



Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Christian Stolte (E-Mail: christian.stolte@luebeck.de Telefon: 122-6112)

Ergebnisse der Bürger:innenbeteiligung zum VEP

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
14.07.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
15.09.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
23.09.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
25.09.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Hansestadt Lübeck wird neu aufgestellt. Damit wird das Ziel verfolgt, einen Rahmenplan und Strategien zur Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs in Lübeck für die nächsten 15 Jahre festzulegen. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung stand die Frage: „Wie soll der öffentliche Straßenraum zukünftig aufgeteilt werden und wo erhält welches Verkehrsmittel Priorität?“ im Vordergrund.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung verfolgte das Ziel, Bürgerinnen und Bürger aktiv in Planungsprozesse einzubeziehen und ihnen die Möglichkeit zu geben, ihre Perspektiven und Anliegen einzubringen.

Bericht:

Anlass der Bürger:innenbeteiligung

Derzeit erarbeitet die Verwaltung im Rahmen des VEP die Zielnetze für die einzelnen Verkehrsträger. Zunächst wurden diese unabhängig voneinander als Vorzugsvarianten ausgestaltet. Legt man diese übereinander, stellt man fest, dass es Zielkonflikte gibt. Es gibt Straßenräume, die für mehrere (oder alle) Verkehrsträger von hoher Bedeutung sind. Hier steht daher als nächster Schritt die planerische Aufgabe an, diese Konflikte entweder durch Umplanung oder durch Abwägung und Bevorzugung eines bestimmten Verkehrsträgers zu mindern. Dies ist vor dem Hintergrund der Verkehrswende einer der wichtigsten Arbeitsschritte im Prozess. Aus diesem Grund sollte genau hierzu eine Beteiligung durchgeführt werden.

Ziel der Veranstaltungen war es, herauszufinden, wie die Bürger:innen bei Zielkonflikten im Straßenraum entscheiden würden.

Beteiligungsformate und Ablauf

Die Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte in drei Stufen:

1. **Informationsveranstaltung** (31.03.2025):
Rund 120 Teilnehmenden wurden verschiedene Fachvorträge zum Thema Mobilität und der Neuaufstellung des VEPs präsentiert, die den Teilnehmenden Fach- und Grundlagenwissen vermittelten, den allgemeinen Prozess darlegten und die ersten Ergebnisse aufzeigten. Eingangsplatzierte Befragungen der Teilnehmenden zeigten, dass gute Mobilität u. a. durch Multimodalität, einem guten ÖPNV-Angebot und Barrierefreiheit geprägt wird. Außerdem tragen Grünelemente und verkehrsberuhigte Bereiche zum Wohlbefinden im öffentlichen Straßenraum bei.
2. **Ausstellung:**
Vom 31.03. bis 28.04.2025 standen den Bürger:innen Informationstafeln und zu bestimmten Sprechzeiten Fachkolleg:innen der Verwaltung im Übergangshaus für den persönlichen Austausch zur Verfügung. In den mündlich und schriftlich eingebrachten Rückmeldungen wurde u. a. der Ausbau von ÖPNV, Rad- und Fußinfrastruktur, autofreie Bereiche sowie verständliche Kommunikation gefordert.
3. **Planungsworkshop** (28.04.2025):
Mit 80 Teilnehmenden wurden in Arbeitsgruppen konkrete Straßenraumkonzepte zur Fackenburg Allee entwickelt. Impulsvorträge von Expert:innen und eine Diskussion im Plenum stellten die verschiedenen Anforderungen an den öffentlichen Straßenraum dar. In der Planungsphase stand den acht Workshopgruppen ein Straßenraumpuzzle zur Verfügung, mit dem sie ihren bevorzugten Straßenraumquerschnitt gestalten konnten und in Form einer Vorzugsvariante festhielten.

Die Veranstaltungen wurden umfangreich beworben und standen im Übergangshaus jedem offen. Eine ausführliche Dokumentation der Öffentlichkeitsbeteiligung, der Vorzugsvarianten sowie der Ergebnisse befinden sich in Anlage 1: „Dokumentation der Öffentlichkeitsbeteiligung“.

Kernergebnisse des Planungsworkshops

Als Grundlage für die Umgestaltung eines Straßenraumes wurde die Fackenburg Allee ausgewählt. Grund dafür ist, da absehbar ist, dass sich in diesem Straßenraum diverse Anforderungen ballen. Zudem liegen mit dem Verkehrsversuch bereits Erkenntnisse vor, welche Folgen eine Umverteilung des Straßenraumes hätten. Die Ergebnisse der Workshopgruppen zeigen eine klare Tendenz hin zu nachhaltiger und sozial gerechter Mobilitätsplanung:

- **Grünräume:**
Alle Gruppen erweiterten Grünelemente und sahen mindestens zwei Grünelemente in ihren Vorzugsvarianten vor.
- **Radverkehr:**
Flächenanteile für den Radverkehr wurden in allen Gruppen ausgeweitet – ausschließlich baulich getrennt und teilweise nach Radschnellwegstandard.
- **ÖPNV:**
Fast alle Gruppen sahen Busspuren vor (einige in Form einer Wechselspur). Vereinzelt wurde eine Straßenbahn vorgesehen.
- **MIV:**
Der Kfz-Verkehr wurde deutlich reduziert – meist auf zwei Spuren. Parkstreifen ohne weitere Nutzungen oder Begrünung wurden weitgehend abgeschafft.

- **Fußverkehr:**
Die bereits heute schon verhältnismäßig breiten Gehwege im Bestand blieben in den meisten Gruppen unberührt.
- **Flankierende Maßnahmen:**
Priorisiert wurden Maßnahmen die dem Umweltverbund zugutekommen:
 - Tempo 30
 - Trennung der Verkehrsarten
 - Neuordnung des ruhenden Verkehrs u. a. durch Quartiersgaragen

Schlussfolgerungen der Verwaltung

Die Ergebnisse des Workshops zeigen Zustimmung für:

- Die Stärkung und den Ausbau der Infrastruktur des Umweltverbunds.
- Die Förderung der Grün- und Klimaanpassungsmaßnahmen im Straßenraum.
- Die Reduktion und Umverteilung der Flächen des MIV zugunsten des Umweltverbunds.
- Die Stärkung eines barrierefreien und sicheren öffentlichen Straßenraums.

Der Grundlagenbeschluss der Lübecker Bürgerschaft für den VEP besagt, den Modal Split-Anteil des Umweltverbundes von 57 % auf 70 % zu erhöhen. Aus fachlicher Sicht ist dieses Ziel zu begrüßen. Gleichzeitig ist klar, dass dieses ambitionierte Ziel kaum gelingen kann, ohne Flächen im öffentlichen Raum zugunsten des Umweltverbundes umzuverteilen. Die möglicherweise wichtigste Frage für den gesamten VEP-Prozess ist dabei, ob eine solche Umverteilung in der Stadtgesellschaft mitgetragen wird. Die durchgeführten Veranstaltungen dienten dazu, genau diese Frage zu beantworten und mit Blick auf die angehängte Dokumentation ist dies für interessierte Bürger:innen der Fall. Natürlich sind die Ergebnisse dieser Bürger:innenbeteiligung nicht repräsentativ. Es ist nahezu unmöglich, im Rahmen von Präsenzveranstaltungen einen repräsentativen Bevölkerungsquerschnitt anzusprechen. Dennoch ist Bürger:innenbeteiligung fachlich und politisch gewünscht und erforderlich. Die Verwaltung hat die Ergebnisse daher zu beachten. Es soll an dieser Stelle nochmal explizit hervorgehoben werden, dass in der Vorbereitung der Veranstaltung genau darauf geachtet wurde, dass kein Verkehrsträger bevorzugt wird. Auch die Werbemaßnahmen für die Veranstaltung richteten sich an die gesamte Einwohnerschaft.

Im Ergebnis besteht aus Sicht der Verwaltung daher das Mandat, **dort wo es notwendig und möglich** ist, im VEP die planerischen Grundlagen zu schaffen, dem Umweltverbund mehr Raum zu geben. Die Ergebnisse der Beteiligung dienen gemeinsam mit dem Grundlagenbeschluss als Abwägungshilfe, wenn in der Erstellung des Gesamtverkehrsnetzes Konflikte zwischen den Verkehrsträgern zu lösen sind.

Anlagen:

Anlage 1 Dokumentation der Öffentlichkeitsbeteiligung

Senatorin Joanna Hagen



Dokumentation

Öffentlichkeitsbeteiligung

Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP)

Wie sollen sich Lübecks Verkehr und Infrastruktur bis 2040 entwickeln? Wie soll der öffentliche Straßenraum aufgeteilt werden? Diese und weitere Fragen wurden Teilnehmenden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gestellt.

Informationen finden Sie unter: www.luebeck.de/vep

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtentwicklung
Abteilung Verkehrsplanung
Mühlendamm 10-12 | 23552 Lübeck
(0451) 115
stadtplanung@luebeck.de
www.luebeck.de



Inhaltsverzeichnis

1.	Anlass und Ziel	3
2.	Ablauf der Öffentlichkeitsbeteiligung	6
	(a) Informationsveranstaltung	6
	(b) Ausstellung	12
	(c) Planungsworkshop	14
3.	Ergebnisse des Planungsworkshops	20
4.	Auswertung der Ergebnisse	26
5.	Zusammenfassung der Ergebnisse	32

1. Anlass und Ziel

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Hansestadt Lübeck wird neu aufgestellt. Damit wird das Ziel verfolgt, einen Rahmenplan und Strategien zur Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs in Lübeck für die nächsten 15 Jahre festzulegen.

Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP)

Erforderlich ist die Fortschreibung bzw. Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans, da sich u. a. die gesellschaftlichen und räumlichen Rahmenbedingungen, wie z. B. die Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung, für die Verkehrsplanung maßgeblich in den letzten Jahrzehnten verändert haben. Der letzte Verkehrsentwicklungsplan wurde durch die Bürgerschaft bereits im Jahr 2000 beschlossen. Maßnahmen wie die großen Verkehrsinfrastrukturprojekte Neubau der B104 und B207 wurden bereits realisiert.

Eine große Herausforderung, die im Zusammenhang mit der Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans besteht, ist, die Mobilität für alle Bürger:innen zukunftsfähig zu gestalten. Ziel ist, das Funktionieren des Gesamtverkehrssystems unter den Bedingungen höherer Anforderungen aus Umwelt- und Klimaschutz, einer intensiven Stadtentwicklung einschließlich des demografischen Wandels sowie der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel zu organisieren.

Der Verkehrsentwicklungsplan soll Analysen und Prognosen der Verkehrsentwicklung und der Verkehrswirkungen, die Formulierung von Zielen, die Identifikation von Mängeln und Problemen sowie die Erarbeitung von Handlungskonzepten und Maßnahmenvorschlägen enthalten.

Einordnung der Öffentlichkeitsbeteiligung in den Prozess

Das Planwerk gliedert sich in mehrere Arbeitspakete, die auch die Anforderungen der Europäischen Union an einen „Sustainable Urban Mobility Plan“ (SUMP) erfüllen. Aktuell befinden wir uns mitten im Prozess. Die Vorbereitungen und Analysen sowie die Strategieentwicklung sind abgeschlossen. Zu den in Auftrag gegebenen Analysen und Gutachten zählen:

- Vertiefende Untersuchungen des ruhenden Kfz-Verkehrs (Parken) in zwei Quartieren
- Ein Ladeinfrastrukturkonzept für Elektrofahrzeuge
- Eine Untersuchung des Potenzials und der Machbarkeit einer Straßenbahn

Außerdem wurden die grundlegenden Ziele und Indikatoren des Verkehrsentwicklungsplans festgelegt. Laut Beschluss der Bürgerschaft (VO/2021/10558-08-01), sollen die Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans dazu führen, dass die Lübecker:innen 70% ihrer Alltagswege mit dem Umweltverbund (Bahn, Bus, Fahrrad und zu Fuß) im Jahr 2040 zurücklegen. Auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) wie z. B. den Pkw – sollen nur noch 30% der Wege entfallen. Außerdem soll die Elektrifizierung des MIV weiter voranschreiten. Der 10-Minuten-Takt („Lübeck-Takt“) im Busverkehr soll überdies ausgeweitet werden. Weitere Informationen zu den Handlungszielen für

eine nachhaltige urbane Mobilität in Lübeck finden Sie unter: [Verkehrsentwicklungsplan | Stadtentwicklung](#)

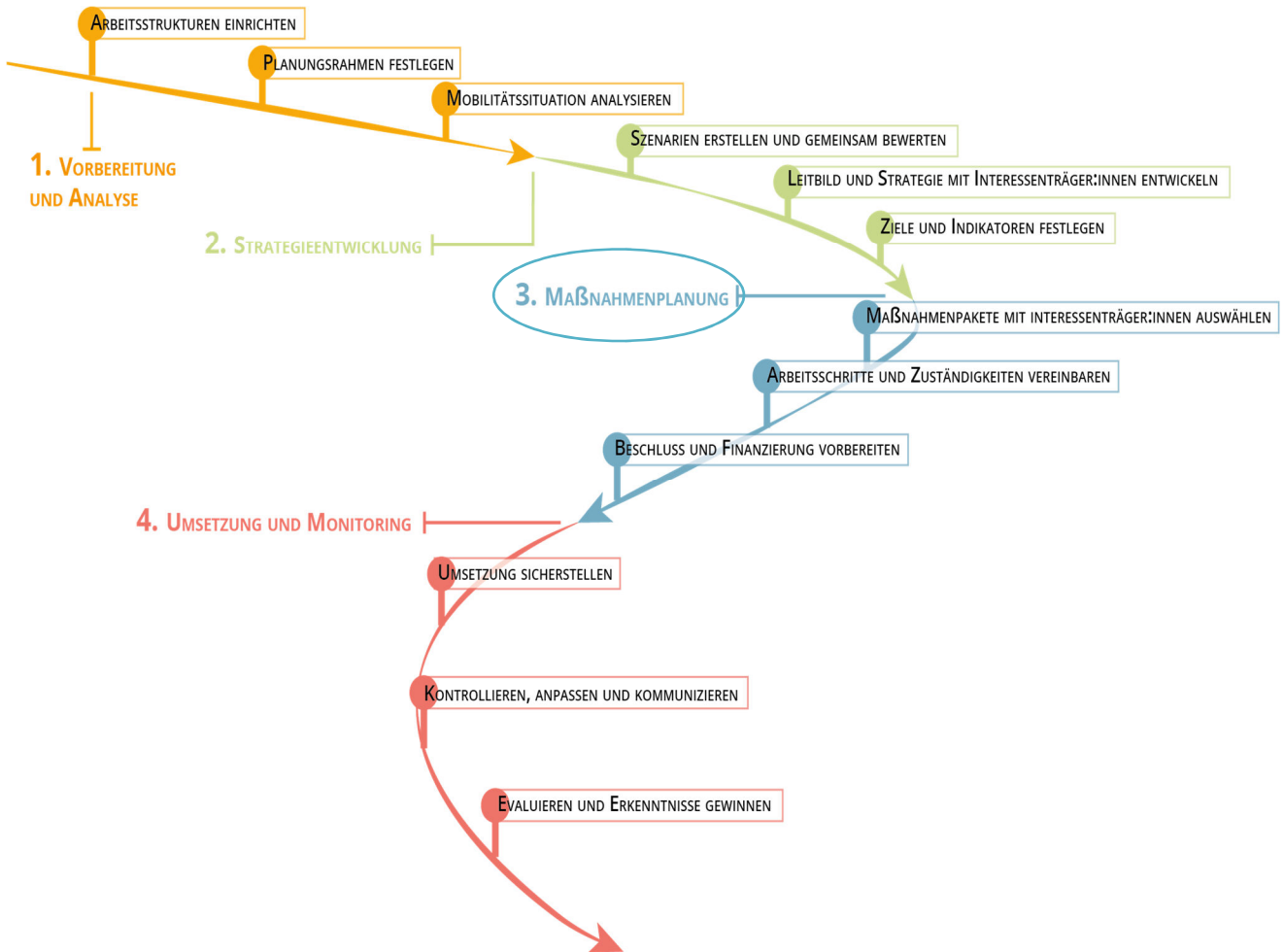


Abb. 1 Prozess der Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans © eigene Darstellung in Anlehnung an Rupprecht Consult, 2019

Den Auftakt der Beteiligung haben die [Stadtteilveranstaltungen](#) und der [Stadtentwicklungsdialog „LÜBECK:überMORGEN setzt Kurs auf 2040“](#) gebildet. Im Juni 2022 wurde ein erster Meilenstein des Verkehrsentwicklungsplans erreicht: Die Bürgerschaft hat Eckpunkte und Ziele für den weiteren Prozess beschlossen ([VO/2021/10558-08-01](#)). Die Anzahl der Wege, die mit dem Umweltverbund (zu Fuß, mit dem Fahrrad, per Bus und Bahn) zurückgelegt werden, sollen gegenüber dem MIV wie z. B. Pkw steigen.

Sobald es dann einen aufeinander abgestimmten Entwurf des Gesamtverkehrsnetzes in Lübeck gibt, folgt die Erarbeitung konkreter Maßnahmenpakete.

Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung standen die Fragen: „Wie soll der öffentliche Straßenraum zukünftig aufgeteilt werden? Wo erhält welches Verkehrsmittel Priorität?“ im Vordergrund. Die Öffentlichkeitsbeteiligung verfolgte zu diesem Zeitpunkt das Ziel, Bürgerinnen und Bürger aktiv in den Planungsprozess einzubeziehen und ihnen die Möglichkeit zu geben, ihre Perspektiven und Anliegen einzubringen. Durch Fachvorträge wurden fundierte Informationen und fachliches Wissen vermittelt, um das Verständnis für komplexe Themen rund um die Gestaltung des öffentlichen Straßenraums zu fördern. Dies schuf eine gemeinsame Wissensbasis, die eine qualifizierte Diskussion ermöglichte.

Im anschließenden Workshop konnten die Teilnehmenden selbst kreativ werden und einen eigenen Straßenraumquerschnitt gestalten. Als Fallbeispiel wurde ein Querschnitt der Fackenburger Allee herangezogen, da zum einen etliche verkehrliche Anforderungen an diese Hauptverkehrsstraße bestehen und zum anderen die Breite des Straßenraumquerschnitts zugleich einen gewissen Handlungsspielraum für eine Neugestaltung bietet. Voraussetzung bei der „Wunsch- und Umgestaltung“ des Straßenraumquerschnitts war die Berücksichtigung der bestehenden Rahmenbedingungen wie z. B. Grundstücksgrenzen und die Einhaltung der allgemein anerkannten technischen Planungsparameter.

Die eigenständige Planung des Straßenraumquerschnitts durch die Bürger:innen kann für die vielfältigen Anforderungen an den Straßenraum sensibilisieren, gerade wenn verschiedene Interessensträger:innen an einem Workshoptisch zusammenkommen und die oft konkurrierenden Interessen – wie zum Beispiel Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität, Umweltschutz und barrierefreie Zugänglichkeit – miteinander in Einklang gebracht werden müssen.

Gleichzeitig bilden die erarbeiteten Vorzugsvarianten der Teilnehmenden deren Bedürfnisse und die entsprechenden Vorstellungen und Interessen einer nachhaltigen und zeitgemäßen Verkehrsplanung ab. Die erarbeiteten Entwürfe stellen somit eine weitere Ebene dar, die im Abwägungsprozess bei der Entwicklung des Verkehrsentwicklungsplans miteinbezogen wird.

Anreiseorte der Teilnehmer:innen

An der Informationsveranstaltung nahmen rund 120 Personen teil, die aus unterschiedlichen Stadtteilen Lübecks und dem Umland kamen. Ein großer Anteil der Teilnehmer:innen reiste aus der Altstadt sowie den angrenzenden Bezirken Holstentor-Nord und St. Lorenz-Süd an.

Darüber hinaus waren mehrere Teilnehmer:innen aus den Bezirken Burgtor, Karlshof, Marli, Eichholz, Hüxterter und Strecknitz zugegen, sodass aus 9 von 10 Stadtteilen Bürger:innen anreisten. Mit einzelnen Teilnehmer:innen waren zudem die Stadtteile Buntekuh, Dornbreite, Groß Steinrade, Falkenfeld, Dänischburg, Kücknitz, Schlutup, Teutendorf und Travemünde vertreten. Auch aus den benachbarten Städten Idstedt und Neumünster kamen einzelne Interessierte.

Rund 88 % der Teilnehmer:innen nutzten umweltfreundliche und aktive Verkehrsmittel für ihre Anreise. An der Spitze stehen die 35 Fahrradfahrer:innen, gefolgt von 24 Fußgänger:innen. Der öffentliche Nahverkehr wurde ebenfalls häufig genutzt, wobei 16 Personen mit dem Bus und 3 Personen mit der Bahn anreisten. Das Auto wählten 10 Teilnehmende als Verkehrsmittel, während lediglich eine Person mit dem E-Roller unterwegs war.



Abb. 3 Stellwand zur Befragung der Teilnehmenden der Informationsveranstaltung, *Wo kommen Sie her und wie sind Sie hergekommen?*

„Was macht für Sie gute Mobilität aus?“

Die Kommentare zeigen deutlich, dass die Teilnehmenden eine integrierte und gut abgestimmte Mobilität wünschen, bei der alle Verkehrsträger sinnvoll miteinander verknüpft sind. Komfortables und sicheres Vorankommen für alle Verkehrsteilnehmer:innen ist zentral, ebenso wie eine breite Auswahl an Verkehrsmitteln, um eine hohe Mobilität zu ermöglichen. Dabei ist die schnelle und direkte Erreichbarkeit alltäglicher Ziele ein wichtiges Kriterium. Als weitere Kriterien einer guten Mobilität wurden genannt:

Kriterium	Beschreibung / Beispiele
Multimodalität	Komfortables Vorankommen, Auswahlmöglichkeiten, flächendeckend schnelle Erreichbarkeit, Kombination aller Verkehrsträger, gut abgestimmte Mobilitätsketten
Guter ÖPNV	Lückenlose Anschlüsse, gut getaktete Verbindungen, Straßenbahn, Regio-S-Bahn, Nachtbusse, Lümo, Vermeidung von Umstiegen und Wartezeiten
Sicherheit	Rücksichtnahme, sichere Wege für Kinder, Vermeidung von Angsträumen, gute Übersichtlichkeit
Gute Rad- und Fußwege	Breite, glatte, sichere und separate Rad- und Fußwege, fußläufige Erreichbarkeit aller Einrichtungen
Förderung des Umweltverbunds	Bevorrechtigung des Rad- und Fußverkehrs, breite Grünstreifen, Umweltfreundlichkeit, wenig Autoverkehr
Barrierefreiheit	Rollstuhlgerecht, geeignet für Kinderwagen, Rollatoren, Seh- und Hörbehinderte
Autofreie Zonen	Autofreie Altstadtinsel, Fußgängerzonen, keine Autos in bestimmten Bereichen (Vorderreihe)
MIV-Freundlichkeit	Gut ausgebaute mehrspurige Straßen für motorisierten Individualverkehr (MIV), Parkplätze (Lieferverkehre, Rettungsdienste, Handwerksbetriebe etc.)

Vorträge und Diskussion

Nach Ankunft und Befragung der Teilnehmer:innen wurde die Informationsveranstaltung durch ein Grußwort der Bausenatorin Joanna Hagen eröffnet, die die Bedeutung der Mobilität für die Stadtentwicklung hervorhob. Anschließend folgte der erste Input im Plenum von Dr. Alexander Rammert, der u. a. die Begriffe „Verkehr“ und „Mobilität“ erläuterte und aufzeigte, wie Mobilität ganzheitlich geplant werden kann. Im Anschluss führte Gerald Hamöller von Rambøll in den aktuellen Prozess der Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans ein. Er erläuterte dabei die grundlegenden Ziele, Indikatoren, Inhalte und die angewandte Methodik sowie den aktuellen Stand des Planungsprozesses.

Interaktiv wurde es bei einem Mobilitäts-Quiz, bei dem die Teilnehmenden mit Zahlen, Daten und Fakten zur Mobilität in Lübeck vertraut gemacht wurden. Ein weiterer Punkt war der Werkstatteinblick in die Verkehrsnetze der Zukunft, der erste Entwürfe und Visionen präsentierte. Fachliche Inputs folgten zu den einzelnen Verkehrsträgern: Max Bohnet vom Büro GGR referierte zum motorisierten Individualverkehr (MIV), Gerald Hamöller stellte Ergebnisse aus dem Busnetz- und Straßenbahngutachten vor, während Torsten Perner (Rambøll) das Veloroutennetz sowie den Fußverkehr erläuterte. Visualisierungen haben einen Ausblick gegeben, wie Straßenräume in Zukunft neugestaltet werden könnten.

Im Anschluss wurde eine Ausstellung zur Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans im Übergangshaus eröffnet und die Teilnehmer:innen hatten zum Ausklang der Veranstaltung die Möglichkeit, mit den Gutachter:innen und Vertreter:innen der Hansestadt Lübeck persönlich ins Gespräch zu kommen.



Abb. 6 Impressionen der Informationsveranstaltung

(b) Ausstellung

Die Ausstellung wurde im Anschluss an die Informationsveranstaltung am Montag, den 31.03.2025 eröffnet. Die Ausstellungsplakate waren allen Interessierten zu den Öffnungszeiten des Übergangshauses frei zugänglich. Den Abschluss der Ausstellung markierte der Planungsworkshop, am Montag den 28.04.2025.



Abb. 7 und 8 Impressionen der Ausstellung im Übergangshaus

Über die Laufzeit der Ausstellung bestand für Interessierte die Gelegenheit zu festgelegten Sprechzeiten (montags 11 bis 13 Uhr & donnerstags 15 bis 18 Uhr) mit den Verkehrsplaner:innen der Hansestadt Lübeck in den persönlichen Austausch zu kommen und ggf. Fragen zu stellen und Anregungen zu äußern. Darüber hinaus bestand jederzeit die Möglichkeit, per Mail oder Post Fragen und Anregungen einzureichen. Die gesammelten Rückmeldungen lassen sich in folgenden Kernaussagen zusammenfassen, die im Grunde auch die Kriterien der guten Mobilität (Befragung der Teilnehmer:innen der Informationsveranstaltung „Was macht für Sie gute Mobilität aus?“) untermauern:

Kernaussage	Beschreibung / Beispiele
Verkehrsträger sollen sich ergänzen	ÖPNV, Rad, Fuß, Pkw und Taxi sollen sinnvoll zusammenspielen.
ÖPNV ausbauen	Besser abgestimmte, gut getaktete Busverbindungen, ggf. Bau einer Straßenbahn, mehr Nachtangebote und barrierefreie Haltestellen sind gewünscht.
Rad- und Fußinfrastruktur verbessern	Breite, sichere, barrierefreie und gut ausgebaute Wege, möglichst getrennt vom Autoverkehr, auch abseits vielbefahrener Straßen, Fahrradparkhäuser und Bikesharing wurden angeregt.
Barrierefreiheit und Teilhabe gewährleisten	Mobilität für ältere und eingeschränkte Menschen muss stärker berücksichtigt werden, z.B. durch kürzere Wege und Quartierslösungen.
Autofreie und grüne Stadt voranbringen	Weniger MIV in der Innenstadt, mehr Grünflächen, Aufenthaltsqualität und kinderfreundliche Straßenräume.
Beteiligung und klare Kommunikation	Einbeziehung aller Stadtteile, Vermittlung von Fachwissen, verständliche Sprache und praxisorientierte Beteiligung sind wichtig und gewünscht.
Verkehrsmanagement fördern	Priorität auf Sicherheit, Rücksichtnahme und innovative Mobilitätslösungen (z.B. Sharing, „KI-Shuttles“).

(c) Planungsworkshop

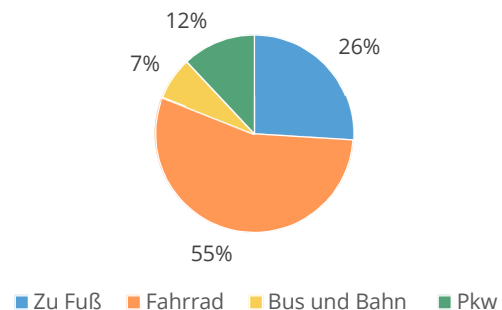
Auf die Informationsveranstaltung folgte der Planungsworkshop. Am Montag den 28.04.2025 nahmen rund 80 angemeldete Teilnehmer:innen an dem Planungsworkshop im Übergangshaus teil. Der Workshop gliederte sich im Wesentlichen in drei Teile. Eingangs fand, entsprechend der Informationsveranstaltung, eine Befragung der Teilnehmenden zu dem Startpunkt ihrer Anreise sowie eine Abfrage der Erwartungshaltung statt. Daraufhin startete der Planungsworkshop mit einem Impulsvortrag und einer Podiumsdiskussion zur Darstellung verschiedener Anforderungen an den öffentlichen Straßenraum. Anschließend wurde die Workshopphase eingeleitet, deren Ergebnisse abschließend im Plenum besprochen wurden.

Anreiseorte der Teilnehmer:innen

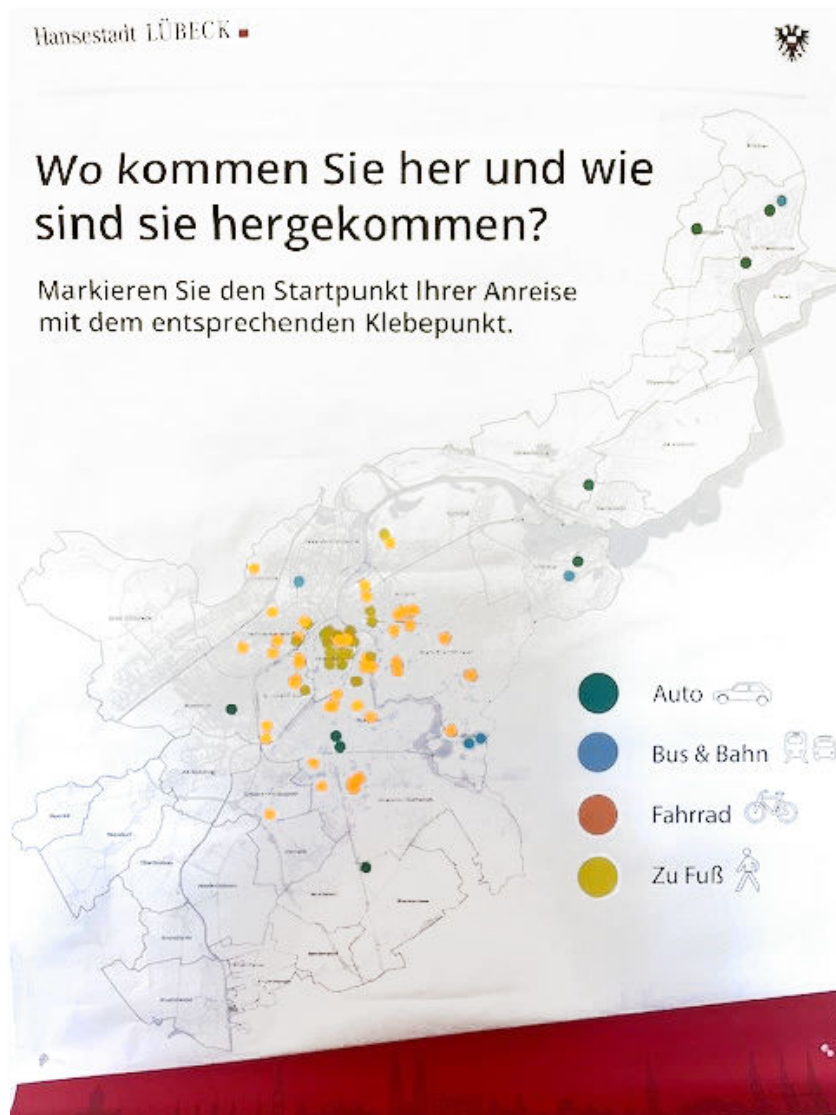
Auch die Eröffnung des Planungsworkshops am 28.04.2025 begann entsprechend der Informationsveranstaltung mit einer Befragung der rund 80 Teilnehmenden über den Startpunkt ihrer Anreise. Die gewählten Verkehrsmittel wurden anhand verschiedenfarbiger Klebepunkte differenziert.

Klebepunktfarben und deren Bedeutung:

- Grün: Anreise per Pkw
- Blau: Anreise per Bus und Bahn
- Orange: Anreise per Fahrrad
- Gelb: Anreise zu Fuß



Auch zur zweiten Veranstaltung gab ein großer Anteil der Teilnehmenden als Startpunkt ihrer Anreise die Altstadtinsel an. Diese kurzen Strecken wurden bis auf einzelne Ausnahmen zu Fuß zurückgelegt. Die Teilnehmenden aus den altstadtnahen Bezirken Lübecks stiegen überwiegend auf das Fahrrad als Verkehrsmittel um. 55 % aller Befragten reisten mit dem Fahrrad an. Die längsten Anreisen die mit dem Fahrrad zurückgelegt wurden, beliefen sich auf rund 7 km. Teilnehmer:innen aus innenstadtfernen Stadtteilen wie Travemünde, Schlutup, Kücknitz oder Blankensee entschieden sich für eine Anreise per Pkw oder Bus und Bahn, wobei Bus und Bahn von lediglich 7 % der Befragten als Verkehrsmittel genutzt wurde. 12 % der Befragten wählten hingegen den Pkw.



*Abb. 9 Ergebnisse zur Befragung der Teilnehmenden des Workshops,
Wo kommen Sie her und wie sind Sie hergekommen?*

Vorträge und Diskussion

Ein Impulsvortrag von Johanna Reisch (Landschaftsarchitektin bei Henning Larsen, Teil der Rambøll Gruppe) zum Thema der Straßenraumgestaltung „Platz da! Öffentliche Räume neu denken“ führte die Teilnehmenden des Workshops in das Thema ein. Es folgten Statements verschiedener Interessenvertreter:innen zur Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen in Lübeck. Entsprechende Visualisierungen dieser Umgestaltungen untermalten die unterschiedliche Planungsprämisse. Die Visualisierungen zeigten eine Hauptverkehrsstraße Lübecks, die „ÖPNV-freundlich“, „fahrradfreundlich“, „klimaangepasst“ oder „MIV-freundlich“ umgestaltet wurde. Vertreter:innen der Stadtwerke Lübeck Mobil (Andreas Ortz), des ADAC (Jörg Kirst), des ADFC (Dr. Wolfgang Raabe), des AstA der TH Lübeck (Vanessa Grube) und der Klimaleitstelle der Hansestadt

Lübeck (Dr. Elke Kruse), bezogen Stellung. Die Interessenvertreter:innen haben – je nach Perspektive – unterschiedliche Anforderungen, die an den öffentlichen Straßenraum bestehen, hervorgehoben und die anwesenden Personen auf die Workshopphase eingestimmt. Herausforderungen, die in Lübeck bestehen, und Potenziale, die mit einer Straßenraumneuaufteilung einhergingen, wurden auf dem Podium, das die Moderatorin Andrea Thilo anleitete, diskutiert.



Abb. 10 Impression der Podiumsdiskussion des Workshops



Abb. 11 bis 14 Visualisierungen der Fackenburger Allee © WillnerVisualisierung

Die Workshopphase

Die rund 80 Teilnehmenden wurden anschließend per Losverfahren an 8 Gruppentische verteilt. Hier warteten zum einen Gutachter:innen und Vertreter:innen der Hansestadt Lübeck auf die Teilnehmenden, die während der Workshopphase unterstützten und bei Fragen und Unklarheiten zur Verfügung standen. Zum anderen lagen alle notwendigen Materialien, Pläne und Informationen für die Gruppen bereit. Alle Tische waren mit Querschnitten und Fotos der zu behandelnden Hauptverkehrsstraße Fackenburger Allee ausgestattet. Darüber hinaus standen folgende Materialien zur Verfügung:

- Leitfragen für die Diskussion
- Modellquerschnitte der Fackenburger Allee und Brandenbaumer Allee
- Basisinformationen Straßenprofil
- Lageplan
- Luftbilder
- Moderationsmaterial
- „Themenspeicher“
- Straßenraumpuzzle

Die Fackenburger Allee zählt zu den Magistralen Lübecks, die als Hauptverkehrsstraße fungiert. Tagtäglich fahren hier ca. 31.000 Kfz (durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelegung) mit 6,6 % Schwerverkehrsanteil (Busse, Lkw über 3,5 Tonnen). 5 verschiedene Buslinien befahren die Fackenburger Allee mit bis zu 30 Fahrten in den Spitzenstunden, wodurch rund 11.000 Personen am Tag transportiert werden. Auch für Radfahrer:innen ist die Fackenburger Allee eine Hauptverkehrsachse, die von rund 3.700 Fahrrädern pro Tag befahren wird. Die vierspurige Straße muss demnach vielen verschiedenen Ansprüchen gerecht werden und bietet mit ca. 27,5 m Breite einen vergleichsweise großzügigen öffentlichen Straßenraum, der den Workshopgruppen Raum für Umgestaltung und ihre Ideen darbot. Mit Hilfe eines Straßenraumpuzzles konnten die Workshopgruppen ihren Wunschquerschnitt gestalten. Grundsätzlich galt aber: Keine Eingriffe in die angrenzende Bebauung und die privaten Grundstücke. Die Bearbeitungszeit lag bei 1h. Innerhalb dieser Zeit sollten sich die Gruppen auf eine Vorzugsvariante geeinigt haben und diese per Klebestift festhalten.

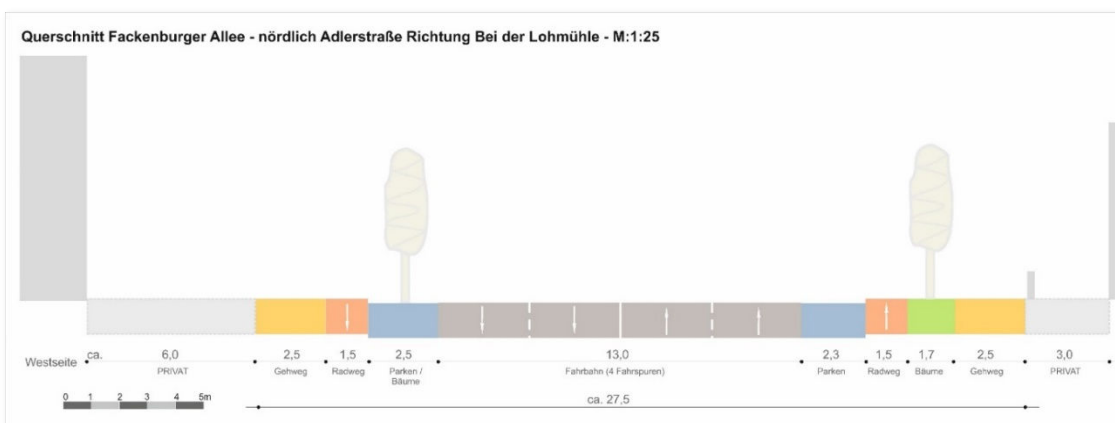


Abb. 15 Derzeitiger Straßenraumquerschnitt der Fackenburger Allee © urbanus GbR

Leitfragen für die Gruppentische

Um die Gruppen auf die Aufgabenstellung vorzubereiten und auch während des Workshops eine Art Hilfestellung zu bieten, wurden vorab Leitfragen formuliert, die während der Bearbeitungszeit helfen, die Diskussionen am Tisch auf relevante Themen und Ziele zu lenken und konkrete Ergebnisse und Lösungen zu erarbeiten.

Grundsatzfragen/ Orientierung:

- Welche Funktion hat für Sie die betrachtete Straße? Welche Handlungsstrategie ergibt sich daraus für Sie für die Gestaltung?
- Welche erheblichen Defizite bestehen Ihrer Meinung nach? Was möchten Sie beheben?
- Welche Bedeutung messen Sie dem Parken und den Lieferverkehren bei?
- Wollen Sie ein Verkehrsmittel priorisieren? Wenn ja, welches?
- Wie gehen Sie mit Konflikten um (z.B. hohe Kfz-Verkehrsmenge)? Wie möchten Sie Konflikte beilegen?

Aufteilung/ Gestaltung des Straßenraumes:

- Wie breit ist Ihre Fahrbahn für den Kfz-Verkehr (Pkw, Lkw, Bus, etc.)?
- Wie möchten Sie den Radverkehr führen?
- Welche Flächen sind Ihrer Meinung nach für Parken und Lieferverkehr im sog. Straßenseitenraum erforderlich?
- Haben Sie vor, die straßenräumliche Qualität aufzuwerten? Wenn ja, wie?
- Berücksichtigen Sie bei der Planung wassersensible Elemente als Beitrag zur Hitze- und Starkregenvorsorge (sog. Blue-Green-Streets-Elemente z.B. Baumrigolen, Versickerungsmulden etc.)?
- Was ist Ihre Vorzugsvariante für die Straßenraumaufteilung?

Themenspeicher:

- Welche flankierenden Maßnahmen schlagen Sie vor?
- Wo gibt es in Ihrer Gruppe Kontroversen bzw. unterschiedliche Meinungen?
- Welche ergänzenden Prüfungen/Untersuchungen erachten Sie für erforderlich?
- Welche Herausforderungen gehen mit Ihrer Vorzugsvariante einher?

Das Straßenraumpuzzle

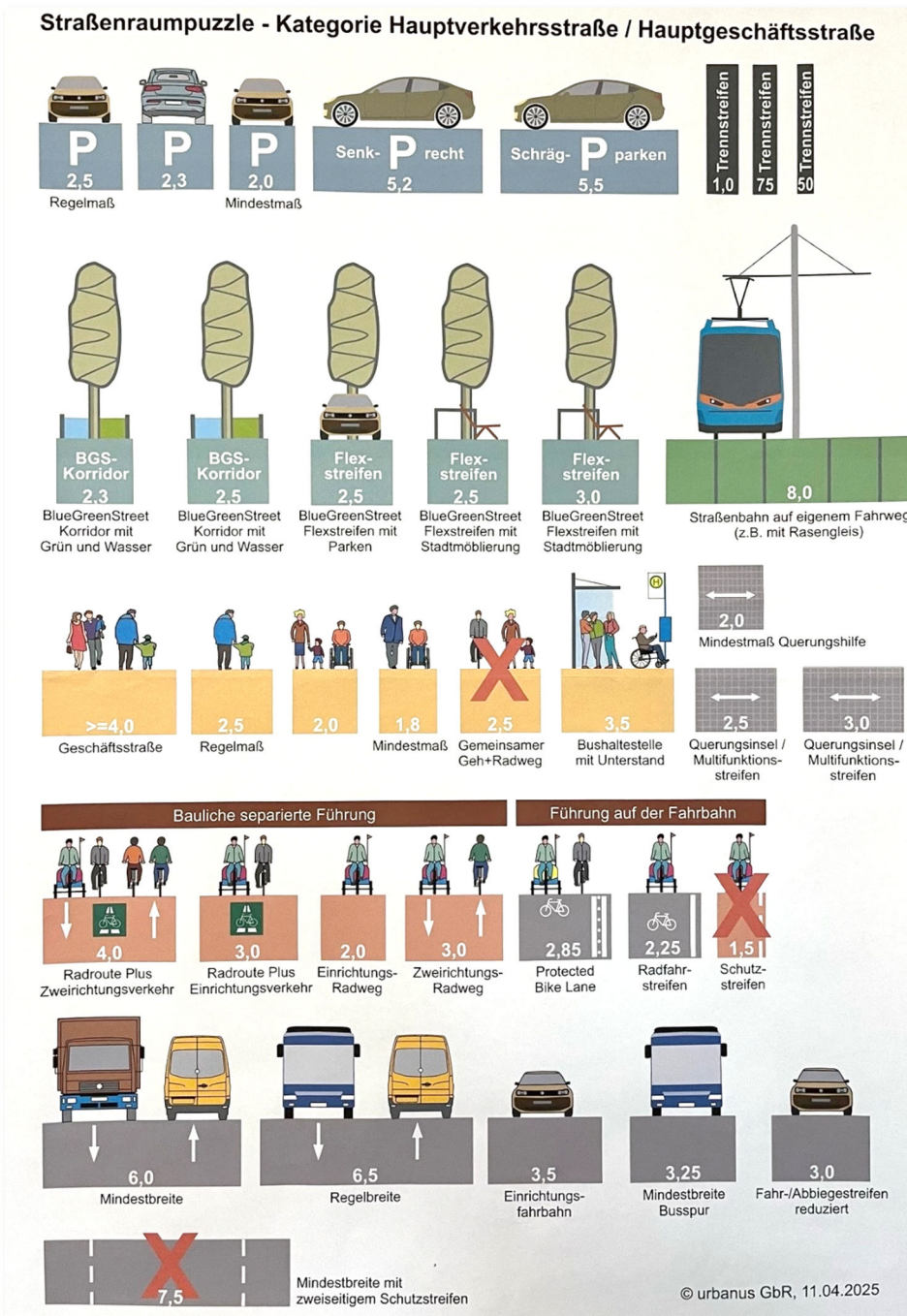


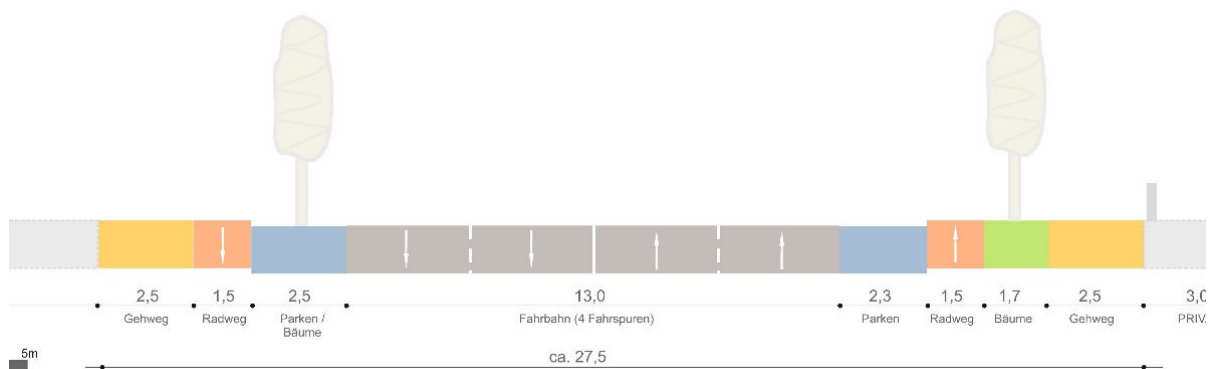
Abb. 16 Straßenraumpuzzle © urbanus GbR

Das Straßenraumpuzzle bestand aus modularen Schablonen, die Straßenraumelemente mit Regel-, Mindest- und Maximalmaßen zeigten. Jede Schablone stellte ein nutzbares Element dar, das in einem Straßenraumquerschnitt eingebaut werden konnte. Einige Schablonen wie der gemeinsame Geh- und Radweg, der Schutzstreifen für Radfahrende und die Fahrbahn mit zweiseitigem Schutzstreifen wurden der Vollständigkeit halber mitaufgelistet, aber zur Nutzung ausgeschlossen, da sie aufgrund des bestehenden Verkehrsaufkommens ungeeignet bzw. den anerkannten technischen Regelwerken zufolge unzulässig wären.

3. Ergebnisse des Planungsworkshops

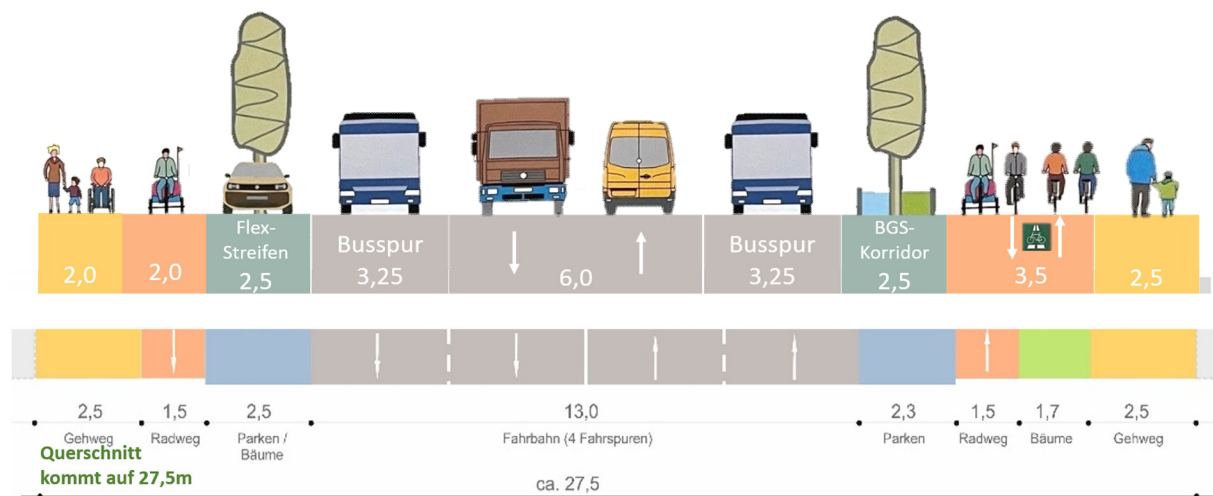
Einige Gruppen konnten sich im Rahmen des Planungsworkshops nicht auf eine einzige Vorzugsvariante einigen und schlugen zusätzliche Alternativvarianten vor. Diese Alternativen werden in diesem Kapitel dargestellt, fließen aber nicht in die Auswertung der Ergebnisse (Kapitel 4) ein.

Aktueller Straßenraumquerschnitt der Fackenburger Allee | Ecke Sadowastraße

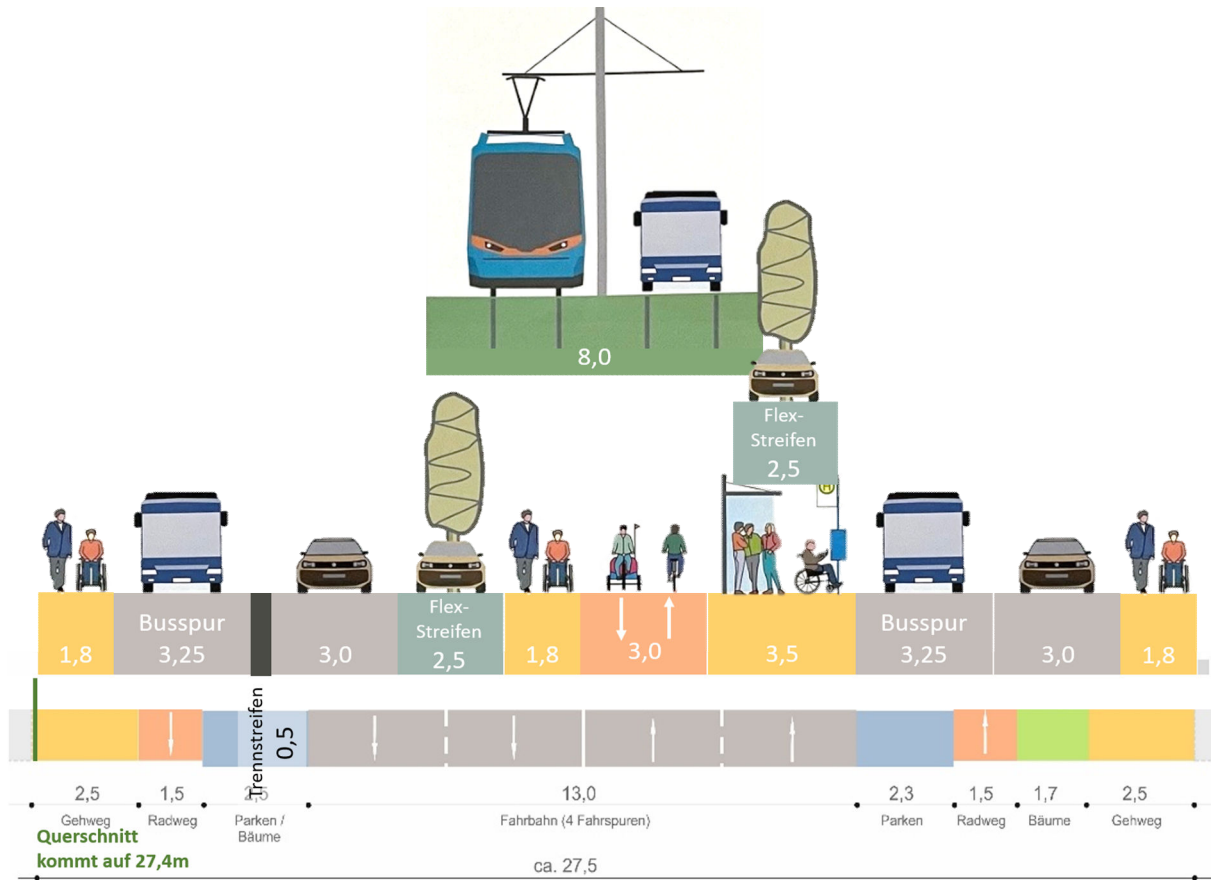


Die erarbeiteten Vorzugsvarianten der Workshopgruppen

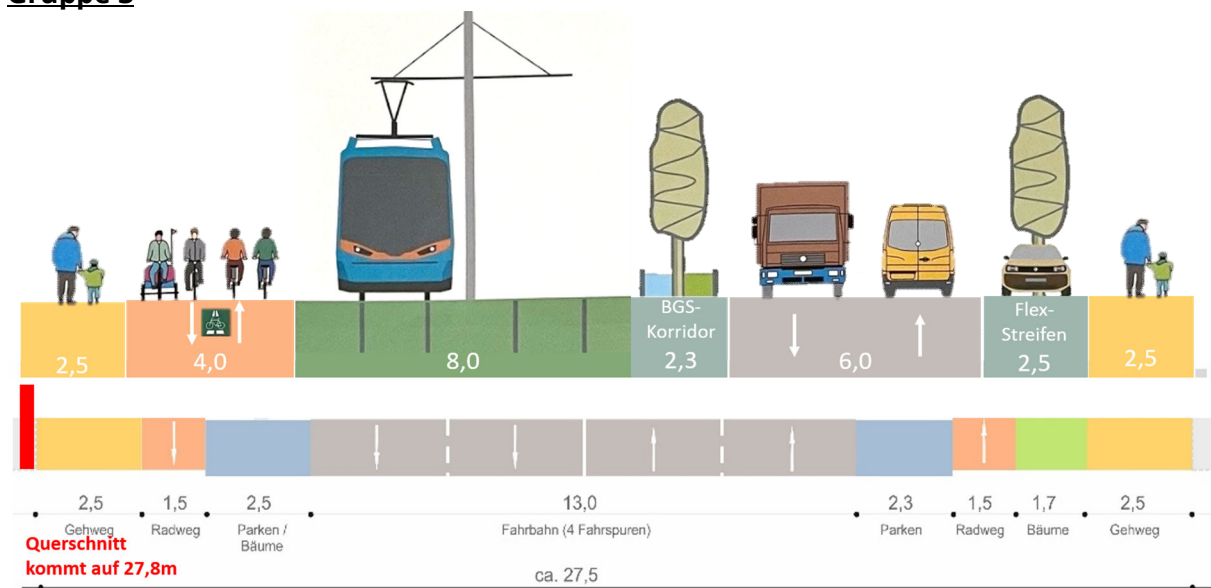
Gruppe 1



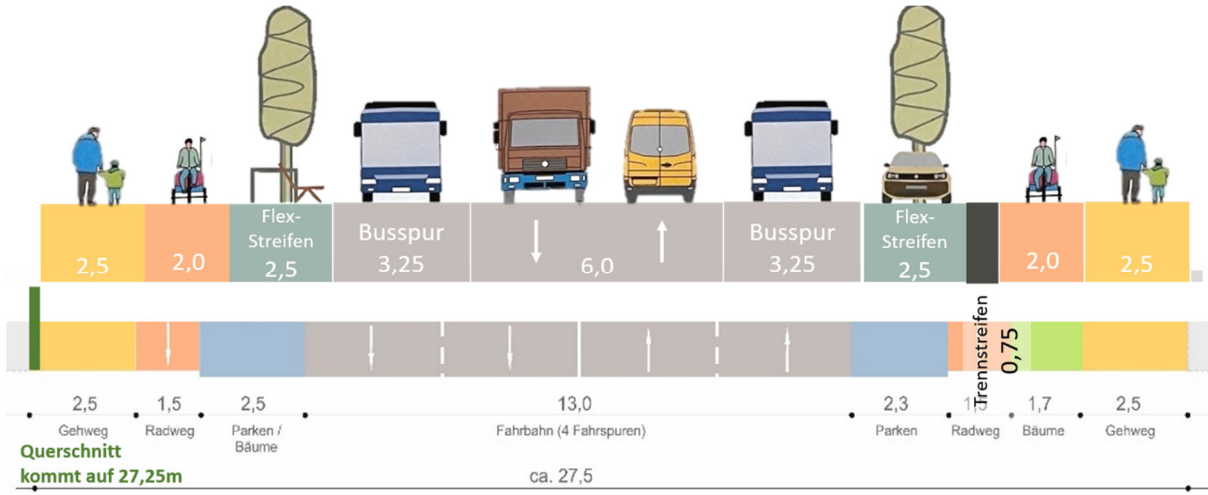
Gruppe 2



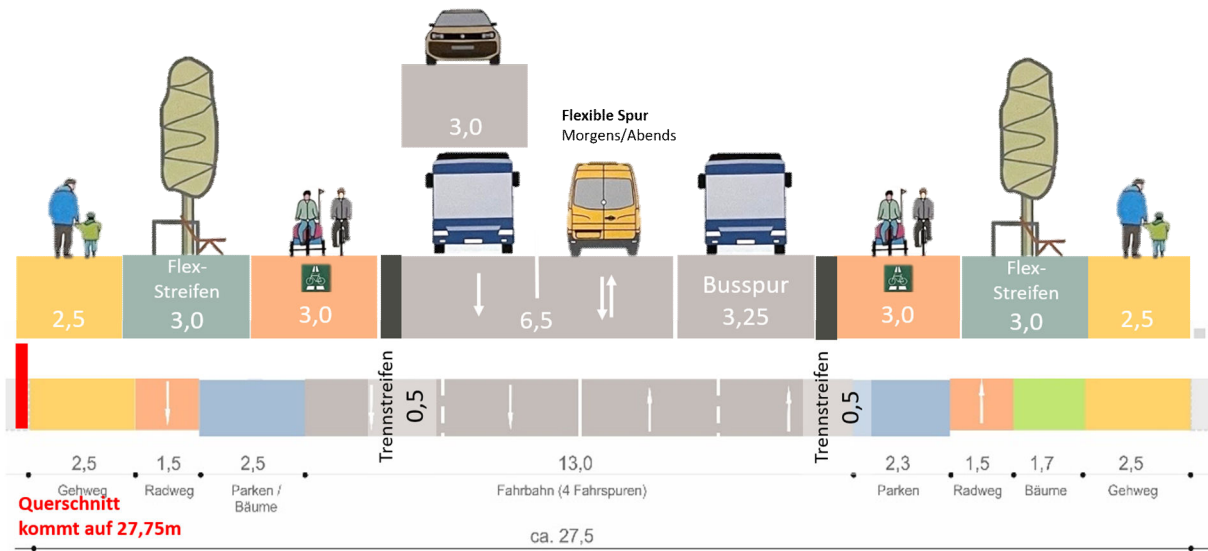
Gruppe 3



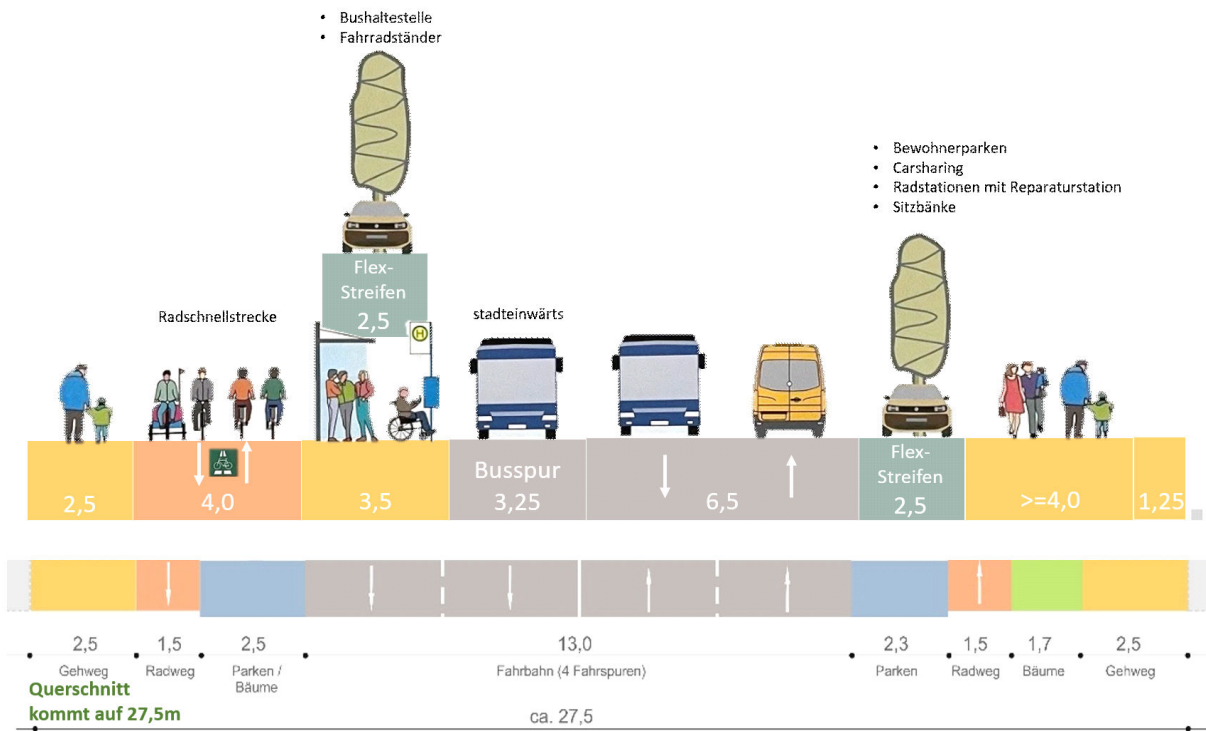
Gruppe 3 Alternative



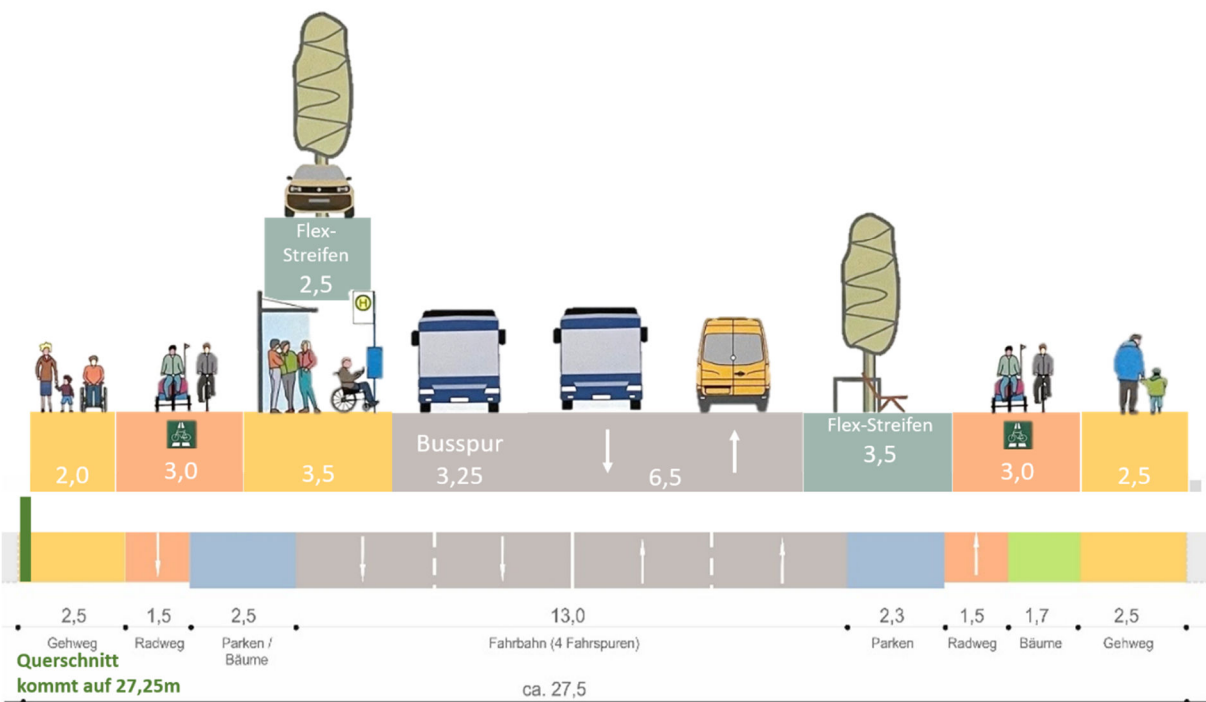
Gruppe 4



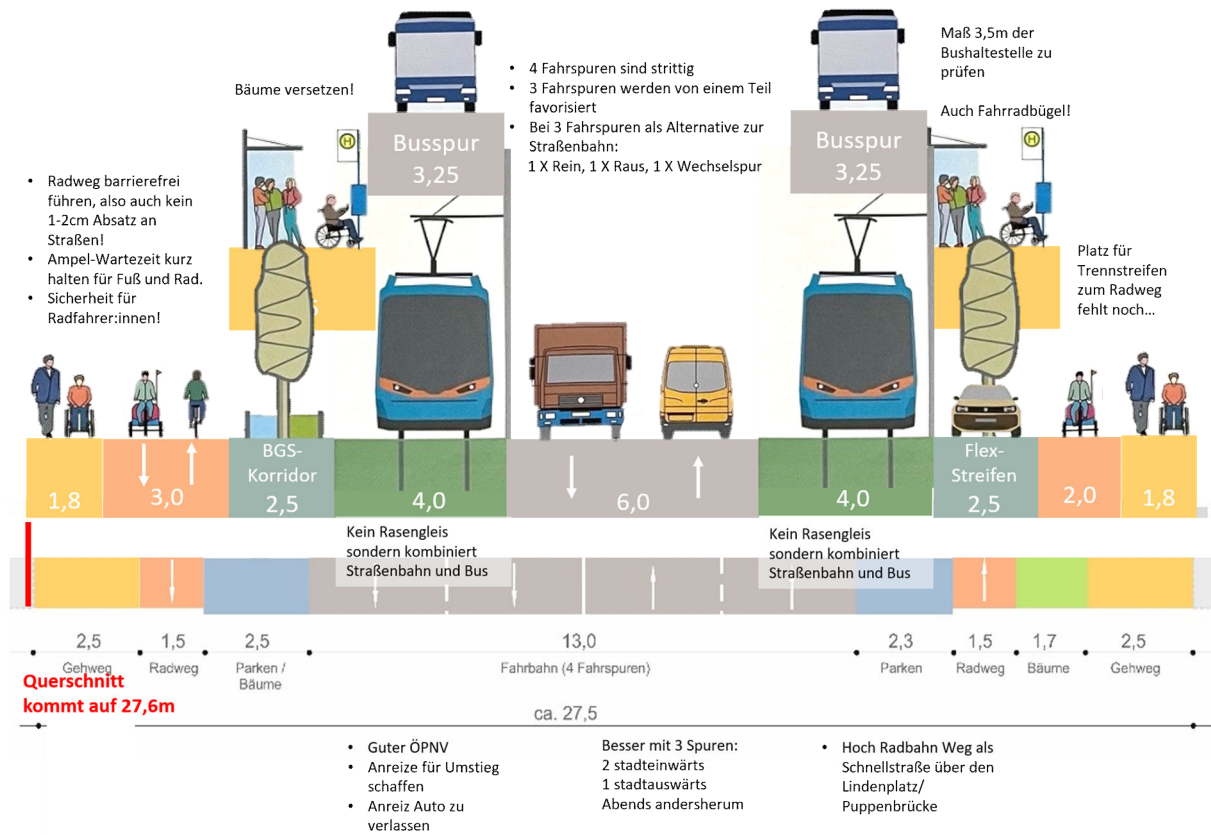
Gruppe 5



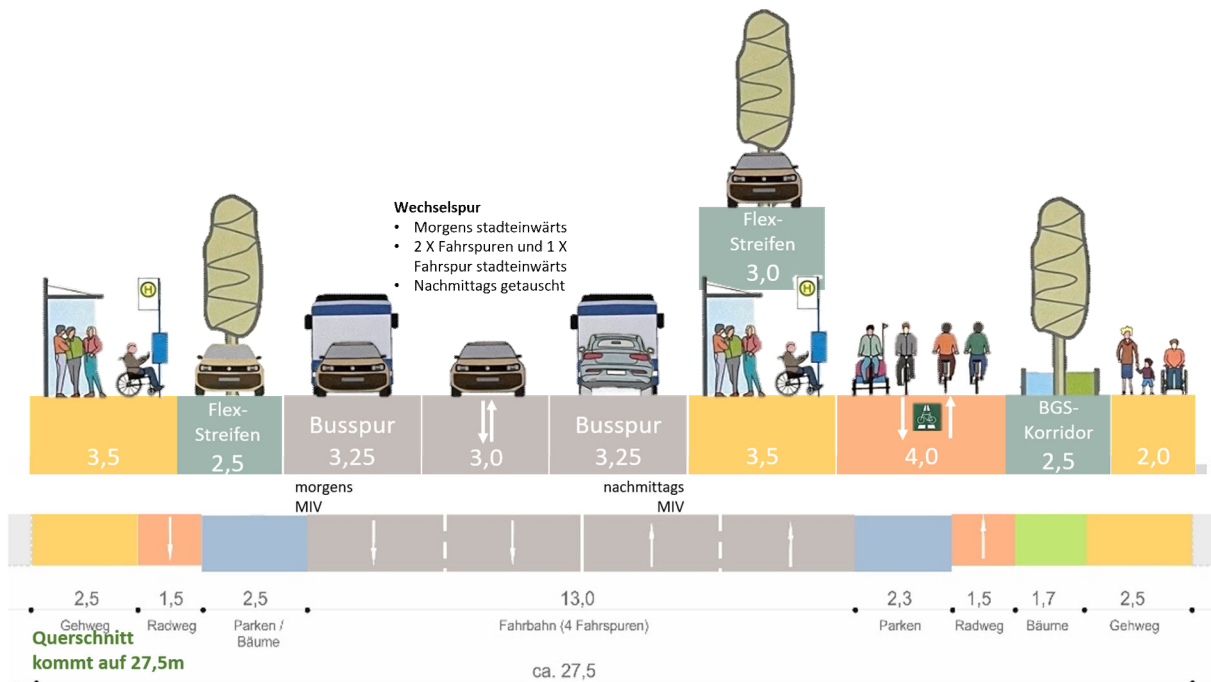
Gruppe 5 Alternative



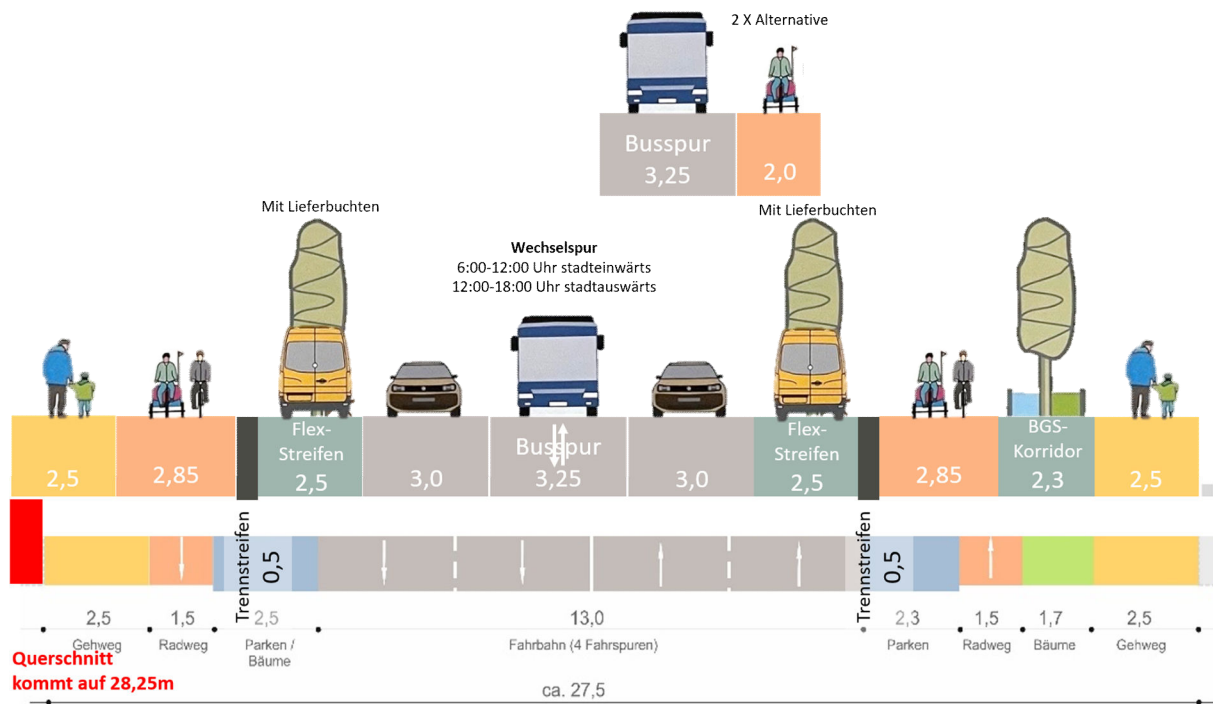
Gruppe 6



Gruppe 7



Gruppe 8

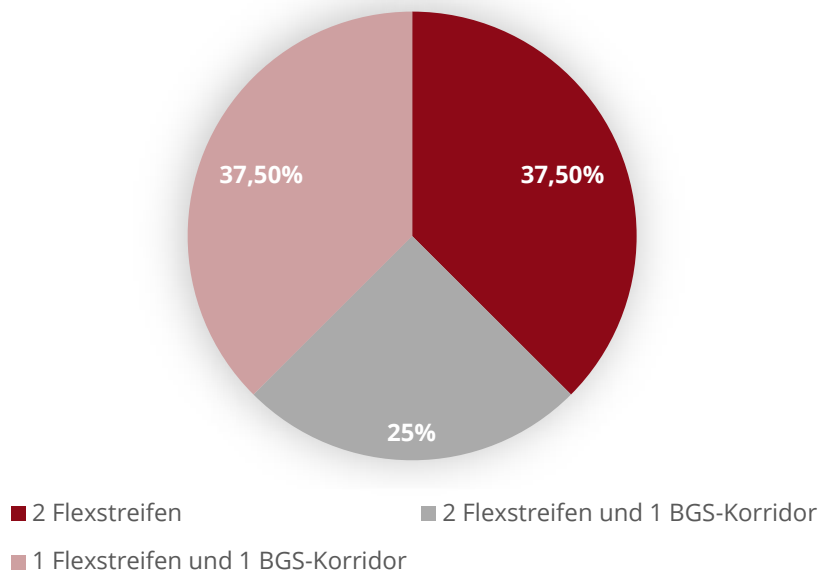


4. Auswertung der Ergebnisse

PLANUNG DER GRÜNELEMENTE

ALLE GRUPPEN MÖCHTEN MIND. ZWEI GRÜNELEMENTE BEIBEHALTEN.

DIE FLÄCHENANTEILE DER GRÜNELEMENTE NEHMEN IM VERGLEICH ZUM BESTAND ZU.



Im Vergleich zum derzeitigen Querschnitt der Fackenburger Allee sehen alle Vorzugsvarianten mind. zwei Grünelemente vor. Während aktuell ein 2,5 Meter breiter Flexstreifen mit Bäumen und Parkbuchten stadteinwärts sowie eine 1,7 Meter breite Baumreihe stadtauswärts bestehen, sind in den Vorzugsvarianten mind. zwei Flexstreifen mit 2,5m Breite vorgesehen. Die Grünelemente nehmen in den Umgestaltungen demnach mehr Fläche ein als im Bestand. Zwei Arbeitsgruppen ergänzten die Flexstreifen außerdem um zusätzliche Blue-Green-Streets-(BGS)-Korridore mit einer Mindestbreite von 2,3 Metern.

Die Flexstreifen integrieren neben den Parkbuchten auch Stadtmobiliar wie Sitzbänke, Fahrradständer usw.¹

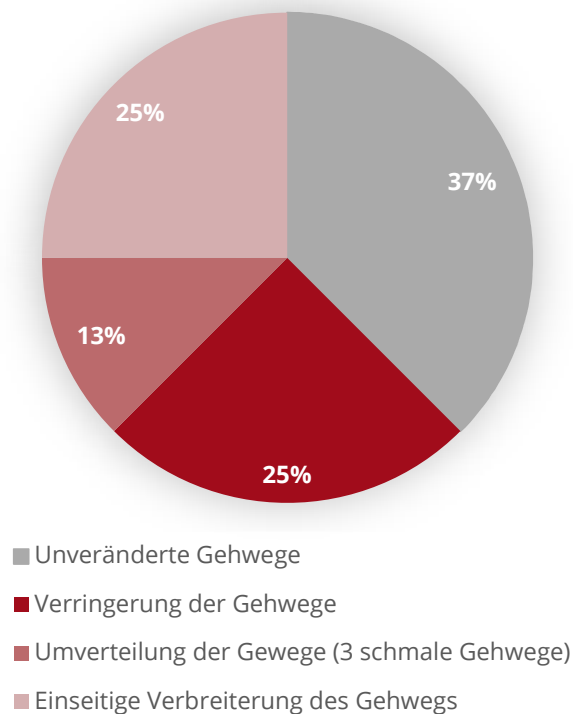
¹ Der BGS-Korridor ist ein durchgängiger und verbundener Korridor, der Verdunstungsbeete, Versickerungsbeete und -mulden, sowie Retentionsraum, also Flächen der Rückhaltung, für Starkregen integriert.

Die Flexstreifen hingegen sind nicht durchgängig, sie kombinieren Elemente der klimasensiblen Planung wie Baumstandorte, Versickerungs- und Verdunstungselemente mit anderen Elementen wie:

- Den ruhenden Verkehr
- Außengastronomie
- Sitzgelegenheiten
- Fahrradbügel
- Fahrradreparaturstationen
- Bushaltestelle

PLANUNG DES FUßVERKEHRS

FÜNF VON ACHT GRUPPEN ÄNDERN NICHTS AN DEN GEHWEGEN, ODER ABER VERRINGERN DIE BREITE.



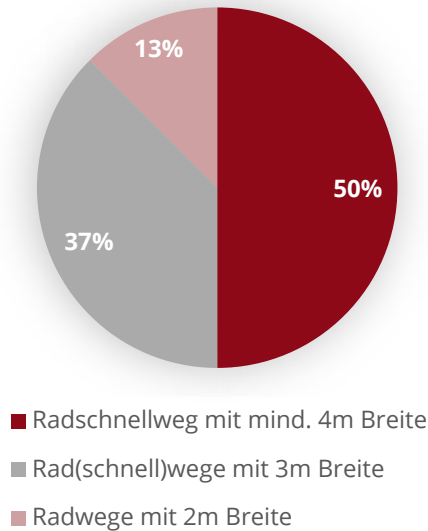
Die Fackenburger Allee verfügt über verhältnismäßig großzügige Gehwege, mit einer Breite von 2,5 m stadtein- und auswärts. Drei Gruppen entschieden sich in ihrer Vorzugsvariante für den Erhalt des Bestandes. **Zwei Gruppen verringerten die Gehwegbreiten auf 1,8 m bis 2 m.**

Eine Gruppe entschied sich für eine neue Anordnung der Gehwege. Sie ergänzten die äußeren Gehwege um einen weiteren mittig gelegenen Gehweg, aber verringerten dabei die Gehwegbreiten auf das Mindestmaß von jeweils 1,8 m.

Zwei von acht Gruppen planten stadtein- **oder** auswärts einen breiteren Gehweg von 3,5 m bis 4 m.

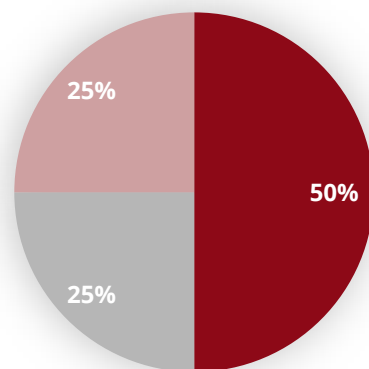
PLANUNG DES RADVERKEHRS

ALLE GRUPPEN PLANTEN **BREITERE** RADWEGE.



Im Grunde planen alle Gruppen breitere Radwege. Lediglich eine Gruppe legt die bestehenden Radwege (mit jeweils 1,5m Breite) zusammen und gestaltet einen zentralen Zweirichtungsweg mit 3m Breite aus. In diesem Fall bleibt der Flächenanteil des Radwegs identisch.

DIE HÄLFTE DER GRUPPEN PLANTEN MIT EINEM ZWEIRICHTUNGSRADWEG. DREI DER VIER ZWEIRICHTUNGSRADWEGE ENTSPRACHEN DEM RADSCHNELLWEGSTANDARD (BREITE 4M).



- Ein einziger Zweirichtungsweg
- Ein Zweirichtungs- und ein Einrichtungsweg
- Ausschließlich Einrichtungsweg

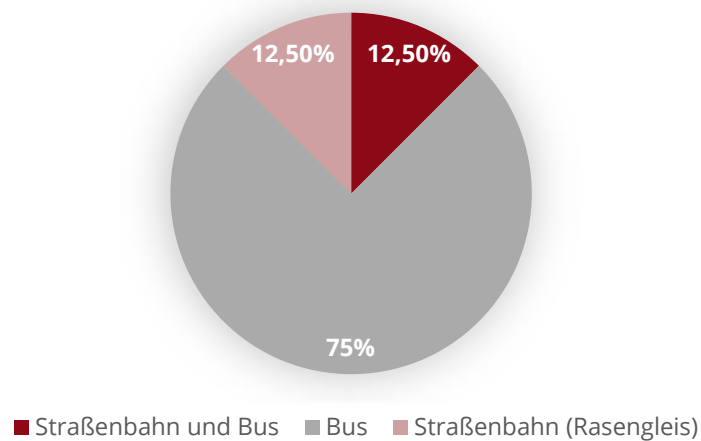
AUßERDEM PLANTEN ALLE GRUPPEN **BAULICH VON DER FAHRBAHN GETRENNTE RADWEGE.**

Zwischen dem Rad- und Kfz-Verkehr wurden BGS-Korridore, Flexstreifen und/oder Gehwege angeordnet. Lediglich eine Gruppe baute den Radweg neben der Fahrbahn an.

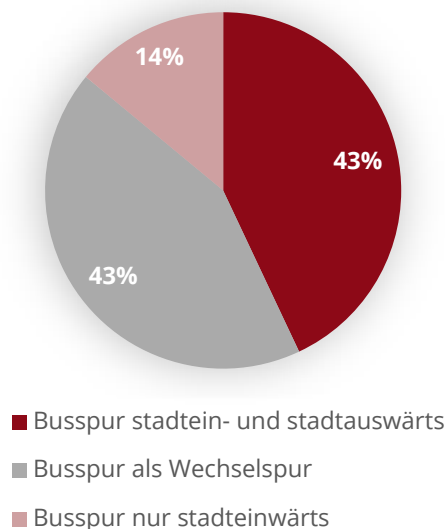
DIE PLANUNG DES ÖPNV

DIE MEHRHEIT DER GRUPPEN BEVORZUGTE DEN BUS ALS VERKEHRSTRÄGER DES ÖPNV.

Lediglich zwei Gruppen planten die Straßenbahn ein, wovon eine Gruppe die Straßenbahn mit dem Busverkehr kombinierte und auf ein Rasengleis verzichtete.



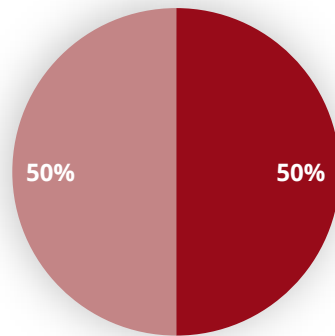
AUßERDEM PLANTEN ALLE GRUPPEN DIE SICH FÜR DEN BUSVERKEHR ENTSCIEDEN MIND. EINE BUSSPUR EIN. Drei Gruppen entschieden sich für eine **BUSSPUR IN FORM EINER WECHSELSPUR**. Die Busspur ist demnach je nach Tageszeit stadtein- oder stadtauswärts. In der Regel führt die Busspur morgens stadtein- und nachmittags stadtauswärts. In einzelnen Gruppen wurden Spuren auch flexibel geplant, sodass sie je nach Bedarf dem Bus- oder Kfz-Verkehr zustünden.



IM VERGLEICH ZUM BESTEHENDEN STRABENRAUMQUERSCHNITT STEIGERTE SICH ABER DER FLÄCHENANTEIL FÜR DEN ÖPNV IN ALLEN GRUPPEN.

DIE PLANUNG DES MOTORISIERTEN INDIVIDUALVERKEHRS

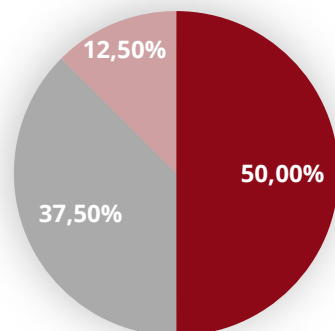
ALLE GRUPPEN REDUZIERTEN DEN FLÄCHENANTEIL DES MOTORISIERTEN INDIVIDUALVERKEHRS.



■ 2 von 4 Fahrspuren für MIV ■ 2 von 3 Fahrspuren für MIV

Die Hälfte der Gruppen blieben bei 4 Fahrspuren und ordneten dem MIV aber nur 2 Fahrspuren zu. Die restlichen Fahrspuren blieben dem ÖPNV (Bus oder Straßenbahn) vorbehalten. Demnach reduzierten 4 Gruppen die Flächenanteile des MIV von den bestehenden 4 Fahrspuren auf 2 Fahrspuren. Die andere Hälfte der Gruppen reduzierte die gesamte Fahrbahn auf 3 Fahrspuren. Eine Fahrspur fungiert dabei als Wechselspur, sowohl für den Busverkehr als auch für den MIV.

KEINE GRUPPE PLANTE EINEN PARKSTREIFEN OHNE WEITERE NUTZUNGEN.



■ Einseitiger Flexstreifen mit Parken
■ Beidseitige Flexstreifen mit Parken
■ Kein Parken

Die Hälfte der Gruppen reduzierten den ruhenden Verkehr auf einen einseitigen Flexstreifen, der das Parken integriert. 3 Gruppen behalten das beidseitige Parken bei und eine Gruppe verzichtete im betreffenden Abschnitt gänzlich auf Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum.

DER THEMENSPEICHER

Als flankierende Maßnahmen, Herausforderungen oder auch ergänzende Untersuchungen zu den ausgestalteten Vorzugsvarianten wurden folgende Vorschläge gemacht, die sich grob in fünf Kategorien einteilen lassen. Einige Maßnahmen und Vorschläge lassen sich nicht eindeutig einer Kategorie zuordnen. Außerdem stehen nahezu alle Maßnahmen unter der Prämisse, den Umweltverbund zu stärken.

Vorrang für Umweltverbund (Radverkehr, ÖPNV, Fußverkehr)

- Priorisierung an Knotenpunkten
- Verkehrsverdrängung berücksichtigen, Verlagerung in Wohngebiete vermeiden
- Leihräder integrieren
- Anreize für den Umstieg schaffen

Parkraummanagement & Flächengerechtigkeit

- Quartiersgaragen
- Parkgebühren nach Verfügbarkeit bspw. dynamisches Preissystem je nach Auslastung
- Park-and-Ride-Plätze
- Dem MIV weniger Raum geben

Verkehrssicherheit & Verkehrsberuhigung

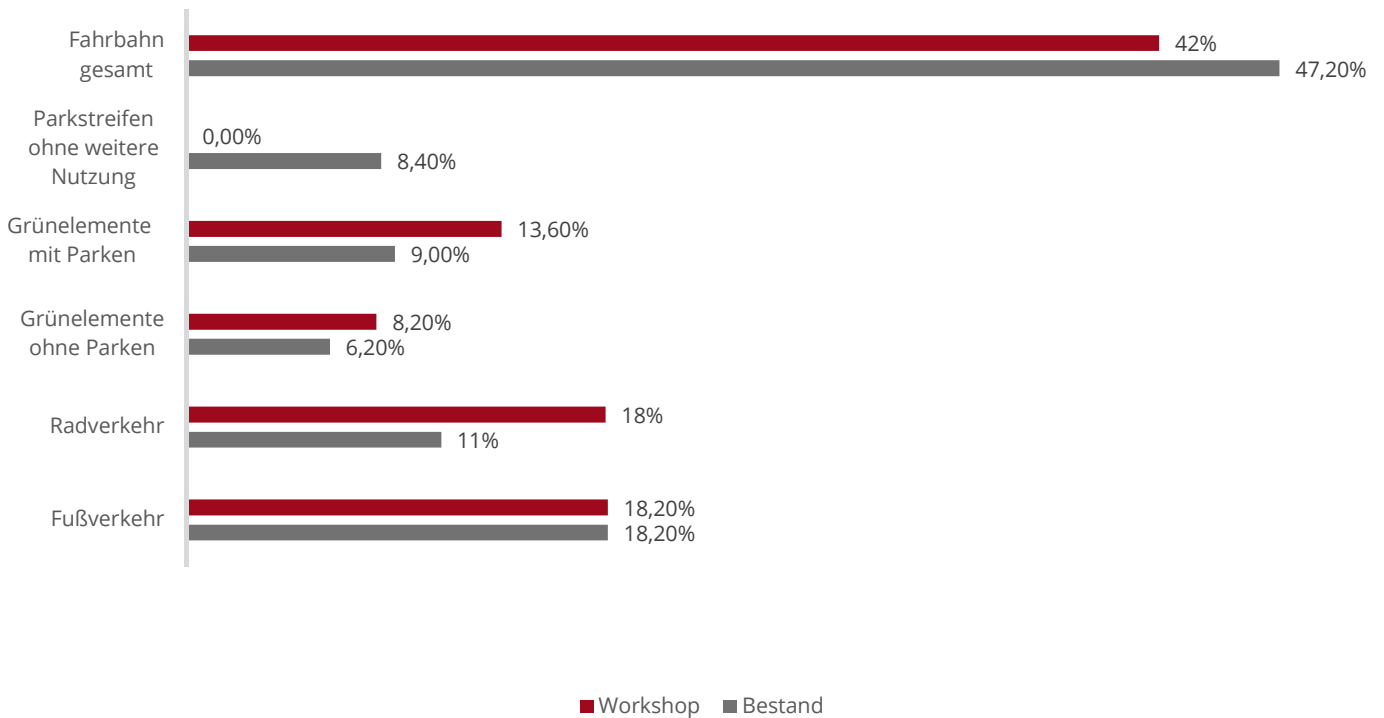
- Tempo 30 durch Gestaltung erzwingen bspw. Fahrbahnverengungen, Aufpflasterungen, Schwellen
- Grüne Welle 30 prüfen
- Trennung der Verkehrsträger
- Trennstreifen berücksichtigen

Klimaresilienz & Aufenthaltsqualität

- BlueGreenStreets-Elemente einplanen
- Straßenraum soll grüner werden

5. Zusammenfassung der Ergebnisse

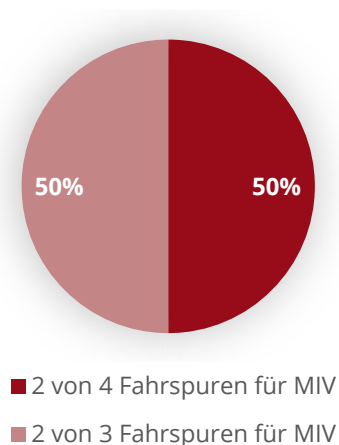
FLÄCHENANTEILE DES STRAßENRAUMQUERSCHNITTS DER FACKENBURGER ALLEE



Die größten Veränderungen am Straßenraumquerschnitt der Fackenburg Allee beziehen sich auf den Radverkehr sowie die Aufteilung der Fahrbahn. Dem Radverkehr wurde in den Vorzugsvarianten im Durchschnitt 7% Prozentpunkte mehr Fläche eingeräumt, was rund 1,9 m entspricht. Mehr Fläche wurde außerdem den Grünelementen zugewiesen.

Das Parken hingegen wurde deutlich reduziert. Wo im Bestand ein alleiniger Parkstreifen besteht, sind in den Vorzugsvarianten Flexstreifen mit einzelnen Parkbuchten oder aber BGS-Korridore, die keine Parkbuchten integrieren.

Die Aufteilung der Fahrbahn veränderte sich zugunsten des Umweltverbunds. Die 4 Spuren der Fackenburg Allee werden im Bestand von allen Kraftfahrzeugen geteilt. Die Vorzugsvarianten wiesen dem ÖPNV hingegen feste Fahrspuren, teilweise in Form einer Wechselspur zu, wodurch dem MIV im Durchschnitt lediglich zwei Fahrspuren zugewiesen wurden. Knapp die Hälfte der Gruppen reduzierte die Fahrbahn von vier auf drei Fahrspuren, zugunsten eines breiteren Radwegs oder eines zusätzlichen Grünelements.



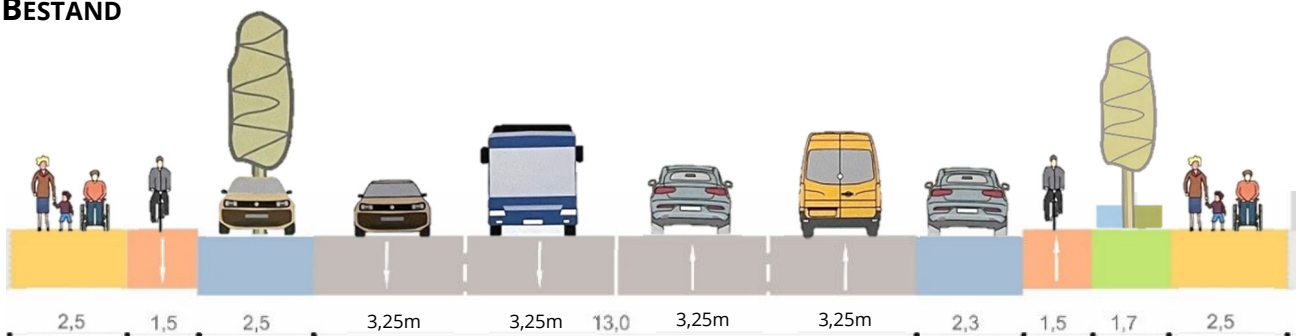
Auch die Anmerkungen für den Themenspeicher verdeutlichen die Tendenzen der Vorzugsvarianten. Primär wurden flankierende Maßnahmen vorgeschlagen, die den Umweltverbund stärken.

Aus den oben angegebenen **FLÄCHENANTEILEN DES STRAßENRAUMQUERSCHNITTS DER FACKENBURGER ALLEE** lassen sich theoretisch folgende Maße der einzelnen Verkehrsträger errechnen:

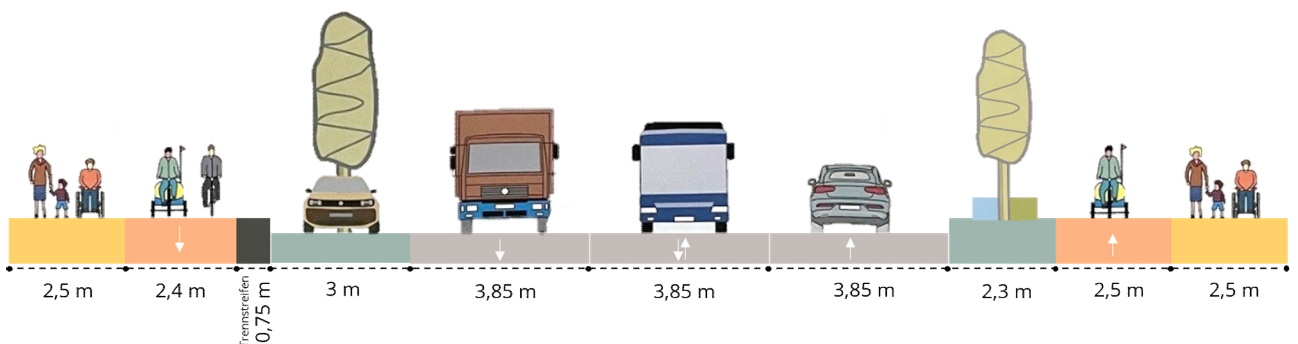
- Fahrbahn: 11,55m
- Grün mit Parken: 3,74m
- Grün ohne Parken 2,25m
- Radweg: 4,95m
- Gehweg: 5m

Daraus lässt sich ein exemplarischer Straßenraumquerschnitt gestalten. Dieser dient lediglich der Veranschaulichung der Ergebnisse der Workshops und ist nicht ohne weitere Maßnahmen, wie z. B. das Umpflanzen des Baumbestandes, realisierbar.

BESTAND



VERANSCHAULICHUNG DER ERGEBNISSE DER WORKSHOPS



Weitere Infos zur Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans finden Sie unter:
<https://www.luebeck.de/vep>