



Dokumentation

Planungswerkstatt

LÜBECK überMORGEN

Freitag, 9. November 2018, 15.30-18.30 Uhr

Sonnabend, 10. November 2018, 10.00-15.30 Uhr

Rotunde, Musik- und Kongresshalle Lübeck, 23552 Lübeck

Veranstalterin:

Hansestadt Lübeck

Konzept und Moderation:

TOLLERORT entwickeln & beteiligen

09. November 2018 – Erster Veranstaltungstag

Einlass und Infomarkt

Im Eingangsbereich ist eine Ausstellung zur künftigen Entwicklung Lübecks aufgebaut, die vor und während der Veranstaltung von TeilnehmerInnen besucht wird. Die Ausstellung beinhaltet Auszüge des städtebaulichen Rahmenplans vom Büro cappel + kranzhoff stadtentwicklung und planung GmbH sowie Teile des Mobilitätskonzepts vom Büro SHP Ingenieure GbR. Des Weiteren sind studentische Arbeiten der Technischen Hochschule Lübeck ausgestellt.

Einstieg und Begrüßung

Frau Quast (TOLLERORT) begrüßt als Moderatorin die über 160 TeilnehmerInnen zur Planungswerkstatt LÜBECK überMORGEN. Als Gastredner der heutigen Veranstaltung stellt sie Herrn Dr. Kucz vor. Herr Kucz ist Geschäftsführer der White Octopus GmbH in Berlin, einem Beratungsunternehmen mit dem Fokus auf den Mobilitätssektor.

Herr Kucz bedankt sich für die Einladung und schildert seine ersten Eindrücke von Lübeck: Schöner Bahnhof, „so viele Gelenkbusse auf einem Haufen“, dominanter Verkehr zwischen Bahnhof und Innenstadt, wunderschöne Altstadt, Antiquariate, versteckter Standort der Leihräder hinter dem Bahnhof.

Frau Senatorin Hagen begrüßt ihrerseits die Anwesenden und zeigt sich erfreut über die hohe Teilnahme. Sie erklärt, dass die Planungswerkstatt einen entscheidenden Schritt im Verfahren LÜBECK überMORGEN markiere, da sich nun die künftige Entwicklung der Stadt konkretisiere. In der Perspektivenwerkstatt^{2.0} wurden grundlegende Themen diskutiert, die im Nachgang von den Planungsteams weiter bearbeitet wurden. Auf der Planungswerkstatt gehe es nun darum, Weichenstellungen für die Zukunft der Lübecker Innenstadt zu stellen.

Senatorin Hagen erhofft sich von den Ergebnissen der heutigen Planungswerkstatt eine gute Basis für eine qualitätvolle städtebauliche Entwicklung der Innenstadt. Auf dieser Basis sei es in weiteren Schritten dann zwingend erforderlich, konkrete Maßnahmen umzusetzen.

Frau Quast stellt den Ablauf des heutigen Veranstaltungstags vor und stellt die Mitwirkenden der Hansestadt Lübeck, der beauftragen Büros cappel + kranzhoff stadtentwicklung und planung, SHP Ingenieure, STADTKREATION – URBANES BEWEGEN und TOLLERORT entwickeln & beteiligen vor. Sie weist darauf hin, dass der Offene Kanal Lübeck die Veranstaltung mitschneidet und dass Fotos für die Dokumentation der Veranstaltung gemacht werden. Personen, die nicht fotografiert und/oder mitgeschnitten werden möchten, werden gebeten, sich bei den VeranstalterInnen zu melden.

Ablauf der Veranstaltung

| Freitag: | Samstag: |
|--|--|
| 15:30 Einlass und Infomarkt | 09:30 Frühstücks-Info-Café |
| 15:40 Wie geht Veränderung? <i>Dr. Ingo Kucz, White Octopus GmbH</i> | 10:00 Junge Wissenschaft blickt auf die Innenstadt <i>Anika Slawski, TH Lübeck</i> |
| Auftakt und Begrüßung <i>Senatorin Hagen, Hansestadt Lübeck</i> | 10:15 Vertiefungsbereich Burgtor – Beckergrube und Handel im Wandel – Einzelhandel & Co. Arbeitsphase in Kleingruppen mit anschließender Zusammenführung und Reflexion |
| 16:00 Basisarbeit: Grundlagen des Rahmenplans und des Mobilitätskonzepts <i>Dr. Julia Lindfeld, Hansestadt Lübeck</i> | 12:15 Mittagspause |
| 16:15 Wie sind wir zukünftig unterwegs? Zukunft des Verkehrs in der Lübecker Innenstadt in drei Varianten <i>Kristina Bröhan und Dr. Wolfgang Haller, SHP Ingenieure</i> Diskussion im Plenum | 12:45 Vertiefungsbereich Holstentor – Markt und Vertiefungsbereich Königstraße – Krähenplatz Arbeitsphase in Kleingruppen mit anschließender Zusammenführung und Reflexion |
| 17:30 Impuls <i>Bürgermeister Jan Lindenau, Hansestadt Lübeck</i> | 15:00 Abschlussrunde <i>Bürgermeister Lindenau, Senatorin Hagen, PlanerInnen und BürgerInnen</i> |
| Veränderung ist Bewegung - wie kann es gehen? <i>Dr. Ingo Kucz, White Octopus GmbH</i> | 15:30 Ende |
| 18:00 Wie und wo wollen wir uns zukünftig begegnen? <i>Charlotte Koch und Peter Kranzhoff, cappel + kranzhoff</i> Vorstellung der städtebaulichen Vertiefungsbereiche | |
| 18:30 Ende | |

Eine Abfrage ergibt, dass mehr als 50% der TeilnehmerInnen bereits an der Perspektivenwerkstatt^{2.0} teilgenommen haben.

Basisarbeit: Grundlagen des Rahmenplans und des Mobilitätskonzepts

Frau Dr. Lindfeld (Bereich Stadtplanung und Bauordnung) erläutert die Dachmarke LÜBECK überMORGEN: Dabei handele es sich um einen Zukunftsdialo, bei dem die Hansestadt Lübeck möglichst viele LübeckerInnen aktuell und auch zukünftig zur Auseinandersetzung mit ihrer Stadt bewegen möchte. Auch die Themen der heutigen Veranstaltung, der städtebauliche Rahmenplan und das Mobilitätskonzept, sind Gegenstand des Zukunftsdialogs LÜBECK überMORGEN.

Frau Lindfeld stellt den Prozess zur Erstellung des städtebaulichen Rahmenplans und des Mobilitätskonzepts vor. Dieser ist in mehrere Dialogphasen untergliedert. In der ersten Phase wurden direkt vor Ort und online 210 Zukunftsgeschichten gesammelt. Auch startete eine Jugendbeteiligung, an der sich über 70 Kinder und Jugendliche beteiligten. Parallel dazu beteiligte sich die Technische Hochschule Lübeck mit mehreren Semester- und Studienarbeiten zur künftigen Entwicklung der Altstadt. Bei der Perspektivenwerkstatt^{2.0} wurden dann die Themen diskutiert, die für die Zukunft Lübecks als wichtig erachtet werden. Hier ergab sich folgendes Zukunftsbild für die Innenstadt:

Öffentlicher Raum für Alle

- Innenstadt aus der Sicht des Fußgängers gestalten
- Plätze und Straßenräume aufwerten
- Erreichbarkeit gewährleisten; fahrenden und ruhenden Verkehr reduzieren
- Nutzungsvielfalt fördern und zentrale Funktionen für eine lebendige Innenstadt stärken

Der Prozess wird von einem Expertenbeirat sowie von einer Online-Beteiligung begleitet. Der Online-Dialog wird gut angenommen, es sind mehr als 450 Kommentare eingegangen.

Frau Lindfeld verweist auf eine gemeinsame Aktion von der Hansestadt Lübeck und dem ArchitekturForumLübeck im Rahmen des ParkingDays 2018, bei dem eine der Fahrbahnschichten der Beckergrube als temporäre Aufenthaltsfläche umgenutzt wurde. Die Aktion wurde positiv bewertet, u.a. weil der Verkehrsfluss durch die Verengung der Fahrbahn besser floss, Flächen für den Aufenthalt gewonnen wurden und die Querung der Straße erleichtert wurde. Es sei möglich, hier einen Theaterplatz zu kreieren.

Auf der Perspektivenwerkstatt^{2.0} wurde eine Begrenzung der Ferienwohnungen in der Lübecker Innenstadt gefordert, um die Zweckentfremdung von Wohnraum zu beschränken. Die Zahl der Ferienwohnungen ist seit 2014 stark gestiegen. Es gibt mittlerweile 300 Ferienwohnungen, davon ca. 80 in Gängen und Höfen. Die Bürgerschaft hat sich der Angelegenheit angenommen und beschlossen, die Zweckentfremdung von Wohnraum durch die Umwandlung von Wohnungen zu Ferienwohnungen wirkungsvoll zu beschränken. Dazu gehören

- der Ausschluss von bislang nicht genehmigten Ferienwohnungen in den Gängen und Höfen
- die Aufstellung einer Erhaltungssatzung zur Erhaltung der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung in der Altstadt.

In der dritten Phase werden die Themen aus der Perspektivenwerkstatt^{2.0} bei der Ausarbeitung des Rahmenplans mit abgeleitetem Mobilitätskonzept für die Innenstadt aufgegriffen. Mit den Beteiligungsformaten Planungswerkstatt und dem Workshop „Handel im Wandel“ am 5. November 2018 wird erneut großer Wert auf den Dialog mit den BürgerInnen und AkteurInnen gelegt.

Der Prozess ist mit der Fertigstellung des Rahmenplans und des Mobilitätskonzepts beendet. Eine Abschlussveranstaltung zur Präsentation der Ergebnisse ist für das Frühjahr 2019 geplant.

Wie sind wir zukünftig unterwegs? Zukunft des Verkehrs in der Lübecker Innenstadt in 3 Varianten

Prof. Dr. Haller gibt einen Einblick in die bisherige Arbeit zum Mobilitätskonzept. Sowohl die Bestandsanalyse als auch die Perspektivenwerkstatt^{2.0} förderten verschiedene Defizite für die verschiedenen Mobilitätsarten zutage, die Herr Haller anhand verschiedener Fotografien verdeutlicht.

Als Ergebnisse der Perspektivenwerkstatt^{2.0} hält Herr Haller folgende fest:

Kfz-Verkehr:

- Der Durchgangsverkehr in der Altstadt ist unnötig und störend.
- Die Altstadt soll weiterhin für alle mit dem Auto erreichbar sein.

Parken:

- Parksuchverkehr ist unnötig und zu reduzieren.
- Besucher der Altstadt sollen überwiegend in den Parkhäusern parken.
- Es sollen möglichst wenig Stellplätze im Straßenraum vorgesehen werden.

Radverkehr:

- Der Radverkehrsanteil soll deutlich auf 40 % gesteigert werden.
- Ausbau der Rad(schnell-)verbindungen in die Stadtteile, neue Brücken (z.B. über den Stadtgraben), Lückenschlüsse
- Schaffung von ausgewählten Routen (z.B. Fahrradstraßen) durch die Altstadt

Fußverkehr:

- Der Fußverkehr soll künftig Maßstab für die Altstadt sein, dem sich die anderen Verkehrsarten unterzuordnen haben: Schritttempo, Barrierefreiheit, keine Ampeln, ebene Flächen (z.B. wie an der Obertrave).

Auf diesen Annahmen basierend müssen entsprechende Weichenstellungen im Verkehr vorgenommen werden. Herr Haller stellt die einzelnen Bausteine mit ihren Vor- und Nachteilen vor. Aus den verschiedenen Bausteinen hat das Büro SHP drei Varianten abgeleitet, die auf der Planungswerkstatt in Bezug auf drei räumliche Vertiefungsbereiche zu diskutieren sind:

Variante A**ÖPNV:**

- Kein ÖPNV in der Königstraße
- Schlüsselbuden/Fünfhausen als ÖPNV-Achse

Kfz-Verkehr:

- Kein Durchgangsverkehr in der Beckergrube und am Holstentor
- Sperrung An der Untertrave
- Zufahrt Parkhaus Mitte über Holstenstraße
- Schleifenerschließung der Königstraße

Radverkehr:

- Radverkehr in beide Richtungen in der Königstraße
- Umgestaltung der Fahrradstraße
- Lückenschlüsse und Brücken für Fuß- und Radverkehr

Variante B**ÖPNV:**

- Weniger Busse in der Königstraße
- Mehr Busse über An der Untertrave

Kfz-Verkehr:

- Kein Durchgangsverkehr in der Beckergrube, am Holstentor und in der Holstenstraße
- Sperrung An der Untertrave
- Zufahrt Parkhaus Mitte über Fünfhausen/Schüsselbuden

Radverkehr:

- Radverkehr in beide Richtungen in der Königstraße
- Umgestaltung der Fahrradstraße
- Lückenschlüsse und Brücken für Fuß- und Radverkehr

Variante C**ÖPNV:**

- Shuttle-Linien mit 10-Meter-E-Bussen in der Altstadt
- Umsteigepunkte am ZOB, Gustav-Radbruch-Platz, Moltkeplatz und Stresemannstraße

Kfz-Verkehr:

- Kein Durchgangsverkehr in der Beckergrube und am Holstentor

- Sperrung An der Untertrave
- Zufahrt Parkhaus Mitte über Holstenstraße

Radverkehr:

- Radverkehr in beide Richtungen in der Königstraße
- Umgestaltung der Fahrradstraße
- Lückenschlüsse und Brücken für Fuß- und Radverkehr

Frau Quast dankt Herrn Haller für seine Ausführungen. Herr Haller erklärt, dass es nicht einfach war, die Vielzahl der möglichen Verkehrsvarianten auf drei Varianten zu beschränken. Diese Herangehensweise stelle den Versuch dar, die Komplexitäten zu reduzieren. Wichtig sei, sich für eine Grundhaltung zu entscheiden.

Er fügt hinzu, dass 60 % der Fahrgäste des ÖPNV in Lübeck durch die Innenstadt fahren, um andere Ziele außerhalb der Innenstadt zu erreichen. Hier gelte es, nach Lösungen zu suchen, um diesen Verkehr zu reduzieren. Die Hansestadt Lübeck verfüge über ein einzigartiges kulturelles Erbe, das durch eine zu hohe Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) gefährdet werde.

Zu dem Vortrag von Herr Haller gibt es folgende Rückmeldungen aus dem Plenum:

- Bedeutet die Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus der Beckergrube eine stärkere Belastung für die Achse Fünfhausen/Schüsselbuden? Herr Haller gibt an, dass der Zugang zum Parkhaus St. Marien über die Beckergrube für den Pkw-Verkehr in beiden Richtungen aufrechterhalten bleiben soll. In den Schüsselbuden soll der Verkehr reduziert werden. Die jetzige Planung sieht vor, die bestehenden Parkhäuser auch weiterhin zu nutzen. Generell empfiehlt Herr Haller, die Vor- und Nachteile zunächst durch temporäre Interventionen „anzutesten“.
- Gibt es bereits eine grobe Schätzung, welche Kosten auf die Stadt bei der Einrichtung von Shuttle-Services zukommen würden? Herr Haller verneint dies.
- Es wird der Hinweis gegeben, dass es bereits in der Vergangenheit den Versuch verschiedener Verkehrsberuhigungen für die Innenstadt gab. Um sensible Stadtbereiche vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs zu schützen, wurden zum Teil Zufahrtsbeschränkungen eingeführt. Herr Haller gibt Auskunft, dass Zufahrtsbeschränkungen im Einzelfall zu prüfen seien.
- Ein Teilnehmer bittet, Barrierefreiheit als Querschnittsaufgabe zu berücksichtigen.
- Ein Teilnehmer wundert sich, dass der südliche Bereich der Altstadt nicht mehr Beachtung im Mobilitätskonzept findet. Auch dieser Bereich sei stark durch den MIV belastet und es bestehe Handlungsbedarf.
- Frau Quast verweist darauf, dass die PlanerInnen durchaus die gesamte Altstadt untersucht haben. Aus der Perspektivenwerkstatt^{2.0} resultierten jedoch die vorgestellten drei räumlichen Vertiefungsbereiche.
- Es wird gefragt, ob autonomes Fahren im ÖPNV in das Mobilitätskonzept einbezogen wird. Herr Haller gibt an, dass das Büro SHP zur fachlichen Einschätzung gekommen sei, dass autonomes Fahren im ÖPNV in den nächsten zehn Jahren nicht realisiert wird. Aus diesem Grund sei autonomes Fahren für das Mobilitätskonzept in Lübeck vernachlässigt worden.

Abfragen zum Thema Mobilität

Frau Böcker (TOLLERORT) bittet die Teilnehmenden um ein Stimmungsbild, welche der drei vorgestellten Verkehrsvarianten sie besonders interessant finden. Eine Aufstellung zeigt, dass Variante A ein größeres Interesse bei den Teilnehmenden hervorruft als Variante B und C. Einzelne TeilnehmerInnen werden stichprobenartig nach ihren Interessen befragt.

Zu der Fragestellung, warum Variante A auf Interesse gestoßen ist, gibt es folgende Rückmeldungen:

- Der Parksuchverkehr wird reduziert durch die Schleifenerschließung der Königstraße. Davon würden insbesondere die AnwohnerInnen profitieren.
- Die Variante berücksichtige auch die Interessen der älteren Menschen.
- Die Königstraße erfahre eine Aufwertung, werde aber nicht „verbaut“. In Hinblick auf sich abzeichnende Veränderungen im Verkehr durch neue Mobilitätsformen und Technologien lasse diese Variante noch Gestaltungsraum.

Variante B stößt auf Interesse, weil

- bei Variante B kein Durchgangsverkehr für das Holstentor und die Holstenstraße vorgesehen sei. Dies wird begrüßt, da dieser Bereich dringend einer Verkehrsentslastung und Aufwertung bedürfe.

Variante C wird insofern begrüßt, als dass

- die bedeutendsten Auswirkungen auf den Verkehr zu erwarten sind.

Im nächsten Schritt stellen sich die TeilnehmerInnen entlang einer Linie auf, um entlang einer gedachten Skala von 0-100% anzuzeigen, wie viel Prozent Veränderung sie sich für die Lübecker Innenstadt in Bezug auf das Thema Mobilität wünschen.

Es wird deutlich: Es gibt einen starken Wunsch nach Veränderung. Zwei Drittel der TeilnehmerInnen ordnen sich zwischen 50% und 100% ein.

Folgende Statements werden dazu gemacht (in Reihenfolge der prozentualen Angaben):

105%: „Aus der Perspektive Fuss- und Radverkehr muss sich dringend etwas verändern!“

100%: „Weil wir konkret was ändern wollen! Für den Klimaschutz! Deswegen sollen auch jetzige Busse aus der Altstadt raus und Shuttlebusse auf Wasserstoffbasis eingeführt werden.“

90%: „Mobilität in Lübeck ist ein Chaos. Es ist eine schöne Stadt der kurzen Wege, aber der kurzen holprigen Wege!“

Zwischen 80-90%: „Schöne Stadt, wird durch Pkw-Verkehr zu sehr beeinträchtigt.“

50%: „Wir sind Pragmatiker, bin mehr für kleine Lösungen, der große Wurf ist nicht unser.“

50%: „Eine Kombi aus den Varianten wäre gut, kann mich nicht so recht für eine entscheiden.“

10%: „Ich wohne in der Altstadt, ich habe einen weiten Arbeitsweg und fahre mit dem Auto dahin und will das auch weiterhin tun.“

Frau Böcker und Frau Quast danken den TeilnehmerInnen für ihre Mitwirkung.

Veränderung ist Bewegung – wie kann es gehen?

Herr Kucz hält einen Vortrag mit dem Titel „Veränderung ist Bewegung.“ Für Veränderungen in Städten geht Herr Kucz von zwei Grundprämissen aus:

- Rückgang des privaten Pkw-Verkehrs nach dem Motto: „Je weniger Autos, desto besser!“
- Ein leistungsstarker ÖPNV ist das Rückgrat der Verkehrswende

Derzeit sei der Verkehr in den Städten noch überwiegend vom MIV dominiert.

Herr Kucz nennt die Städte Pontevidra (Spanien), Barcelona und Paris als Beispiele einer gelungenen Verkehrswende, bei der der MIV in den Innenstädten erfolgreich reduziert wurde.

Zu einer erfolgreichen Verkehrswende können, so Herr Kucz, auch neue Mobilitätsdienste und Technologien beitragen, wie z.B. Sharing-Angebote: Carsharing, Ridesharing (auch Elektrofahrräder), Rollersharing. Unter Rollersharing werden Leihsysteme sowohl für Tretroller als auch für Motorroller verstanden. Viele der Mobilitätsdienste überzeugen durch eine hohe Nutzerfreundlichkeit, Leistung und ihr Design.

Laut Herrn Kucz sind die Dienste bisher nicht ausreichend in die Mobilitätssysteme von Städten integriert. Hier sieht er für die lokale Verkehrswende eines der wichtigsten Handlungsfelder. Auch mangle es mancherorts an Vorbildern seitens der politischen EntscheidungsträgerInnen.

Herr Kucz wirbt dafür, die Verkehrswende in Lübeck einzuleiten. Dabei könnten auch kleine Maßnahmen bereits zum Erfolg führen, z.B. indem man Räume temporär anders besetzt. Auf diesem Wege könnten langfristige Auswirkungen „angetestet“ werden. Herr Kucz schliesst seinen Vortrag mit der Aufforderung: „Lübeck, trau Dich!“

Kurzimpuls Bürgermeister Lindenau

Herr Bürgermeister Lindenau begrüßt die Anwesenden und freut sich über die hohe Beteiligung an der Veranstaltung. Er erkennt bei den TeilnehmerInnen einen starken Willen nach Veränderung. Er sieht dabei die Frage nach dem MIV als entscheidend an: Wie viel motorisierten Individualverkehr verträgt die Altstadt? Wie viel trauen wir uns selber zu, wenn es um den eigenen MIV geht, welche Einschnitte sind wir auch persönlich bereit zu tragen? Hier spricht sich Herr Lindenau für eine offene und ehrliche Diskussion aus.

Wie und wo wollen wir uns zukünftig begegnen?

Frau Koch und Herr Kranzhoff (Büro cappel + kranzhoff) stellen die verschiedenen städtebaulichen Vertiefungsbereiche vor. Dabei beschreibt Frau Koch die Orte aus einer Perspektive als „Zeitreisende im Jahr 2030“ mit Hilfe von moodboards (= Stimmungsbildern) als Vision. Herr Kranzhoff erläutert ergänzend die vorgesehenen städtebaulichen Maßnahmen in Bezug auf die drei Verkehrsvarianten.

Handel im Wandel – Einzelhandel & Co

Zum Thema „Handel im Wandel“ gibt es zwei Szenarien:

Szenario 1: Eine starke Innenstadt

- Die 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 AkteurInnen prägen rückläufigen stationären Handel mit neuen Formaten
- Wiederaufleben lokaler Produktion und direkter Vertriebsstrukturen
- Orientierung an nachhaltigem, fairem und bewusstem Konsum
- Flexible Gebäudestrukturen: Handel, Dienstleistungen, Bildung, Gastronomie und Veranstaltungen können kombiniert werden

- Tante-Emma-Revival: Kleine Läden mit alltäglichen Produkten, aber auch Dienstleistungen und Nischenangeboten
- Wertiges Einkaufserlebnis durch einen attraktiven öffentlichen Raum
- Umfunktionierung leerstehender Gebäude durch urbane Manufakturen, Coworking Spaces und Freizeitnutzungen

Szenario 2: Citti ist die neue City

- Die 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
- Polarisierete 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 der Verkaufsflächen für Wohn- und Freizeitnutzungen

Beckergrube bis Burgtor

Burgtor

Vision: Das Burgtor inszeniert den Eintritt von Norden in die Innenstadt. Die Plattform am Ende der Zugangsbrücke lädt zum Bestaunen, Fotografieren und Lesen der Informationstafeln ein. Hier wird ein kleiner Platzbereich mit Sitzmöglichkeiten geschaffen. Die Wiesen neben dem Stadteingang bieten Platz zum Toben für Kinder und Gelegenheit zum Ausspannen in Hängenetzen.

Der Straßenraum rund um das Tor ist ebenerdig gestaltet und sorgt für barrierefreie Querungsmöglichkeiten sowie ein kooperatives Miteinander der verschiedenen VerkehrsteilnehmerInnen. Für FahrradfahrerInnen beginnt vor dem Tor die Fahrradstraße, die fahrradfreundlich ausgebaut wurde. Aus beiden Richtungen wird der Fahrradverkehr mit Vorfahrtsrecht auf die Fahrradstraße gelenkt. Alternativ können FahrradfahrerInnen auch über die Große Burgstraße auf die fahrradfreundlich gestaltete Königstraße gelangen.

Koberg

Vision: Der Koberg ist das Herz des neuen Lübecker Kulturquartiers und Austragungsort verschiedenster Events wie z. B. Konzerten, Märkten und den „Theaterfestspielen“. Einmal pro Woche findet hier der Wochenmarkt statt. Zusätzlich wird der Koberg regelmäßig durch vorübergehende Installationen und Nutzungen (Skulpturen, Skatebahn, Gartenlandschaft) bespielt. Besonders beliebt ist das Open Air-Office: Modulare Mini-Arbeitsplätze aus Holz und freies WLAN machen den Koberg zu einem temporären Coworking-Space für Alle, die gern an der frischen Luft arbeiten.

Das Coffee-Bike, sonst auch beim wöchentlichen Foodtruck-Markt auf dem Koberg vertreten, verzeichnet hier seine besten Umsätze. Einmal pro Jahr wird der Koberg von Studierenden der TH Lübeck bespielt. In einem Wettbewerb entwickeln sie Ideen für temporäre Installationen. Die Konzepte sollen ressourcensparend, kostengünstig und weiterverwendbar sein. Lehrende und BürgerInnen entscheiden gemeinsam über das Siegerkonzept, welches durch finanzielle Förderung der Stadt umgesetzt wird.

Variante A trennt Platz und Straße, Variante B & C sehen die Integration der Straße in den Platzbereich vor (Shared Space).

Theaterplatz

Vision: Der von vielen LübeckerInnen gewünschte Theaterplatz am oberen Ende der Beckergrube ist Knotenpunkt sozialen Austauschs aller Generationen. Durch die Verschmälerung der Straße auf 6,35 m ergibt sich ein Platzbereich. In den warmen Monaten verwandelt sich dieser allabendlich in einen nachbarschaftlichen Treffpunkt.

Hier kann gespielt, geschaut, geschnackt, ein kühles Getränk genossen oder den Kindern beim Spielen zugesehen werden. Ein Kiosk verkauft Süßigkeiten, Zeitschriften und Getränke. Für die Platzgestaltung gibt es drei Varianten.

Variante A: Gestaltung eines Miniboulevards und eines neuen Platzbereichs im Süden

Variante B: Gestaltung eines neuen Platzbereichs im Norden

Variante C: Shared Space; Gestaltung des gesamten Straßenbereichs als Miniboulevard und Platzbereich

Die Möblierung des Theaterplatzes ist an innerstädtische Boulevards in südeuropäischen Städten und Straßencafés angelehnt, wirkt dabei jedoch nicht aufgesetzt, sondern initiiert ein Lebensgefühl. Neben schlichten Beton-Holz-Bänken säumen Caféstühle den Platz. Ein großzügiger Außenbereich der Theatergastronomie belebt den Bereich zusätzlich und ergänzt die weiteren angesiedelten Gastronomien im oberen Abschnitt der Beckergrube. Der Theaterplatz ist ein Ort, an dem sich lokales und zugereistes Publikum mischt, austauscht und vernetzt.

Holstentor - Markt

Holstentor

Vision: Die Bedeutung und Imposanz des bekanntesten der Lübecker Stadttore wird durch großzügige Grünflächen und Freiraum hervorgehoben. Der Grünstreifen vor dem Holstentor mit seinen Sitzbänken und Liegewiesen lädt dazu ein, mit Blick auf das Holstentor den Eintritt in die Stadt auf sich wirken zu lassen. Auf Informationstafeln wird in die Lübecker Geschichte sowie die verschiedenen ‚Pfade‘, welche die TouristInnen mit bunten Stolpersteinen thematisch durch die Innenstadt leiten, eingeführt.

Der Durchgangsverkehr wird umgeleitet. Die dadurch bewirkte Verkehrsberuhigung und -verlagerung sorgt für eine deutliche Lärmentlastung und Erweiterung des Platzbereichs. Für die Leitung von Anwohner- und Lieferverkehr, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr gibt es verschiedene Varianten:

Variante A & B: Liefer- und Anwohnerverkehr sowie ÖPNV wird auf der Nordseite des Holstentorplatzes entlang geführt. Auf der Südseite werden FußgängerInnen und RadfahrerInnen auf einem großzügig angelegten Boulevard in die Stadt geleitet.

Variante C: Liefer- und Anwohnerverkehr werden auf der Nordseite des Holstentorplatzes entlanggeführt. Die Südseite teilen sich Busse, Fahrräder und FußgängerInnen als Shared Space.

In beiden Fällen schließt der Boulevard im Süden mithilfe durchgängiger Treppen nahtlos an die Grünfläche vor dem Tor an, die zum Verweilen mit Blick auf das Wahrzeichen Lübecks 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 hier wird durch Stolpersteine in verschiedenen Farben unterstützt, die in Richtung historisches Herz der Stadt, Kulturquartier oder am Ufer der Trave entlangführen.

Marktplatz

Vision: Betritt man vom Kohlmarkt aus den Markt eröffnet sich einem der Blick auf einen weitläufigen, wenig bebauten Platz, der als Herz der Stadt sozialer Treffpunkt und vielseitig nutzbar ist.

Die vermeintliche Leere der Platzmitte lenkt die Aufmerksamkeit auf die umgebenden Gebäude. Die Fassaden der den Platz einfassenden Gebäude sind bewusst schlicht gehalten, um die verschiedenen Architekturstile des Rathauses, das seit 1230 stetig erweitert wurde und verschiedenste Bauepochen vereint, sowie die imposante Marienkirche im Hintergrund zu betonen.

Krähenplatz

Vision: Der kleine Platzbereich am unteren Ende der Krähenstraße, der früher lediglich als Parkplatz genutzt wurde, ist heute in Kombination mit dem „Krähenhof“ ein beliebtes und viel genutztes Quartierszentrum.

Durch die Beruhigung der Wahn- und Krähenstraße, in der lediglich die Buslinie 5 sowie Lieferfahrzeuge, Taxen und AnwohnerInnen verkehren dürfen, ergibt sich im verbreiterten Bereich der Krähenstraße ein ruhiger Quartiersplatz. Der Straßenraum ist ebenerdig gestaltet. In den Erdgeschossen der Krähenstraße finden sich Cafés, Kulturbetriebe, Gewerbe und kleine Produktionsstätten.

Für die Platzgestaltung gibt es zwei Varianten:

Variante A & C:

Nordseite: Breiter Fußgängerbereich mit Sitzbänken & Außengastronomie

Südseite: Parkstreifen & schmaler, Platzbereich mit Bänken & Bäumen

Variante B:

Südseite: Breiter Platzbereich mit Bäumen, Sitzgelegenheiten und einem Café/Kiosk. Anschluss des Platzbereiches an Balauerföhr. Hier kommen Kinder auf ihre Kosten, welche die auf den Asphalt gepinselten Spiele nutzen (z. B. Himmel & Hölle). Gemeinsam mit dem öffentlich nutzbaren Hinterhof „Krähenhof“ hat sich hier eine Oase für alle Generationen und NutzerInnen entwickelt, die eingesessene Betriebe und Nutzungen beibehält und durch die Aktivierung des Platzbereiches neues Erleben des Quartiers initiiert.

Ausblick

Frau Quast erläutert, dass die vorgestellten Vertiefungsbereiche am Samstag behandelt werden. Sie dankt den TeilnehmerInnen für ihr Kommen und beendet den Veranstaltungstag um 18.30 Uhr.

10. November 2018 – Zweiter Veranstaltungstag

Frau Quast begrüßt die Teilnehmenden und stellt den Ablauf des heutigen Tages der Planungswerkstatt „LÜBECK überMORGEN“ vor.

Eine Abfrage ergibt, dass die große Mehrheit der ca. 120 Teilnehmenden bereits am gestrigen Veranstaltungstag teilgenommen hat. Zehn bis 15 TeilnehmerInnen sind heute den ersten Tag bei der Planungswerkstatt anwesend.

Junge Wissenschaft stellt sich vor

Frau Quast begrüßt Frau Slawski von der Technischen Hochschule Lübeck. Frau Slawski ist wissenschaftliche Mitarbeiterin im Fachbereich Bauwesen, Schwerpunkt Städtebau.

Frau Slawski erklärt, dass sich Studierende im Rahmen verschiedener Projekte mit der Lübecker Innenstadt auseinandergesetzt haben. Die Projekte umfassten folgende Themenschwerpunkte:

- Urbane Handlungslagen der Zukunft (Visionen und Entwicklungskonzept für die Lübecker Innenstadt)
- Raumberechnungen und Raumsteckbriefe von 11 öffentlichen Räumen
- Urbane Träume (Rauminterventionen)

Allen drei Forschungsprojekten gemein ist, dass sie den öffentlichen Raum in den Fokus nehmen. Dabei kristallisieren sich drei Ausgangsprämissen heraus, die die öffentlichen Räume charakterisieren:

- flexibel
- attraktiv
- nutzerorientiert

Frau Slawski stellt anhand einer Präsentation die Arbeiten der Studierenden vor. Thematisiert wird in diesen:

- Flexible Nutzungseinheiten
- Umnutzung eines Parkhauses zu einer urbanen Fabrik
- Umgang mit großflächigen Gebäuden, die nur z.T. ihre Funktion erfüllen am Beispiel der Gebäude am südlichen Markt/Holstenstraße
- Aufwertung Schüsselbuden
- Nutzung des öffentlichen Raumes am Beispiel Koberg, Holstenstraße/Kohlmarkt, Huxstraße/Königstraße
- Fußgängerfreundlichkeit im Bereich Holstentor/Holstenstraße
- Rauminterventionen in der Königstraße

Arbeitsphase I

Zum Einstieg in die Arbeitsphase erinnert Frau Bröhan (SHP Ingenieure GbR) zunächst an die mobilitätsbezogenen Voraussetzungen („Was ist gesetzt?“) für die Entwicklung der Innenstadt, die aus der Perspektivenwerkstatt^{2.0} resultieren.

Sodann stellen Frau Koch und Herr Kranzhoff erneut kurz die Vertiefungsbereiche für Arbeitsphase I vor:

- Handel im Wandel: Einzelhandel & Co.
- Räumlicher Vertiefungsbereich Burgtor – Beckergrube

Frau Böcker führt in die Arbeitsweise ein. Die Teilnehmenden arbeiten in Kleingruppen von fünf bis sechs Personen an Arbeitstischen. Auf den Tischen liegen Papierdecken mit der Aufgabenstellung, auf der die Teilnehmenden ihre Ergebnisse festhalten. Zusätzlich erhält jede Gruppe einen Papierstreifen, auf denen die Ergebnisse der Gruppe in Kurzform zusammengefasst und die abschliessend im Plenum zusammengeführt werden. Die einzelnen Gruppen sind mit weiterem Arbeitsmaterial ausgestattet: Ihnen stehen an einer Stellwand ein Plan des räumlichen Vertiefungsbereichs mit den verschiedenen gestalterischen Ausprägungen analog zu den drei Mobilitätsvarianten, bzw. ein Plan mit den zwei Szenarien für die Entwicklung des Einzelhandels sowie Auszüge aus den Plänen als Tischvorlage zur Verfügung.

Die Gruppen arbeiten eigenständig. Bei Unterstützungsbedarf stehen sowohl Moderationsteam, VerkehrsplanerInnen als auch StadtplanerInnen zur Verfügung.

Zusammenführung der Ergebnisse „Handel im Wandel – Einzelhandel & Co.“

Acht Gruppen haben zum Thema „Handel im Wandel – Einzelhandel & Co“ gearbeitet. Vier Gruppen haben sich mit Szenario 1 auseinandergesetzt, vier Gruppen mit Szenario 2.

Frau Böcker gibt einen Überblick über die Ergebnisse. Dazu gibt es folgende Anmerkungen:

- Ein Teilnehmer verweist auf die Politik. Es liege in ihrer Verantwortung, keine weiteren Flächen für den Einzelhandel in Randlagen der Stadt auszuweisen, um den Standort des Einzelhandels in der Innenstadt nicht weiter zu schwächen.
- Der Lieferverkehr stelle ein besonderes Problem dar. Einige Einzelhändler hätten in der Vergangenheit bereits ihr Geschäft innerhalb der Altstadt aufgegeben, da die Anlieferung von Waren sich als problematisch herausstellte. Hier müssten Lösungen gefunden werden. Herr Haller bekräftigt die Ausführungen. Auch der Lieferverkehr müsse im Mobilitätskonzept berücksichtigt werden. Er nennt als einen Lösungsvorschlag dezentrale Anlieferungszonen (Beispiel Neuer Wall in Hamburg).
- Ein Teilnehmer ergänzt, dass auch der MIV durch Handwerker zu beachten sei. Herr Haller erklärt, dass Handwerker häufig Sondergenehmigungen erteilt werden, mit denen sie über einen längeren Zeitraum parken können.
- Zur Entwicklung der Innenstadt insgesamt, aber auch des Einzelhandels wird die Nutzung von Flachdächern empfohlen, um zusätzliche Flächen zu gewinnen.

Die Ergebnisse der Arbeitsgruppen werden aus der Auswertung der Arbeitsdecken wie folgt zusammengefasst:

Es gibt ein sehr eindeutiges Votum für Szenario 1. Allerdings wird von mehreren TeilnehmerInnen Szenario 2 als realistisch befürchtet. Um den Einzelhandel in der Innenstadt zu stärken, werden die Vernetzung mit dem Onlinehandel, die stärkere Kooperation der AkteurInnen, die Herausbildung einer starken Lübeck-Marke sowie die Einbindung der Kreativwirtschaft als Strategien genannt.

Auch wird gefordert „Verkehr aus der Innenstadt raus“ und „neue Mobilitätsformen“ mitdenken.

Die städtebaulichen Qualitäten zu schützen/zu erhöhen, sehen weitere Kleingruppen als wesentlich an: der Erhalt des Unesco-Weltkulturerbes, eine öffentliche Möblierung, „grüne Stadt“, Verweilzonen und bespielbare Stadt/Bewegung werden als Stichworte genannt.

Die Vermeidung von Leerstand, bzw. die Zwischennutzung von leerstehenden Immobilien ist mehreren Kleingruppen ein Anliegen. Hier müssten ggf. auch Schaufenster rückgebaut werden und die Verwaltung mit eingreifen.

Hinsichtlich des Erhalts des Einzelhandels in der Innenstadt sprechen sich darüber hinaus mehrere Kleingruppen für eine Zusammenarbeit verschiedener AkteurInnen aus (Stichwort: runder Tisch Politik, Verwaltung, Lübeck Management und Eigentümer).

Einkaufen und Bummeln als besonderes Erlebnis zu fördern („Einkaufen als Erlebnis Innenstadt“), sehen mehrere Gruppen als wichtig an mit u.a. folgenden Bausteinen: kleinteiliger Einzelhandel und (Einzigartiges durch) Manufakturen.

Den Vorteil von Szenario 2 erkennen viele Kleingruppen darin, dass durch die Reduktion von Einzelhandel in der Innenstadt Raum für neue Nutzungen entsteht, u.a. auch durch „Abriss von Immobilien“. Genannt werden hier bspw. (generationsübergreifender) Wohnraum, „Voll-Uni in die Innenstadt“, Dienstleistung, Coworking Spaces, Gastronomie, Tourismus, Freizeit und Kultur. Auch erkennen mehrere Gruppen Chancen für die öffentlichen Räume (Stichworte: Parkanlagen, Lebensraum, Begegnungsräume). Weniger Einzelhandel in der Innenstadt hätte auch Auswirkungen auf den Verkehr, der sich beruhigen würde („Entschleunigung“).

Als ein Vorteil wird ebenfalls erkannt, dass das Mietpreinsniveau in der Innenstadt sinken könnte.

Eine Gruppe mahnt, die besonderen Bedarfe mobilitätseingeschränkter Menschen in die Überlegungen miteinzubeziehen.

Zusammenführung der Ergebnisse „Vertiefungsbereich Burgtor – Beckergrube“

Zehn Gruppen haben den Vertiefungsbereich Burgtor – Beckergrube bearbeitet. Davon haben zwei Kleingruppen Variante A, vier Kleingruppen Variante B und vier Kleingruppen Variante C vertieft.

Frau Quast und Frau Wegner geben einen Überblick über die Ergebnisse des Vertiefungsbereichs Burgtor – Beckergrube. Dazu gibt es folgende Anmerkungen:

- Eine Belebung des Kobergs sehen mehrere TeilnehmerInnen als schwierig an. Es sei ein schöner Platz, der derzeit aber (zu) wenig genutzt wird. Es wird empfohlen, Außengastronomie am Platzrand zu verstärken und die Straße Koberg am nördlichen Platzrand für den MIV zu sperren.
- Eine Teilnehmerin berichtet, dass es in ihrer Gruppe die Idee gab, das Theater im Sommer noch mehr nach außen zu öffnen, u.a. Stücke auch draußen aufzuführen.
- Ein Teilnehmer erkundigt sich, ob die Kreuzung Beckergrube / Breite Straße näher betrachtet worden sei. Er hält diesen Bereich für gefährlich. Herr Haller gibt Auskunft, dass sich aufgrund des engen Straßenquerschnitts keine Lösungen unmittelbar anbieten. Die Einrichtung eines Shared Space könnte für diesen Bereich jedoch in Erwägung gezogen werden.
- Eine Teilnehmerin wünscht sich nach dem Vorbild der Niederlande die Einrichtung von Pollern, die die Zufahrt zu Straßen und Quartieren regeln.

Die Ergebnisse der Arbeitsgruppen werden aus der Auswertung der Arbeitsdecken wie folgt zusammengefasst:

Theaterplatz

Der Theaterplatz wird am ehesten mit den Begriffen Kunst und Kultur, Aufenthalt und Gastronomie in Verbindung gebracht. Für den Koberg stehen aus Sicht der Teilnehmenden am ehesten die Begriffe Aufenthalt, Geschichte, Events und Märkte. Das Burgtor werde am besten durch die Begriffe Aufenthalt, Geschichte und Grün gekennzeichnet.

In diesem Bereich unterschieden sich die Verkehrsvarianten A und B. Variante C stößt auf weniger Zustimmung. Die Idee der Einrichtung eines Shuttle-Services wird kritisch gesehen, nicht zuletzt, weil die Verkehrsbelastung durch den ÖPNV mit der Einrichtung von Shuttle-Bussen im Vergleich zu herkömmlichen Bussen nicht weniger werden würde.

Mehrere Kleingruppen begrüßen Variante A, weil die Teilräume an Aufenthaltsqualität gewinnen würden und „mehr Ruhe reinkommt“. Gleichzeitig wird die Gefahr gesehen, dass viele insbesondere ältere Menschen durch den Wegfall der drei Bushaltestellen in der Königstraße in ihrer Mobilität eingeschränkt werden.

Die Gestaltungsvorschläge zum Theaterplatz werden grundsätzlich begrüßt. Mehrere Gruppen sprechen sich für einen Platz im Nordbereich aus, um noch näher am Theater zu sein und die Sonne in den Abendstunden nutzen zu können. Andere sprechen sich für einen Platz an der Südseite aus „mit Blick auf das Theater“, „Sichtachse Theater“. Bei der Platzgestaltung sollten auch die Bedürfnisse von Kindern mit berücksichtigt werden (z.B. kleiner Bereich mit Wasser). Als zusätzliche Elemente des Platzes werden Bäume, Begrünung sowie temporäre Kunst und Kultur vorgeschlagen.

Bemängelt wird, dass alle drei Varianten die untere Beckergrube nicht entlasten. Einige Teilnehmende kritisieren zudem, dass die Verkehrsberuhigung in dem Bereich Burgtor – Beckergrube nicht weit genug gehe. So sehen mehrere TeilnehmerInnen die Verkehrsbelastung durch den ÖPNV zu hoch („Busse direkt vor dem Theater“, „Stau“).

Die Einrichtung eines Shared Space am Theaterplatz wird von einer Gruppe kritisch gesehen. Dies verträge sich nicht mit der Nutzung des Raumes auch als Verkehrsfläche für den ÖPNV.

Koberg

Die Gestaltungsvorschläge für den Koberg werden überwiegend begrüßt. Es wird eine Integration des Kobergs in die „Platz-Kette“ der Lübecker Innenstadt als auch die Betonung des Standorts im Seefahrerviertel sowie die Sichtbarkeit der historischen Fassaden gewünscht. Vorgeschlagen wird zudem, den Platzbereich bis an die „Pastorenhäuser“ zu erweitern und Koberg und Jakobikirche als Einheit zu überplanen. Zur Belebung des Platzes wird zu Außengastronomie geraten, aber auch zu Urban Gardening-Projekten.

Mehrere Gruppen sehen den Koberg trotz vorgeschlagener Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung als noch immer zu sehr vom Verkehr belastet. Die derzeitige Nutzung des Platzes für den Schulverkehr wird kritisch gesehen, hier werden andere Lösungsvorschläge erbeten. Auch wären es immer noch „zu viele und zu große Busse (Variante A und B), die Taktung sei zu hoch. Weiterhin schlagen Kleingruppen vor, die Verkehrsgeschwindigkeit weiter zu reduzieren.

Burgtor

Für das Burgtor wird „ein ruhiges Vorfeld für die Burg“, mehr Raum für Familien, Kinder und Jugendliche gewünscht. In die Überlegungen zum Burgtor sollte auch das Jugendzentrum

Burgtor einbezogen werden. Deutlich wird zudem, dass die Geschichte des Ortes in der Gestaltung lebendig gehalten werden sollte.

Insgesamt erhalte das Burgtor durch die Gestaltungsvorschläge mehr Aufenthaltsqualität, z.B. durch mehr Grün, Blick auf das Wasser und den Hafen.

Angeregt wird, den Raum Burgtor größer zu denken, d.h. auch den Gustav-Radbruch-Platz, die Hubbrücke und das Wasser in die Planungen aufzunehmen. Die veränderte Verkehrsführung in der Innenstadt müsste sich gleich am Burgtor erschließen („Wer kommt an? Und parkt wo? Und kommt wie weiter?“).

Zur Frage des Radverkehrs empfiehlt eine Gruppe die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Großen Burgstraße über die Königstraße bis hin zur Mühlenstraße mit einer Temporeduzierung von 20 im Abschnitt der Rippenstraßen. Weitere Fahrräder auf die vorhandene, aber nicht den Anforderungen entsprechende Fahrradstraße zu schieben, stelle keine Lösung dar, so eine andere Gruppe.

Arbeitsphase II

Frau Koch und Herr Kranzhoff stellen kurz die Vertiefungsbereiche für Arbeitsphase II vor:

- Räumlicher Vertiefungsbereich Holstentor – Markt
- Räumlicher Vertiefungsbereich Königstraße – Krähenplatz

Anschließend begeben sich die TeilnehmerInnen in Arbeitsgruppen.

Zusammenführung der Ergebnisse „Vertiefungsbereich Holstentor – Markt“

Zum Bereich „Holstentor – Markt“ arbeiten acht Kleingruppen. Drei Gruppen beschäftigen sich mit Variante A, vier mit Variante B und eine Gruppe mit Variante C.

Frau Böcker fasst die Ergebnisse zusammen. Dazu gibt es folgende Rückmeldungen:

- Es sei zu prüfen, ob die vorhandenen Brücken bei einer Neuausrichtung des Verkehrs die entsprechenden Kapazitäten aufweisen.
- Ein Teilnehmer bittet, die UN-Behindertenrechtskonvention zu beachten. Diese beinhalte neben Grundsätzen der Barrierefreiheit auch Vorgaben für einen reizreduzierten Raum.
- Ein Teilnehmer sieht die Gestaltungsvorschläge für diesen Bereich positiv. Allerdings kritisiert er die vom Gutachterbüro cappel + kranzhoff vorgeschlagenen Stufen vor dem Holstentor und fragt, ob es auch eine Lösung ohne Stufen geben könne. Herr Kranzhoff verneint dies aufgrund der Höhensituation.
- Es wird der Vorschlag eingebracht, die vorgesehene Verkehrsgeschwindigkeit von 30 km/h noch weiter auf 10 km/h zu reduzieren, nicht nur für den MIV und ÖPNV, sondern auch für den Radverkehr (und hier insbesondere E-Bikes).
- Die Grünräume in der Stadt sollten besser verknüpft werden.
- Es wird angeregt, die südliche Innenstadt stärker in die Erschließung des Parkhauses Mitte einzubeziehen. Der Betreiber vom Parkhaus Mitte sieht es als nicht zielführend an, den Verkehr über die südliche Innenstadt umzuleiten. Punktuelle Zufahrtsbeschränkungen würden die Verkehrssituation an anderer Stelle verschärfen.

Die Ergebnisse der Arbeitsgruppen werden aus der Auswertung der Arbeitsdecken wie folgt zusammengefasst:

Wie zu erwarten sehen die Teilnehmenden den Bereich Holstentor am ehesten durch Tourismus geprägt. Aber auch die Begriffe Grün und Aufenthalt werden häufig mit dem Holstentor verbunden.

Auch die Holstenstraße wird stark mit Tourismus assoziiert, aber auch mit Aufenthalt. Besonders stark wird die Holstenstraße mit Gastronomie verknüpft.

Der Markt wird mit den Begriffen Aufenthalt, Märkte und Tourismus verbunden.

Drei Gruppen beschäftigen sich mit Variante A, vier mit Variante B und eine Gruppe mit Variante C. Variante A erhält die größte Unterstützung unter den verkehrlichen Beispielen. Die Verkehrsberuhigung rund um das Holstentor wird befürwortet. Allerdings wird von mehreren Gruppen befürchtet, dass die Verkehrsberuhigung am Holstentor zu Lasten des Bereichs Schüsselbuden geht. Dieser Bereich sei schon jetzt stark belastet, was seiner Rolle als Entree für die Marienkirche nicht entspreche und sich im Hinblick auf die Verknüpfung des Gründungsquartiers mit dem zentralen Bereich widerspreche. Die alternative Führung von vier Buslinien aus der Königstraße durch den Schüsselbuden wird sehr kritisch gesehen. Es gibt keinen zusätzlichen Bedarf an Haltepunkten in diesem Bereich und der Forderung nach weniger Bussen im zentralen Bereich der Innenstadt wird damit nicht entgegen gekommen – es würde damit eher verschlimmert.

Holstentor

Hinsichtlich der Gestaltungsvorschläge im Teilraum Holstentor wird positiv angemerkt, dass die Aufenthaltsqualität gestärkt wird, eine Verknüpfung zwischen den Grünflächen stattfindet und die Neugestaltung neue Nutzungen ermöglicht (Open Air-Events). Die Reduzierung des Verkehrs erhöhe die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich, „die historische Bedeutung wird hervorgehoben“. Eine Gruppe, die sich mit der Verkehrsvariante B auseinandergesetzt hat, empfiehlt Bäume anzupflanzen, um den Verkehr abzugrenzen und Schatten zu spenden.

Noch weiter, so die Kritik, sollten die Überlegungen der PlanerInnen jedoch hinsichtlich einer rad- und fußgängerverträglichen Gestaltung des Bereichs gehen. Auch müsse der jetzige Pavillon im Bereich Holstentor „weg“.

Insgesamt wird geraten, den Teilraum Holstentor in einem größeren räumlichen Kontext zu begreifen. Zum einen sei eine Anbindung an den Bahnhof erforderlich, zum anderen sei die Achse Holstentor – Mittlere Wallhalbinsel bis hin zur Nördlichen Wallhalbinsel mitzugestalten. Hier gebe es parallel Ideen zu einer Multifunktionshalle und einer weiteren baulichen Nachverdichtung, die nicht mit den hier vorgestellten Ideen der Verkehrsumleitung über die Willy-Brandt-Allee zusammenpassten. Auch sei die Uferpromenade mit in die Überlegungen einzubeziehen, hier könnte ggf. ein Tunnel oder Überweg (mit Bedarfsampel) zur Uferpromenade unterhalb des Senatorhotels geschaffen werden.

Holstenstraße

Auch für den Teilraum Holstenstraße werden Potenziale durch die vorgestellten Verkehrsvarianten erkannt, u.a. werden folgende Argumentationen vorgebracht: „Bäume zur Fassung des Raumes, Sichtbeziehung zum Holstentor, Eingangssituation für Touristen“. Eine Gruppe spricht davon, einen „Boulevard“ zu schaffen, u.a. mit Außengastronomie. Eine andere Gruppe hingegen spricht sich gegen eine Allee aus und rät eine Begrünung der Historie entsprechend vorzunehmen.

Zur weiteren Attraktivitätssteigerung schlagen die Kleingruppen zudem vor, die Geschäfte zu erhalten und weiterzuentwickeln (Stichpunkt PACT) und die Architektur aufzuwerten.

Markt-Marienkirche

Zum Teilraum Markt – Marienkirche wünschen sich mehrere Kleingruppen eine bessere Anbindung vom Kohlmarkt an den Markt, z.B. durch einen Glasbau am Kohlmarkt, so dass

die FußgängerInnen besser als bisher auf den Markt geleitet werden. Die Idee einer Markthalle am Kohlmarkt / Markt wird zum Teil begrüßt, zum Teil aber auch kritisch gesehen: „öffnet Platz zu sehr“, „Markthalle zu groß“. Auch wird gefragt: „Geht das Gefühl eines geschlossenen Platzes durch eine transparente Markthalle verloren?“ Um den Markt u.a. auch für Kinder erlebbar zu machen, werden Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten sowie Wasserinstallationen vorgeschlagen.

Von mehreren Teilnehmenden wird der Wunsch nach mehr Aufenthaltsmöglichkeiten auf dem Markt und bei der Marienkirche geäußert, z.B. durch Bänke auf dem Markt, bzw. auch an der Marienkirche wie von Studierenden der TH Lübeck vorgeschlagen in Form einer Verweilzone in Anlehnung an eine Tribüne.

Um die Attraktivität der Marienkirche zu steigern, sollen die Parkplätze an diesem Standort entfernt werden mit Ausnahme der Behindertenparkplätze. Die Straße Schüsselbuden wird gestalterisch als nicht zufriedenstellend eingestuft, hier bedürfe es einer Aufwertung. Der ruhende und fahrende Verkehr soll reduziert werden. Eine Aufhebung der Einbahnstraßenregelung und die Umleitung der Buslinien aus der Königstraße in die Straße Schüsselbuden werden sehr kritisch gesehen.

Für den Markt wird geraten, die „Schnittstelle zwischen Bürger und Verwaltung“ darzustellen und z.B. in Form eines „gläsernen Herzens der Stadt“ zu würdigen.

Zusammenführung der Ergebnisse „Vertiefungsbereich Königstraße – Krähenplatz“

Zum Vertiefungsbereich „Königstraße – Krähenplatz“ arbeiten neun Kleingruppen, davon vier zu Verkehrsvariante A, drei zu Verkehrsvariante B und zwei zu Verkehrsvariante C.

Frau Quast und Frau Wegner fassen die Ergebnisse zusammen. Zu der Zusammenfassung von Frau Quast und Frau Wegner gibt es folgende Ergänzungen:

- Ein Teilnehmer regt an, die ersten drei Pkw-Parkplätze in den Rippenstraßen der Königstraße zu Fahrradparkplätzen umzuwandeln.
- Vorgeschlagen wird, den Busverkehr lediglich am Samstag durch die Königstraße zu führen. An diesem Tag herrsche weniger Schul- und Berufsverkehr.
- Ein Teilnehmer spricht sich eindrücklich dafür aus, den ÖPNV in der Königstraße zu erhalten, u.a. um auch den Einzelhandelsstandort (u.a. Karstadt) zu stärken. Herr Haller gibt an, dass der Bereich um die Königstraße selbst bei Einführung von Variante A über die Knotenpunkte Kohlmarkt und Koberg relativ gut erschlossen wäre.
- Eine Teilnehmerin hat die Idee, Doppeldeckerbusse in der Lübecker Innenstadt einzusetzen.
- Neue Mobilitätsformen (Carsharing u.a.) seien in die aktuellen Planungen einzubeziehen, so der Rat eines Teilnehmenden.

Die Ergebnisse der Arbeitsgruppen werden aus der Auswertung der Arbeitsdecken wie folgt zusammengefasst:

Nach Einschätzung der Teilnehmenden wird die Königstraße am ehesten durch die Begriffe Einkaufen, Nähe ÖPNV und Kunst/Kultur charakterisiert. Zum Bereich Krähenplatz werden am häufigsten die Begriffe Aufenthalt, Grün, Gastronomie und Kinder gepunktet.

Hinsichtlich der Verkehrsvarianten zeichnet sich kein eindeutiges Stimmungsbild ab. Von den vier Kleingruppen, die sich mit Variante A beschäftigt haben, begrüßen zwei die Verkehrsvariante A. Zwei lehnen diese überwiegend ab. Die Argumentationen hierzu sind z.T. widersprüchlich: Eine Gruppe plädiert dafür, „nicht auf halber Strecke stehenzubleiben, den ÖPNV-Verkehr ganz rausnehmen!“. Eine andere Gruppe hingegen befürchtet, dass der Bereich zu schlecht durch den ÖPNV erschlossen wird und damit „abgehängt“ wird. Vorgeschlagen wird, den ÖPNV auch über die Kanalstraße zu leiten.

Variante B wird überwiegend begrüßt. Es wird darauf hingewiesen, dass diese Variante nur bei gegenseitiger Rücksichtnahme aller VerkehrsteilnehmerInnen funktioniert.

Königstraße

Um die Fahrradfreundlichkeit zu stärken, spricht sich eine Gruppe dafür aus, keine Stellplätze für den MIV in der Königstraße auszuweisen und ein Fahrradparkhaus beispielsweise im Erdgeschoss von Karstadt einzurichten.

Die Verkehrsvariante C wird von zwei Gruppen ambivalent bis positiv bewertet. Hier wird der Hinweis gegeben, auch die Königstraße und die angrenzenden Rippenstraßen als Lebensraum zu sehen und dementsprechend gestalterisch einzugreifen (Vorbild Pfaffenstraße).

Krähenplatz

Die Idee, einen Platz an der Krähenstraße einzurichten, wird von allen Kleingruppen befürwortet. Die Gestaltungsvorschläge werden insofern begrüßt, als dass sie Raum für Gastronomie ermöglichen, eine Anbindung an das Balauerfohr geschaffen wird, der Baumbestand erhalten bleibt und der Verkehr reduziert wird. Einige TeilnehmerInnen erkennen hier ein „Quartierszentrum“. Einige Gruppen können sich weitere Nutzungen am Krähenplatz vorstellen und bemängeln an der jetzigen Variante (in dem Fall Verkehrsvariante B): „Es fehlt an Platz für Kunst, Installationen, Spielplatz für Kinder“. Letzteren Einwand teilen auch andere TeilnehmerInnen: „zu wenig Spielen (auch für Große!). Außergastronomie wird einerseits begrüßt, andererseits kritisiert („Café/Kiosk unnötig – lieber Begegnungsort“).

Zwei Gruppen sprechen sich dafür aus, den Straßenverlauf in Anlehnung an die historische Situation im Südbereich zu verschwenken. Damit würde die Einrichtung eines Platzes im Nordbereich ermöglicht. Eine Gruppe spricht sich explizit gegen die Einrichtung einer „Insel“ in der Mitte des Straßenverlaufs aus.

Abschlussrunde

Zur Abschlussrunde finden sich Herr Bürgermeister Lindenau, Frau Senatorin Hagen, Herr Kranzhoff (cappel + kranzhoff), Herr Haller (SHP), Frau Hoge (Studentin der Technischen Hochschule Lübeck), Herr Gast (Bürgerinitiative Rettet Lübeck) und Frau Langmaack (Bewohnerin und Hotelbetreiberin in der Innenstadt) auf der Bühne ein. Moderiert wird der Abschluss von Frau Quast und Frau Böcker (TOLLERORT).

Frau Hoge dankt den Veranstaltern für die gelungene Veranstaltung. Es sei ein Raum geschaffen worden, bei dem offen und transparent über die Entwicklung der Innenstadt diskutiert worden sei. Jede/r habe die Möglichkeit gehabt, seine Anliegen einzubringen. Auch Frau Langmaack und Herr Gast schließen sich den Ausführungen an. Frau Langmaack bezeichnet die Veranstaltung als ein „Stück gelebte Demokratie“. Ebenso wie Frau Hoge zeigt sie sich neugierig, welche der erarbeiteten Ergebnisse umgesetzt werden.

Frau Böcker bezieht sich auf das Thema Einzelhandel. Es sei heute deutlich geworden, dass die Teilnehmenden die Innenstadt auch in Zukunft als starken Einzelhandels-Standort verstehen. Um den Einzelhandel in der Innenstadt zu halten, bzw. zu stärken, seien verschiedene Maßnahmen erörtert worden.

Herr Lindenau hat das klare Votum zur Kenntnis genommen. Auch er spricht sich für einen starken Einzelhandel in der Innenstadt aus. Um diesen zu schützen, beabsichtige die Verwaltung keine zusätzlichen Flächen in Randlagen der Stadt für innenstadtrelevanten Handel auszuweisen.

Um den Einzelhandelsstandort Innenstadt zu stärken, sei es zudem erforderlich, die städtebaulichen Qualitäten zu verbessern und Lösungen für eine stadtverträgliche Mobilität zu finden. Gewinne die Innenstadt insgesamt an Attraktivität, profitiere davon auch der Einzelhandel, so Herr Lindenau. Mit dem städtebaulichen Rahmenplan und dem Mobilitätskonzept werden wichtige Voraussetzungen geschaffen.

Herr Lindenau berichtet über aktuelle Pläne der Verwaltung, dezentrale Verwaltungsstandorte aufzugeben und die Arbeitsplätze in der Innenstadt zu zentralisieren. Auf diesem Wege sollen Kräfte noch besser gebündelt und die Innenstadt als Arbeitsort gestärkt werden. Dabei gelte es sicherlich, verkehrsbezogene Themen wie Fahrradparkplätze und Jobticket für eine stadtverträgliche Mobilität mit in die Planungen einzubeziehen.

Weiterhin erklärt Herr Lindenau, dass künftig auch ein Leerstandmanagement eingerichtet werden solle. Dieses soll, so die Finanzierung gesichert ist, durch die Wirtschaftsförderung der Hansestadt Lübeck übernommen werden.

Frau Quast nimmt Bezug auf das Holstentor. Dieses sei ein besonderer Identifikationsort für Lübeck und stelle ein hohes Gut dar. Die Planungswerkstatt habe gezeigt, dass die derzeitige Einbettung in das Umfeld (inklusive der starken Verkehrsbelastung) stark in der Kritik stehe und dementsprechend ein hoher Veränderungsdruck bestehe.

Senatorin Hagen bekräftigt den Eindruck. Sie sei lange Pendlerin gewesen und kenne daher den Weg vom Bahnhof in die Innenstadt sehr gut. Diese Strecke wird von stadträumlichen und baulichen „Perlen“ geprägt, die aufgrund der verkehrlichen Belastung in ihrer Qualität noch nicht zur Geltung kommen können. Sie erhofft sich für die Zukunft eine Verbesserung in diesem Bereich. Auch Frau Hagen sieht mit dem städtebaulichen Rahmenplan und dem Mobilitätskonzept eine wichtige Grundlage für eine qualitätsvolle Entwicklung der Innenstadt.

Herr Kranzhoff zeigt sich zufrieden mit dem Verlauf der Planungswerkstatt. Es sei deutlich geworden, dass es eine breite Unterstützung der Teilnehmenden gibt für die Verbesserung der Qualitäten im öffentlichen Raum mit entsprechend veränderter Mobilität.

Ziel ihres Büros sei es gewesen, die Potenziale aufzuzeigen, die die räumlichen Vertiefungsbereiche haben. Er freut sich, dass dies gelungen ist. Die zahlreichen Hinweise der Teilnehmenden würden die Entwürfe sinnvoll „anfüttern“, d.h. ergänzen, erweitern und ggf. auch korrigieren. Herr Kranzhoff fügt hinzu, dass der städtebauliche Rahmenplan neben den heute diskutierten Vertiefungsbereichen weitere Bereiche untersucht.

Herr Haller bedankt sich bei den Teilnehmenden für ihr Engagement. Bereits die Zusammenfassung der Ergebnisse der Planungswerkstatt habe gezeigt, dass viele neue Ideen hinzugekommen seien. Für ihn persönlich sei der deutlich ausgeprägte Wunsch nach Veränderung der jetzigen Mobilität mittels der gestrigen Aufstellung ein sehr starker Eindruck gewesen.

Die verschiedenen Verkehrsvarianten hätten keine eindeutige Präferenz unter den Teilnehmenden zutage gebracht. Hier gelte es nun, aus den Varianten einzelne bevorzugte Bausteine in einer Variante zusammenzuführen.

Frau Quast gibt den zeitlichen Horizont für den städtebaulichen Rahmenplan und das Mobilitätskonzept bekannt: Beide sollen im Frühjahr 2019 fertig gestellt werden. Vom 12. November 2018 bis zum 9. Dezember 2018 gibt es die Möglichkeit, an der Bewertung und Kommentierung von Bausteinen des Rahmenplans und des Mobilitätskonzepts online mitzuwirken.

Frau Quast erinnert an den Vortrag von Herrn Kucz, in dem er die LübeckerInnen zum Mut zur Veränderung aufforderte.

Bürgermeister Lindenau erklärt, dass einige Personen im Vorwege zur Veranstaltung Skepsis gezeigt hätten: „Es ist schon viel geredet worden, verändert hat sich wenig. Macht das überhaupt Sinn?“ Er nehme eine andere Grundstimmung, sprich mehr Mut, auf der heutigen Veranstaltung wahr. Und, so Herr Lindenau, dieser sei zwingend erforderlich: „Wir müssen uns was trauen!“ – auch wenn es nicht für alle Maßnahmen einen Konsens geben wird.

Herr Lindenau betont, dass zunächst die Qualität des städtebaulichen Rahmenplans, des Mobilitätskonzepts und in weiteren Schritten dann einzelner Planungen überzeugen müsse. Sei dies der Fall, werde auch die Finanzierung gelingen. Wie bereits auf der Perspektivenwerkstatt^{2.0} bekräftigt Herr Lindenau, dass er keine Berichte „für die Schublade“ produzieren lassen wolle, sondern immer ein Maßnahmenplan dahinter stehen müsse. Er sieht einen klaren Handlungsauftrag, auch wenn es notwendig sein werde, eine Priorisierung vorzunehmen. Auch von politischer Seite werde der Prozess unterstützt.

Wichtig sei, sich an gemeinsam getroffene Verabredungen zu erinnern und darauf aufzubauen. Dafür sei es erforderlich, nicht immer wieder neu in grundsätzliche Diskussionen einzusteigen. Der Prozess der Innenstadtentwicklung werde dennoch weiterhin offen und flexibel gestaltet, um z.B. auf veränderte Rahmenbedingungen reagieren zu können. Herr Lindenau bedankt sich bei den Teilnehmenden für ihr Engagement.

Frau Quast dankt allen für ihre Teilnahme. Sie schließt die Veranstaltung um 15.30 Uhr.

Impressum

**Arbeitsgemeinschaft
Rahmenplan Lübeck Innenstadt
mit abgeleitetem Mobilitätskonzept**

E-Mail: post@zukunft-altstadt.de

TOLLERORT
entwickeln & beteiligen

mone böcker & anette quast gbr
Palmaille 96, 22767 HAMBURG
Tel 040 3861 5595
www.tollerort-hamburg.de



SHP Ingenieure

SHP Ingenieure GbR
Plaza de Rosalia 1, 30449 HANNOVER
Tel 0511 3584 450
www.shp-ingenieure.de

cappel + kranzhoff
stadtentwicklung und planung gmbh



cappel + kranzhoff
stadtentwicklung und planung gmbh
Büro Hamburg:
Palmaille 96, 22767 HAMBURG
Tel 040 380 375 670
www.ck-stadtplanung.de

STADTKREATION
URBANES BEWEGEN.

STADTKREATION – Urbanes Bewegen
Dipl.-Ing. Johannes Bouchain
Schäferkampsallee 48, 20357 HAMBURG
Tel 040 43 91 03 71
www.stadtkreation.de

Im Auftrag der

Hansestadt LÜBECK

Hansestadt LÜBECK
Der Bürgermeister
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Mühlendamm 12
23552 Lübeck

Fotos: Kohlmeyer (gekennzeichnet),
sonst: TOLLERORT

Plandarstellung: cappel + kranzhoff