die Innenstadt kann grob in zwei zentrale Funktionsbereiche mit fließenden Grenzen untergliedert werden: Zentrumsrelevanter Einzelhandel und Dienstleistungen auf den Achsen Burgtor – Mühlentor und Holstentor – Hüxterter sowie großflächige Wohn-



Abb. 15: Einzelhandelslagen A-D

lagen in den Randbereichen. Die Wohnlagen sind größtenteils ausreichend mit Nahversorgung sowie medizinischer Infrastruktur ausgestattet. Kultur- und Freizeitnutzungen befinden sich tendenziell außerhalb des zentralen Versorgungsbereichs, tourismusrelevante Infrastruktur sowie Gastronomieangebote hingegen mehrheitlich im Zentrum. Gemeinsam mit den zahlreichen Bildungseinrichtungen beleben diese Nutzungsformen die Altstadtinsel tagsüber.

Einzelhandel

Der Funktionsbereich Einzelhandel lässt sich in vier Gebiete unterteilen: Die von großen Kaufhäusern und Filialisten geprägte Fußgängerzone als A-Lage sowie daran angrenzend die B- und C-Lagen mit eher kleinteiliger Geschäftsstruktur und Fachgeschäften. Hier gelten vor allem die Hux- und die Fleischhauerstraße als attraktive Flaniermeilen und Anziehungspunkte. Die D-Lagen befinden sich am Rand (s. Abb. 15, S. 26).

Noch gilt die Innenstadt als eindeutiges Handelszentrum der Region, doch wird der Konkurrenzdruck durch den Onlinehandel und die Einkaufszentren CITT1 und LUV immer deutlicher. Die Entwicklung der Verkaufsflächen macht dies deutlich: Während die in Nutzung befindliche Verkaufsfläche in der Gesamtstadt seit 2009 um ca. 6,8 % anstieg, nahm die genutzte Verkaufsfläche in der Innenstadt um ca. 15 % (17.300 m²)

ab. Die Anzahl der Geschäfte in der Innenstadt ging dabei von 644 auf 544 zurück. Zeitlich parallel hat sich die Verkaufsfläche an den beiden (über-)regionalen Sonderstandorten von 41.420 m² auf 91.815 m² mehr als verdoppelt. Im Trendverlauf wird deutlich, dass die Verkaufsflächen in der Innenstadt im Wesentlichen erst nach 2013, also erst nachdem die Großvorhaben marktwirksam wurden, rückläufig waren. (vgl. Fortschreibung Einzelhandelsmonitoring 2018, Bereich Stadtplanung und Bauordnung, HL) Die daraus resultierenden, teils großflächigen Leerstände (z. B. Königspassage, Haerder Center) machen sich mittlerweile in allen Lagen bemerkbar. Im Jahr 2017 lag die Leerstandsquote der Einzelhandelsflächen in der Innenstadt bei 11,38 % (vgl. Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH 2017:11). In dieser *Abwärtsspirale* könnten zudem die uneinheitlichen Öffnungszeiten der Geschäfte in der Innenstadt zu einer weiteren Kundenabwanderung in Richtung Einkaufszentren geführt haben.

Im Vergleich mit anderen westdeutschen Städten werden die Auswirkungen durch den zusätzlich zum Onlinehandel geführten Wettbewerb mit der grünen Wiese deutlich: Mit einem Anteil von 19 % der innerstädtischen Verkaufsfläche von der Gesamtverkaufsfläche weist Lübeck die geringste Quote auf (Kiel hat einen Anteil von 25 %, Kassel von 32 % und Aachen sogar von 47 %). (vgl. Fortschreibung Einzelhandels-



Abb. 16: Stadt nach 8



Abb. 17: Beherbergungen

monitoring 2018, Bereich Stadtplanung und Bauordnung, HL) Der Gesamtumsatz im Einzelhandel macht in der Innenstadt nur noch einen Anteil von 20 % aus. (vgl. Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH 2018)

Der drohende Funktions- und Attraktivitätsverlust der Zentren, der auch in der traditionellen Handelsstadt Lübeck nicht von der Hand zu weisen ist, steht in engem Zusammenhang mit der Entwicklung des Einzelhandels insgesamt. Der Deutsche Handelsverband HDE prognostiziert auf Basis verschiedener Faktoren, hier jedoch hauptsächlich der Digitalisierung, einen weiteren Rückgang der Umsätze im stationären Einzelhandel. Damit einhergehend wird ein gravierender Flächenabbau und daraus resultierend zunehmender Leerstand in den Erdgeschosszonen deutscher Innenstädte erwartet. Um Innenstädte vital und attraktiv zu halten, bedarf es eines qualitativen, komprimierten Angebots sowie einer Stärkung der Innenstadt als Knotenpunkt gesellschaftlichen und kulturellen Lebens und damit einhergehend einer Positionierung und Funktionalität außerhalb des Handels und Wohnens. Es besteht eindeutiger Handlungsbedarf, der von verschiedenen Stellen wie der Verwaltung, der Wirtschaftsförderung Lübeck, dem Handelsverband Nord sowie Lübeck Management erkannt und kommuniziert wird.

Gastronomie, Stadt nach 8

Gastronomisch ist die Innenstadt vielfältig aufgestellt, wobei es jedoch in Teilbereichen (z. B. Breite Straße, Königstraße) an Qualität im Angebot sowie nördlich des Kobergs an Quantität nach außen orientierter Abendgastronomie fehlt. Das innerstädtische Nachtleben, das sich schwerpunktmäßig im Westteil der Altstadtinsel (Ober- und Untertrave, Clemensstraße, Fischergrube, Beckerggrube), in der Mühlenstraße im Südosten und im Bereich untere Fleischhauer- und Huxstraße abspielt, kann auch mit den dortigen längeren Öffnungszeiten der Gastronomiebetriebe in Verbindung gebracht werden. Generell bietet die Innenstadt ein vielfältiges Nachtleben für verschiedene Nutzergruppen.

Tourismus und Kultur

Als UNESCO-Welterbe kommt dem Tourismus in der Lübecker Innenstadt eine besondere Rolle zu. LübeckerInnen sind stolz auf ihre Stadt, die Stimmung gegenüber dem Tourismus ist generell als positiv und offen einzuordnen. Trotzdem wirken sich die steigenden Besucherzahlen immer deutlicher auf das alltägliche Leben aus. Konfliktpotenziale liegen in Beherbergungsbetrieben in den ruhigen Wohnlagen – v.a. in den Gängen und Höfen – sowie in der Überfüllung einzelner Teilbereiche (Plätze, Gastronomie,

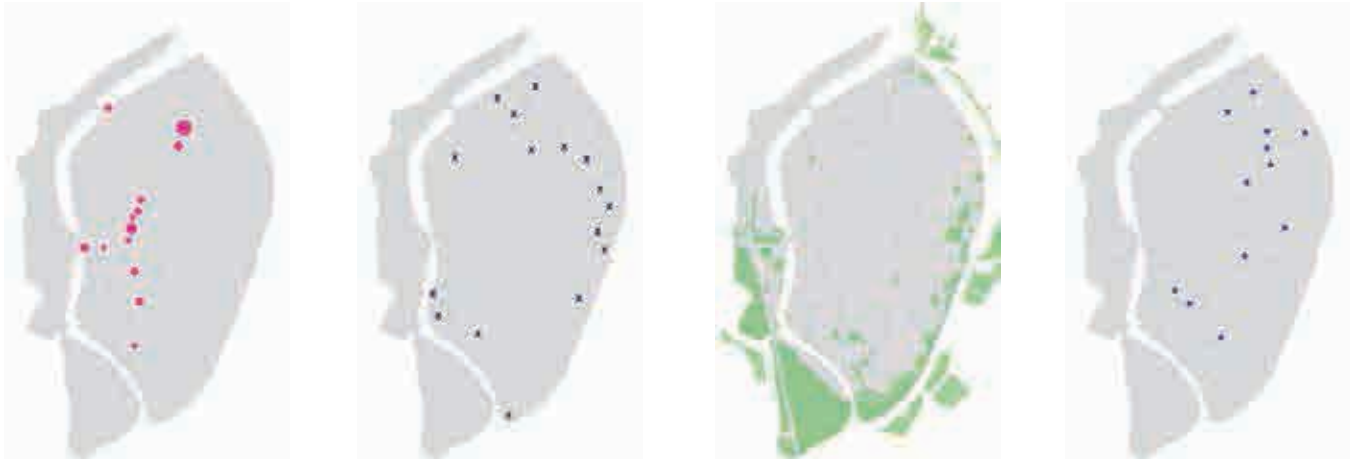


Abb. 18: Plätze, Spielplätze, Grünflächen, Schulen

Fußgängerzone), die zu einer Nutzungseinschränkung für LübeckerInnen führen kann.

Einhergehend mit steigenden Touristenzahlen geriet zuletzt vor allem das Beherbergungswesen, speziell die informelle Vermietung von Privatwohnungen in Gängen und Höfen, in den Fokus öffentlicher Kritik. In Reaktion auf eine im Sommer 2018 durchgeführte Erhebung, die hunderte nicht-genehmigte Ferienwohnungen und -zimmer (davon viele in Gang- und Hoflagen) aufzeigte, leitete die Bürgerschaft im August 2018 ein Verfahren zur Eindämmung der Zweckentfremdung von Wohnraum sowie die Neuaufstellung der Erhaltungssatzung zum Schutz der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung im Herbst 2019 ein.

Die meisten Angebote der Innenstadt sprechen Gäste und LübeckerInnen gleichermaßen an. In den letzten Jahren umgebaute bzw. neu erschaffene Orte wie die Obertrave oder das Hansemuseum haben den Spagat zwischen einheimischer und touristischer Nutzung geschafft. Entwicklungskonzepte wie das TEK 2010 empfehlen u.a. die Profilierung Lübecks durch Veranstaltungen sowie als Tagungs- und Kongressstandort.

Öffentlicher Raum

Die Innenstadt verfügt über eine diverse Platz- und Grünflächenlandschaft. Die öffentlichen Plätze und Kirchenumfelder mit unterschiedlichen Aufenthaltsmöglichkeiten und Charakteren sind neben den Grünanlagen rund um die Innenstadt sowie den charakteristischen Gängen, Höfen und schmalen Straßenräumen wichtige Freizeit- und Erholungsräume. Die überwiegend steinern wirkende Innenstadt wird von einem grün-blauen Gürtel aus Wallanlagen, Uferbereichen und Wasserläufen umgeben.

Gänge, Höfe, Straßenräume

Typisch für Lübeck und von besonders hoher Aufenthaltsqualität sind die nachbarschaftlich gestalteten, semi-öffentlichen Hinterhöfe und Gänge. Gleiches gilt für einige Straßenzüge (z.B. Weiter Lohberg, An der Untertrave), die ebenfalls als vitale nachbarschaftliche Treffpunkte funktionieren und eine Ausnahme zu den ansonsten von fahrenden und parkenden Fahrzeugen geprägten Asphaltorten sind. Kleine Quartiersplätze in den Wohngebieten sind bisher wenig vorhanden.

Plätze

Zentrale Plätze wie der Klingenberg, Schrangon und die Obertrave sind viel genutzte Aufenthaltsorte und soziale Treffpunkte. Sowohl die dortigen konsumfreien Sitzgelegenheiten als auch umliegende Außengastronomie werden gern genutzt. Gleiches gilt für den Markt, welcher zudem den Wochenmarkt und eine Vielzahl an Großveranstaltungen beherbergt. Ähnliches gilt für den Koberg, der eher funktional gestaltet und damit auch auf Veranstaltungen ausgelegt ist.

Trotz ihrer wichtigen Funktion als Orte des sozialen Austausches und gesellschaftlichen Miteinanders werden viele Plätze der Innenstadt den zeitgemäßen Vorstellungen von Aufenthaltsqualität nicht wirklich gerecht. Viele Plätze erscheinen eher als Durchgangsstatt als Aufenthaltsräume. Insbesondere ein Mangel an konsumfreien Aufenthaltsgelegenheiten sowie die meist rein funktionale Platzgestaltung, die wenig Nutzungsoptionen zulässt, erscheint lieblos und wenig menschenorientiert. Die intensive Nutzung der wenigen vorhandenen Bänke in den Bereichen Breite Straße, Schrangon, Klingenberg und Obertrave manifestieren den dringenden Bedarf an konsumfreien Sitzgelegenheiten, an denen es andernorts mangelt.



Abb. 19: Nutzungsaktivitäten



Abb. 20: Grünanlagen auf der Altstadtinsel

Zusätzlich zu den öffentlichen Plätzen wurden im Rahmen der Bestandserhebung Platzbereiche identifiziert, die das Potenzial aufweisen, zu etablierten öffentlichen Plätzen gestaltet zu werden. Neben dem „Theaterplatz“, dem aufgeweiteten Straßenraum vor dem Theater in der Beckergrube, sind diese der Kohlmarkt als Eingangsbereich und Verkehrsknotenpunkt sowie der bisher als Parkplatz genutzte platzartige Bereich in der Krähenstraße.

Eingangsbereiche

Die Eingangsbereiche Holstentor und Burgtor sind nicht nur Ankunfts- und Abschiedsorte für TouristInnen, sondern als platzartige Bereiche für das städtische Leben ebenso von Bedeutung. Das Holstentor mit seiner vorgelagerten üppigen Grünfläche und Sitzbänken lädt dabei zwar durchaus zum Verweilen ein, allerdings schränkt der Verkehrslärm die Aufenthaltsqualität deutlich ein. Im Bereich des Burgtors im Norden fehlt es generell an Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten.

Grünanlagen und Spielplätze

Die Grünanlagen, welche die Innenstadt umgeben, unterscheiden sich deutlich in ihrer Gestaltung, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit. Vor allem die gesamten Wallanlagen zwischen Huxtertor und Mühlenteich bis zum Buniamshof und weiter Richtung Holstentor sowie das sehr nachbarschaftlich anmutende, gemeinschaftlich genutzte südwestliche Traveufer sind als vielfältig nutzbare und gut erhaltene Erholungsräume hervorzuheben. Die Uferwege im Nordwesten der Innenstadt sowie entlang der Untertrave sind hingegen zum Teil nicht vorhanden, relativ schmal und wenig benutzerfreundlich gestaltet.

Die 15 Spielplätze sowie der Skatepark und der Basketballplatz an der Kanalstraße sind überwiegend gut gestaltete und erhaltene Freizeiträume. Einige der Spielplätze, hier vor allem die in den Hinterhöfen gelegenen, weisen Gestaltungsbedarf hinsichtlich der Ausstattung und des Erlebniswertes auf.

Kirchenumfelder

Die Umfelder der Kirchen St. Aegidien, Dom und Jakobi sind kleine grüne Oasen in der steinernen Altstadt. Wenig Aufenthaltsqualität weisen hingegen insbesondere das Umfeld von St. Marien aber auch von St. Petri auf – hier dominieren parkende Fahrzeuge den Freiraum und versperren die Sicht auf die Denkmäler.

Straßenräume

Neben den größtenteils von motorisiertem Verkehr und parkenden Autos dominierten Straßenräumen gibt es in der Innenstadt – vor allem in den Randlagen – einige Straßen mit hoher Aufenthaltsqualität oder dem Potenzial zu solchen gestaltet zu werden. Viele der öffentlichen Straßen und Plätze weisen jedoch trotz einzelner Sanierungen in den letzten Jahrzehnten immer noch oder wieder Gestaltungs- und Erneuerungsbedarfe auf.

Stadtbild und Gebäudegestalt

Die geschichtliche Entwicklung der Lübecker Innenstadt ist an ihrem Stadtgrundriss und der Architektur der verschiedenen Epochen noch heute ablesbar: Die mittelalterliche Parzellenstruktur und historisch kleinteilige Bebauung wurde weder durch städtebauliche Neuordnungen verändert noch während der Kriege und Katastrophen der Geschichte zerstört. Erst der Bombenangriff von 1942 verwüstete 20 % der Lübe-



Abb. 21: Kirchenumfelder

cker Innenstadt. Die Lücken wurden durch maßstabs- sprengende Wohn-, Schul- und Geschäftshäuser der Nachkriegsmoderne geschlossen.

Typische Merkmale der Altstadt sind der bereits An- fang des 13. Jahrhunderts angelegte Stadtgrundriss, der später für eine beinahe lückenlose Blockrand- bebauung sorgte. Auch die damalige gesellschaftli- che Gliederung der Stadt in Quartiere ist noch heute am Stadtbild ablesbar. Die enge Bebauungsstruktur bringt einen hohen Versiegelungsgrad und wenig öf- fentliche oder private Grünflächen mit sich. Besonders stadtbildprägend sind die schmalen, giebelständigen Dielenhäuser sowie die rote Dachlandschaft, überwie- gend aus Satteldächern. Einzelne Monumente wie die Kirchen, Eingangstore und das Ensemble am Markt prägen die einzigartige Silhouette der Altstadt.

Als UNESCO-Welterbestätte sind der Denkmalwert und die Attraktivität der Altstadt unumstritten. So- wohl öffentliche als auch eine Vielzahl privater Eigen- tümer pflegen und schützen mit viel Engagement die Bausubstanz. Eine Erhaltungs- und eine Gestaltungs- ssetzung wurden Ende der 1970er bzw. Anfang der 1980er Jahre von der Bürgerschaft beschlossen. In welchem Stil neu gebaut, umgebaut und saniert wer- den darf und soll, sind Fragestellungen, die aufgrund der vielschichtigen Architekturgeschichte der Innen- stadt durchaus kontrovers diskutiert werden. Diese sind vor allem Brüche im Stadtbild, die durch neu- zeitliche Architekturen entstanden. Dies sind sowohl kubische, großformatige Nachkriegsbauten als auch großflächige, jüngst gebaute Geschäftshäuser wie das Haerder Center, Peek & Cloppenburg und Karstadt. Aufgrund ihres geringen Alters steht ein Abriss der

großflächigen Gebäudestrukturen als Maßnahme zur Stadtbildreparatur nicht zur Debatte.

Neue Wege geht das im Bau befindliche Gründungs- viertel. Auf dem Areal des im 2. Weltkrieg stark zerstör- ten, ältesten Kaufmannsviertels mitten in der Altstadt entsteht bis 2022 auf 38 Grundstücksparzellen unter- schiedlicher Größe ein zukunftsweisendes, lebendi- ges Quartier mit individuellem Wohnen und Arbeiten. Dies orientiert sich in seiner Dichte, dem Straßenver- lauf und der differenzierten Bebauung wieder an dem historischen Vorbild der mittelalterlichen Stadt. Mit dem Neubau von bis zu 170 Wohnungen und gewerbli- chen Nutzungen in den Erdgeschossen soll urbanes Leben zurückgewonnen und die Lübecker Altstadt als attraktiver Wohnstandort weiter gestärkt werden.

Die städtischen Grundstücke werden Parzelle für Par- zelle an einzelne BauherrInnen vergeben. Um auch Fa- milien mit Kindern und besonderen Wohnformen die Möglichkeit zu bieten, im Gründungsviertel zu bauen, wurde die Hälfte der Grundstücke zum Festpreis nach Konzept- und Nutzungsqualität vergeben. Neben die- ser aktiven städtischen Bodenpolitik gab es ein beson- deres Qualitätssicherungsverfahren: Architektenwett- bewerbe, ein Gestaltungsleitfaden, Werkstätten und Beratungen unterstützen die BauherrInnen und brin- gen architektonische Qualität in das Gründungsvier- tel. Der Verkauf der Grundstücke wird an die Einhal- tung von Vorgaben zur Qualitätssicherung geknüpft. Der „Lübecker Weg“ mit einer intensiven Kommunika- tion und kontinuierlichen Beteiligung aller AkteurIn- nen während des gesamten Entwicklungsprozesses ist der Schlüssel für die Akzeptanz der Planung und die große Identifikation mit dem Projekt.



- ### Legende
- Bestand**
- überwiegend versiegelte Plätze/Platzbereiche
 - Kirchplätze/Synagogen-vorplatz
 - öffentliche Grünflächen
 - private Grünflächen (überwiegend nicht versiegelt)
 - Spielplätze
 - Skateplatz
 - Baumstandorte
 - Gänge und Höfe
 - Hinterhöfe
 - öffentliche Parkplatzflächen/ Parkhaus
- Bewertung**
- Bereiche mit Gestaltungsbedarf/erheblichen Gestaltungsbedarf
 - Durch Verkehr belastete Bereiche
 - Fehlende Aufenthaltsbereiche
 - Konfliktbereich
 - Hinterhöfe mit Gestaltungspotenzial
 - Unzureichende Verbindung
 - Eingangsbereiche mit Gestaltungsbedarf

cappel + kranzhoff Stand: 20.02.2019



Abb. 22: Analyseplan



Abb. 23: Konflikte in der Königstraße



Abb. 24: Konflikte in der Beckergrube

Verkehrliche Analyse

In der Lübecker Altstadt konkurrieren die VerkehrsteilnehmerInnen, die zu Fuß, mit dem Rad, mit Autos und Bussen unterwegs sind, um knappe Flächen. In (zu) vielen Straßen dominiert heute das Auto, weil immer noch Durchgangsverkehre durch die Altstadt geleitet werden. In den meisten Nebenstraßen beherrschen parkende Autos das Straßenbild. Dies entspricht nicht dem Stellenwert der Altstadt als Wohnort, Einkaufsort und Ziel des Tourismus sowie dem Status als UNESCO-Welterbe.

Die Analyse ist problemorientiert und verzichtet weitgehend auf umfangreiche, quantitative Erhebungen. Sie greift auf vorhandenes Zahlenmaterial zurück und beschreibt überwiegend die qualitativen Auswirkungen des Verkehrs in der Lübecker Altstadt.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Wer heute vom Hauptbahnhof mit dem Bus auf die Altstadtinsel fahren möchte, braucht sich am ZOB keine Gedanken über die Wahl der richtigen Linie zu machen. Derzeit fahren von dort fast alle Linien in die Innenstadt und halten an einem der zentralen Punkte Kohlmarkt/ Sandstraße/ Wahnstraße oder Koberg. Durch die heutige Linienführung wird insbesondere das Zentrum der Altstadt über die Holstenstraße/ Wahnstraße, Schlüsselbuden, die Königstraße, die Mühlenstraße sowie die Beckergrube und die Große Burgstraße sehr gut erschlossen. Die Randlagen, wie z.B. die Kanalstraße, die nördliche Untertrave sowie die südwestlichen und südöstlichen Bereiche der Altstadtinsel, die hauptsächlich durch Wohnbebauung geprägt sind, hingegen sind derzeit weniger gut mit dem Bus zu erreichen.



Abb. 25: ÖPNV (Bestand)



Abb. 26: MIV (Bestand)

Die zentrale Erreichbarkeit der Altstadt mit dem ÖPNV, am Kohlmarkt und am Koberg, ist für das Wohnen, die Arbeit/Ausbildung und das Einkaufen sowie den Tourismus in der Altstadt wichtig. Nach Erhebungen des Stadtverkehrs Lübeck werden ca. 100.000 Fahrgäste pro Tag in Lübeck befördert. Von diesen starten oder beenden ca. 40.000 Fahrgäste ihre Fahrt in der Altstadt.

- » Beide zentralen Haltestellen müssen deshalb künftig erhalten bleiben. Trotzdem stellt sich die Frage, ob alle Busse durch die Altstadt fahren müssen oder ob einige Linien auf den Altstadttrand oder das umliegende Straßennetz verlegt werden können.

Das derzeitige ÖPNV-Netz erschließt den Kern der Altstadt zwar sehr gut, doch die große Anzahl und die Größe der heute verwendeten Fahrzeuge, die sich aus den notwendigen Fahrgastkapazitäten ergeben, wird insbesondere in Bereichen, die stark fußgängerdominiert sind, wie z.B. in der Königstraße, der Beckergrube (Theater) und in der Holstenstraße, auch als Störfaktor empfunden. Konflikte mit dem Radverkehr treten auf den stark genutzten Radverkehrs-Achsen, wie z.B. der Königstraße und Schüsselbuden, immer wieder auf und führen zu Unzufriedenheit bei allen Beteiligten.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Erreichbarkeit der Altstadt mit dem Auto ist für das Gewerbe, den Handel und das Wohnen wichtig. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) erreicht die Altstadt und die dort zahlreich vorhandenen Parkmöglichkeiten aus allen Richtungen. Auf der von vielen genutzten Achse südliche Untertrave – Beckergrube – Breite Straße – Koberg – Große Burgstraße ist derzeit die Durchfahrt durch die Altstadt möglich. Etwa die Hälfte der heute dort fahrenden Autos durchfahren die Straßenzüge lediglich, ohne ein Ziel in der Altstadt zu haben. Der Durchgangsverkehr beeinträchtigt in der Innenstadt insbesondere das Wohnen und den Einzelhandel. Ebenfalls von Durchgangsverkehr betroffen sind der Kohlmarkt und die Königstraße. Diese Bereiche sind offiziell dem allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr nicht zugänglich, werden aber trotzdem immer wieder widerrechtlich genutzt.

- » Bauliche Maßnahmen (z.B. Absenkpoller, Verengung des Straßenquerschnitts etc.) und häufigere Kontrollen sind notwendig.

Auf einem Großteil der Straßen beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h. In Bereichen, die schon heute als besonders attraktiv empfunden werden und über eine besonders gute Aufenthaltsqualität verfügen, sind sogar nur 10 km/h bzw. Schrittempo

erlaubt (Sand-, Hüb- und Fleischhauerstraße). Lediglich am Rand, z.B. in den Straßen An der Untertrave und Kanalstraße, sind 50 km/h zulässig. Mehr Miteinander im Straßenraum erfordert geringe Geschwindigkeiten im Autoverkehr und gegenseitige Rücksichtnahme – auch zwischen dem Fuß- und Radverkehr.

Bewohnerparken

Die Lübecker Altstadt ist im Vergleich zu vielen anderen (historischen) Innenstädten in Deutschland sehr stark durch Wohnen geprägt. Insgesamt leben im Stadtteil Innenstadt ca. 14.000 Menschen. Für die BewohnerInnen stehen insgesamt rund 2.450 Pkw-Stellplätze zur Verfügung. Diese befinden sich größtenteils in den vom Wohnen dominierten Straßen und sind überwiegend zeitlich uneingeschränkt nutzbar. In vielen Wohnstraßen kommt es so zu beidseitig zugeparkten Straßenräumen, die wenig Aufenthaltsqualität für die BewohnerInnen bieten.

Für die zur Verfügung stehenden 2.450 Stellplätze werden in der Altstadt rund 4.100 Bewohnerparkausweise vergeben (Stand 2018). Die Kosten für einen Bewohnerparkausweis liegen bei 30,70 EUR pro Jahr. Diese decken lediglich die Verwaltungsgebühr für die Ausstellung ab.



Abb. 27: MIV – Einfahrt verboten außer für...?



Abb. 28: Bewohnerparken, Beispiel Glockengießerstraße

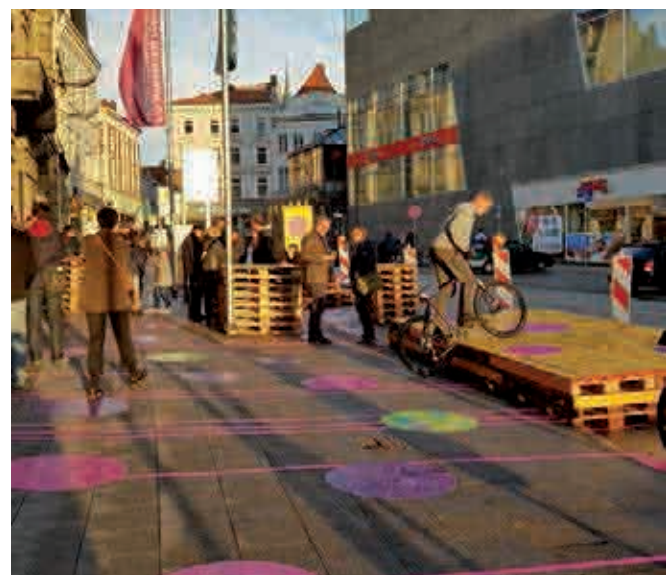


Abb. 29: ParkingDay 2018 – Feldversuch Theaterplatz gemeinsam mit dem ArchitekturForumLübeck



Abb. 30: Bewohnerparken (Bestand)



Abb. 31: Besucherparken (Bestand)

Besucherparken

Es kommen täglich viele BesucherInnen in die historische Altstadt und suchen einen Stellplatz für ihr Auto. Insgesamt stehen hierfür rund 3.700 Pkw-Stellplätze in Parkhäusern (rund 1.800 Stellplätze), auf großflächigen Parkplätzen (rund 1.500 Stellplätze) und auf straßenbegleitenden Stellplätzen (rund 420 Stellplätze) zur Verfügung. Die Auslastung der Parkhäuser liegt im Schnitt bei etwa 45 %, die Auslastung der großflächigen Parkplätze ist mit durchschnittlich 62 % etwas höher. Nicht berücksichtigt sind solche Anlagen, die nicht über eine technische Erfassung der Auslastung verfügen (z.B. Musterbahn).

- » Die heute bestehenden Parkmöglichkeiten in den Parkhäusern und auf den Sammelparkplätzen reichen prinzipiell aus. Sie sollen auch zukünftig erhalten bleiben, obwohl sie teilweise in der Mitte der Altstadtinsel liegen und damit viel Autoverkehr in das Zentrum ziehen.

Besonders starke Auswirkung auf den Parksuchverkehr haben die rund 420 Pkw-Stellplätze im öffentlichen Raum. Obwohl ausreichend zentrale Stellplätze in den Parkhäusern und auf Großparkplätzen vorhanden sind, bevorzugen viele BesucherInnen das straßenbegleitende Parken. Trotz der vergleichsweise wenigen Stellplätze im öffentlichen Raum wird dadurch

viel Parksuchverkehr verursacht. Oft werden auch eigentlich anderweitig nutzbare Plätze unnötigerweise für öffentliche Parkplätze genutzt. Aktionstage wie das HanseKulturFestival und der ParkingDay zeigen, dass der Wegfall dieser nicht zwingend notwendigen Stellplätze Chancen für anderweitige attraktive Nutzungen bietet und auch von vielen BewohnerInnen sowie BesucherInnen begrüßt und positiv angenommen werden.

- » Der Bau von weiteren Parkmöglichkeiten direkt auf der Altstadtinsel ist nicht erforderlich.

Radverkehr

Die Altstadt verfügt grundsätzlich über ein gutes und schlüssiges Radverkehrsnetz. Dennoch fehlen derzeit eine durchgängig befahrbare Ost-West-Achse im Norden (Lücke Pfaffenstraße), eine eindeutige Nord-Süd-Verbindung im Westen (Fünfhausen – Schüsselbuden – Schmiedestraße – Klingenberg (Lücke) – Mühlenstraße sowie eine in beiden Fahrtrichtungen befahrbare zentrale Nord-Süd-Achse (Königstraße). Auch muss die Erreichbarkeit insbesondere aus Richtung Westen verbessert werden.

- » Hierfür sind entweder neue Brückenverbindungen abseits des Straßenverkehrs erforderlich (z.B. Verbindung Bahnhof), oder die bestehenden Zu-



Abb. 32: Radverkehr (Bestand)



Abb. 33: Fußverkehr (Bestand)

fahrten sind durch weiträumige Umfahrungen entscheidend zu entlasten (z.B. Puppenbrücke).

Die Radverkehrsqualität ist nicht gut. Dies ist insbesondere auf die vielerorts unebenen Oberflächen zurückzuführen.

- » Zwischen dem sehr unebenen historischen Pflaster und der Asphaltierung am Koberg, gilt es einen Kompromiss zu finden, beispielsweise eine barrierefreie und sehr ebene Pflasterung wie an der Obertrave im Bereich Holstenstraße – Dankwartgrube, um das Radfahren attraktiver zu machen.
- » Bei einer steigenden Anzahl an RadfahrerInnen sind zusätzliche Fahrradabstellanlagen notwendig, z.B. auf wegfallenden Stellplätzen für den Kfz-Verkehr oder in ungenutzten Erdgeschossen. Die vorhandenen Fahrradabstellanlagen sind schon heute nicht ausreichend und zum Teil nicht in den Bereichen mit besonders hohem Bedarf (z.B. Zugänge zur Fußgängerzone) angeordnet.

Fußverkehr

Wege zu Fuß werden dann als angenehm empfunden, wenn sie direkt, barrierefrei und ohne Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern geführt werden. Breite Gehbereiche, Wege (fast) ohne Autos, möglichst

wenig Borde und keine Ampeln mit Wartezeiten sind wesentliche Voraussetzungen für eine gute „Walkability“. All das ist in der Altstadt derzeit nur an wenigen Stellen geboten. Der Fußverkehr muss an vielen Stellen gegenüber den anderen Verkehrsarten, insbesondere den Ansprüchen des Kfz-Verkehrs und des ÖPNV, zurückstecken. Dies führt zu teilweise sehr schmalen Gehwegen (z.B. in der Wahnstraße aber auch in den oft zugeparkten Wohnstraßen) sowie zu sehr langen Wartezeiten an den Ampeln und auf dem Weg dorthin (z.B. in der Holstenstraße, in der Beckergrube und am Lindenplatz). Hinzu kommt die an vielen Stellen fehlende Barrierefreiheit. Mobilitätseingeschränkte Personen und Personen mit Kinderwagen können sich oft nur sehr eingeschränkt auf dem historischen Pflaster und den schmalen Gehwegen zu Fuß fortbewegen.

Abwechslungsreiche Wege – die belebte Fußgängerzone einerseits und die ruhigen Gassen andererseits – machen das Zufußgehen attraktiv und ermöglichen je nach Stimmung immer wieder neue Alternativen für bestimmte Wege.

- » Das Spannungsverhältnis der Wegführung zwischen belebten und ruhigen Straßen gilt es zu erhalten.

Kennzeichnend in vielen Straßenräumen ist die Trennung der Verkehrsarten. In vielen Fällen ist mehr miteinander als Gegeneinander möglich, es wird aber durch die Gestaltung verhindert (z.B. Überregulierung mit Ampeln am Kohlmarkt, hohe Borde und schmale Gehwege in den Gassen). Die Straßenraumgestaltung wurde bereits in einem Gutachten aus dem Jahre 1990 thematisiert. Viele der dort getätigten Aussagen haben auch heute noch Bestand.

- » Eine Überarbeitung des Gutachtens ist allerdings insbesondere hinsichtlich der Anforderungen zur Barrierefreiheit (z.B. Oberflächen, Bordhöhen, ÖPNV-Haltestellen) und für den Radverkehr notwendig.

Lieferverkehr

Viele Straßen und Gassen sind vor allem vormittags mit Fahrzeugen der unterschiedlichen Lieferdienste blockiert. Die engen Altstadtstraßen bieten oft nicht ausreichend Platz für haltende Lieferfahrzeuge, ohne dass der gesamte Verkehrsfluss unterbrochen wird. Diese weichen deswegen oft auf die Seitenflächen aus, was zu einer Einschränkung der sowieso schon sehr engen Gehwege führt (s. Abb. 39, S. 39).

- » Die Entwicklung eines altstadtkompatiblen Logistikkonzepts für Lübeck ist dringend notwendig.



Abb. 34: Radverkehr – ungeeignete Oberflächen



Abb. 37: Fußverkehr – schmale Gehwege, Langer Lohberg



Abb. 35: Radverkehr – Fahrradstraße

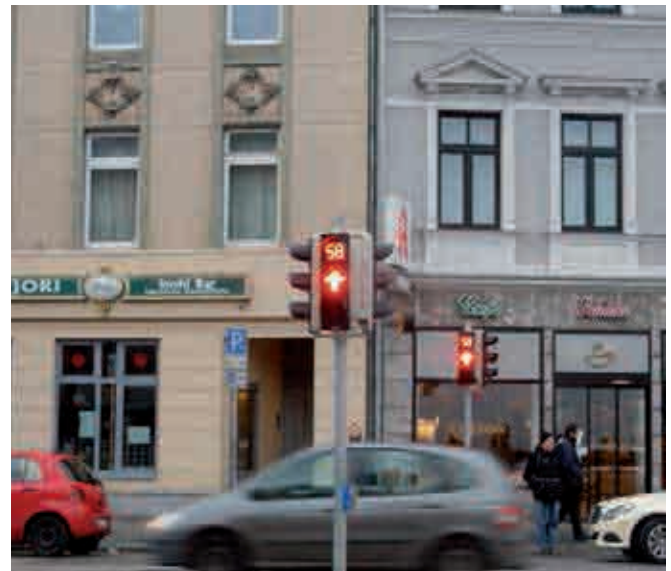


Abb. 38: Fußverkehr – lange Wartezeiten



Abb. 36: Radverkehr – Fahrradparken Königstraße



Abb. 39: Lieferverkehr – Halten auf dem Gehweg

Drei Vertiefungsbereiche und ein thematischer Schwerpunkt

Varianten und Szenarien als Diskussionsgrundlage

Auf Grundlage der Bestandsanalyse und der Ergebnisse der ersten Dialogphase (s. Abb. 2, S. 16) wurden Räume identifiziert, die besonderen Handlungsbedarf aufweisen. Für die Vertiefungsbereiche wurden Varianten erarbeitet, die sich in der Verkehrsführung und zum Teil auch in der Gestaltung unterscheiden. Diese wurden im Rahmen der zweiten Dialogphase (Planungswerkstatt und anschließende Onlinebeteiligung) zur Diskussion gestellt. Im Folgenden werden die Vertiefungsbereiche und die wichtigsten gestalterischen und verkehrlichen Aspekte der Varianten kurz erläutert. Zudem wird zu jedem Handlungsraum ein Stimmungsbild in Form einer Kurzübersicht der Ergebnisse aus beiden Beteiligungen (online und offline) gegeben.



Abb. 40: Vertiefungsbereiche

Vertiefungsbereich Nord




Abb. 41: Bereich Nord mit Burgtor, Koberg, Beckergrube

Der Vertiefungsbereich Nord erstreckt sich vom Burgtor über die Große Burgstraße, den Koberg, die Breite Straße und die Beckergrube bis hin zur Untertrave. Im Fokus stehen hier die Gestaltung des Eingangsbereichs am Burgtor, die Nutzung und Gestaltung des Kobergs und des St. Jakobi-Kirchenumfelds, der Übergang über die nördliche Breite Straße in die Beckergrube, die Einrichtung eines Platzes vor dem Theater in der Beckergrube sowie die Gestaltung des Straßenquerschnitts und der Verbindung in Richtung Untertrave.

Der Eingangsbereich rund um das Burgtor wird in allen drei Varianten als „Ankunftsort“ gestaltet. Ein kleiner Platz sowie die Grünflächen vor dem Tor bieten vor dem Eintritt von Norden in die historische Altstadt die Möglichkeit, zu verweilen und sich zu informieren. Ein ebenerdig gestalteter Straßenraum rund um das Tor sorgt für barrierefreie Querungsmöglichkeiten sowie ein kooperatives Miteinander der verschiede-


Vertiefungsbereich Nord mit Burgtor, Koberg und Beckergrube

VARIANTE A




LEHN	■■
SOCHENWET	■■■
NAHE ÖPNV	■■■■
PRIVAT	■
FLÜCHE	■■■
GRÜN	■■■
AKTIVITÄT	■■■■
ERREICHBAR	■■■

- Kein Durchgangsverkehr
- ÖPNV: 10 Linien; Taktung: 3 Min
- Verschmälerung des Straßenraums
- verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20)
- Gestaltung eines Miniboulevards und eines neuen Platzbereichs im Süden, z. T. unbefestigt
- Platzbereich bietet Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung, Außengastronomie und zum Aufenthalt




VARIANTE B




LEHN	■■
SOCHENWET	■■■
NAHE ÖPNV	■■■■
PRIVAT	■
FLÜCHE	■■■
GRÜN	■■■
AKTIVITÄT	■■■■
ERREICHBAR	■■■

- Kein Durchgangsverkehr
- ÖPNV: 10 Linien; Taktung: 3 Min
- Ebenenrige Straßengestaltung
- Trennung der Funktionsbereiche (KFZ, Rad, Fußgänger) durch Material & leichten Niveauunterschied
- verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20)
- Gestaltung eines neuen Platzbereichs im Norden, z. T. unbefestigt
- Platzbereich bietet Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung, Außengastronomie und Aufenthalt




VARIANTE C



LEHN	■■
SOCHENWET	■■■
NAHE ÖPNV	■■■■
PRIVAT	■
FLÜCHE	■■■
GRÜN	■■■
AKTIVITÄT	■■■■
ERREICHBAR	■■■

- Kein Durchgangsverkehr
- ÖPNV: kleinere Shuttle-Busse
- Shared-Space für Anliegerinnen, Taxi, Lieferverkehr und Busse
- Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmerinnen = gemeinsame Nutzung des Raumes
- Gestaltung des gesamten Straßenbereiches als Miniboulevard und Platzbereich
- Außengastronomie im nördlichen und südlichen Bereich



42

LAHM	■ ■
SÜDBEREB	■ ■
IBANE ÖPNV	■ ■ ■ ■
PARKEN	■
PLATZ	■ ■
ÖPNV	■
AKTIVITÄT	■ ■ ■ ■
ERHOLUNG	■ ■



- Kein Durchgangsverkehr → nur Taxi, AnliegerInnen, Lieferverkehr & ÖPNV
- ÖPNV: 10 Linien; Taktung: 3 Min
- Königsstr.: kein ÖPNV (dafür mehr über Koberg); Radverkehr in beide Richtungen
- Koberg, nördlicher Platzbereich: Wegfall Schilder, Parkplätze & Fahrspur → Konzentration Außengastronomie
- Veranstaltungen & Märkte: Absicherung der Platzkante durch Poller
- Erholung + Spielmöglichkeiten im Bereich Jakobikirchplatz

LAHM	■ ■
SÜDBEREB	■ ■ ■ ■
IBANE ÖPNV	■ ■ ■ ■
PARKEN	■
PLATZ	■
ÖPNV	■ ■ ■ ■
AKTIVITÄT	■
ERHOLUNG	■ ■



- Durchgangsverkehr & ÖPNV
- ÖPNV: 10 Linien; Taktung: 3 Min
- Straßenraum mit leichtem Niveauunterschied & Fußgängerinsel zur Querungserleichterung in Straßenmitte
- Vorrang für RadfahrerInnen in/aus Richtung Fahrradstraße & Königsstraße
- Aufwertung der Grünanlagen & des Platzbereiches

2b KOBBERG

LAHM	■ ■
SÜDBEREB	■ ■
IBANE ÖPNV	■ ■ ■ ■
PARKEN	■
PLATZ	■ ■
ÖPNV	■
AKTIVITÄT	■ ■ ■ ■
ERHOLUNG	■ ■



- Kein Durchgangsverkehr
- ÖPNV: 10 Linien; Taktung: 3 Min
- Königsstraße: Durch Straßenraumgestaltung ist trotz ÖPNV Radverkehr in beide Richtungen möglich
- Koberg: Shared-Space für AnliegerInnen, Taxi, Lieferverkehr und Busse
- Integration der Straße in Platzbereich: Ebenenreicher Ausbau
- Veranstaltungen & Märkte: Absicherung der Platzkante durch Poller
- Erholung + Spielmöglichkeiten im Bereich Jakobikirchplatz

2b BURETTER

LAHM	■ ■
SÜDBEREB	■ ■ ■ ■
IBANE ÖPNV	■ ■ ■ ■
PARKEN	■
PLATZ	■
ÖPNV	■ ■ ■ ■
AKTIVITÄT	■
ERHOLUNG	■ ■



- Durchgangsverkehr & ÖPNV
- ÖPNV: 10 Linien; Taktung: 3 Min
- Straßenraum mit leichtem Niveauunterschied & Fußgängerinsel zur Querungserleichterung in Straßenmitte
- Vorrang für RadfahrerInnen in/aus Richtung Fahrradstraße & Königsstraße
- Aufwertung der Grünanlagen & des Platzbereiches

2c KOBBERG

LAHM	■ ■
SÜDBEREB	■ ■ ■ ■
IBANE ÖPNV	■ ■ ■ ■
PARKEN	■
PLATZ	■ ■
ÖPNV	■ ■ ■ ■
AKTIVITÄT	■ ■ ■ ■
ERHOLUNG	■ ■



- Kein Durchgangsverkehr
- ÖPNV mit kleineren Shuttle-Bussen über Koberg und durch Königsstraße
- Koberg: Shared-Space für AnliegerInnen, Taxi, Lieferverkehr & Shuttle
- Integration der Straße in Platzbereich: Ebenenreicher Ausbau
- Veranstaltungen & Märkte: Umleitung des Shuttles aufgrund der kleineren Fahrzeuggrößen möglich
- Erholung + Spielmöglichkeiten im Bereich Jakobikirchplatz

2c BURETTER

LAHM	■ ■
SÜDBEREB	■ ■ ■ ■
IBANE ÖPNV	■ ■ ■ ■
PARKEN	■
PLATZ	■
ÖPNV	■ ■ ■ ■
AKTIVITÄT	■
ERHOLUNG	■ ■



- Durchgangsverkehr & ÖPNV
- ÖPNV mit kleineren Shuttle-Bussen
- Straßenraum mit leichtem Niveauunterschied & Fußgängerinsel zur Querungserleichterung in Straßenmitte
- Vorrang für RadfahrerInnen in/aus Richtung Fahrradstraße & Königsstraße

nen Verkehrsteilnehmer. Aus beiden Richtungen wird der Radverkehr auf die Fahrradstraße und über die Große Burgstraße auf die fahrradfreundlich gestaltete Königstraße gelenkt.

Der Koberg wird das Herz des neuen Kulturquartiers im Norden und bietet durch die verdichtete Außengastronomie am nördlichen Platzrand sowie nicht-konsumgebundene, mobile Sitzgelegenheiten Aufenthaltsmöglichkeiten. Der Wegfall des Durchgangsverkehrs sorgt für eine deutlich geringere Lärmbelastung.

Varianten für den Vertiefungsbereich Nord

Die Verkehrsvarianten sehen entweder eine Trennung von Platz und Straße (Variante A) bzw. der Integration der Straße in den Platzbereich als „Shared Space“ (Variante B und C) vor. Die Buslinien werden in Variante C durch Shuttlebusse ersetzt.

Durch ein neues Sicherheitskonzept, das den Koberg mithilfe absenkbarer Poller flexibel absichern kann, wird dieser zudem die gewünschte Funktion als Veranstaltungsfläche erfüllen. Neben dem wöchentlichen Foodtruck-Markt und dem Wochenmarkt finden hier Konzerte, temporäre Installationen und Nutzungen (Skulpturen, Skatebahn, Gartenlandschaft) sowie die jährlichen Theaterfestspiele statt.

Am oberen Ende der verkehrsberuhigten Beckergrube wird ein neuer Theaterplatz hergestellt, entweder ausgestaltet als Miniboulevard mit Platzbereich im Süden (Variante A), als Platzbereich im Norden (Variante B) oder als „Shared Space“, der sich über den gesamten Straßenraum erstreckt und Funktionen durch gestalterische Elemente voneinander abgrenzt (Variante C).

Der Theaterplatz wird Treffpunkt für LübeckerInnen und BesucherInnen und bietet Sitzmöglichkeiten und Raum für Freizeitaktivitäten. Der parkähnliche Bereich wird durch Bäume bzw. Pflanzkübel begrünt und verfügt über einen Kiosk oder eine kleine Eisdielen sowie einen Außenbereich der Theatergastronomie.

Bewertung aus der Beteiligung

Die Gestaltungsvorschläge für das Burgtor, den Theaterplatz und den Koberg werden grundsätzlich begrüßt. Angeregt wird, den Raum Burgtor größer zu denken, d.h. auch den Gustav-Radbruch-Platz, die Hubbrücke und das Wasser in die Planung aufzunehmen. Ansonsten stehen hier die Mobilitätsthemen im Vordergrund. Verkehrlich werden die Varianten A und B bevorzugt und der Ausschluss des MIV als positiv bewertet. Gegenstimmen bemängeln eine schlechte Erreichbarkeit von Norden.

Bezüglich des Kobergs wird der Wunsch geäußert, den Platz bis an die „Pastorenhäuser“ zu erweitern, um den Koberg und die Jakobikirche als Einheit zu begreifen und zu überplanen. Bei mehreren Gruppen bestehen Zweifel, inwiefern die Verkehrsberuhigung mit der hohen ÖPNV-Taktung vereinbar ist.

Hinsichtlich des Theaterplatzes wird eine Ausgestaltung des Platzes auf der Nordseite bevorzugt. Zusätzlich wird eine Begrünung sowie temporäre Kunst und Kultur vorgeschlagen. Verkehrlich werden die Varianten A und B favorisiert und die Verkehrsberuhigung begrüßt. Kritische Stimmen sorgen sich auch hier um die Erreichbarkeit aus Richtung Norden.

Vertiefungsbereich Holstentor



Abb. 43: Bereich Holstentor mit Holstenstraße und Markt

Im Vertiefungsbereich Holstentor – Holstenstraße – Markt stehen drei umfangreiche Gestaltungsprojekte zur Diskussion: Das Holstentorvorfeld, das zu einem seiner Bedeutung angemessenen Eingangsbereich aufgewertet werden soll, die Ausgestaltung der Holstenstraße als wichtige Verbindungsachse in die Innenstadt sowie die Aufwertung des zusammenhängenden Bereichs Markt, Rathaushof und Marienkirchhof.

Varianten für den Vertiefungsbereich Holstentor

Als repräsentativstes aller Eingangstore wird das Holstentor in allen drei Varianten durch eine Umverteilung des Verkehrs sowie ergänzende Verweilmöglichkeiten in Szene gesetzt. Eine Umleitung des Durchgangsverkehrs bewirkt eine deutliche Verkehrsberuhigung und sorgt für eine signifikante Lärmentlastung. Für den Anwohner- und Lieferverkehr, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr gibt es verschiedene Varianten. In den Varianten A und B wird der motorisierte Individualverkehr auf die Nordseite des Holstentorplatzes gelegt, die FußgängerInnen und RadfahrerInnen finden auf ei-

nem großzügig angelegten Boulevard auf der Südseite Platz. In Variante C wird nur der Liefer- und Anwohnerverkehr auf der Nordseite des Holstentorplatzes entlanggeführt, während sich Busse in östliche Richtung, Fahrräder und FußgängerInnen die Südseite als „Shared Space“ teilen.

In beiden Fällen schließt der Boulevard im Süden durch breite Treppen nahtlos an die Grünfläche vor dem Tor an, die zum Verweilen mit Blick auf das Wahrzeichen einladen. Nach Durchschreiten des Tores landen BesucherInnen auf einer Plattform, von welcher aus bequem die Trave überquert und die Innenstadt betreten werden kann. Die Wegeleitung wird durch Leitsteine in verschiedenen Farben unterstützt, die in Richtung historisches Herz der Stadt, Kulturquartier oder am Ufer der Trave entlangführen.

Auch die Holstenstraße wird boulevardartig ausgestaltet und durch Begrünung, nicht-kommerzielle Sitzmöglichkeiten sowie in den breiteren Abschnitten des Straßenverlaufs durch außergastronomische Angebote aufgewertet.

Die Verbindung zum Markt wird durch eine neue Pflasterung oder eine bauliche Neuordnung verdeutlicht. Die Möblierung auf dem Markt ist schlicht gehalten und befindet sich lediglich an den Platzrändern, um die Aufmerksamkeit auf die umgebenden Gebäude zu lenken und Raum für Veranstaltungen wie den Wochenmarkt zu lassen. Die vorhandenen Sitzmöglichkeiten werden erneuert und ergänzt; die bestehende Außergastronomie gestärkt. Für die gastronomischen Betriebe, die Geschäftsfassaden sowie temporäre Nutzungen (z. B. den Wochenmarkt) gelten Gestaltungsrichtlinien, welche die Atmosphäre des Platzes unbeeinträchtigt lassen.

Vertiefungsbereich Holstentor mit Holstenstraße und Markt

VARIANTE A



18 HOLSTENTOR

PKW	4.5
ÖPNV	4.5
Rad	4.5
Fußgänger	4.5
Grünfläche	4.5
Platz	4.5
Grünfläche	4.5
Platz	4.5

- Leitung des Kfz-Verkehrs und ÖPNV nur im Norden der Grünfläche
- Durchfahrt bis Parkhaus möglich
- ÖPNV: Linien = 17; Taktung: 1,5 Min
- Ausgestaltung eines Fußgängerboulevards mit Fahrradspur im Süden der Grünfläche
- Boulevard schließt mithilfe durchgängiger Treppen an die Grünfläche vor dem Tor an
- Platzartiger Bereich östlich des Tores

VARIANTE B



19 HOLSTENTOR

PKW	4.5
ÖPNV	4.5
Rad	4.5
Fußgänger	4.5
Grünfläche	4.5
Platz	4.5
Grünfläche	4.5
Platz	4.5

- Kein Durchgangsverkehr
- Leitung des ÖPNV nördlich der Grünfläche
- ÖPNV: Linien = 17; Taktung: 1,5 Min
- Ausgestaltung eines Fußgängerboulevards mit Fahrradspur im Süden der Grünfläche
- Boulevard schließt mithilfe durchgängiger Treppen an die Grünfläche vor dem Tor an
- Platzartiger Bereich östlich des Tores

VARIANTE C



20 HOLSTENTOR

PKW	4.5
ÖPNV	4.5
Rad	4.5
Fußgänger	4.5
Grünfläche	4.5
Platz	4.5
Grünfläche	4.5
Platz	4.5

- Leitung des Kfz-Verkehrs nördlich der Grünfläche
- Durchfahrt bis Parkhaus möglich
- ÖPNV: Kleinere Shuttle-Busse; 13 Busse/ Stunde
- Südlicher Straßenraum als Shared Space Boulevard: Shuttle-Bus, Rad, Fußverkehr
- Boulevard schließt mithilfe durchgängiger Treppen an die Grünfläche vor dem Tor an
- Platzartiger Bereich östlich des Tores

2a HOLSTENSTRASSE

- Durchfahrt in beide Richtungen bis/ab Zufahrt Parkhaus Mitte
- Verschmälerung des Straßenraums auf das Mindestmaß
- verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20)
- Boulevardeartige Gestaltung des Straßenraumes
- Begrünung und Außengastronomie in Teilbereichen



3a MARKT - MARIENKIRCHE

- Verbindung zur Holstenstraße durch Pflasterung verdeutlicht
- Stärkung der Nutzung am Platz
- Gestaltungsatzung gilt auch für temporäre Nutzungen auf dem Platz
- Erneuerung und Ergänzung der Sitzmöglichkeiten
- Gestaltung eines Platzes der Ruhe mit angrenzender Gastronomie im Rathaushof
- Parkplätze vom Marienkirchplatz auf Straße verlegen
- Fahrradabstell- und Sitzmöglichkeiten in Richtung Buddenbrookhaus ausrichten



2b HOLSTENSTRASSE

- kein Durchgangsverkehr in Holstenstraße - MIV wird über Schlüsselbuden in Parkhaus geleitet
- Verschmälerung des Straßenraums auf das Mindestmaß
- Busverkehr wird verkehrsberuhigt (Tempo 20)
- Boulevardeartige Gestaltung des Straßenraumes
- Begrünung und Außengastronomie in Teilbereichen



3b MARKT - MARIENKIRCHE

- Durch Gestaltung der Pflasterung und Aufwertung der südlichen Platzkante wird der Besucher direkt auf den Marktplatz gelenkt
- Am Kohlmarkt könnte z.B. eine gläserne Markthalle entstehen, um Blick auf Markt und Kirche zu öffnen
- Verbindung zur Holstenstraße/Kohlmarkt durch Pflasterung verdeutlicht
- Erneuerung und Ergänzung der Sitzmöglichkeiten
- Gestaltung eines Platzes der Ruhe mit angrenzender Gastronomie im Rathaushof
- Parkplätze vom Marienkirchplatz auf Straße verlegen
- Fahrradabstell- und Sitzmöglichkeiten in Richtung Buddenbrookhaus ausrichten



2c HILFSGEMEINENSTRASSE

- Durchfahrt in beide Richtungen bis/ab Zufahrt Parkhaus Mitte
- Alle Shuttle-Bus-Linien führen durch Holstenstraße
- Verschmälerung des Straßenraums auf das Mindestmaß
- verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20)
- Boulevardeartige Gestaltung des Straßenraumes
- Begrünung und Außengastronomie in Teilbereichen



3c MARKT - MARIENKIRCHE

- Durch Gestaltung der Pflasterung und Aufwertung der südlichen Platzkante wird der Besucher direkt auf den Marktplatz gelenkt
- Am Kohlmarkt könnte z.B. eine gläserne Markthalle entstehen, um Blick auf Markt und Kirche zu öffnen
- Verbindung zur Holstenstraße/Kohlmarkt durch Pflasterung verdeutlicht
- Erneuerung und Ergänzung der Sitzmöglichkeiten
- Gestaltung eines Platzes der Ruhe mit angrenzender Gastronomie im Rathaushof
- Parkplätze vom Marienkirchplatz auf Straße verlegen
- Fahrradabstell- und Sitzmöglichkeiten in Richtung Buddenbrookhaus ausrichten



Abb. 44: Varianten für den Bereich Holstentor mit Holstenstraße und Markt

Der Rathaushof als Bindeglied zwischen Markt und Marienkirche soll in Wert gesetzt werden. Das Umfeld der Marienkirche wird durch die Verlegung der Pkw-Stellplätze sowie die Einrichtung von Sitzmöglichkeiten aufgewertet und die Funktion als historisches Herz der Innenstadt honoriert.

Bewertung aus der Beteiligung

Obwohl die Gestaltungsvorschläge sowie die Pläne zur Verkehrsberuhigung für den Bereich Holstentor stark begrüßt werden, bestehen erhebliche Zweifel hinsichtlich der damit einhergehenden Verkehrsverlegung. Primär werden Rückstau, schlechte Erreichbarkeit und eine zu hohe Belastung des Bereichs Schlüsselbuden (vor allem durch die dort vorgesehenen vier Buslinien) befürchtet. Die Mehrheit spricht sich für die Variante A im Bereich Holstentor aus.

Die Neugestaltungsvorschläge am Holstentor werden durchweg positiv eingeordnet, wobei sich viele Beteiligte eine Ausweitung der Pläne wünschen. Speziell wird der Abriss des „Heick und Schmaltz Pavillons“ sowie die Betrachtung des Teilraumes Holstentor in einem weiteren räumlichen Kontext erbeten.

Die Vorschläge hinsichtlich einer boulevardartigen Ausgestaltung der Holstenstraße stoßen auf viel Zuspruch. Während Variante A und B in der Onlinebeteiligung gleichauf liegen, erhält die Variante A insgesamt die größte Unterstützung.

Die Stärkung der Aufenthaltsqualität am Markt wird, ebenso wie eine Anbindung zum Kohlmarkt durch Pflasterung, durchweg begrüßt. Die Idee eines Neubaus am Kohlmarkt, der den historischen Straßenverlauf wieder aufnimmt, wird gemischt aufgenommen,

insbesondere bei der Errichtung einer Markthalle in einer Leichtmetallkonstruktion wird ein Bruch im Stadtbild befürchtet. Die Aufwertung des Marienkirchumfeldes wird als unabdinglich angesehen, hier vor allem die Verlegung der Pkw-Stellplätze.

Vertiefungsbereich Königstraße

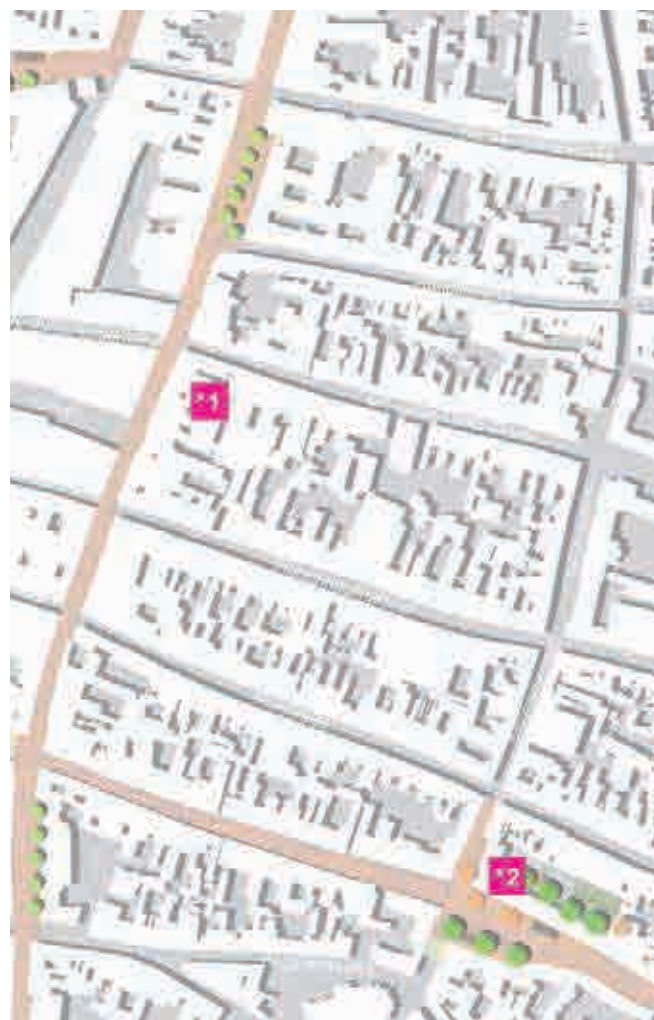


Abb. 45: Bereich Königstraße und Krähenstraße

Der Vertiefungsbereich beinhaltet die Nutzungsumverteilung und Gestaltung der Königstraße sowie der Wahnstraße und Krähenstraße als Verbindung zwischen Innenstadt und Ostufer. Dazu gehört auch die Eingangssituation in der Krähenstraße. Hier soll ein Platz mit Aufenthaltsmöglichkeiten auf Höhe Balauerfohr entstehen.

Varianten für den Vertiefungsbereich Königstraße

Die Königstraße ist in allen Varianten als alternative Fahrradrouten in beide Richtungen vorgesehen und soll dementsprechend ausgebaut werden. Taxen, AnliegerInnen und Lieferverkehr dürfen dabei nur in Richtung Koberg verkehren. Die Führung des ÖPNV variiert von Variante A – gar keinem ÖPNV in der Königstraße – über Variante B – drei Linien in Fahrtrichtung Koberg bis hin zu Variante C – kleinere Shuttlebusse in Fahrtrichtung Koberg.

Durch die Beruhigung der Wahn- und Krähenstraße, in der lediglich der Busverkehr sowie Lieferfahrzeuge, Taxen und AnwohnerInnen verkehren dürfen, ergibt sich ein fußgängerfreundlicher Straßenraum. In den Erdgeschossen der Krähenstraße finden sich Cafés, Kulturbetriebe, Gewerbe und kleine Produktionsstätten.

Die Absenkung der Hochborde, die ebenerdige Straßenraumgestaltung und eine Reduzierung der Bewohnerstellplätze um 50 % laden zum Bummeln und Verweilen ein und bieten die Möglichkeit, im verbreiterten Bereich der Krähenstraße einen Quartiersplatz – den Krähenplatz – zu entwickeln.

Die Varianten A und C sehen hinsichtlich der Platzgestaltung einen breiten Fußgängerbereich mit Sitzbän-

ken und Außengastronomie auf der Nordseite sowie einen Parkstreifen mit angrenzendem schmalen Platz mit Bänken und Bäumen auf der Südseite vor. Variante B hingegen sieht auf der Südseite einen breiten Platz mit Bäumen, Sitzgelegenheiten und einem Café oder Kiosk mit Anschluss an den Balauerfohr vor. Der Krähenplatz und der zum Teil öffentlich nutzbare, neugestaltete Hinterhof „Krähenhof“ bilden somit ein neues Quartierszentrum.

Bewertung aus der Beteiligung

Die Einrichtung des „Krähenplatzes“ wird durchweg begrüßt. In Anlehnung an die historische Straßenschwenkung wird ein Platz auf der Nordseite von einigen bevorzugt, auch weil dies mehr Sonneneinstrahlung für die geplante Außengastronomie implizieren würde. Bezüglich der nicht-kommerziellen Sitzmöglichkeiten wird teils befürchtet, dass der Platz zu einem Drogentreff verkommen könnte. Die Ausgestaltungsvarianten A und B liegen online gleichauf, die Kleingruppen der Planungswerkstatt bevorzugen Variante A.

Für die Umgestaltung der Königstraße wird insgesamt die Variante B aufgrund der besseren Erreichbarkeit der Innenstadt und einer mangelnden Alternativführung für Busse der Variante A bevorzugt. Es wird jedoch angemerkt, dass Variante B nur bei gegenseitiger Rücksichtnahme aller VerkehrsteilnehmerInnen funktionieren kann. Die Befahrbarkeit für RadfahrerInnen in beide Richtungen wird in jedem Fall als notwendig erachtet.

Vertiefungsbereich Königstraße, Wahnstraße und Krähenstraße

VARIANTE A

VERKEHR & STRASSENRAUM

- Königstraße: Kein Durchgangsverkehr, kein ÖPNV
- Radverkehr/Taxi/Anliegerinnen/Lieferverkehr nur Richtung Koblenz
- Königstr. als Hauptfahrradroute > Radverkehr in beide Richtungen
- Wahnstraße & Krähenstraße: Kein Durchgangsverkehr
- ÖPNV Wahnstraße & Krähenstraße (Linie; Taktung: 12 Min)
- Absenkung der Hochdorde - ebenerdige Straßenraumgestaltung
- Wegfall 50% der BewohnerInnen-Stellplätze im Straßenraum



KRÄHENPLATZ

- Breiter Fußgängerbereich im Norden mit Sitzbänken und Außen Gastronomie
- Orientierung der Gewerbetreibenden nach draußen
- Erdgeschoss: Cafés, Kulturbetriebe, Gewerbe und kleine Produktionsstätten
- Neugestaltung des Hinterhofes „Krahenhof“ mit Cafés & Spielplatz (ansässiges Gewerbe bleibt erhalten)
- Südseite: Parkstreifen und schmaler Platzbereich mit Bänken und Bäumen



VARIANTE B

VERKEHR & STRASSENRAUM

- Königstraße: Kein Durchgangsverkehr
- ÖPNV/Liefer-/Radverkehr/Taxi/Anliegerinnen nur Richtung Koblenz
- ÖPNV Königstraße: Reduzierung der Linien auf 3; Taktung 8 Min; nur Richtung Koblenz
- Königstr. als Hauptfahrradroute > Radverkehr in beide Richtungen
- Wahnstraße & Krähenstraße: Kein Durchgangsverkehr > nur ÖPNV, Fahrradverkehr, Taxi, Anliegerinnen, Lieferverkehr
- ÖPNV Wahnstraße & Krähenstraße (Linie; Taktung: 12 Min)
- Absenkung der Hochdorde - ebenerdige Straßenraumgestaltung
- Wegfall 50% der BewohnerInnen-Stellplätze im Straßenraum



KRÄHENPLATZ

- Erdgeschoss Nordbereich: Kulturbetriebe, Gewerbe und kleine Produktionsstätten
- Südseite: Platzbereich mit Bäumen & Sitzgelegenheiten und einem Café/Kiosk
- Anschluss des Platzbereiches an Bahnanfahrt
- Neugestaltung des Hinterhofes „Krahenhof“ mit Cafés & Spielplatz (ansässiges Gewerbe bleibt erhalten)
- Krähenplatz & Krahenhof als neues Quartierszentrum



VARIANTE C

VERKEHR & STRASSENRAUM

- Königstraße: Kein Durchgangsverkehr
- ÖPNV/Liefer-/Radverkehr/Taxi/AnliegerInnen: nur Richtung Koblenz
- ÖPNV Königstr.: Kleinere Shuttle-Busse; 1 Linie; Taktung: 3 Min
- Königstr. als Hauptfahrradroute > Radverkehr in beide Richtungen
- Wahnstraße & Krähenstraße: Kein Durchgangsverkehr
- ÖPNV Wahnstr.: Kleinere Shuttle-Busse; 1 Linie; Taktung: 10 Min
- Absenkung der Hochbänke - ebnenrdige Straßenraumgestaltung
- Wegfall 50% der BewohnerInnen-Stellplätze im Straßenraum

*1c



*2c



KRÄHENPLATZ

- Breiter Fußgängerbereich im Norden mit Sitzbänken und Außengastronomie
- Orientierung der Gewerbeeinheiten nach draußen
- Erdgeschoss: Cafés, Kulturbetriebe, Gewerbe und kleine Produktionsstätten
- Neugestaltung des Hinterhofes „Krähenhof“ mit Cafés & Spielplatz (ansässiges Gewerbe bleibt erhalten)
- Südseite: Parkstreifen und schmaler Platzbereich mit Bänken und Bäumen



Abb. 46: Varianten für den Bereich Königstraße, Wahnstraße und Krähenstraße

Schwerpunktthema Einzelhandel

Neben den drei Handlungsräumen, die sich verorten lassen, wurde der thematische Schwerpunkt auf die Entwicklung des Einzelhandels in der Innenstadt gelegt. Dabei wurden zwei Szenarien gegenübergestellt, in denen die verschiedenen Entwicklungsmöglichkeiten aufgezeigt wurden.

Das Szenario 1 – Eine starke Innenstadt weist die Innenstadt als überregionales Versorgungszentrum aus, die von groß-, mittel- und kleinteiligem Einzelhandel gleichermaßen belebt wird. Der stationäre Einzelhandel ist zwar rückläufig, doch weiterhin relevant: Filialen bleiben der Innenstadt erhalten, verändern aber ihre Strategie, indem sie beispielsweise Kooperationsnetzwerke mit dem Onlinehandel knüpfen. Auch bietet der rückläufige stationäre Handel Chancen für neue Formate wie z. B. ein Revival von Tante-Emma-Läden, Nischenangebote und lokale handwerkliche Produktionen mit direkten Vertriebsstrukturen. Die flexiblen Gebäudestrukturen bieten Raum für diverse Nutzungen: Handel, Dienstleistungen, Bildung, Gastronomie und Veranstaltungen können kombiniert werden.

Ein attraktiver öffentlicher Raum verleiht dem Einkaufserlebnis mehr Wertigkeit und stärkt die Innenstadt in ihrem urbanen Charakter, ihrer Funktion als Begegnungs- und Erlebnisort sowie als Handels-, Produktions- und Dienstleistungsstandort.

Die grüne Wiese-Sonderstandorte CITTI und LUV hingegen entwickeln keine weiteren Flächen, die Bedeutung als Tourismus-, Begegnungs- und Erlebnisstandort nimmt ebenso ab, wie das Angebot an innenstadtrelevantem Sortiment.

Das Szenario 2 – Citti ist die neue City imaginiert eine starke räumliche Polarisierung zwischen Einkaufen in Randlagen sowie Wohnen, Arbeiten und Tourismus in der Innenstadt. Die Innenstadt verliert damit ihre oberzentrale Versorgungsfunktion und verzeichnet starke Rückläufigkeit von stationärem Handel und Dienstleistungen. Dies geht mit großflächigen Gebäudeleerständen, einem Verlust an Aufenthaltsqualität und der Attraktivität des öffentlichen Raumes in der Innenstadt einher. Die leeren Verkaufsflächen werden für Wohn- und Freizeitnutzungen umfunktioniert, großflächige Gebäude zugunsten von mehr Parkplätzen und Grünflächen abgerissen. Das Auto spielt weiterhin eine wichtige Rolle und prägt den Handel. Die großflächigen Einkaufszentren CITTI und LUV mit dichter ÖPNV-Anbindung und kostenlosen Parkflächen wachsen stetig. Während die Diversität des innerstädtischen Angebots abnimmt und ihre Funktion als Wohnstandort gestärkt wird, gewinnen CITTI und LUV dabei nicht nur an Bedeutung als Einkaufsorte, sondern auch als Begegnungs- und Erlebnisorte.

Bewertung aus der Beteiligung

Die Arbeitsgruppen geben zwar ein sehr eindeutiges Votum für Szenario 1 ab, allerdings wird Szenario 2 als realistisch befürchtet. Die Um- und Zwischennutzung von leerstehenden Gebäuden ist einigen Gruppen ein Anliegen; als positiver Aspekt des Szenario 2 wird der zusätzliche Raum für neue Nutzungen, hier vor allem Wohnen, bewertet, der durch den Rücklauf des Einzelhandels entsteht. Auch die Onlinebeteiligung präferiert eindeutig Szenario 1. Diskussionen werden hinsichtlich der Erreichbarkeit der Innenstadt geführt, wobei am Ende alternative Konzepte die Stimmen, die sich für die Notwendigkeit von Pkw-Erreichbarkeit einsetzen, übertönen.

Szenario 1: Eine starke Innenstadt

- * Die Lübecker Innenstadt nimmt ihre gesetzlich vorgesehene oberzentrale Versorgungsfunktion wahr
- * Groß-, mittel- und kleinteiliger Einzelhandel belebt die Innenstadt
- * Stationärer Einzelhandel ist rückläufig, doch weiterhin relevant
- * Filialen bleiben der Innenstadt erhalten, verändern aber ihre Strategie
- * Kooperation stationärer Einzelhandel mit Onlinehandel
- * Neue Akteure prägen rückläufigen stationären Handel mit neuen Formaten
- * Wiederaufleben lokaler Produktion und direkter Vertriebsstrukturen
- * Orientierung an nachhaltigem, fairem und bewusstem Konsum >> es wird Wert auf hochwertige und individualisierte Produkte gelegt
- * Flexible Gebäudestrukturen: Handel, Dienstleistungen, Bildung, Gastronomie und Veranstaltungen können kombiniert werden
- * Tante-Emma-Revival: Kleine Läden mit alltäglichen Produkten aber auch Dienstleistungen und Nischenangeboten >> „neue, auf Erlebnis und Lifestyle ausgerichtete Begegnungsorte“
- * Wertiges Einkaufserlebnis durch einen attraktiven öffentlichen Raum >> Aufenthaltsorte statt Durchgangsorte
- * Umfunktionierung leerstehender Gebäude durch urbane Manufakturen, Coworking Spaces und Freizeitnutzungen



BEDEUTUNG INNENSTADT

- ↗ HANDELS- UND DIENSTLEISTUNGSZENTRUM
- ↗ WOHNEN
- ↗ BEGEGNUNGS- UND ERLEBNISORT
- ↗ PRODUKTION UND DIVERSIFIZIERUNG DES ANGEBOTES
- ↗ URBANITÄT

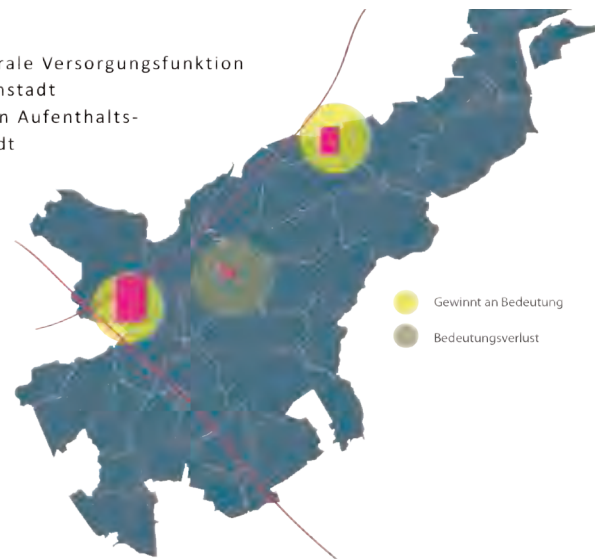
BEDEUTUNG CITTI + LUV

- ENTWICKLUNG
- FLÄCHE
- ↘ BEGEGNUNGS- UND ERLEBNISORT
- ↘ INNENSTADTRELEVANTE ANGEBOTE
- ↘ TOURISMUS

Abb. 47: Szenario 1: Eine starke Innenstadt

Szenario 2: CITTI ist die neue City

- * Die Lübecker Innenstadt verliert ihre gesetzlich vorgesehene oberzentrale Versorgungsfunktion
- * Rückläufiger stationärer Handel und Dienstleistungssektor in der Innenstadt
- * Die abnehmende Einzelhandelsvielfalt geht einher mit einem Verlust an Aufenthaltsqualität und der Attraktivität des öffentlichen Raumes in der Innenstadt
- * Zunehmender Gebäudeleerstand in der Innenstadt
- * Polarisierte Räume: Einkaufen in Randlagen, Wohnen, Arbeiten & Tourismus in der Innenstadt
- * Großflächige Einkaufszentren CITTI und LUV in Randlage mit dichter ÖPNV-Anbindung und kostenlosen Parkflächen
- * Das private Auto spielt weiterhin eine wichtige Rolle und prägt den Handel
- * Innenstadt: Abriss leerstehender großformatiger Gebäude und Umnutzung für mehr Parkplätze und mehr Grün
- * Umfunktionierung großer Verkaufsflächen für Wohn- und Freizeitnutzungen



BEDEUTUNG INNENSTADT

- ↘ HANDELS- UND DIENSTLEISTUNGSZENTRUM
- ↗ WOHNEN
- BEGEGNUNGS- UND ERLEBNISORT
- ↘ PRODUKTION UND DIVERSIFIZIERUNG DES ANGEBOTES
- URBANITÄT

BEDEUTUNG CITTI + LUV

- ↗ ENTWICKLUNG
- ↗ FLÄCHE
- ↗ BEGEGNUNGS- UND ERLEBNISORT
- ↗ INNENSTADTRELEVANTE ANGEBOTE
- ↗ TOURISMUS

Abb. 48: Szenario 2: CITTI ist die neue City

Wesentliche Ergebnisse des Beteiligungsprozesses

Die hohe Beteiligung über alle Dialogphasen hinweg verdeutlicht die hohe Identifikation der Lübecker Zivilgesellschaft mit ihrer historischen Altstadt, aber auch einen starken Wunsch, die Innenstadt an veränderte Bedingungen auszurichten und nachhaltig zu entwickeln. Eine besondere Rolle spielt dabei aus Sicht der Beteiligten die Mobilität. Welche Lösungen für eine stadtverträgliche Mobilität gibt es? Wie können die verschiedenen Verkehrsarten in einem Verkehrssystem integriert werden?

Einigkeit besteht darin, dass die Innenstadt für alle Verkehrsarten erreichbar bleiben muss. Allerdings werden die Prioritäten neu gesetzt: Der Fußverkehr soll künftig der Maßstab für die Innenstadt sein, dem sich die anderen Verkehrsarten unterordnen. Ein klares Bekenntnis wird zudem für einen starken Radverkehr gefordert. Vorschläge für die verbesserte Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Rad wie den Netzausbau auf den Zulaufstrecken, Radschnellverbindungen in die Stadtteile, eine neue Brücke über den Stadtgraben und Lückenschlüsse werden von einer Mehrheit formuliert.

Einigkeit bestand auch darin, dass die Innenstadt weiter sehr gut

durch den ÖPNV bedient werden muss. Insbesondere in der Onlinebeteiligung wird jedoch die Kritik am jetzigen Zustand erkennbar (Tarifgestaltung, Taktung, Linienführungen, Emissionen). Eine Neujustierung des ÖPNV wird daher als notwendig erachtet.

Die geforderte Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV bedingt im Umkehrschluss eine Einschränkung des Pkw-Verkehrs. Eine Minderheit der Beteiligten möchte den Pkw-Verkehr sogar ganz aus der Innenstadt fernhalten. Die deutliche Mehrheit der Beteiligten sieht die Innenstadt jedoch auch in Zukunft durch den motorisierten Individualverkehr erschlossen. Das Argument: Ein völliger Verzicht könnte die Innenstadt „abhängen“.

Eine Minderheit, vorrangig aus der Onlinebeteiligung, sieht einen Ausbau des Pkw-Verkehrs (u.a. durch Parkplatzausbau) als zukunftsweisend. Der Wunsch nach einer Reduktion des Pkw-Verkehrs entspricht jedoch der großen Mehrheit der geäußerten Meinungen. Um eine Reduktion des Pkw-Verkehrs zu erreichen, sehen die Beteiligten mehrere Möglichkeiten wie beispielsweise die Umleitung des Durchgangsverkehrs, den Aus-

bau alternativer Mobilitätsformen (Car-, Bike- und Rollersharing) und die Reduktion des durch günstige Parkmöglichkeiten im Straßenraum hervorgerufenen Parksuchverkehrs. Auch für die Wiedereinführung der Straßenbahn gibt es einige Stimmen.

Besonders visionär zeigen sich die beteiligten Kinder und Jugendlichen bei der Neuausrichtung des Verkehrs: Ihre Ideen umfassen u.a. Magnetschwebbahnen durch die Stadt, Tankstellen auf Hochhäusern für neuartige Flugmodelle, Elektrobusse, Mini-Elektroautos und Wasserfahrzeuge mit Solar-/Hybridantrieb für die künftige Mobilität. Es wird sehr deutlich, dass ihre Motivation für eine Verkehrswende stark durch den Klimawandel bedingt ist.

Auch die Erwachsenen begründen ihre Motivation zur Neuausrichtung des Verkehrs als Reaktion auf den Klimawandel. Sie sehen in einer Neuordnung der Mobilität zusätzlich die Chance, Straßenräume wieder stärker zu Aufenthaltsräumen werden zu lassen.

Anhand der drei Vertiefungsbereiche erprobten die Beteiligten exemplarisch die teilweise Umwandlung von Verkehrsräumen in

innerstädtische Lebensräume. In diesem Zuge diskutierten sie auch drei verschiedene Verkehrsvarianten. Es zeichnete sich keine eindeutige Präferenz unter den Varianten ab.

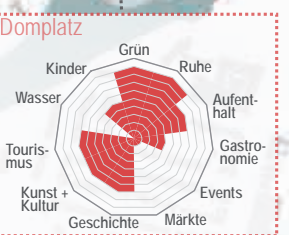
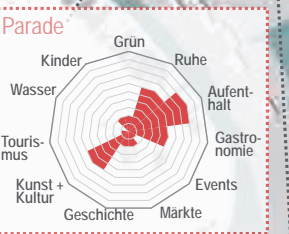
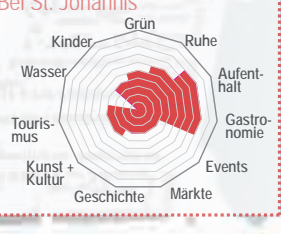
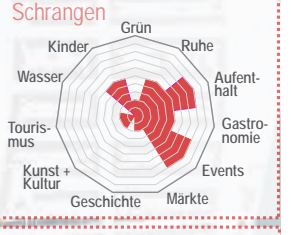
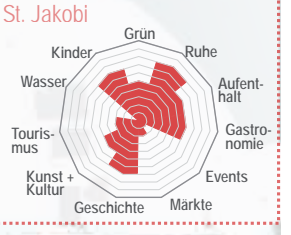
Die Erhöhung der Aufenthaltsqualität, aber auch der Wohn- und Lebensqualität stand immer wieder im Mittelpunkt der Diskussionen. Wie schaffen wir es, bei der gegebenen räumlichen Nähe von Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Freizeit die Qualitäten zu erhöhen? Dies galt unter der Prämisse, dass die Flächen der bebauten Innenstadt begrenzt und nicht beliebig erweiterbar sind. Die Beibehaltung der unterschiedlichen innerstädtischen Funktionen wurde dabei nicht in Frage gestellt. Im Gegenteil: Ihr Erhalt wird als wichtiger Bestandteil für den Funktionserhalt der Stadt begriffen. Das Nebeneinander und die Verschränkung der verschiedenen Funktionen, aber auch von Baustrukturen und Lebensstilen werden als „Lebenselixier“ der Altstadt empfunden – eine Beobachtung, die die Beteiligten zweier Nachtspaziergänge klar zum Ausdruck brachten.

Die Vielfalt der Stadt wird auch in ihren unterschiedlichen Baualtersschichten deutlich. Alle Zeitschichten gehören nach Ansicht der Beteiligten zur Altstadt und haben dort ihren Platz. Die TeilnehmerInnen sehen die Notwendigkeit, geeignete Instrumente für den Umgang mit allen Zeitschichten zu entwickeln. Neubauten sollen sich behutsam in den Bestand einfügen.

Für eine soziale Durchmischung der Bewohnerschaft ist es erforderlich, auch in Zukunft für einkommensschwächere Bevölkerungsgruppen Wohnraum in der Innenstadt vorzuhalten. Weiterhin soll sich die Vielfalt der Stadt auch in unterschiedlichen Wohnformen und Modellen wiederfinden. Gemeinschaftliches Wohnen



Abb. 49-51: Arbeitsgruppen bei der Planungswerkstatt



- ### Legende - Handlungsempfehlungen
- Sitzmöglichkeiten Schaffen
 - Begrünung
 - Freizeitaktivitäten für alle Generationen
 - Gastronomie stärken
 - Nutzbarkeit für Events erhalte/fördern
 - Nachbarschaft stärken
 - Identifikation stärken
 - Barrierefreiheit fördern
 - Beschilderung/Orientierung verbessern
 - Erhalt des Platzbereiches
 - Tourismus stärken

sollte dabei ein stärkeres Gewicht als bisher erhalten. Der vorhandene Wohnraum soll primär den BewohnerInnen und nicht den TouristInnen zur Verfügung stehen. Eine Reglementierung und Begrenzung der Ferienwohnungen insbesondere in den Gängen, ist entsprechend vorzunehmen.

Unabhängig davon sind TouristInnen sehr herzlich willkommen – sie gehören zum Bild der Hansestadt Lübeck dazu. Um die stetig wachsenden Touristenzahlen in Einklang zur gesamtstädtischen Entwicklung zu bringen, sollte die qualitative statt quantitative Entwicklung des Tourismus fokussiert werden.

Um die Stadt qualitätsvoll zu entwickeln, spielen die vorhandenen Grün- und Freiräume eine besondere Rolle. Sie sind in der verdichteten Innenstadt rar und aus diesem Grund umso schützenswerter. Gleichzeitig sind sie aber auch wichtiger Freizeit- und Erholungsort für die Stadtgesellschaft. Relevant ist, die Potenziale vorhandener Flächen auszubauen, aber auch die Ausweisung zusätzlicher Freiflächen (z.B. durch die Umwidmung von Parkplätzen) zu prüfen. Besonderes Augenmerk ist dabei auf die Einbettung der Freiflächen

in ihr Umfeld zu legen, z.B. durch eine gute Zugänglichkeit und die Anbindung an Wasserräume. Unterschiedliche Zielgruppen sollten sich in der Gestaltung wiederfinden, u.a. muss den Bedürfnissen von Kindern und Jugendlichen stärker Rechnung getragen werden.

Mehr Aufenthaltsqualität in der Innenstadt führt zu einer Belebung der Straßenräume, von der auch die Gewerbetreibenden profitieren. Umgekehrt profitiert die Stadtgesellschaft von einem vielseitigem gastronomischen Angebot und einem starken Einzelhandel. Er versorgt sie mit unterschiedlichen Konsumgütern und belebt die Innenstadt. Auch hier sprechen sich die Beteiligten für einen Mix aus. Ein starkes Plädoyer halten die Beteiligten für den Erhalt der vorhandenen qualitätsvollen Mischung des Einzelhandels in der Innenstadt. Einer weiteren Abwanderung des Einzelhandels auf die „grüne Wiese“, ist vorzubeugen.

Um dauerhafte Leerstände in den Erdgeschossen zu vermeiden, ist die Einrichtung eines Leerstandmanagements, eine verbesserte Kräftebündelung sowie auch die Einrichtung eines PACT (Partnerschaft zur Attraktivierung von

City-, Dienstleistungs- und Tourismus) in bestimmten Lagen sinnvoll.

Rahmenplan Innenstadt

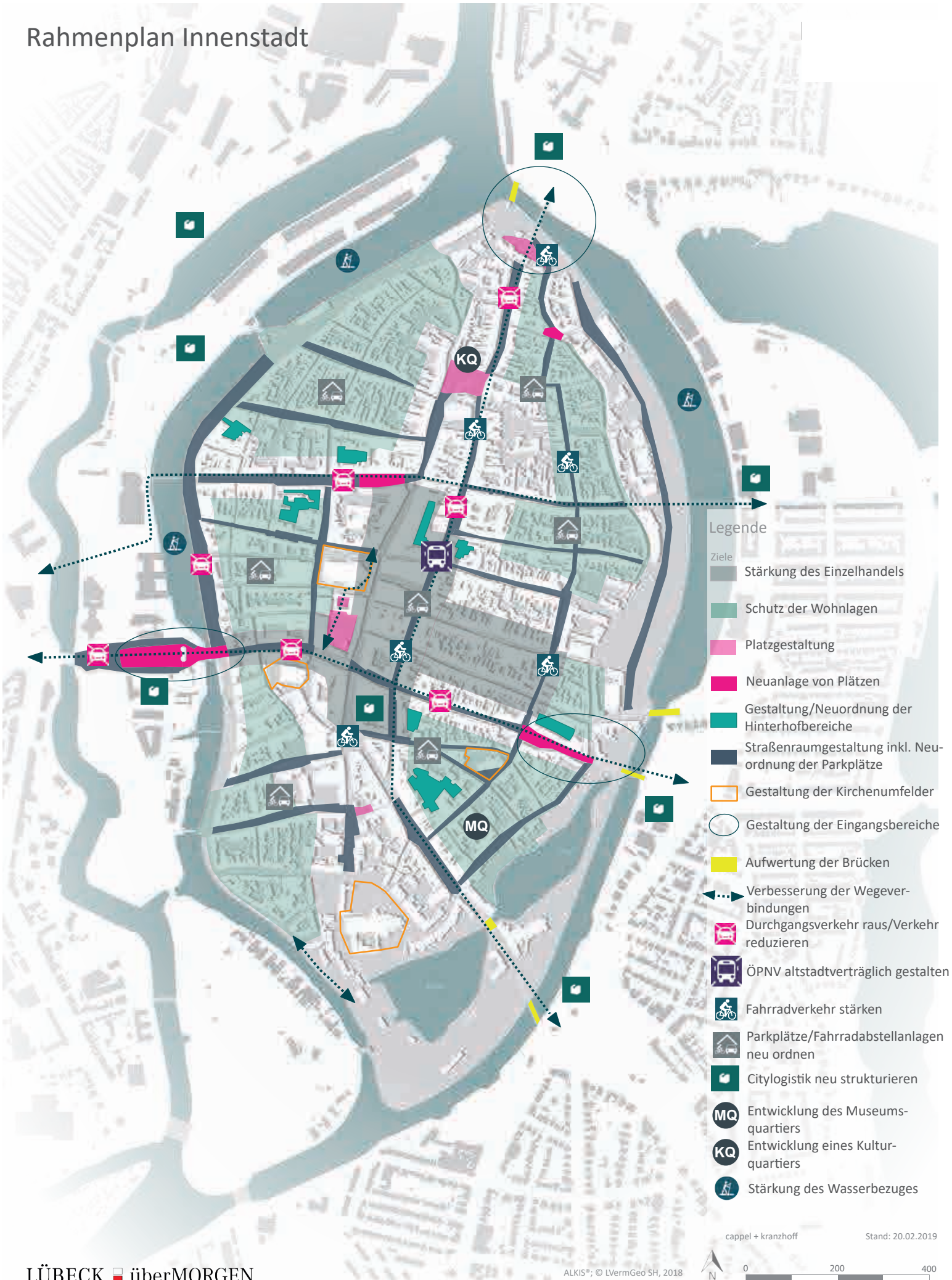
Der Rahmenplan Innenstadt umfasst eine konkrete Zielsetzung sowie 20 Projekte mit einer Kurzbeschreibung und einem Maßnahmenkatalog, die zur Zielerreichung beitragen. Für die Umsetzung des Rahmenplans und Mobilitätskonzepts müssen zusätzlich begleitende Instrumente aktualisiert oder neu aufgestellt werden (s. S. 103).

Das übergeordnete Ziel im Rahmenplan Innenstadt ist, den öffentlichen Raum aufzuwerten und gleichzeitig die Interessen und Bedarfe aller (BewohnerInnen und BesucherInnen, VerkehrsteilnehmerInnen und NutzerInnen) zu berücksichtigen. Es soll eine hohe Aufenthaltsqualität bei gleichzeitigem Erhalt sämtlicher Funktionen der Innenstadt erreicht werden. Als wesentliche Handlungsfelder ergaben sich im Rahmen des Beteiligungs- und Planungsprozesses neben der Entwicklung einer zukunftsfähigen Mobilität, die die notwendige Stellschraube darstellt, die Gestaltung der öffentlichen Plätze und Grünflächen, die Sicherung der Wohnqualität und die Nutzung leerstehender Erdgeschosse. Vor dem Hintergrund des UNESCO-Welterbes sind die Inwertsetzung der städtebaulichen Struktur mit ihren architektonischen Höhepunkten, eine gelebte moderne Baukultur sowie ein nachhaltiger Umgang mit Kultur und Tourismus weitere Aspekte.

Innenstadt überMORGEN: Ziele

- 1. Es sollen alle vorhandenen Funktionen in der Innenstadt erhalten bleiben. Die Innenstadt wird als Wohn-, Kultur-, und Wirtschaftsstandort gleichermaßen gestärkt.**
- 2. Aufenthalts- statt Durchgangsorte schaffen. Der Durchgangsverkehr wird unterbunden. Die öffentlichen Räume werden so aufgewertet, dass sie zum Verweilen und nicht nur zur Durchfahrt einladen. Es gibt mehr Grün; die Verbindung in die angrenzenden Grünräume wird verbessert.**
- 3. Die Erreichbarkeit der Innenstadt soll für alle verbessert werden. Die Prioritäten der Verkehrsteilnehmer werden neu geordnet, es wird vorrangig aus der Sicht des Fußgängers gedacht. Zukunftsorientierte Mobilität wird berücksichtigt.**
- 4. Die besondere Baukultur des UNESCO-Welterbes soll erhalten und weiterentwickelt werden. Die unterschiedlichen Baustile der verschiedenen Jahrzehnte werden wertgeschätzt und bilden ein harmonisches großes Ganzes.**

Rahmenplan Innenstadt



■ Ziele, Handlungsfelder, Bausteine

Es sollen alle vorhandenen Funktionen in der Innenstadt erhalten bleiben. Die Innenstadt wird als Wohn-, Kultur-, und Wirtschaftsstandort gleichermaßen gestärkt.

Funktion Wohnen überMORGEN: Die Innenstadt gilt als Vorreiterin für modernes, generationenübergreifendes Miteinander und qualitativvolles Wohnen. Aufgrund des geringen Nachverdichtungspotenzials kann günstiger Wohnraum hauptsächlich durch politische Wohnungsmarktsteuerung angeboten werden: Auflagen hinsichtlich der Preissegmente, Belegungsbindungen, die soziale Durchmischung und unterschiedliche Wohnformen bieten die Voraussetzung für die Etablierung nachbarschaftlicher Gemeinschaften innerhalb der Quartiere. In gemischt genutzten Gebieten können leerstehende Geschäfte in den Randlagen zu Wohnraum umgestaltet werden. Die beruhigten und begrünten Straßenräume der Wohnquartiere sind lokale Treffpunkte und qualitativ hochwertige Aufenthaltsräume.

Bausteine

- Aufstellung einer Satzung zur Erhaltung der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung, um die Zweckentfremdung von Wohnraum wirkungsvoll zu beschränken
- Entwicklung eines Konzepts für den Umbau von leerstehenden Gewerbeflächen zu bezahlbarem Wohnraum (in Randlagen)
- Förderung von gemeinschaftlichen Wohnprojekten inkl. Schaffung von Studenten- und seniorengerechten Wohnungen

- Ansiedlung und Ausbau von Kinder- und Jugendeinrichtungen

Funktion Kultur und Tourismus überMORGEN: Das einzigartige UNESCO-Welterbe Lübecker Altstadt ist weiterhin beliebtes Ziel für KulturtouristInnen und hat sich als Standort für Geschäftsreisende und Kongresse etabliert, die von der guten Erreichbarkeit, der Veranstaltungs-Infrastruktur und dem kulturellen und kulinarischen Angebot profitieren. Um einen behutsamen Tourismus mit der alltäglichen Nutzung der Innenstadt als Wohn- und Arbeitsstandort in Einklang zu bringen, reguliert eine Erhaltungssatzung den Anteil an Ferienwohnungen in der Innenstadt.

Der Kultur- und Städtetourismus ist mehr auf Qualität als auf Quantität ausgerichtet. Es werden kulturtouristische Begegnungsräume ausgebildet, die vorhandenen Hotspots weiterentwickelt und miteinander vernetzt. Das Dom- und das Museumsquartier sind kulturelle Anziehungspunkte im Süden der Innenstadt. Durch die weitere Ansiedlung von Kulturstätten wird ein breites Ausstellungsangebot ermöglicht. In Wechselwirkung mit dem historischen Zentrum sowie dem Kunst- und Kulturquartier im Norden zieht sich ein Kulturpfad über die Altstadtinsel. Die neue, lückenlose Wegeleitung schont die Wohnviertel und steigert die Erlebbarkeit der Innenstadt für TouristInnen.

Bausteine

- Entwicklung eines Besucherleit- und -Lenkungssystems „Kulturpfad“: Lenkung aber auch Entzerrung und Schutz der ruhigen Wohnlagen
- Erstellung von Nutzungsprofilen für bestimmte Bereiche, z.B. Schaffung eines kulturellen Schwerpunkts in der Großen Burgstraße und am Koberg

- Nutzungsuntersagung der nicht genehmigten und nicht genehmigungsfähigen Ferienwohnungen in Gängen und Höfen
- Schaffung von qualitativ hochwertigen Beherbergungen
- Vermeidung von Massentourismus; keine Sondererlaubnis für Reisebusse
- Bespielung der alten und neuen Plätze durch hochwertige Veranstaltungen
- Profilierung der Museen; Kooperation mit dem Stadtverkehr (z.B. Museumskarte mit kostenloser ÖPNV-Nutzung)
- Schaffung von mehr Angeboten an der Uferkante und auf dem Wasser

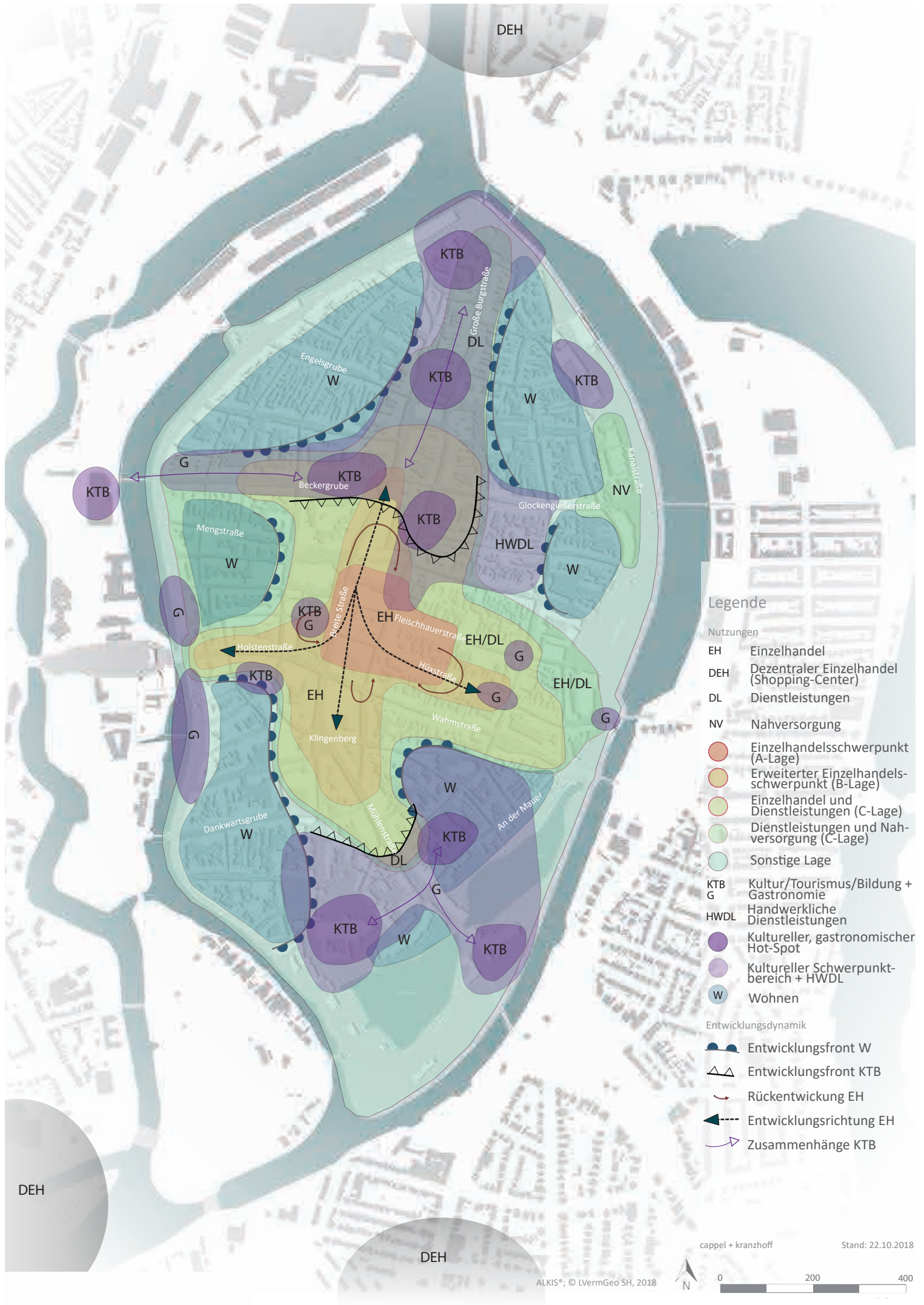
Funktion Einzelhandel/ Gastronomie/ Dienstleistungen überMORGEN: Durch die Komprimierung des stationären Einzelhandels (s. Abb. 54, S. 65) bei gleichzeitigem Erhalt eines vielseitigen und zentrumsrelevanten Angebots (Dienstleistungen, Gastronomie, Beherbergung, Kultur und Tourismus) bleibt das Zentrum attraktiver Aufenthalts- und Einkaufsort. Das Erlebnis „Einkaufen in historischem Ambiente“, unterstützt durch eine qualitätsvolle Gestaltung der Plätze und Straßenräume, erhöht die Anziehungskraft für regionales und überregionales Publikum. Leerstehende Erdgeschosse werden durch produzierendes Gewerbe und temporäre Nutzungen (Gewerbe, (Kunst-)Handwerk, Büro, Gastronomie, Kultur) bespielt. Im östlichen Teil der Innenstadt bieten die Hux- und die Fleischhauerstraße weiterhin eine kleinteilige Geschäftsstruktur und entspanntes Einkaufsflair. Nahversorgung, gesundheitsrelevante Dienstleistungen sowie ein ausgeprägtes Freizeit- und Bildungsangebot sind nach wie vor flächendeckend vorhanden.

Die Grüne-Wiese-Sonderstandorte werden nicht weiter gestärkt und es wird keine weitere Flächen- oder Sortimentserweiterung zugelassen.

Bausteine

- Einrichtung eines Centermanagements Innenstadt – EineR gibt die Richtung vor
- Stärkung des gastronomischen Angebots mit Außengastronomie
- Förderung der Gründung neuer Start-ups
- Gründung einer PACT – Partnerschaft zur Attraktivierung von City-, Dienstleistungs- und Tourismusbereichen in der Beckergrube oder in der Breiten Straße
- Reduzierung der Werbeanlagen und Anpassung an die Vorgaben der Werbeanlagensatzung
- Regulierung und Reduzierung von Werbeaktionen in den Einkaufsstraßen
- Welterbe „Innen“ - Erstellung eines Shopping-Tour-Führers durch historische Ladenlokale
- Spezialisierung und Gestaltung des Wochenmarkts
- Leerstandmanagement anstoßen:
 - » Anpassung von Mietverträgen für eine flexiblere Nutzung (Zwischennutzungen, Pop-up-Stores)
 - » Umgestaltung von ebenerdig zugänglichen Leerständen zu Fahrradparkhäusern
 - » Stärkung der (gesundheitsrelevanten) Dienstleistungen





Legende

Nutzungen

- EH Einzelhandel
- DEH Dezentraler Einzelhandel (Shopping-Center)
- DL Dienstleistungen
- NV Nahversorgung
- Einzelhandelschwerpunkt (A-Lage)
- Erweiterter Einzelhandelschwerpunkt (B-Lage)
- Einzelhandel und Dienstleistungen (C-Lage)
- Dienstleistungen und Nahversorgung (C-Lage)
- Sonstige Lage
- KTB Kultur/Tourismus/Bildung + Gastronomie
- G Gastronomie
- HWDL Handwerkliche Dienstleistungen
- Kultureller, gastronomischer Hot-Spot
- Kultureller Schwerpunktbereich + HWDL
- W Wohnen

Entwicklungsdynamik

- Entwicklungsfrent W
- Entwicklungsfrent KTB
- Rückentwicklung EH
- Entwicklungsrichtung EH
- Zusammenhänge KTB



Aufenthalts- statt Durchgangsorte schaffen. Der Durchgangsverkehr wird unterbunden. Die öffentlichen Räume werden so aufgewertet, dass sie zum Verweilen und nicht nur zur Durchfahrt einladen. Es gibt mehr Grün; die Verbindung in die angrenzenden Grünräume wird verbessert.

Plätze, Straßen und Grünflächen überMORGEN:

Der öffentliche Raum ist aufgrund seiner Nutzungsvielfalt erlebbar und attraktiv. Die Plätze verfügen über durchgängige Qualitätsmerkmale (konsumfreie Aufenthaltsmöglichkeiten, abwechslungsreiche Möblierung eines Gestaltungskanons, Gastronomie, Aktivität und Erholung). Diese sind den verschiedenen Platzcharakteren entsprechend ausgeprägt.

Während einige Plätze ihren historisch steinernen Charakter beibehalten, werden andere durch vereinzelte Bäume, bepflanzte Hauswände oder urban gardening begrünt. Die neuen Plätze „Theaterplatz“, „Krähenplatz“ und „Rosenplatz“ sind in Teilen entsiegelt, begrünt und vielfältig gestaltet. Sie sind beliebte öffentliche Aufenthaltsorte, die den Bedürfnissen unterschiedlicher Nutzergruppen entsprechen.

Die Stadteingänge sind als attraktive Ankunftsorte mit ansprechender Information und steuerungsfähiger Wegeleitung (Besucherleit- und -lenkungssystem) gestaltet, das die Orientierung erleichtert und ruhige Wohnlagen schützt.

Vielseitig erlebbar ist auch der blau-grüne Gürtel um die Innenstadt, der viel Raum für Erholung, Spazieren, Ausruhen und Aktivität bietet. Der Uferweg als zusam-

menhängender Pfad führt einmal um die Insel und ist bei JoggerInnen, SpaziergängerInnen und RadfahrerInnen gleichermaßen beliebt. An verschiedenen Stellen der Stadt können sich BürgerInnen um städtisch geförderte urban gardening Projekte wie z.B. Beete, Wildblumenstreifen und Bienenstöcke kümmern. Bei der Gestaltung der unterschiedlichen Aufenthaltsorte spielt eine qualitätsvolle Ausstattung und Gestaltung eine wichtige Rolle. Das Motto ist Qualität!

Bausteine

- Herstellung neuer Plätze in der Beckergrube, in der Krähenstraße und an der Kreuzung Rosenstraße/ Rosenpforte/ Kleine Gröpelgrube/ Wakenitzmauer
- Gestaltung der Zugangsachsen und Eingänge
- Aufstellung eines Gestaltungsleitfadens für die Neugestaltung der Straßenräume
- Schaffung von beispielbarem öffentlichen Raum durch den Wegfall von Stellplätzen in den engen Straßen der Altstadt
- Schaffung von unterschiedlichen Verweilmöglichkeiten (Bänke, Stühle, Hängematten, aber auch Wasserspender, Treppen, Aktivitäten) und Erneuerung der Möblierung, insbesondere der Mülleimer
- Förderung von Außengastronomie an besonderen Orten
- Schaffung von „Grünoasen“ an den Hauptkirchen, Dach- und Fassadenbegrünung (insbesondere an Parkhäusern)
- Anlegen von Beeten, ggf. im Zusammenhang mit Grünpatenschaften



Die Erreichbarkeit der Innenstadt soll für alle verbessert werden. Die Prioritäten der VerkehrsteilnehmerInnen werden neu geordnet, es wird vorrangig aus Sicht der FußgängerInnen gedacht. Zukunftsorientierte Mobilität wird berücksichtigt.

Mobilität überMORGEN: Durch eine zeitgemäße Umgestaltung der Straßen, Wege und Plätze sind die Nutzungsmöglichkeiten für die BewohnerInnen und die BesucherInnen der Innenstadt verbessert und die Aufenthaltsqualität erhöht. Es fährt kein unnötiger und störender Kfz-Verkehr mehr über die Altstadtinsel. Parkhäuser und Parkplätze werden gezielt angefahren; es gibt keinen Parksuchverkehr mehr, da die wenigen Parkplätze in den Straßen ausschließlich für mobilitätseingeschränkte Personen, Handwerksdienste und besondere Anlieferungen zur Verfügung stehen.

In vielen Bereichen wird das Nebeneinander der verschiedenen VerkehrsteilnehmerInnen durch eine weiche Separation von Fahrgasse und Straßenraum („Shared Space“) gefördert. Dabei haben die FußgängerInnen als schwächste Verkehrsteilnehmer die höchste Priorität. Ein weiterer Fokus wird auf eine barrierefreie Umgestaltung aller neu zu gestaltenden Straßenräume gelegt.

Die zentralen Haltestellen Kohlmarkt und Koberg sind für die Erschließung der Innenstadt mit dem ÖPNV nach wie vor von großer Bedeutung. Die Reduzierung der Buslinien in der Königstraße eröffnet Möglichkeiten für eine Umgestaltung des Straßenraums

sowie eine Nutzungsverbesserung für den Fuß- und Radverkehr. Alternative Mobilitätsangebote (Fahrrad-Rikschas, Ride-Pooling etc.) ergänzen das vorhandene ÖPNV-Angebot in der Innenstadt.

Die Attraktivität des Radverkehrs ist durch Lückenschlüsse, die Sanierung der Fahrradstraße und das grundsätzliche Berücksichtigen von fahrradfreundlichen Straßenbelägen bei Neu- und Umbauplanungen deutlich gestiegen. Fahrradabstellanlagen an den wichtigen Zielorten ergänzen das Angebot.

Durch die Neuordnung des Parkens für BewohnerInnen und BesucherInnen sind die benötigten Stellplätze auf vorhandenen Parkflächen am Altstadtrand gebündelt. Der durch frei werdende Stellplätze erweiterte Straßenraum in den Wohnstraßen wird neu gestaltet und als öffentlicher Freiraum aufgewertet.

Die Altstadt ist auch künftig ein Ort für Gewerbe, Handel und Handwerk. Die Zufahrt zu allen Bereichen ist mit Ausnahmeregelungen für den Lieferverkehr möglich. Durch die Festlegung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und Zeitfenstern sowie der Einrichtung von „Mobility Hubs“ (Umschlagplatz von Waren) in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt und dem Einsatz von emissionsfreien Alternativen (z.B. Lastenfahrräder) ist die störende Wirkung des Lieferverkehrs soweit wie möglich reduziert.

Bausteine

- Verhinderung der Durchgangsverkehre
- Temporeduzierung auf max. Tempo 30 km/h in der gesamten Innenstadt
- Einrichtung von Begegnungszonen „Shared Spaces“ mit einem zulässigen Tempo von max. 20 km/h

- Verbesserung der Parkraumbewirtschaftung und Schaffung von Parkangeboten in Parkhäusern für BewohnerInnen
- Schaffung neuer Parkzonen am Rand der Innenstadt
- Schaffung von Fahrradabstellanlagen auf umgewidmeten Stellplätzen und in Leerständen
- Einrichtung von Mobility Hubs außerhalb der Altstadtinsel und Umsetzung alternativer Lieferkonzepte
- Schaffung von Angeboten für innovative/alternative Mobilitätsformen
- Erweiterung von intelligenten (Car-)Sharing-Angeboten
- Überplanung und flexiblere Steuerung des ÖPNV-Angebots
- Umleitung von 3-4 Buslinien aus der Königstraße in parallel verlaufende Straßen
- Schaffung eines durchgehenden Radwegenetzes (Burgtor, Königstraße, Klingenberg, Stadtgraben)
- Umgestaltung der Stadteingänge zugunsten von Fuß- und Radverkehr; Verbesserung der Querungsmöglichkeiten
- Verwendung von barrierefreien, fußgänger- und fahrradfreundlichen Oberflächenbelägen bei jeder Straßen-Neugestaltung



Die besondere Baukultur des UNESCO-Welterbes soll erhalten und weiterentwickelt werden. Die unterschiedlichen Baustile der verschiedenen Jahrzehnte werden wertgeschätzt und bilden ein harmonisches großes Ganzes.

Lübecker Baustil überMORGEN: Lübecks bauliches Erbe wird durch eine zeitgemäße und angemessene Gestaltung von Neubauten und die Aufwertung des öffentlichen Raumes qualitativ und verantwortungsbewusst weiterentwickelt.

Die bewegte Geschichte der Stadt spiegelt sich in den verschiedenen Architekturstilen wider, die das Straßenbild prägen. Einige Kernelemente des „Lübecker Baustils“ sind in der neu aufgelegten Gestaltungssatzung festgelegt, welche als bindende Richtlinie für Neubau- und Sanierungsprojekte gilt, jedoch ebenso Spielräume zulässt.

Ein/e Stadtbildpfleger/in bildet die Schnittstelle zwischen InvestorInnen, ArchitektInnen, BauherrInnen, Denkmalschutz und Bürgerschaft und kümmert sich um den Erhalt des historischen Gefüges sowie das behutsame zeitgenössische Bauen im Welterbe. Unterstützt wird diese Aufgabe vom Lübecker Welterbe- und Gestaltungsbeirat, der auch in Zukunft als begutachtendes und beratendes Gremium eine wichtige Rolle einnimmt.

Nicht nur der Baustil hat Einfluss auf das Stadtbild, sondern auch die Gestaltung des öffentlichen Raumes. Durch die neuen Gestaltungsleitlinien für Straßenräume werden die Anforderungen an barrierefreie

Wegeverbindungen berücksichtigt und gleichzeitig unterstreicht Lübeck die Bedeutung der historischen Welterbestätte. Historische Ensembles werden betont und besondere Orte herausgestellt.

Bausteine

- Erstellung von Gestaltungsleitlinien für Straßenräume
- Neuauflage der Gestaltungs- und Erhaltungssatzung
- Wiederbesetzung der Stelle des Stadtbildpflegers für die Altstadt innerhalb der Bauverwaltung
- Aufwertung des Gebäudebestands durch Sanierung stark sanierungsbedürftiger Gebäude, ggf. Ergänzung durch Neubauten
- Auseinandersetzung mit der Geschichte des Ortes und mit modernen Interpretationen
- Baukulturelle Einzelbewertung aller nach 1945 erbauten Gebäude, Vermittlung des baukulturellen Wertes der Nachkriegsmoderne
- Erhalt der historischen Baustruktur, aber auch Zulassen von flexiblen, nicht-historisierenden Neubauten

■ Stufenkonzept mit 20 Projekten

Stufe 1 – kurzfristig

Schlüsselprojekt Beckergrube	Neugestaltung des Straßenquerschnitts und Herstellung eines Platzes
Schlüsselprojekt Rathaus-/Marienumfeld	Umgestaltung Markt, Rathaushof und Marienkirchhof, Neugestaltung des Straßenquerschnitts Schlüsselbuden und obere Mengstraße
Fahrradstraße	Sanierung
Burgtor	Querung für FußgängerInnen; Abbiegung für RadfahrerInnen
Stadtgrabenbrücke	Neubau einer Brücke für FußgängerInnen und RadfahrerInnen
Kohlmarkt	Verbesserung der Querung für FußgängerInnen

Stufe 2 – mittelfristig

Schlüsselprojekt Wahm-/Krähenstraße	Neugestaltung des Straßenquerschnitts; Herstellung eines Platzes
Schlüsselprojekt Königstraße	Neugestaltung des Straßenquerschnitts für den Radverkehr in beiden Richtungen
Rippenstraßen	Verkehrliche Neuordnung
Holstenstraße	Sanierung
Pferdemarkt/Parade	Platzgestaltung
Koberg	Inszenierung
Dom	Umgestaltung des Kirchengrundums
An der Untertrave	Neugestaltung des Straßenquerschnitts

Stufe 3 – langfristig

Schlüsselprojekt Holstentor	Neugestaltung der Straßenquerschnitte, Herstellung eines Platzes; Besucherplattform
Rosenplatz	Herstellung eines nachbarschaftlichen Platzes
Pergamentmachergang	Umgestaltung
Kanalstraße	ggf. Einrichtung einer Businfrastruktur, Wegeverbindungen
Uferweg	Lückenschließung im Südwesten
St. Aegidien	Umgestaltung des Kirchengrundums

Weiche Faktoren

- Beteiligungsergebnisse
- Einschätzung Verwaltung
- Einschätzung PlanerInnen
- Ergebnisse früherer Planungen/ Beteiligungen
- Vorgaben aus der Politik

Harte Faktoren

- Dringender Handlungsbedarf
- Gefahrenpotenziale
- Sanierungsdruck
- Finanzierungsmöglichkeiten
- Verkehrliche Erfordernisse
- Baustellenkoordination
- Personelle Ressourcen
- Stadträumlicher Zusammenhang mit anderen Maßnahmen

Auswahl der Projekte

Bereits während des Beteiligungsprozesses hat sich eine Gewichtung der Projekte ergeben. Einige Themenschwerpunkte und Orte, wie die Beckergrube, das Holstentor, das Rathaus-/ Marienumfeld, die Befahrbarkeit der Königsstraße und der Fahrradstraße oder das Erscheinungsbild der Krähenstraße rückten immer wieder in den Fokus und wurden breit diskutiert. Andere Bereiche wie z.B. die Kanalstraße, das Domumfeld oder das Burgtor spielten in der Diskussion eher eine untergeordnete Rolle. Projekte wie der „Rosenplatz“ und der Platz am Pferdemarkt wurden erst durch die externen PlanerInnen in die Diskussion eingebracht.

Stufenkonzept

Bei der Entwicklung des Stufenkonzepts zur Umsetzung von Maßnahmen wurden zwei Faktoren berücksichtigt: „Weiche Faktoren“ wie die Ergebnisse der dreiphasigen Beteiligung, die Einschätzungen der Verwaltung und der PlanerInnen sowie bereits geführte öffentliche Diskussionen (z.B. im Zuge der Perspektivenwerkstatt von 2007) und Vorgaben aus der Politik und „harte Faktoren“ wie dringende Sanierungsbedarfe, Finanzierungsmöglichkeiten, städtebauliche Zusammenhänge sowie verkehrliche Erfordernisse und Abhängigkeiten. Auf Grundlage der harten Faktoren wurde versucht, eine realistische Einschätzung zur Umsetzbarkeit zu geben, welche sich in Umsetzungsstufen (kurz-, mittel-, langfristig) wiederfindet. Die weichen Faktoren spiegeln sich insbesondere in der Priorisierung wider. Das Stufenkonzept ist dabei als flexibles Konstrukt zu betrachten. Die Gewichtung der Maßnahmen können sich verlagern, wenn z.B.

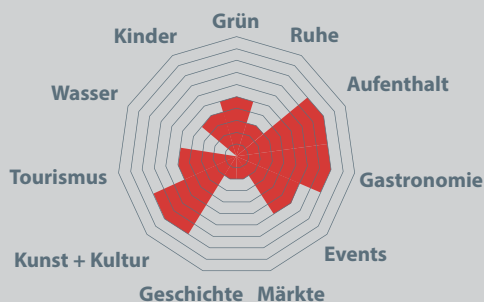
Maßnahmen in ihrer Notwendigkeit dringlicher werden, sich Finanzierungsmöglichkeiten ergeben oder verkehrliche Voraussetzungen noch nicht geschaffen werden können. Das Stufenkonzept kann auf diese Verschiebungen reagieren und ermöglicht eine prozesshafte Stadtplanung, während es gleichzeitig der Verwaltung einen Leitfaden bietet, um Maßnahmen in einer gewissen Reihenfolge anzuschieben.

Außer Frage steht, dass nicht alle Maßnahmen gleichzeitig umgesetzt werden können. Insbesondere im öffentlichen Raum müssen die Maßnahmen aufeinander abgestimmt werden, um eine übermäßige Anzahl an Baustellen mit entsprechenden Behinderungen zu vermeiden. Straßenumbaumaßnahmen in der Beckergrube sollten beispielsweise nicht parallel zu Maßnahmen am Holstentor durchgeführt werden, um eine Erreichbarkeit durch den ÖPNV und den Liefer- und Anliegerverkehr nicht zu sehr einzuschränken. Maßnahmen, die lediglich geringe Auswirkungen auf den Verkehrsfluss mit sich bringen, könnten in Abhängigkeit der vorhandenen personellen und finanziellen Ressourcen hingegen auch zeitgleich umgesetzt werden. Die Gestaltung des Herzstücks Lübecks zwischen Rathaus und Marienkirche, die Neuordnung im Pergamentmachergang oder die Sanierung der Fahrradstraße können gänzlich unabhängig voneinander durchgeführt werden.



Abb. 55: Stufenkonzept mit 20 Projekten

Stufe 1 – kurzfristig



Faktencheck

Fläche: ca. 5.000 m²

Stellplätze: 35

Sitzplätze: 0




Versiegelungsgrad: 100 %

Barrierefreiheit: nein

Handlungsfelder

-  Barrierefreiheit
-  Aufenthalt
-  Begrünung
-  Nachbarschaft
-  Aktivität

Verkehrliche Voraussetzungen

-  Kein Durchgangsverkehr
-  Temporeduzierung
-  Neuordnung ruhender Verkehr

Schlüsselprojekt Beckergrube

Die Beckergrube wird zu einem verkehrsberuhigten Straßenraum gestaltet. Vor dem Theater wird ein Platz mit vielfältigen Aufenthaltsmöglichkeiten geschaffen.

Impulse

- » HansekulturFestival 2016
- » ParkingDay 2018

Maßnahmen

- Unterbindung des Durchgangsverkehrs am Burgtor und an der Ecke Beckergrube/ Fünfhausen
- Neugestaltung des Straßenquerschnitts:
 - » Reduzierung der Fahrbahnbreite
 - » Herstellung eines Platzes
 - » Verlegung der Bushaltestelle
- Entseigelung und Begrünung
- Durchführung eines Verkehrsversuchs
- Reduzierung der Parkplätze in der Beckergrube und Breiten Straße und Umnutzung/ Gestaltung dieser Flächen
- Durchführung eines Wettbewerbs für die Gestaltung des Theaterplatzes

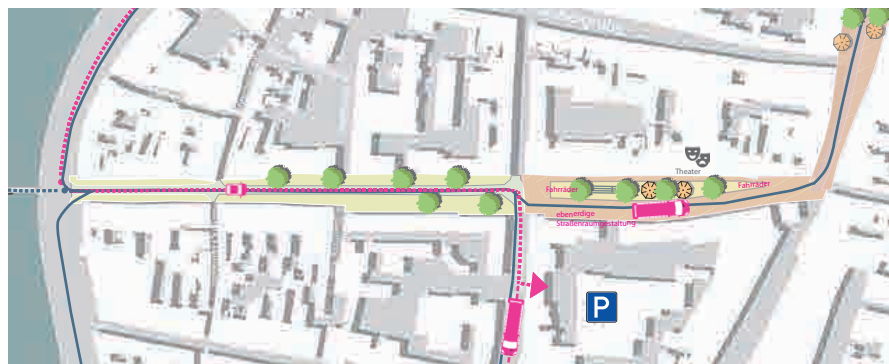
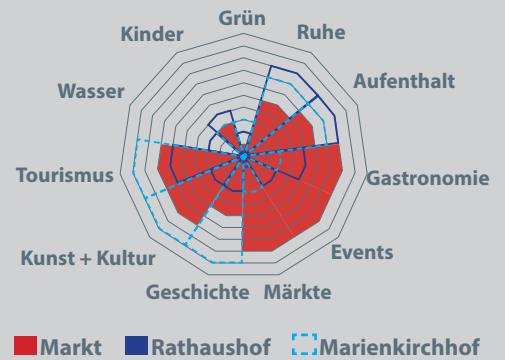


Abb. 56: Beispielhafte Skizze Theaterplatz

Stufe 1 – kurzfristig



Schlüsselprojekt Rathaus-/Marienumfeld

Das Rathaus-/Marienumfeld mit Markt, Rathaushof und Marienkirchhof wird aufgewertet. Die Straßenabschnitte Schüsselbuden und obere Mengstraße werden neu gestaltet. Die zentralen kulturellen Hotspots werden in Wert gesetzt und durch eine verbesserte Wegeführung in Beziehung gebracht.

Maßnahmen

- Umgestaltung des Rathausofs
- Wegeverbindung „Kulturpfad“ mit barrierefreier Pflasterung
- Ergänzung des Stadtmobiliars und Begrünung des Kirchemfelds
- Neugestaltung der Straßenquerschnitte Schüsselbuden und obere Mengstraße
- Schaffung von Fahrradabstellanlagen
- Einrichtung einer öffentlichen Toilette

Finanzierungsmöglichkeit

Städtebauförderung: Räumlicher Handlungsschwerpunkt im Rahmen der Gesamtmaßnahme „Altstadt Lübeck“ im Städtebauförderungsprogramm „Städtebaulicher Denkmalschutz“



Abb. 57: Skizze Rathausumfeld

Faktencheck

Fläche: ca. 4.660/970/4.700 m²

Stellplätze: 0/0/24

Sitzplätze: 22/0/5

Versiegelungsgrad: 100 %

Barrierefreiheit: nein

Handlungsfelder

- Barrierefreiheit
- Aufenthalt
- Orientierung
- Tourismus
- Events
- Außengastronomie

Verkehrliche Voraussetzungen

- Reduktion des Verkehrs
- Neuordnung ruhender Verkehr

Stufe 1 – kurzfristig

Faktencheck

Fläche: ca. 15.000 m²

Stellplätze: 250

Versiegelungsgrad: 100 %

Barrierefreiheit: nein

Handlungsfelder



Barrierefreiheit



Aufenthalt



Begrünung



Nachbarschaft

Verkehrliche Voraussetzungen



Sanierung der Oberfläche



Kein Durchgangsverkehr



Neuordnung ruhender Verkehr

Projekt Fahrradstraße

Die Fahrradstraße wird saniert, um eine attraktive Radverkehrsachse abseits des Stadtzentrums zu schaffen. Die Stellplätze werden reduziert und die Flächen umgestaltet, um die Aufenthaltsqualität in den Straßenräumen zu erhöhen.

Maßnahmen

- Neugestaltung der Straßenquerschnitte
 - » Neuordnung des ruhenden Verkehrs
 - » Schaffung von Fahrradabstellanlagen
 - » Umgestaltung von Stellplätzen – Entsiegelung
- Begrünung des Straßenraums unter Berücksichtigung der Blickbeziehungen
- Verbesserung der Walkability
- Ergänzung des Stadtmobiliars
- Förderung der Außengastronomie insb. in der Straße Bei St. Johannis

Finanzierungsmöglichkeit

Städtebauförderung: Teilabschnitt im Rahmen der Gesamtmaßnahme „Altstadt Lübeck“ im Städtebauförderungsprogramm „Städtebaulicher Denkmalschutz“

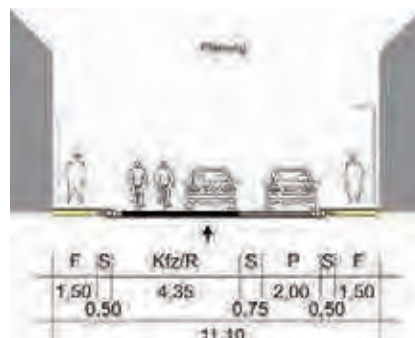
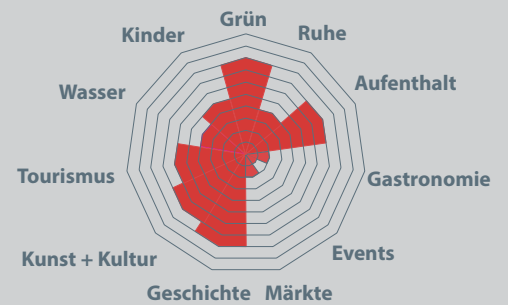


Abb. 58: Beispielhafter Querschnitt (Rosenstraße)

Stufe 1 – kurzfristig



Projekt Burgtor

Am nördlichen Eintrittspunkt in die Innenstadt werden Aufenthalt und Information ermöglicht und die Querung der Straße für den Fuß- und Radverkehr erleichtert.

Maßnahmen

- MIV Baustein 1: Unterbindung des Durchgangsverkehrs am Burgtor und an der Ecke Beckergrube/ Fünfhausen
- Abbiegung für den Radverkehr
- Einbeziehung und ggf. Ertüchtigung der Hubbrücke
- Gestaltung Besucherplattform
- Punktuelle Ergänzung des Stadtmobiliars
- Schaffung von Angeboten für Familien, Kinder und Jugendliche (Jugendzentrum einbeziehen)
- Wegeverbindung „Kulturpfad“ mit barrierefreier Pflasterung





Abb. 59: Beispielhafte Skizze Burgtor

Handlungsfelder

-  Barrierefreiheit
-  Aufenthalt
-  Orientierung
-  Tourismus
-  Aktivität

Verkehrliche Voraussetzungen

-  Kein Durchgangsverkehr
-  Temporeduzierung

Stufe 1 – kurzfristig

Projekt Stadtgrabenbrücke

Die Verbindungsachse zwischen Bahnhof und Innenstadt wird auf Höhe des Seniorenpflegeheims und des Parkplatzes der MuK durch eine neue Brücke über den Stadtgraben für den Rad- und Fußverkehr gestärkt.

Maßnahmen

- Neubau einer Brücke für Fußgänger und Radfahrer
- Neue Verkehrslenkung des Rad- und Fußverkehrs

Stufe 1 – kurzfristig



Projekt Kohlmarkt




Die Querung für FußgängerInnen wird verbessert.

Maßnahmen



- Abschaffung der Ampelanlagen („Shared Space“)

Vorschlag: Feldversuch

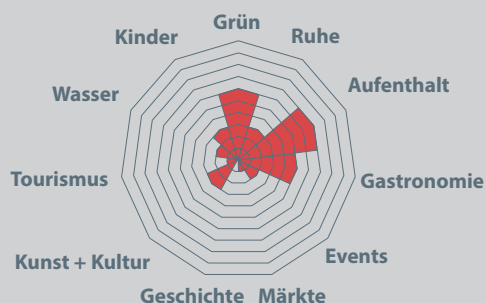
Handlungsfelder

-  Barrierefreiheit
-  Orientierung
-  Tourismus




Verkehrliche Voraussetzungen

-  Reduktion des Verkehrs
-  Temporeduzierung




Stufe 2 – mittelfristig



Handlungsfelder

-  Barrierefreiheit
-  Aufenthalt
-  Begrünung
-  Orientierung
-  Außengastronomie

Verkehrliche Voraussetzungen

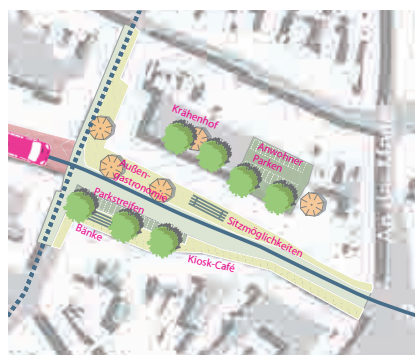
-  Kein Durchgangsverkehr
-  Temporeduzierung
-  Neuordnung ruhender Verkehr

Schlüsselprojekt Wahnstraße/Krähenstraße

Der heutige Parkplatz wird zu einem Quartiersplatz „Krähenplatz“ mit Aufenthaltsqualität umgenutzt. Die Bedingungen für den Fußverkehr werden verbessert.

Maßnahmen

- Herstellung eines Platzes
- Neugestaltung des Straßenquerschnitts:
 - » Reduzierung der Fahrbahnbreite
 - » Neuordnung des ruhenden Verkehrs
- Ensiegelung und Begrünung
- Anbindung an den Balauerfohr stärken
- Neugestaltung des Hinterhofs
- Schaffung von Fahrradabstellanlagen
- Begrünung des Straßenraums unter Berücksichtigung der Blickbeziehungen und Straßeninfrastruktur
- Erhalt und ggf. Ergänzung des Baumbestands



Finanzierungsmöglichkeit

Räumlicher Handlungsschwerpunkt im Rahmen der Gesamtmaßnahme „Altstadt Lübeck“ im Städtebauförderungsprogramm „Städtebaulicher Denkmalschutz“

Abb. 60: Beispielhafte Skizze Krähenplatz

Schlüsselprojekt Königstraße

Der Straßenraum wird als Erlebnisraum entwickelt und fuß- und radfahrerfreundlich gestaltet. Weniger Autos und Busse in der Königstraße ermöglichen eine bessere Querung und Verknüpfung der Einzelhandelslagen.

Maßnahmen

- Reduzierung der Buslinien
- Neugestaltung des Straßenquerschnitts für Radverkehr in beiden Richtungen
- Verkehrliche Neuordnung der angrenzenden Rippenstraßen (Schleifenerschließung)
- Schaffung von Fahrradabstellanlagen
- Ergänzung des Stadtmobiliars
- Begrünung des Straßenraums unter Berücksichtigung der Blickbeziehungen und Straßeninfrastruktur

Finanzierungsmöglichkeit

Städtebauförderung: Teilabschnitt im Rahmen der Gesamtmaßnahme „Altstadt Lübeck“ im Städtebauförderungsprogramm „Städtebaulicher Denkmalschutz“

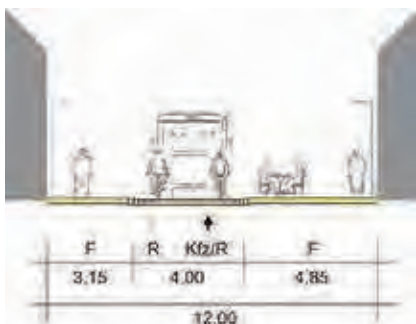


Abb. 61: Beispielhafter Querschnitt



Abb. 62: Gestaltungsbeispiel

Faktencheck

Fläche: ca. 12.500 m²

Stellplätze: 0





Versiegelungsgrad: 100 %

Barrierefreiheit: nein

Handlungsfelder

-  Barrierefreiheit
-  Aufenthalt
-  Begrünung
-  Orientierung

Verkehrliche Voraussetzungen

-  Reduktion der Buslinien
-  Kein Durchgangsverkehr
-  Temporeduzierung
-  Parkleitsystem

Stufe 2 – mittelfristig

Handlungsfelder



Barrierefreiheit



Aufenthalt

Verkehrliche Voraussetzungen



Reduktion des Verkehrs



Temporeduzierung



Parkleitsystem



Neuordnung ruhender Verkehr

Projekt Rippenstraßen/ Anwohnerstraßen

In den Rippenstraßen/Anwohnerstraßen wird der ruhende Verkehr reduziert und der neu gewonnene Raum gestaltet.

Maßnahmen

- Reduzierung der Stellplätze und Umnutzung der Flächen
- Schaffung von Fahrradabstellanlagen
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Verbesserung der Walkability
- Neugestaltung folgender Straßenquerschnitte zu verkehrsberuhigten Bereichen:
 - » Dr.-Julius-Leber-Straße
 - » Hundestraße
 - » Glockengießerstraße

Städtebauförderung: Teilabschnitte im Rahmen der Gesamtmaßnahme „Altstadt Lübeck“ im Städtebauförderungsprogramm „Städtebaulicher Denkmalschutz“

Projekt Holstenstraße

Die Holstenstraße wird saniert und die Wegeachse vom Holstentor in die Altstadt attraktiv gestaltet.

Maßnahmen

- Neugestaltung des Straßenquerschnitts
- Verbesserung der Wegeführung zum Parkhaus Mitte unter Berücksichtigung des Radverkehrs
- Ergänzung des Stadtmobiliars
- Schaffung von Fahrradabstellanlagen
- Inwertsetzung der Vorbereiche der gewerblichen Nutzungen
- Inszenierung der Sichtbeziehung zum Holstentor
- Begrünung des Straßenraums unter Berücksichtigung der Blickbeziehungen und der Straßeninfrastruktur

Finanzierungsmöglichkeit

Nachhaltige Stadtentwicklung – Stadt im Wandel im Rahmen des Landesprogramms Wirtschaft





Abb. 63: Beispielhafte Skizze Holstenstraße

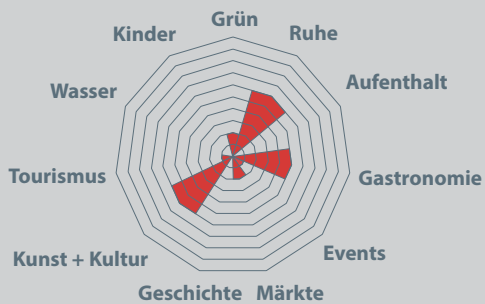
Handlungsfelder

-  Barrierefreiheit
-  Aufenthalt
-  Begrünung
-  Orientierung




Verkehrliche Voraussetzungen

-  Reduktion des Verkehrs
-  Temporeduzierung



Stufe 2 – mittelfristig



Handlungsfelder

-  Barrierefreiheit
-  Aufenthalt
-  Begrünung

Verkehrliche Voraussetzungen

-  Temporeduzierung
-  Neuordnung ruhender Verkehr

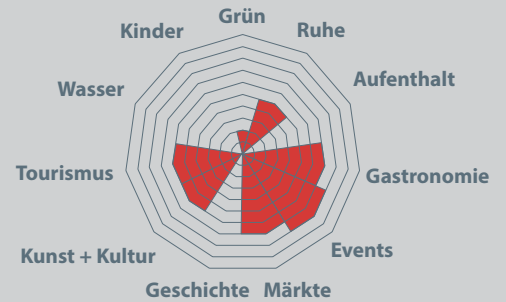
Projekt Pferdemarkt/Parade

In den Straßenräumen und bei der kleinen Aufweitung in der Kapitelstraße wird die Aufenthaltsqualität erhöht.

Maßnahmen

- Reduzierung und Neuordnung des ruhenden Verkehrs
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität:
 - » Anpflanzung von mehr Grün
 - » ggf. Ergänzung des Stadtmobiliars

Stufe 2 – mittelfristig



Projekt Koberg

Der Koberg bleibt ein weitestgehend freier Platz für Veranstaltungen und erhält durch die Reduzierung des Verkehrs mehr Aufenthaltsqualität.

Maßnahmen

- MIV Baustein 1: Unterbindung des Durchgangsverkehrs am Burgtor und an der Ecke Beckergrube/ Fünfhausen
- Erweiterung des Platzes bis zu den Pastorenhäusern („Shared Space“)
- Reduzierung der Beschilderung (bereits erfolgt)
- Ergänzung des Stadtmobiliars
- Schaffung von Anreizen für die Ansiedlung von (mobiler) Gastronomie
- Umbau der Erdgeschosszonen für Gastronomie



Abb. 64: Beispielhafte Skizze Koberg

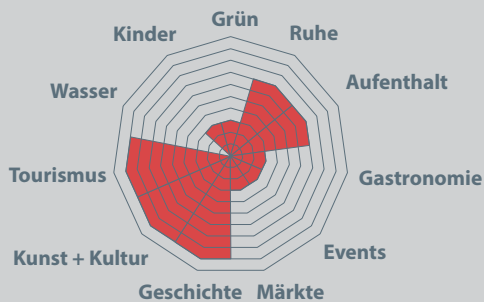
Handlungsfelder

- Barrierefreiheit
- Aufenthalt
- Orientierung
- Events
- Außergastronomie
- Aktivität

Verkehrliche Voraussetzungen

- Kein Durchgangsverkehr
- Temporeduzierung
- Neuordnung ruhender Verkehr


Stufe 2 – mittelfristig



Handlungsfelder

-  Barrierefreiheit
-  Aufenthalt
-  Orientierung
-  Begrünung

Verkehrliche Voraussetzungen

-  Neuordnung ruhender Verkehr

Projekt Dom

Die Aufenthaltsqualität im Umfeld des Doms wird erhöht.

Maßnahmen

- Neuordnung des ruhenden Verkehrs (Verlagerung der Parkplätze)
- Verbesserung der „Walkability“ (barrierefreie Wegebeziehungen und ebenerdige Straßenraumgestaltung)
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität:
 - » Anpflanzung von mehr Grün
 - » Ergänzung des Stadtmobiliars
 - » Schaffung von Spiel- und Sportgeräten für Jung und Alt
- Schaffung von Fahrradabstellanlagen

Projekt An der Untertrave

Die Straße An der Untertrave wird zu einer Flaniermeile umgestaltet. Entlang des Ufers wird eine hohe Aufenthaltsqualität geschaffen.




Maßnahmen

- MIV Baustein 1+2: Unterbindung des Durchgangsverkehrs an der Straße An der Untertrave zwischen Beckergrube und Holstenstraße
- Neugestaltung des Straßenquerschnitts:
 - » Reduzierung der Fahrbahnbreite
 - » Reduzierung und Neuordnung des ruhenden Verkehrs
- Schaffung von Fahrradabstellanlagen
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität:
 - » Anpflanzung von mehr Grün
 - » Ergänzung des Stadtmobiliars
 - » Schaffung von Spiel- und Sportgeräten für Jung und Alt
- Schaffung von Anreizen für die Ansiedlung von Gastronomie
- Umbau der Erdgeschosszonen für Gastronomie

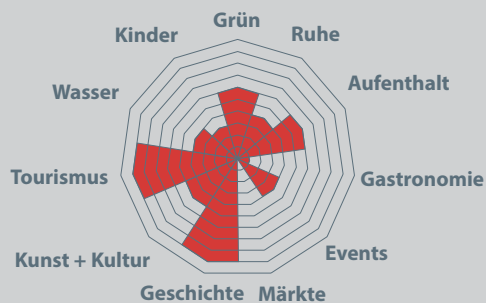
Handlungsfelder

-  Barrierefreiheit
-  Aufenthalt
-  Begrünung
-  Events
-  Außengastronomie
-  Aktivität





Verkehrliche Voraussetzungen

-  Kein Durchgangsverkehr
-  Temporeduzierung
-  Neuordnung ruhender Verkehr



Stufe 3 – langfristig



Handlungsfelder

-  Barrierefreiheit
-  Aufenthalt
-  Orientierung
-  Tourismus

Verkehrliche Voraussetzungen

-  Temporeduzierung
-  Reduktion und Neuordnung des Verkehrs

Schlüsselprojekt Holstentor

Das Holstentor wird wieder in Wert gesetzt und die Aufenthaltsqualität durch eine Neuordnung des Verkehrs und die Gestaltung von Flächen für den Fuß- und Radverkehr erhöht.

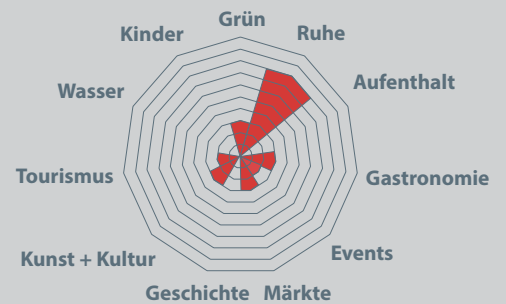
Maßnahmen

- MIV Baustein 1+2: Unterbindung des Durchgangsverkehrs auf der Südseite des Holstentorplatzes
- Neuordnung und -gestaltung der Straßenquerschnitte
- Führung des Kfz-Verkehrs im Norden
- Platzgestaltung/“Shared Space“ im Süden
- Schaffung eines Fuß- und Radwegeboulevards
- Neugestaltung des Knotenpunkts Holstentorplatz/Possehlstraße/Puppenbrücke/Willy-Brandt-Allee
- Erhalt des Baumbestands
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität:
 - » Schaffung einer Besucherplattform
 - » Anpflanzung von mehr Grün und Verbindung mit vorhandenen Grünflächen
 - » Ergänzung des Stadtmobiliars
- Schaffung von Fahrradabstellanlagen
- Lückenschließung und Gestaltung des Uferwanderwegs



Abb. 65: Beispielhafte Skizze Holstentorplatz

Stufe 3 – langfristig



Projekt Rosenplatz

Es wird ein nachbarschaftlicher Quartiersplatz „Rosenplatz“ an der Kreuzung Rosenstraße/ Rosenpforte/ Kleine Gröpelgrube/ Wakenitzmauer gestaltet.


Maßnahmen

- Reduzierung und Neuordnung des ruhenden Verkehrs
- Entsiegelung der Oberflächen
- Anpflanzung von mehr Grün
- Ergänzung des Stadtmobiliars
- Schaffung von Fahrradabstellanlagen

Handlungsfelder

-  Barrierefreiheit
-  Aufenthalt
-  Begrünung
-  Nachbarschaft
-  Aktivität

Verkehrliche Voraussetzungen

-  Neuordnung ruhender Verkehr

Stufe 3 – langfristig

Handlungsfelder



Barrierefreiheit



Aufenthalt



Begrünung

Verkehrliche Voraussetzungen



Reduktion des Verkehrs



Neuordnung ruhender Verkehr

Projekt Pergamentmachergang

Es wird ein „Mehrgenerationenhof“ mit Aufenthaltsqualität für das Quartier gestaltet.

Maßnahmen

- Reduzierung und Neuordnung des ruhenden Verkehrs
- Entsiegelung der Oberflächen
- Neuordnung der Funktionsbereiche: „Mehrgenerationenhof“
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität:
 - » Begrünung von Flächen und Fassaden
 - » Ergänzung des Stadtmobiliars
 - » Schaffung von Spiel- und Sportgeräten für Jung und Alt
- Schaffung von Fahrradabstellanlagen

Finanzierungsmöglichkeit: Räumlicher Handlungsschwerpunkt im Rahmen der Gesamtmaßnahme „Altstadt Lübeck“ im Städtebauförderungsprogramm „Städtebaulicher Denkmalschutz“

Projekt Kanalstraße

Die Kanalstraße ist Bindeglied zwischen Altstadt und Kanalufer. Durch einen stärkeren Wasserbezug wird eine höhere Aufenthaltsqualität geschaffen. Es wird ggf. eine Businfrastruktur eingerichtet.


Maßnahmen

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität:
 - » Anpflanzung von mehr Grün
 - » Ergänzung des Stadtmobiliars
- Schaffung von Fahrradabstellanlagen
- ggf. Einrichtung einer ÖPNV-Infrastruktur
- ggf. Neugestaltung des Straßenraums zur besseren Querung

Handlungsfelder

-  Barrierefreiheit
-  Aufenthalt
-  Begrünung
-  Nachbarschaft
-  Aktivität

Verkehrliche Voraussetzungen


-  Einrichtung Businfrastruktur

Stufe 2 – mittelfristig

Handlungsfelder

 Aufenthalt

Verkehrliche Voraussetzungen

 Neuordnung ruhender Verkehr

Projekt Uferweg

Der Uferweg wird im Südwesten fortgeführt.

Maßnahmen

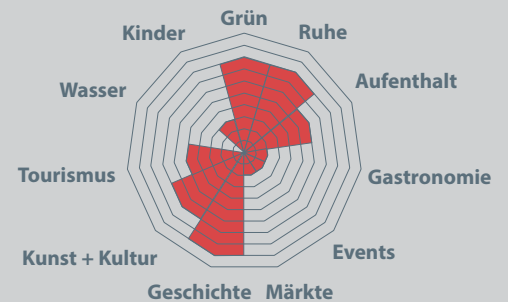
- Reduzierung der Parkplatzfläche der Bauverwaltung
- Weiterführung des Uferwegs entlang der Stadt-Trave

Projekt St. Aegidien

Die Aufenthaltsqualität im Umfeld der Kirche wird erhöht.

Maßnahmen


- Neuordnung des ruhenden Verkehrs (Verlagerung der Parkplätze)
- Verbesserung der Walkability (barrierefreie Wegebeziehungen und ebenerdige Straßenraumgestaltung)
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität:
 - » Anpflanzung von mehr Grün
 - » Ergänzung des Stadtmobiliars
 - » Schaffung von Spiel- und Sportgeräten für Jung und Alt
- Schaffung von Fahrradabstellanlagen



Handlungsfelder

-  Barrierefreiheit
-  Aufenthalt
-  Orientierung
-  Begrünung

Verkehrliche Voraussetzungen

-  Neuordnung ruhender Verkehr

■ Mobilitätskonzept Innenstadt

Mobilitätsbedürfnisse in der Innenstadt – Neue Prioritäten setzen!

Die Ergebnisse aus der umfangreichen Bürgerbeteiligung machen deutlich, dass die LübeckerInnen eine Veränderung der derzeitigen Verkehrssituation in der Altstadt wünschen.

Die Kritikpunkte sind vielfältig, lassen sich aber in sechs Hauptpunkten zusammenfassen:

- Es sind zu viele Autos in der Altstadt. Als besonders störend werden die empfunden, die nur (schnell) durchfahren und in der Altstadt gar kein Ziel haben. Dieses betrifft insbesondere die Achse An der Untertrave – Beckergrube – Breite Straße – Koberg – Große Burgstraße, die von rund der Hälfte der Fahrzeuge nur zur Durchfahrt genutzt wird. Auch die Achse Holstenstraße – Wahnstraße – Krähenstraße, die offiziell nicht für eine Durchfahrt zugelassen ist, wird von vielen illegal genutzt.
- Das Besucherparken ist unbefriedigend, weil relativ wenige Stellplätze am Straßenrand sehr viel Parksuchverkehr erzeugen, das Parkleitsystem Mängel aufweist und Parkhäuser oft noch freie Kapazitäten aufweisen.
- Die ruhigen Wohnstraßen außerhalb des Zentrums der Altstadt sind durch parkende Autos der AnwohnerInnen belegt und dadurch weniger attraktiv, als sie bei einer angemesseneren Flächenverteilung sein könnten.
- Der ÖPNV erschließt die Altstadt zwar sehr gut, durch die große Anzahl und die Größe der Fahrzeuge wird er aber auch als Störfaktor empfunden.
- Das Radfahren wird durch die unebenen Beläge erschwert und durch die Dominanz der Autos fühlen

sich die Radfahrenden an den Rand gedrängt, so dass sie auf die Gehwege ausweichen.

- Das Zu-Fuß-Gehen ist wegen der insgesamt kompakten Altstadt eine stark genutzte Form der Mobilität, die Attraktivität ist aber durch (zu) schmale, unebene Gehwege, Wartezeiten an Ampeln, fehlende Barrierefreiheit und den Autoverkehr stark eingeschränkt.

Das Mobilitätskonzept Innenstadt muss diese Kritikpunkte aufgreifen. Ziel ist es, ein an den NutzerInnen orientiertes Gesamtkonzept zu entwickeln. Gleichzeitig soll das Mobilitätskonzept Gestaltungsspielräume für die als dringend notwendig erachtete zeitgemäße Umgestaltung der Straßenräume eröffnen.

Folgende Prämissen sind maßgebend:

- Die Prioritäten der Straßenaufteilung in der Altstadt sind neu zu definieren: 1. Fußverkehr, 2. Radverkehr, 3. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und 4. Autoverkehr
- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der gesamten Altstadtinsel soll bei maximal 30 km/h, in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen bei 20 km/h oder sogar nur 10 km/h liegen.
- Der „Shared Space“-Gedanke, d.h. hier die baulich „weiche“ Separation von Fahrgasse und Seitenraum, wird immer dort vorgesehen, wo städtebauliche Aufwertungen erfolgen (z.B. an Plätzen) und gleichzeitig aber Verkehr untergeordnet zugelassen werden soll. Nach Möglichkeit soll auf Ampeln verzichtet werden.
- Der Radverkehr wird zwar auf Radrouten gebündelt, Radschnellrouten durch die Innenstadt soll es wegen der Nutzungskonflikte aber nicht geben.



Abb. 66: ÖPNV

- Die zentrale ÖPNV-Erschließung mit den Haltestellen Kohlmarkt und Koberg soll bleiben.
- Die Innenstadt soll weiter für alle mit dem Auto erreichbar bleiben.

Insgesamt soll sich Lübeck an anderen positiven Beispielen aus dem In- und Ausland orientieren, die zeigen, dass verkehrsberuhigte Altstädte gleichzeitig attraktive Standorte für Wohnen, Gewerbe, Handel und Kultur sein können.

ÖPNV altstadtverträglich gestalten

Durch das derzeitige ÖPNV-Netz wird die Altstadt zwar sehr gut erschlossen, doch die hohe Anzahl und die Größe der Fahrzeuge wird insbesondere in Bereichen, die stark fußgängerdominiert sind, wie in der Königstraße, auch als Störfaktor empfunden.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurden verschiedene Lösungen diskutiert:

- Ein Shuttle-Konzept mit 10-m-Bussen wurde von vielen TeilnehmerInnen abgelehnt, weil es zu unattraktiven Umstiegen führt, die Anzahl der ÖPNV-Fahrzeuge eher erhöht als reduziert, in Spitzenzeiten z.B. im Schulverkehr, vermutlich doch größere Fahrzeuge erforderlich sind und das Konzept zu erheblichen Mehrkosten führen würde.

- Von einem vollständigen Verzicht auf die Führung der Busse durch die Königstraße wurde ebenfalls abgesehen, weil in der östlichen Altstadt dann erhebliche Bereiche schlechter erschlossen würden als dies heute der Fall ist.
- Die Führung der Busse durch die Straßen Schüsselbuden und Fünfhausen im Gegenverkehr wurde auch kritisiert, weil sie dort den Straßenraum rund um die Marienkirche weiter abwerten würde und die Altstadt dadurch keine Beruhigung erfährt.
- Eine Mehrbelastung durch zusätzliche Busse An der Untertrave wurde kritisch gesehen, weil diese im Widerspruch zur beabsichtigten Aufwertung als Flaniermeile steht.

Unter Berücksichtigung aller genannten Aspekte wurde folgender Vorschlag entwickelt:

- » Die Anzahl der Busse in der Königstraße (heute sieben Linien) wird reduziert. Hierzu wird ein Teil der dort heute fahrenden Buslinien in andere Straßen (z.B. Falkenstraße, Schüsselbuden oder Kanalstraße) verlegt. Die Verbindung von der Krähenstraße zur Kanalstraße über An der Mauer/Hüxterdamm muss hierzu ggf. ertüchtigt werden.
- » Die Buslinie 5, die in der Wahmstraße im Gegenverkehr fährt, wird im engen Teil der Wahmstraße wechselseitig auf einem Fahrstreifen geführt,



Abb. 67: MIV, Baustein 1



Abb. 68: MIV, Baustein 1+2

damit ausreichend breite Gehwege möglich werden.

- » Das Tarifsystem wird überarbeitet und durch Marketingaspekte ergänzt (z.B. 365-Euro-Karte, Tageskarten für Familien zum Preis einer einzelnen Tageskarte an Wochenenden).
- » Der mögliche Einsatz/ Ausbau neuer Formen des ÖPNV, wie Fahrrad-Rikschas, Ride-Pooling (z.B. LüMo, Moia), oder andere On-Demand-Verkehre als Ergänzung zum bestehenden ÖPNV wird in der Altstadt planerisch überprüft.

Das Konzept ist in Teilen bestandsorientiert und erfordert vergleichsweise wenig bauliche Umgestaltungen. Mittel- bis langfristig ist durch den Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge (z.B. E-Busse) eine spürbare Verbesserung im Blick auf die negativen Emissionen zu erwarten.

Kraftfahrzeugverkehr schrittweise reduzieren

Die entwickelten Konzepte sind modular aufgebaut, d.h. im Gegensatz zum ÖPNV-Netz, das mehr oder weniger vollständig umgesetzt werden muss, können die Bausteine 1-3 zeitlich nacheinander realisiert werden.

- **Baustein 1** (vgl. Abb. 67): Das Herausnehmen der Durchgangsverkehrsbeziehung zwischen Burgtor und Beckergrube über den Koberg eröffnet Gestaltungsspielräume u.a. am Burgtor und vor dem The-

ater. Das Parkhaus St. Marien ist künftig nur über die Beckergrube von Westen erreichbar.

- **Baustein 2** (vgl. Abb. 68): Das Herausnehmen der Durchgangsverkehrsbeziehung an der Untertrave zwischen Holstenstraße und Beckergrube ermöglicht eine attraktive Gestaltung der Straße als Flaniermeile. Das Parkhaus St. Marien (Wehdehof) ist künftig aus Richtung Süden nur über die Willy-Brandt-Allee und die Beckergrube von Westen erreichbar.
- **Baustein 3 (zurückgestellt)**: Die Entlastung der Holstenstraße und die Erschließung der gesamten westlichen Altstadt über Fünfhausen/ Schüsselbuden, ggf. sogar bis zum Parkhaus Mitte, soll zunächst zurückgestellt werden, weil sie zu erheblichen Mehrbelastungen in der Beckergrube und zu einer sehr schwierigen Erreichbarkeit des Parkhauses Mitte führen würde.
- **Baustein 4 (zurückgestellt)**: Die Entlastung der Puppenbrücke und des Holstentors erfordert ggf. eine neue Stadtgrabenbrücke auch für den Kraftfahrzeugverkehr. Dieser Vorschlag soll zunächst planerisch überprüft werden. Er wird deshalb ebenfalls zurückgestellt.
- **Baustein 5** (vgl. Abb. 69): Die Neuordnung der Einbahnstraßenregelung in den Rippenstraßen soll eingerichtet werden mit dem Ziel, den Durchgangsverkehr in der Königstraße zu vermeiden.



Abb. 69: MIV, Baustein 1+5

Die Bausteine 1, 2 und 5 fanden bei der Bürgerbeteiligung große Zustimmung. Die verkehrlichen Auswirkungen erscheinen beherrschbar, allerdings erfordern die zusätzlichen Verkehrsstärken auf der Hubbrücke eine schnelle Ertüchtigung der historischen Anlage oder einen Ersatzbau.

Insbesondere die Realisierung der Bausteine 1 und 2 ermöglicht die Umgestaltung der Straßenräume vom Burgtor über Koberg, Theaterplatz, Beckergrube und den südlichen Teilabschnitt An der Untertrave, welche die Wahrnehmung der öffentlichen Räume und das Mobilitätsverhalten positiv verändern wird.

Durch die Verlagerung der Durchgangsverkehrsbeziehung aus dem südlichen Bereich An der Untertrave besteht nicht nur die Möglichkeit des (gestalterischen und funktionellen) Brückenschlags von der Obertrave zur Untertrave, sondern auch die Entlastung des Holstentorplatzes. Dadurch wird es möglich, die Kraftfahrzeugverkehre um das Holstentor so zu reduzieren, dass künftig z.B. entweder nur die Nordseite als Fahrbahn in beiden Richtungen genutzt (vgl. Abb. 72), oder aber beidseitig mit jeweils nur einem Fahrstreifen vorbeigefahren wird.

Diese Vorschläge führen teilweise zu erheblichen Verkehrsverlagerungen. Wegen der teilweise weit-

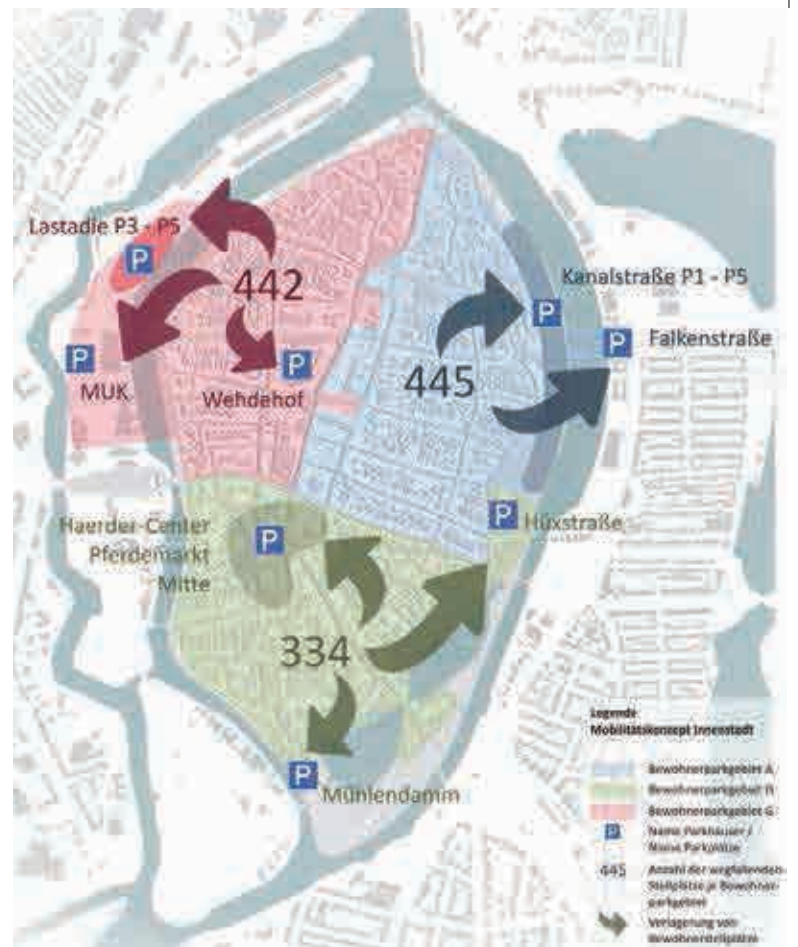


Abb. 70: Bewohnerparken

räumigen verkehrlichen Auswirkungen müssen die Maßnahmen mit dem Verkehrsmodell der Hansestadt Lübeck überprüft werden. Das Verkehrsmodell ist zu diesem Zweck zu aktualisieren.

Parken neu ordnen

Die Bewohnerparkregelung hat sich grundsätzlich bewährt, allerdings erfordert jede Regelung eine glaubwürdige Überwachung und die Ahndung von Verstößen. Bei der angestrebten Umgestaltung von Straßenräumen mit einer neuen Flächenverteilung wird es weniger Stellplätze in den Straßenräumen geben als heute. Der Verlust kann sukzessive durch das Bereitstellen von Bewohnerstellplätzen auf Sammelparkplätzen (z.B. an der Kanalstraße) oder in Teilen der Parkhäuser kompensiert werden. Als mittel- bis langfristiges Ziel gilt die Halbierung der Anzahl der Stellplätze in den Straßenräumen (vgl. Abb. 70 und 71).

Auf der Abbildung 71 wird die Kapazität ausgewählter Parkhäuser und Parkplätze in den drei Bewohnerparkgebieten und deren aktuelle durchschnittliche Auslastung zur vereinfachten Verdeutlichung des gewählten Ansatzes aufgezeigt. Bei einer mittel- bis langfristigen Halbierung der Anzahl der Bewohnerstellplätze in den Straßenräumen und einer Verlagerung dieser in die Parkhäuser und auf die Parkplätze würde die vorhandene Kapazität auch zukünftig noch ausreichen.

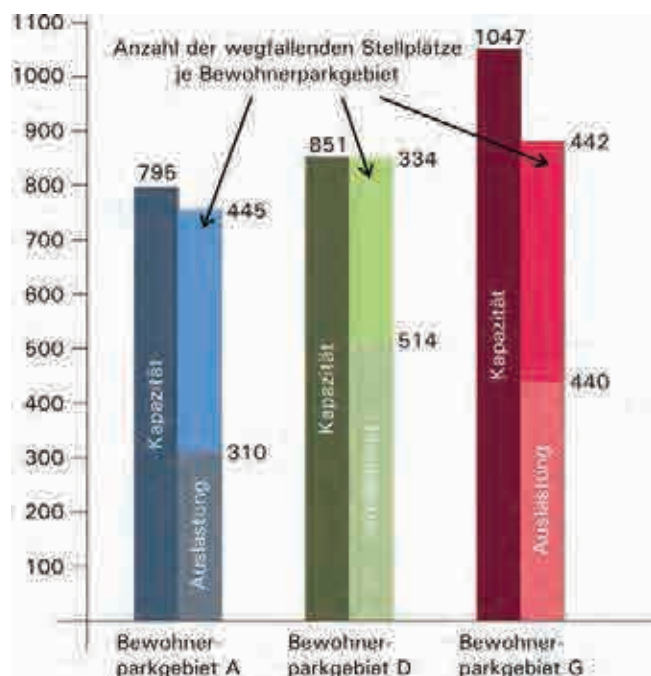


Abb. 71: Kapazitäten und durchschnittliche Auslastung



Abb. 72: Beispielskizze Umgestaltung Holstentorplatz

Sollte sich abzeichnen, dass die in Abbildung 70 dargestellten Parkhäuser und -plätze ab einem gewissen Punkt nicht mehr für die Unterbringung der verlagerten Bewohnerparkplätze ausreichen, ist über den Bau von neuen Parkmöglichkeiten am Altstadtrand nachzudenken. An der Kanalstraße und auf dem Parkplatz der MuK könnten Parkdecks geschaffen werden und zudem könnten die Planungen für ein Parkhaus am Gustav-Radbruch-Platz umgesetzt werden.

Darüber hinaus könnten auch in privaten Parkhäusern Dauerstellplätze durch die Stadt angemietet und den BewohnerInnen angeboten werden.

Das Parken für BesucherInnen in den Straßenräumen soll unter Beachtung der gesetzlichen Vorschriften auf ein Mindestmaß (wie z.B. Stellplätze für Mobilitätseingeschränkte) reduziert werden. Der Parksuchverkehr kann dadurch stark reduziert werden. Besucherinnen und Besucher, die mit dem Auto in die Altstadt wollen, werden künftig auf die Angebote in den Parkhäusern verwiesen. Insgesamt sollen die Parkgebühren angepasst werden. Ein möglicher Maßstab hierfür sind die Preise im ÖPNV. Die Nutzung des Pkw für die Fahrt in die Altstadt (inkl. Parken) sollte nicht kostengünstiger sein, als die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel.

Sharing-Angebote ausbauen

Teilen statt Besitzen ist ein gesellschaftlicher Trend, der auch in Lübeck zu spüren ist. Vor allem junge Menschen verzichten auf ein eigenes Auto, wollen aber trotzdem zumindest gelegentlich ein (passendes) Auto nutzen. Ähnliches gilt beim Verleih von Fahrrädern: Man will spontan ein Rad nutzen und ggf. auch hier ein der Situation angemessenes Rad zur Verfügung haben, z.B. ein Lastenfahrrad oder ggf. einen E-Roller.

Ein einziges stationäres Carsharing-Fahrzeug kann laut Umweltbundesamt bis zu 15 private Fahrzeuge ersetzen und so zu einer wirksamen Entlastung der Straßenräume vom Parken beitragen. Carsharing-Konzepte sind deshalb auch und gerade in der engen Altstadt zu fördern. Stationäre Carsharing-Fahrzeuge sollen künftig an den Parkhäusern und Parkplätzen sowie ggf. in den umgestalteten Stadtstraßen auf einigen wegfallenden Stellplätzen angeboten werden. Ziel ist der Ausbau dieser Punkte zu „Mobility-Hubs“ an denen zusätzlich Fahrräder, E-Roller und ggf. Lastenfahrräder angeboten werden sowie der Umstieg zum ÖPNV möglich ist.



Abb. 73: Radverkehr

Radverkehr sichtbar fördern

Das Radverkehrsnetz ist in der Altstadt durch die zentrale Fußgängerzone, die tagsüber nicht befahrbar ist, und durch die Brückenverbindungen in großen Teilen vorgegeben:

In West-Ost-Richtung die Achsen

- Holstenstraße – Wahnstraße – Krähenstraße
- Beckergrube – Glockengießerstraße (Fußgängerzone in der Pfaffenstraße bleibt erhalten)
- Engelsgrube – Koberg

In Nord-Süd-Richtung die Achsen

Schwönekenquerstraße – Kupferschmiedestraße – Fünfhausen – Schüsselbuden – Schmiedestraße – Mühlenstraße

- Burgtor – Koberg – Königstraße (derzeit nur von Süden nach Norden)
- Burgtor – Langer Lohberg – St.-Annen-Straße (Fahrradstraße)

Alle genannten Achsen sind aufgrund der unebenen Beläge zumindest in Teilbereichen schlecht befahrbar. Hier besteht dringender Handlungsbedarf, wenn der Radanteil der Wege in der Altstadt gesteigert werden soll.

Das Konzept für den Radverkehr sieht darüber hinaus u.a. folgende Maßnahmen vor (vgl. Abb. 73):

Abb. 74: Mobilitätskonzept Innenstadt

- Fahrradstraße sanieren und am Burgtor das Linksabbiegen in die Fahrradstraße ermöglichen/erleichtern.
- Umgestaltung der Königstraße, dass diese für den Radverkehr auch bei weiter bestehendem Busverkehr in Gegenrichtung befahrbar ist (z.B. als Begegnungszone).
- Umgestaltung der Straßen Fünfhausen und Schüsselbuden zu einem attraktiven Straßenraum mit ÖPNV-/ Rad-Trasse.
- Der Klingenberg wird für den Radverkehr geöffnet und somit die Lücke in dieser Nord-Süd-Achse geschlossen.
- Die Umgestaltung des Holstentorplatzes führt auch zu einer Verbesserung der Radverkehrsführung am Holstentor (s. Abb. 44, S. 48)
- Die Lücke im Radverkehrsnetz auf der Verbindung An der Obertrave (Höhe Mühlendamm) entlang der Trave wird geschlossen. Zunächst könnte diese Verbindung allerdings aufgrund der zur Verfügung stehenden Fläche nur vom Fußverkehr genutzt werden. Bei einer Verlegung der Bauverwaltung an einen anderen Standort, wäre zusätzlich der Bau eines Radwegs möglich.
- Durch den Bau einer neuen Brücke (für den Fuß- und Radverkehr) über den Stadtgraben können Konflikte im Bereich Lindenplatz und Puppenbrücke gemie-

Mobilitätskonzept Innenstadt

Bestandssituation zuzüglich:

- Tempo 30 auf der gesamten Altstadtinsel
- bei Um- und Neubau von Straßen immer einen barrierefreien und fahrradfreundlichen Belag berücksichtigen.



den werden. Die nördliche Altstadt ist aus Richtung Westen (z.B. Hauptbahnhof) schneller zu erreichen.

- Die Hubbrücke wird barrierefrei für den Fuß- und Radverkehr hergestellt.
- In den Rippenstraßen werden dezentrale Radabstellanlagen zu Lasten von Pkw-Stellplätzen errichtet.

Mehr Raum für den Fußverkehr

Die Altstadt ist prädestiniert für den Fußverkehr, da Wege relativ kurz und viele zentrale Einrichtungen (z.B. Verwaltung, Schulen) und eine vielfältige Nahversorgung fußläufig erreichbar sind. Für die AnwohnerInnen stellt der Fußverkehr bereits das am stärksten genutzte Verkehrsmittel für die Bewältigung der täglichen Wege dar. Trotzdem ist die „Walkability“ eingeschränkt: Durch zu viele parkende Autos, nicht barrierefreie Beläge und viele Hindernisse, wie Ampeln, stark und schnell befahrene Straßen, fehlende Bordabsenkungen und dergleichen. Folgende Einzelmaßnahmen sollen den Fußverkehr fördern:

- Der Straßenzug Burgtor – Koberg – Beckergrube – An der Untertrave wird fußverkehrsfreundlich umgestaltet.
- Die Bereiche Burgtor, Koberg, Theaterplatz und zum Teil die Königstraße werden angelehnt an die Prinzipien des „Shared Spaces“ (weiche Separation/ Begegnungszone) umgebaut.
- Die Straßenräume in den Rippenstraßen werden schrittweise umgestaltet zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der „Walkability“.
- Auf Ampeln wird weitgehend verzichtet (z.B. Querung Breite Straße/ Sandstraße).
- Durch mehr konsumfreie Sitzmöglichkeiten in den Straßenräumen und auf Plätzen wird die Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende deutlich verbessert.

Verkehrsregelungen überdenken – Informationen verbessern

Grundsätzlich sollen die Verkehrsregelungen einfacher und begreifbarer werden. Folgende Einzelmaßnahmen sollen vorgesehen werden:

- Auf der gesamten Altstadtinsel wird als übergeordnete Regelung maximal Tempo 30 vorgesehen (Status Welterbe, Schutz des Kulturguts).
- In den verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (z.B. Holstenstraße – Wahnstraße, Königstraße, Breite Straße) und den baulich angelehnt als „Shared Spaces“ gestalteten Bereichen (z.B. Koberg, Theaterplatz) ist max. Tempo 20 erlaubt.
- Die Rippenstraßen werden verkehrsberuhigt gestaltet.
- Die vorhandene Fahrradstraße wird beibehalten und es werden zur Förderung des Radverkehrs gezielt zusätzlich Fahrradstraßen geschaffen (z.B. Glockengießerstraße, Schmiedestraße).

Die Informationen über das neue Mobilitätskonzept und das erwünschte Mobilitätsverhalten in der Altstadt müssen breit gestreut werden (z.B. Print-Medien, Online-Medien, Informationsveranstaltungen). Im Straßennetz ist ein dynamisches Parkleitsystem zeitgemäß und anforderungsgerecht neu zu konzipieren. Dabei sind sowohl die Aspekte Auslastung der Parkmöglichkeiten als auch der Verkehrslenkung zu berücksichtigen.

Wirtschaftsverkehr – Citylogistik vorantreiben

Die Altstadt von Lübeck soll auch künftig ein Ort für Gewerbe, Handel, und Handwerk bleiben. Der dadurch entstehende Wirtschaftsverkehr muss weiterhin möglich sein, weshalb für die Zufahrt zu be-

stimmten Bereichen Ausnahmeregelungen (z.B. für Handwerker) notwendig sein werden. Allerdings ist diesen Verkehren eine Beachtung der regulierenden Verkehrsregeln zuzumuten, z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen und Zeitfenster.

Die Altstadt wird zunehmend von Fahrzeugen der Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) geflutet. Die Fahrzeuge schränken die Aufenthaltsqualität ein und behindern alle anderen VerkehrsteilnehmerInnen. Durch die Bündelung der KEP-Dienste, die zentrale Verteilung an einem oder mehreren Hubs (Umschlagplatz für Waren) am Rande der Altstadt können alternative Fahrzeuge eingesetzt werden. Fahrzeuge mit emissionsfreien Antrieben, alternativ auch KEP-Dienste mit Lastenfahrrädern, sind zu fördern.

Maßnahme	ÖPNV	MIV (M1)	MIV (M2)	MIV (M3)	MIV (M4)	MIV (M5)	Bew.-parken	Besucherparken	Radverkehr	Fußverkehr	Lieferverkehr
Verkehrsuntersuchung											
Verkehrsmodellierung											
Städtebaul. Wettbewerb											
Entwurf											
Parkraumuntersuchung											

Abb. 75: Folgeschritte/ -untersuchungen

■ Instrumente für die Umsetzung

Um die Ziele des Rahmenplans und Mobilitätskonzepts realisieren zu können, reichen die Projekte allein nicht aus. Folgende Instrumente müssen begleitend angepasst, aktualisiert oder sogar neu erstellt werden:

Handel und Tourismus

- » Leerstandmanagement
- » Kooperationen
- » Besucherleit- und -Lenkungssystem

Stadtplanung

- » Gestaltungsleitlinien für Straßenräume
- » Neuauflage der Gestaltungs- und Erhaltungssatzung
- » Erhaltungssatzung zum Schutz der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung
- » Freiraumentwicklungsplan
- » Qualitätssicherung durch Wettbewerbe

Verkehr

- » Liefer- und Wirtschaftsverkehrskonzept mit Verkehrsleitsystem
- » Parkraumbewirtschaftung und Parkleitsystem
- » Temporeduzierung
- » Ausrichtung des ÖPNV-Angebots
- » Umbau von Straßen barrierefrei, fußgänger- und fahrradfreundlich

Stadtdialog

- » Geeignete Beteiligungsformate bei der Umsetzung bestimmter Projekte
- » Zielgruppenspezifische Beteiligung

Materialsammlung

Gesamtstädtische Ebene

- Flächennutzungsplan (1990)
- Verkehrsentwicklungsplan (2000)
- Touristisches Entwicklungskonzept TEK (2010)
- Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept (2011)
- ISEK (2011)
- Touristische Wachstumsstrategie Lübeck 2020 Plus (2012)
- Wohnungsmarktkonzept (2013)
- Klimawandel in Lübeck. Thematischer Landschaftsplan zur Anpassung der Landnutzungen an den Klimawandel in Lübeck (Entwurf: 2014)
- Flächenplanungskonzept: Zukunftsorientierte Stadtentwicklung: Lübeck 2030 (2014)
- Statistisches Jahrbuch (2015)
- Bevölkerungs- und Haushalteprognose 2015 – 2030 (2015)
- Konzept für die behutsame Entwicklung der Nördlichen Wallhalbinsel (2015)
- Wohnungsmarktbericht (2016)
- Einzelhandelsmonitoring (2017)
- Statistische Nachrichten: Bau- und Wohnungswesen. Lübeck in Zahlen 2017 (2018)
- Fortschreibung Einzelhandelsmonitoring (2018)
- Überprüfung und Optimierung des Liniennetzes in der Hansestadt Lübeck (2011)

Innerstädtische Ebene

- Erhaltungssatzung (1979)
- Rahmenplan Innenstadt (1983) - Fortschreibung (1988/1990)
- Lübeck plant und baut: Autofreie Innenstadt (1990)
- Städtebauliche Untersuchung der Straßen- und Platzräume im Untersuchungsgebiet Innenstadt Lübeck (1990)
- Perspektivenwerkstatt „Mitten in Lübeck“ (2007)
- Managementplan (2011)
- 25 Jahre Welterbestadt (2012)
- Verkehrskonzept Altstadt (2014)
- Gründungsviertel Gestaltungsleitfaden (2015)
- Gestaltungssatzung (1982, Fassung 2016)
- Lichtleitplan im Entwurf (2016)
- Werbeanlagensatzung (2017)
- Umgestaltung Westlicher Altstadtrand (2017)
- Kulturdenkmale in Schleswig-Holstein. Band 5.1 Hansestadt Lübeck. Altstadt (2017)
- Lübeck Wohin? (2018)
- VU Südöstliche Altstadt (2018)
- Ferienwohnungsbericht (2018)
- Erhaltungssatzung, Aufstellungsbeschluss (Dez. 2018)
- ADFC Lübeck: Wie geht und rollt es besser? (2018)
- Statistische Nachrichten: Vierteljahresschriften (2019)

Lübeck

Ein Song von Kindern über die Zukunft Lübecks



Abb. 76: Die Band: Laura, Prizilla, Carla, Alexander und Tom

Lübeck ist ´ne schöne Stadt.
Hier gibt es Marzipan;
Sieben Türme riesengroß,
das Holstentor ist sehr bekannt.

Refrain

LÜBECK – Wie wirst du in der Zukunft sein?
LÜBECK – Veränderung ist nicht so leicht.
LÜBECK – Du bist alt, genau wie wir.
LÜBECK – Wir verändern uns zusammen mit dir.

Und an `nem schönen Tag,
geh`n wir durch den Drägerpark,
danach dann ins Kino
und vielleicht noch auf den Weihnachtsmarkt.

Fahrradfahrer in Lübeck nerven total,
fahren auf dem Fußweg, das ist voll brutal.
Hauen ab, ohne was zu sagen, (ohoh)
wenn wir uns zu beschweren wagen. (yeah)

In Travemünde ist das Wasser schmutzig,
das ist nicht putzig. (yeah?)
In Zukunft soll es besser sein,
drum schmeißt keinen Müll mehr rein.

Baustellen und Schlaglöcher mit Sand,
sind mittlerweile echt riskant.
Es ist sehr huppelig und steinig,
hoffentlich sind die Baustellen bald fertig
und gereinigt.

Hausaufgaben sind echt viel,
Zeit bleibt nicht für Freunde und Spiel.
Arbeiten sind zudem schwer,
manchmal ist weniger mehr.

Darum bitten wir sehr,
macht es uns nicht so schwer.
Gebt uns mehr Freiraum, traut uns mehr zu,
und das Lernen geschieht im Nu.

Nur Handy ist echt blöde,
immer zuhause sein ist echt öde.
Lieber mehr draußen machen,
wir brauchen moderne Spielplätze mit
mehr kreativen Sachen.

Freunde treffen, spielen, toben, lachen,
und was Schlaues machen.
Lasst Kinder und Jugendhäuser bestehen.
Wo sollen wir sonst hingehen?

Lübeck ist für Touristen eine Pracht,
hatte früher eine große Hansemacht.
Wir jungen Leute haben nichts davon gesehen,
schade – doch wir müssen heute neue Wege gehen.

Das Grün ist in dieser Stadt toll,
das finden wir alle gut, jawoll.
Es soll so bleiben auch für lange Zeit.
Hoffentlich sind die Stadtplaner dazu bereit.

■ **Abbildungs-/ Quellenverzeichnis**

Abbildung	Quelle	Seite
Abb. Cover: Schwarzplan	ALKIS®; LVermGeo SH, 2018	Cover
Foto Jan Lindenau	HL, Olaf Malzahn	3
Foto Joanna Hagen	HL, Olaf Malzahn	5
Abb. 1: Planungsbereich von Rahmenplan und Mobilitätskonzept	cappel + kranzhoff	11
Abb. 2: Drei Dialogphasen	HL	15
Abb. 3: Foto Perspektivenwerkstatt 2.0 – Wo besteht besonderer Handlungsbedarf	Guido Kollmeier	17
Abb. 4: Foto Perspektivenwerkstatt 2.0 – Wie sind wir 2030 unterwegs?	Guido Kollmeier	17
Abb. 5: Foto Perspektivenwerkstatt 2.0 – Markt der jungen Blicke	Guido Kollmeier	17
Abb. 6: Foto Planungswerkstatt – Mutmacher Dr. Ingo Kucz wirbt dafür, die Verkehrswende in Lübeck einzuleiten	Guido Kollmeier	17
Abb. 7: Foto Planungswerkstatt – Wie viel Veränderung wünschen sie sich in Bezug auf das Thema Mobilität?	Guido Kollmeier	17
Abb. 8: Foto Planungswerkstatt – Wie und wo wollen wir uns zukünftig begegnen?	Guido Kollmeier	17
Abb. 9: Foto Zukunftsdialog on tour	Guido Kollmeier	21
Abb. 10: Zukunftsgeschichte analog und digital	HL	21
Abb. 11: Methode der Vor-Ort-Analyse	cappel + kranzhoff	23
Abb. 12: Haushalte	cappel + kranzhoff	23
Abb. 13: Raumanalyse	cappel + kranzhoff	25
Abb. 14: Altersstruktur Gesamtstadt und Innenstadt	cappel + kranzhoff	25
Abb. 15: Einzelhandelslagen A-D	cappel + kranzhoff	26
Abb. 16: Stadt nach 8	cappel + kranzhoff	27
Abb. 17: Beherbergungen	cappel + kranzhoff	27
Abb. 18: Plätze, Spielplätze, Grünflächen, Schulen	cappel + kranzhoff	28
Abb. 19: Nutzungsaktivitäten	cappel + kranzhoff	29
Abb. 20: Fotos Grünanlagen auf der Altstadtinsel	cappel + kranzhoff	30
Abb. 21: Fotos Kirchemfelder	cappel + kranzhoff	31
Abb. 22: Analyseplan	cappel + kranzhoff	33
Abb. 23: Foto Konflikte in der Königstraße	HL, Julia Lindfeld	33
Abb. 24: Foto Konflikte in der Beckergrube	HL, Julia Lindfeld	33
Abb. 25: ÖPNV (Bestand)	SHP Ingenieure	34
Abb. 26: MIV (Bestand)	SHP Ingenieure	34
Abb. 27: Foto MIV – Einfahrt verboten außer für...?	SHP Ingenieure	35

Abbildung	Quelle	Seite
Abb. 28: Foto Bewohnerparken, Beispiel Glockengießerstraße	SHP Ingenieure	35
Abb. 29: Foto ParkingDay 2018 – Feldversuch Theaterplatz gemeinsam mit dem ArchitekturForumLübeck	HL, Julia Lindfeld	35
Abb. 30: Bewohnerparken (Bestand)	SHP Ingenieure	36
Abb. 31: Besucherparken (Bestand)	SHP Ingenieure	36
Abb. 32: Radverkehr (Bestand)	SHP Ingenieure	37
Abb. 33: Fußverkehr (Bestand)	SHP Ingenieure	37
Abb. 34: Foto Radverkehr – ungeeignete Oberflächen	SHP Ingenieure	39
Abb. 35: Foto Radverkehr – Fahrradstraße	SHP Ingenieure	39
Abb. 36: Foto Radverkehr – Fahrradparken Königstraße	SHP Ingenieure	39
Abb. 37: Foto Fußverkehr – schmale Gehwege, Langen Lohberg	SHP Ingenieure	39
Abb. 38: Foto Fußverkehr – lange Wartezeiten	SHP Ingenieure	39
Abb. 39: Foto Lieferverkehr – Halten auf dem Gehweg	SHP Ingenieure	39
Abb. 40: Vertiefungsbereiche	cappel + kranzhoff	41
Abb. 41: Bereich Nord mit Burgtor, Koberg, Beckergrube	cappel + kranzhoff	41
Abb. 42: Varianten für den Bereich Nord mit Burgtor, Koberg und Beckergrube	cappel + kranzhoff	42/43
Abb. 43: Bereich Holstentor mit Holstenstraße und Markt	cappel + kranzhoff	45
Abb. 44: Varianten für den Bereich Holstentor mit Holstenstraße und Markt	cappel + kranzhoff	46/47
Abb. 45: Bereich Königstraße, Wahnstraße und Krähenstraße	cappel + kranzhoff	48
Abb. 46: Varianten für den Bereich Königstraße, Wahnstraße und Krähenstraße	cappel + kranzhoff	50/51
Abb. 47: Szenario 1: Eine starke Innenstadt	cappel + kranzhoff	53
Abb. 48: Szenario 2: CITTI ist die neue City	cappel + kranzhoff	53
Abb. 49-51: Fotos Arbeitsgruppen bei der Planungswerkstatt	Guido Kollmeier	55
Abb. 52: Handlungsempfehlungen für die Platzgestaltung	cappel + kranzhoff	56
Abb. 53: Integriertes Zielkonzept	cappel + kranzhoff	60
Abb. 54: Zielkonzept Einzelhandel	cappel + kranzhoff	63
Abb. 55: Stufenkonzept mit 20 Projekten	cappel + kranzhoff	70
Abb. 56: Beispielhafte Skizze Theaterplatz	cappel + kranzhoff	72
Abb. 57: Skizze Rathausumfeld	cappel + kranzhoff	73
Abb. 58: Beispielhafter Querschnitt (Rosenstraße)	SHP Ingenieure	74
Abb. 59: Beispielhafte Skizze Burgtor	cappel + kranzhoff	75

Abbildung	Quelle	Seite
Abb. 60: Beispielhafte Skizze Krähenplatz	cappel + kranzhoff	78
Abb. 61: Beispielhafter Querschnitt	SHP Ingenieure	79
Abb. 62: Foto Gestaltungsbeispiel	SHP Ingenieure	79
Abb. 63: Beispielhafte Skizze Holstenstraße	cappel + kranzhoff	81
Abb. 64: Beispielhafte Skizze Koberg	cappel + kranzhoff	83
Abb. 65: Beispielhafte Skizze Holstentorplatz	cappel + kranzhoff	86
Abb. 66: ÖPNV	SHP Ingenieure	94
Abb. 67: MIV, Baustein 1	SHP Ingenieure	95
Abb. 68: MIV, Baustein 1+2	SHP Ingenieure	95
Abb. 69: MIV, Baustein 1+5	SHP Ingenieure	96
Abb. 70: Bewohnerparken	SHP Ingenieure	96
Abb. 71: Kapazitäten und durchschnittliche Auslastung	SHP Ingenieure	97
Abb. 72: Beispielskizze Umgestaltung Holstentorplatz	cappel + kranzhoff	97
Abb. 73: Radverkehr	SHP Ingenieure	98
Abb. 74: Mobilitätskonzept Innenstadt	SHP Ingenieure	99
Abb. 75: Folgeschritte/-untersuchungen	SHP Ingenieure	101
Abb. 76: Die Band: Laura, Prizilla, Carla, Alexander und Tom	Guido Kollmeier	105

Grundlage Pläne: ALKIS®; LVermGeo SH, 2018

In „Lübeck plant und baut“ sind bisher erschienen:

- Heft 1, August 1986, Hotelstandortanalyse, Stadtplanungsamt (vergriffen)
- Heft 2, Oktober 1986, Die Breite Straße, Tiefbauamt
- Heft 3, Mai 1987, Fahrradverkehr, Amt für Verkehrsanlagen (vergriffen)
- Heft 4, April 1987, Lastadie, Städteb. Ideenwettbewerb, Stadtplanungsamt (vergriffen)
- Heft 5, Juni 1987, Skandinavienkai 2000, Stadtentwässerung u. Hafenausbau
- Heft 6, Oktober 1987, Brunnen Breite Straße, Hochbauamt (vergriffen)
- Heft 7, Oktober 1987, Skandinavienkai - Hafenerweiterung, Amt für Stadtentwässerung u. Hafenausbau (vergriffen)
- Heft 8, März 1988, Hafen Lübeck-Schlutup, Amt für Stadtentwässerung u. Hafenausbau (vergriffen)
- Heft 9, April 1988, Musik- und Kongreßhalle Rahmenkonzept, Hochbauamt
- Heft 10, September 1988, Musik- und Kongreßhalle Raum- und Funktionsprogramm Hochbauamt/Stadtplanungsamt (vergriffen)
- Heft 11, Februar 1989, Ehem. Werftgelände auf dem Priwall-Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Stadtplanungsamt (vergriffen)
- Heft 12, Februar 1989, Bahnhofsbereich - Städtebaulicher Ideen- u. Realisierungswettbewerb, Stadtplanungsamt
- Heft 13, März 1989, Rahmenplan Innenstadt Fortschreibung 1988, Stadtplanungsamt
- Heft 14, März 1989, Gestaltung Schrangens/Warenhaus Karstadt Gutachterverfahren - Ergebnisse, Stadtplanungsamt (vergriffen)
- Heft 15, Januar 1999, Kronsforde, Ortsbegehungsprotokoll, Bereich Stadtentwicklung
- Heft 16, August 1989, Hafenenwicklungsplanung, Amt für Stadtentwässerung u. Hafenausbau (vergriffen)
- Heft 17, September 1989, Musik- und Kongreßhalle Wettbewerb, Hochbauamt (vergriffen)
- Heft 18, August 1989, „Roßmühle“ - Sanierungskonzept, Stadtplanungsamt
- Heft 19, Februar 1990, Baulückenbericht Teil I, Stadtplanungsamt (vergriffen)
- Heft 20, März 1990, Baulückenbericht Teil II, Stadtplanungsamt
- Heft 21, Juli 1990, Musik- u. Kongreßhalle Wettbewerbsergebnisse, Hochbau (vergriffen)
- Heft 22, August 1990, Koberg - Realisierung Wettbewerb, Stadtplanungsamt
- Heft 23, Juli 1990, Autofreie Innenstadt, Amt für Verkehrsanlagen
- Heft 24, Februar 1991, Baulücken in Lübeck - Dokumentation, Stadtplanungsamt (vergriffen)
- Heft 25, September 1990, Verkehrliche Auswirkungen der Grenzöffnung, Amt für Verkehrsanlagen
- Heft 26, Februar 1991, Gr. Burgstraße - Sanierungskonzept, Stadtplanungsamt
- Heft 27, Januar 1992, Krähenstraße - Sanierungskonzept, Stadtplanungsamt
- Heft 28, Oktober 1992, Dankwartsgrube/Hartengrube - Sanierungskonzept, Stadtplanungsamt
- Heft 29, April 1992, Koberg - Wettbewerbsergebnisse, Stadtplanungsamt
- Heft 30, Januar 1999, Oberbüßau, Ortsbegehungsprotokoll, Bereich Stadtentwicklung
- Heft 31, September 1992, Brodten - Dorfbegehungsprotokoll Stadtplanungsamt
- Heft 32, April 1991, Skandinavienkai 2000, Stadtentwässerung und Hafenausbau (vergriffen)
- Heft 33, Januar 1999, Beidendorfer Ortsbegehungsprotokoll, Bereich Stadtentwicklung
- Heft 34, August 1991, Ostseebahnhof A 20, Amt für Verkehrsanlagen
- Heft 35, Dezember 1995, Gestaltung von Straßen und Plätzen, Gängen und Höfen, Stadtplanungsamt
- Heft 36, November 1991, Hochschulstadtteil Städteb. Ideenwettbewerb - Ausschreibung, Stadtplanungsamt (vergriffen)
- Heft 37, Juni 1992, Soziale u. wirtschaftliche Auswirkungen städtebaulicher Sanierung, Stadtplanungsamt (vergriffen)
- Heft 38, August 1993, Autofreie Altstadt Band II, Amt für Verkehrsanlagen
- Heft 39, Juni 1992, Flächennutzungsplan 1990, Stadtplanungsamt
- Heft 40, September 1992, 100 Jahre Drehbrücke, Amt für Verkehrsanlagen
- Heft 41, März 1993, Fischergrube 54-70, Wettbewerbsergebnisse, Stadtplanungsamt
- Heft 42, Oktober 1993, Steinrader Weg/Ziegelstraße, Wettbewerbsergebnisse, Stadtplanungsamt
- Heft 43, Februar 1993, Ehemalige Metallhütte, Städtebauliches Leitbild, Stadtplanungsamt
- Heft 44, Oktober 1993, Hochschulstadtteil, Wettbewerbsergebnisse, Stadtplanungsamt
- Heft 45, März 1993, Altstadtrand Travemünde, Städtebaulicher Ideenwettbewerb, Stadtplanungsamt (vergriffen)
- Heft 46, März 1993, Nutzungsperspektiven Altstadt-Randbereich Standortbestimmung und Marktanalyse, Stadtplanungsamt
- Heft 47, April 1993, Park- und Ride-Konzept, Amt für Verkehrsanlagen (vergriffen)
- Heft 48, September 1993, Walderseerkaserne, Städteb. Ideenwettbewerb - Ausschreibung, Stadtplanungsamt (vergriffen)
- Heft 49, Juni 1994, Nordtangente, 100 Jahre Planungsgeschichte, Amt für Verkehrsanlagen
- Heft 50, Juni 1994, Nordtangente, Projektbeschreibung und Planungsstand, Amt für Verkehrsanlagen
- Heft 51, Januar 1994, Nördliche Wallhalbinsel, Städtebaulicher Ideenwettbewerb, Stadtplanungsamt
- Heft 52, Juli 1994, Wohnungsmarktprognose und Baulandbedarf 2000/Wohnbaurandkonzept 2010, Stadtplanungsamt
- Heft 53, Oktober 1994, Altstadtrand Travemünde, Wettbewerbsergebnisse, Stadtplanungsamt
- Heft 54, Mai 1994, Wohnungsmarktprognose, Stadtplanungsamt
- Heft 55, Oktober 1994, Ehemaliger Nutz- und Zuchtviehmarkt, Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung, Stadtplanungsamt
- Heft 56, Januar 1999, Blankensee, Ortsbegehungsprotokoll, Bereich Stadtentwicklung
- Heft 57, Juni 1995, Sporthallenbau Lübeck, Hochbau
- Heft 58, August 1995, 850 Jahre Geschichte Lübecks - 850 Jahre Geschichte einer Hafenstadt, Wasser- und Hafenausbauamt
- Heft 59, August 1995, Bestandsaufnahme der Lübecker Hafenanlagen u. Flächen entlang d. unteren Trave, Wasser- und Hafenausbauamt
- Heft 60, August 1995, Walderseerkaserne, Wettbewerbsergebnisse, Stadtplanungsamt
- Heft 61, Oktober 1995, Lübecker Markt, Städtebaulicher Ideenwettbewerb, Stadtplanungsamt
- Heft 62, Mai 1996, Lübecker Markt, Wettbewerbsergebnisse, Stadtplanungsamt
- Heft 63, Januar 1997, Travemünde - Zentrales Kurgebiet und Vorderreihe, Städtebaulicher Ideenwettbewerb, Stadtplanungsamt
- Heft 64, August 1997, RNVP 1997, Regionaler Nahverkehrsplan, Amt für Verkehrsanlagen (vergriffen)
- Heft 65, Mai 1998, Hafenenwicklungsplan der HL, Bereich Wasser und Hafen
- Heft 66, Mai 1998, St. Annen-Museum, Realisierungswettbewerb, Bereich Hochbau
- Heft 67, Januar 1999, Vorrade, Ortsbegehungsprotokoll, Bereich Stadtentwicklung
- Heft 68, Januar 1999, Wulfsdorf, Ortsbegehungsprotokoll, Bereich Stadtentwicklung
- Heft 69, März 1999, Leitfaden für Bauinteressierte in Lübeck, Fachbereichs-Controlling
- Heft 70, Juni 1999, Travemünde 2010, Werkstattbericht zur Bürgerversammlung, Bereich Stadtentwicklung
- Heft 71, Sept. 1999, Seelandkai, Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren, Bereich Wasser und Hafen
- Heft 72, Dezember 1999, Hochschulstadtteil, Ergebnisse des Grün-Workshops, Bereich Stadtentwicklung
- Heft 73, Dezember 1999, Genin, Ortsbegehungsprotokoll, Bereich Stadtentwicklung
- Heft 74, Dezember 1999, Schleusenstraße, Ortsbegehungsprotokoll, Bereich Stadtentwicklung
- Heft 75, Dezember 1999, Niederbüßau, Ortsbegehungsprotokoll, Bereich Stadtentwicklung
- Heft 76, Dezember 1999, Westlicher Altstadtrand, Umgestaltung Obertrave und Untertrave, Bereich Stadtentwicklung
- Heft 77, Dezember 1999, Pöppendorf, Ortsbegehungsprotokoll, Bereich Stadtentwicklung
- Heft 78, Dezember 1999, Ivendorf, Ortsbegehungsprotokoll, Bereich Stadtentwicklung
- Heft 79, Dezember 1999, Teutendorf, Ortsbegehungsprotokoll, Bereich Stadtentwicklung
- Heft 80, Februar 2000, Verkehrsentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck, Kurzfassung, Bereich Verkehr
- Heft 81, nicht erschienen
- Heft 82, Sept./ Okt. 2000, Skandinavienkai, Umbau Anleger 6 A, Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren, Bereich Wasser und Hafen
- Heft 83, November 2000, Groß-Steinrade, Ortsbegehungsprotokoll, Bereich Stadtentwicklung
- Heft 84, November 2000, Reecke, Ortsbegehungsprotokoll, Bereich Stadtentwicklung
- Heft 85, Dezember 2000, Seelandkai, Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren, Bereich Wasser und Hafen
- Heft 86, Februar 2001, Radverkehr, Jahresbericht 1999/2000, Bereich Verkehr (vergriffen)
- Heft 87, September 2001, Westliche Randbebauung für den Lübecker Markt/ Bereich für Denkmalpflege u. Bericht der Hansestadt Lübeck für die UNESCO, Bereich Stadtplanung
- Heft 88, April 2002, Dorothea-Schlözer-Schule, Umbau und Erweiterung, Realisierungswettbewerb, Bereich Hochbau
- Heft 89, Mai 2002, Travemünde, Stadtbau-geschichte und Stadterneuerung, Bereich Stadtentwicklung
- Heft 90, Juni 2002, Schlutupkai II - Terminalerweiterung West Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren, Bereich Wasser und Hafen
- Heft 91, Oktober 2002, Hudekamp, Stadteilerneuerungsprojekt mit Fachbereich Kultur, Fachbereich Stadtplanung
- Heft 92, März 2003, Westlicher Altstadtrand, Umgestaltung Obertrave und Untertrave, Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung, Bereich Stadtplanung
- Heft 93, Januar 2004, Priwall, Ferienhausanlage mit Marina u. Freizeitinfrastruktur Gutachterverf., Bereich Stadtentwicklung
- Heft 94, Januar 2005, 2. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung
- Heft 95, November 2006, Lübecker Friedhöfe/Vorwerker Friedhof, 100 Jahre 1907-2007, Bereich Stadtgrün und Friedhöfe
- Heft 96, Mai 2007, Mitten in Lübeck, Ergebnisse der Perspektivenwerkstatt 2007, Bereich Stadtplanung
- Heft 97, Mai 2007, „An der Obertrave“-Umgestaltung 2003 - 2007, Bereich Stadtplanung
- Heft 98, Juli 2007, Lübeck St. Lorenz, Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf - die soziale Stadt, Bereich Stadtplanung
- Heft 99, Juli 2007, Lübeck Bunteküh - „Ideen für die Mitte“ Dokumentation des Beteiligungsverfahrens, Bereich Stadtplanung
- Heft 100, Juli 2007, Projekte Friedhöfe: Burgtor-Friedhof, Bereich Stadtgrün und Friedhöfe
- Heft 101, 2007, Lübecker Friedhöfe: Friedhof Waldhusen, Bereich Stadtgrün und Friedhöfe
- Heft 102, Januar 2009, Projekte 2003-2008, Fachbereich Planen und Bauen
- Heft 103, März 2010, Ehrenfriedhof, Bereich Stadtgrün und Friedhöfe
- Heft 104, Dezember 2010, Integriertes Stadtentwicklungskonzept, ISEK, Bereich Stadtplanung
- Heft 105, April 2011, Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept, Bereich Stadtplanung
- Heft 106, Mai 2011, Mobilitätsverhalten in Lübeck, Bereich Stadtplanung
- Heft 107, Nov. 2011, Managementplan, UNESCO-Welterbe, Bereich Stadtplanung
- Heft 108, November 2012, 25 Jahre Welterbestadt, Bereich Stadtplanung
- Heft 109, Juli 2013, Wohnungsmarktkonzept 2013, Bereich Stadtplanung
- Heft 110, Oktober 2014, 3. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung
- Heft 111, Dezember 2014, Straßen erhalten - Brücken sanieren, Bereich Stadtgrün und Verkehr
- Heft 112, März 2017, Werbeanlagensatzung für die Altstadtbereiche Lübeck und Lübeck-Travemünde, Bereich Stadtplanung und Bauordnung
- Heft 113, Februar 2018, Lübecker Altstadtzeitung 2003 bis 2017, Bereich Stadtplanung und Bauordnung
- Heft 114, Februar 2019, 15 Jahre Welterbe- und Gestaltungsbeirat, 2003-2018, Bereich Stadtplanung und Bauordnung

