

LÜBECK WOHIN?

Impulse zu Stadtraum und Verkehr

in der Lübecker Altstadt

6



**Impulse zu
Stadtraum
und Verkehr**

in der Lübecker Altstadt

Nummer 6



Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser!

Das vor Ihnen liegende Heft Nr. 6 des ArchitekturForumLübeck e.V. beginnt nicht mit einem programmatischen Aufruf oder verkündet schon im Titel die Lösung aller Probleme in der Stadt, nein, es wirft eine einfache Frage auf: Lübeck wohin?

Mit dieser Überschrift ist bereits viel gesagt.

Das ArchitekturForum und sein seit 2016 bestehender Arbeitskreis „Stadtraum und Verkehr“ laden Sie ein, auf etwa 100 Seiten und unter Würdigung unterschiedlichster Blickwinkel auf die Themen des städtischen Raumes und die Fragen einer zeitgemäßen Mobilität zu schauen. Folgen Sie den Spuren auf dem Weg zu Lösungsvorschlägen für zahlreiche Problemstellungen und Herausforderungen, die sich bei der über einjährigen Bearbeitung dieser Publikation aufgetan haben.

Als im Jahr 2016 der Koberg in Teilen asphaltiert wurde, weil es offenbar nicht gelungen war, sich rechtzeitig über die unterschiedlichen Bedürfnisse aus Sicherheit, Stadtraum und Verkehr etc. zu verständigen, konnte einen zunächst ein Gefühl der Ohnmacht beschleichen. Obschon sich zahlreiche Akteure in der Stadt gegen eine solche Lösung aussprachen, kam die Asphaltmaschine doch.

Gleichzeitig war, nicht zuletzt durch den offenen Brief des ArchitekturForums, ein Thema in der Welt, welches zuletzt sträflich vernachlässigt wurde: der Stadtraum!

Nun steht im neuen Jahr die Perspektivwerkstatt Altstadt vor der Tür – viele Menschen in der Stadt sind sensibilisiert und interessiert!

Das ArchitekturForum möchte mit „Lübeck wohin?“ den Boden bereiten, für eine fruchtbare Diskussion und eine fachliche und faire Auseinandersetzung über all die Belange, die zu einer wirklichen Verbesserung führen mögen, damit wir alle – und das hoffentlich bald – in einer noch lebenswerteren Stadt arbeiten, wohnen oder zu Gast sein können!

Mit freundlichem Gruß,
Norbert Hochgürtel, Architekt
1. Vorsitzender

Impressum

Herausgeber:
ArchitekturForumLübeck e.V.
Mühlenstraße 66
23552 Lübeck

Redaktion, Gestaltung und Bearbeitung:
Norbert Hochgürtel
Inga Mueller-Haagen
Jörn Simonsen
Anika Slawski
Lothar Többen

Inhaltlich Beteiligte aus dem Arbeitskreis „Stadtraum und Verkehr“:
Torsten Gast
Inga Mueller-Haagen
Knut Rasch
Ingo Siegmund
Jörn Simonsen
Anika Slawski
Detlev Stolzenberg
Lothar Többen

Fotonachweis:
Inga Mueller-Haagen
Jörn Simonsen
Anika Slawski
Lothar Többen

Druck:
CEWE Stiftung & Co. KGaA
Martin-Luther-King-Weg 30a
48155 Münster

Lübeck, Januar 2018
Schutzgebühr 5,00 Euro

Gefördert mit Mitteln der Possehl Stiftung
und der Architekten- und Ingenieurkammer Schleswig-Holstein.

POSSEHL
Stiftung

ARCHITEKTEN- UND INGENIEURKAMMER
SCHLESWIG-HOLSTEIN



Inhalt

Editorial	3
Vorwort	7
Koberg und die Folgen	7
Arbeitskreis „Stadtraum und Verkehr“ – Rückblick 2016 2017	9
Lübeck und die Welt in Zahlen	10
Einleitung	13
Worum geht es? Worum geht es nicht?	13
Über welche Altstadtstraßen müssen wir vorrangig sprechen?	16
Welche Problemfelder und Themen spielen eine Rolle?	18
Welche Ziele sollten wir uns setzen?	21
Durchgangsverkehr	23
Tempo	27
Parken in Parkhäusern	31
Parken im öffentlichen Raum	35
Bewohnerparken	39
Lenken und Leiten	43
Busverkehr	47
Radfahren	51
Fußgängerfreundlichkeit	55
Raumgestaltung	59
Best Practice	62
Mobilitätskonzepte	67
Fazit	69
Anhang	73
Blick zurück – Lübeck als Vorreiter der Verkehrsplanung	73
Die Funktionen der Altstadt	83
Nutzerbefragung zur Verkehrsführung 2000 2001	89
Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten 2010	90
Lübecks Mobilität in Zahlen	91
„Lübeck staufrei bis 2015“ – Auszüge aus den Gutachten von 2007	92
Klimaschutz – Integriertes Rahmenkonzept 2010	94
Bericht des Fahrradbeauftragten 2013	95
Quellen und Literatur	97



Vorwort

Koberg und die Folgen

Vor mehr als 25 Jahren machte Lübeck mit einem mutigen Versuch einer Verkehrsberuhigung bundesweit Schlagzeilen, indem die Altstadt teilweise für den Autoverkehr gesperrt wurde. Dieser innovative Vorstoß wurde damals aufgrund kontroverser Diskussionen und politischem Widerstand dann jedoch nur ansatzweise realisiert.

Die hitzige Debatte um Pflaster oder Asphalt auf dem Koberg hat die Diskussion über eine Verkehrsberuhigung nun aber neu entfacht. Auch das Architektur-ForumLübeck hat mit seinem Offenen Brief vom 21. April 2016 zu dieser Diskussion angeregt. Den Koberg hat das zunächst nicht gerettet – er wurde im Sommer 2016 in Teilen asphaltiert.

Aber: Die Bürgerschaft hat inzwischen beschlossen, eine Perspektivwerkstatt unter Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern durchzuführen, um daraus ein zukunftsorientiertes Verkehrskonzept für die Altstadt abzuleiten. Erstmals seit den 90er Jahren scheint es in Lübeck einen breiten Konsens zu geben, dass über den Verkehr in der Altstadt erneut gesprochen werden muss.

„Stadt formt Mobilität und Mobilität formt Stadt.“ So formulierten es Daniel Bläser und J. Alexander Schmidt 2012 in einem Artikel zur Zukunft der Mobilität. Dies wird auch in der Lübecker Altstadt deutlich.

Mit „Lübeck wohin?“ möchten wir nun zu der Diskussion über Stadtraum und Verkehr einen aktiven Beitrag leisten. Am Auslöser der neuen Debatte, dem Koberg, kommen beispielhaft Themen und Fragen zusammen, die sich bei der Beschäftigung mit der ganzen Altstadt stellen:

Der individuelle Verkehr:
Der Koberg ermöglicht als einer der wenigen Orte in der Altstadt den Durchgangsverkehr. Ist das notwendig?

Der ÖPNV:
Am Koberg treffen viele Buslinien aufeinander. Muss das so sein?

UNESCO-Welterbe:
Der Koberg ist als Stadtraum von großer Bedeutung und von historischen Gebäuden von besonderem Wert gefasst. Wird er dem gerecht?

Öffentlicher Raum:
Der Koberg wird gerne als einer der schönsten Plätze Nordeuropas betitelt. Ist er aber auch ein Ort mit Aufenthaltsqualität?

Altstadt als Handelsort:
Der Koberg ist von der Fußgängerzone abgeschnitten. Die Erdgeschosse sind weitgehend nicht öffentlich genutzt. Was muss geschehen, um das zu ändern?
Oder soll der Koberg bleiben, wie er ist?

Diese Fragen führen unweigerlich zum Nachdenken über das Umfeld des Kobergs: die stiefmütterlich behandelte obere Breite Straße, die vom Verkehr überforderte Ecke Breite Straße/Beckergrube, die belastete Königstraße, die langsam aufblühende, aber zugesparkte Große Burgstraße. Die Liste könnte fortgeführt werden.

Die Kontroverse um den Koberg, aber auch das wunderbare Erlebnis des HanseKultur-Festivals in einer für wenige Tage autofreien Altstadt im Mai 2016, haben vielen Lübeckern vor Augen geführt, welchen Schatz wir mit unserer Altstadt besitzen und wie viele Möglichkeiten der öffentliche Raum uns und unseren Gästen bietet – wenn wir es zulassen.

Wir laden Sie hiermit ein, sich mit uns auf den Weg zu machen, diesen Schatz nun aufzupolieren.

„Stadt ist Veränderung.“

Walter Siebel, Vortrag am
21.2.2017 in der Gemeinnützigen



Arbeitskreis „Stadtraum und Verkehr“ – Rückblick 2016|2017

Aus den vorangegangenen Ereignissen – insbesondere der Asphaltierung des Kobergs – entstand 2016 innerhalb des ArchitekturForums die Idee, in einem Arbeitskreis die bestehenden Probleme und Möglichkeiten der Altstadt zu erörtern. Zunächst war dies als loser Kommunikationsraum für Interessierte gedacht, entwickelte sich aber durch die regen Diskussionen schnell zu einem regelmäßig fortgesetzten Gesprächskreis, an dem eine Gruppe von bis zu 15 Mitgliedern des ArchitekturForums ehrenamtlich teilgenommen hat.

Darüber hinaus hat das ArchitekturForum im vergangenen Jahr in verschiedenen Formaten das Thema Stadtraum und Verkehr wiederholt in den Fokus gerückt. Die Vorlesungsreihe in der VHS ließ im Wintersemester 2016/17 in drei Veranstaltungen ausgewiesene Fachleute zu Wort kommen, um uns den Blick zu öffnen für zukunftsfähige Mobilitätskonzepte und deren positive Auswirkungen auf das Erleben der Straßen und Plätze in der Altstadt:

Thomas Dienberg, Stadtbaurat in Göttingen beleuchtete das Thema „*Wem gehört die Straße?*“. Ulrike Reutter, Professorin an der Bergischen Universität Wuppertal, referierte über Mobilitätsmanagement und die Gestaltung eines nachhaltigen Verkehrs. Hartmut Topp, Stadt- und Verkehrsplanner aus Kaiserslautern, fragte: „*Wieviel Auto in der Altstadt und wozu?*“.

Im Mai 2016 provozierte Jörn Simonsen vom ArchitekturForum auf einer Podiumsdiskussion der Fachhochschule Lübeck und des Lübeck Managements mit der Forderung nach „Tempo 7“ in der Altstadt. Hintergrund dieser Forderung war weniger das Tempolimit selbst, als vielmehr der Hinweis, dem menschlichen Maßstab (und Tempo) mehr Priorität einzuräumen.

Beim HanseTalk der Lübecker Nachrichten im September 2017 zum Thema Verkehr in der Altstadt diskutierte der damalige Vorsitzende des ArchitekturForums, Ingo Siegmund, unter anderem mit dem damaligen Bausenator Franz-Peter Boden und Gerlinde Zielke vom Stadtverkehr Lübeck. Er formulierte den „Traum“, irgendwann einmal vom Holstentor aus, mitten auf der Straße in die Stadt gehen zu können.

Im September 2016 hat sich das ArchitekturForum – erstmals in Lübeck – mit einer eigenen Aktion am weltweiten „Park(ing) Day“ beteiligt. An drei Standorten in der Innenstadt wurde mit Kunst- und Musikdarbietungen gezeigt, was im öffentlichen Raum Lübecks möglich ist, wenn man sich das ein oder andere Auto wegdenkt.

Auch 2017 nahm das ArchitekturForum erneut am „Park(ing) Day“ teil und führte unter anderem bei einem Stadtspaziergang zu einigen Problemorten der Altstadt.

Einige der Fragen, die über all diesen Diskussionen und Aktivitäten standen (und stehen) sind:

*Wie wollen wir leben?
Soll, darf oder muss sich Lübecks Altstadt verändern? Und was hat der Verkehr damit zu tun? Warum ist das wichtig?
Trauen wir uns, Veränderungen herbeizuführen? Oder bleibt lieber alles wie es ist?
Kann die Altstadt für Bewohner und Besucher noch attraktiver werden? Führt das zu höherer Lebensqualität? Oder zum Aussterben des Handels?
Können wir die Sicherheit von Radfahrern und Fußgängern erhöhen?
Fühlen sich Kinder auf den Altstadtstraßen wohl und sicher?
Können wir die Stadt so organisieren, dass alle verstehen, wie der Verkehr hier funktioniert?*

Aus der detaillierten Auseinandersetzung mit diesen Themen ist diese Broschüre hervorgegangen, um die Ergebnisse der ganzheitlichen Analysen und Betrachtungen zum Thema Stadtraum und Verkehr in der Altstadt auch mit anderen zu teilen. Diese soll als offene Diskussionsgrundlage gelten.

16,2%

Leerstand der Einzelhandelsflächen
in Lübeck (2015)

14.047

Lübecker wohnen auf der Altstadtinsel
(2016)

0,9

PKW je Haushalt
in Lübeck (2010)

Lübeck und die Welt in Zahlen

Was verrät die Statistik über uns?

Einwohner in Lübeck am 31.12.1990: 217.592
Davon in der Innenstadt: 14.657
Einwohner in Lübeck am 31.12.2016: 220.221
Davon in der Innenstadt: 14.047

Anteil der über 65-Jährigen in der Innenstadt 2016: 14,6%
Anteil der über 65-Jährigen in Travemünde 2016: 45,2%
Anteil der über 65-Jährigen in Lübeck 2016: 22,8%
Anteil der über 0-17-Jährigen in der Innenstadt 2016: 10,8%
Anteil der über 0-17-Jährigen in Buntekuh 2016: 19,5%
Anteil der über 0-17-Jährigen in Lübeck 2016: 15,2%

Einwohner je Haushalt 2010: 1,85
PKW je Haushalt 2010: 0,9
Fahrräder je Haushalt 2010: 1,6

Haushalte ohne PKW 2010: 28%
Haushalte ohne Fahrrad 2010: 21%

Anzahl der PKW je 1000 Einwohner (Gesamtstadt) in 1980: 330
Anzahl der PKW je 1000 Einwohner (Gesamtstadt) in 2016: 433
Anzahl der PKW je 1000 Einwohner (Innenstadt) in 2016: 366

Anzahl der PKW je 1000 Einwohner (Deutschland) in 2016: 555
Anzahl der PKW je 1000 Einwohner (Schleswig-Holstein) in 2016: 559
Anzahl der PKW je 1000 Einwohner (Berlin) in 2016: 340

Anzahl der Busse des Stadtverkehrs 1980: 169
Anzahl der Busse des Stadtverkehrs 1995: 169
Anzahl der Busse des Stadtverkehrs 2015: 195

Beförderungsfälle des Lübecker Stadtverkehrs 1995: 34.835.000
Beförderungsfälle des Lübecker Stadtverkehrs 2015: 27.532.000
Beförderungsfälle des Regensburger Stadtverkehrs 1995: 26.000.000
Beförderungsfälle des Regensburger Stadtverkehrs 2015: 36.373.000

16,3%

der Fahrzeuge in Deutschland sind
Vans oder SUVs (2015)

10 Euro

Bußgeld für unzulässiges Parken in
verkehrsberuhigten Zonen



60 Euro

Bußgeld für Schwarzfahren im
Lübecker Busnetz

Jahresgebühr für einen Anwohner-Parkplatz: 30,70 Euro
Jahresgebühr für einen Dauerparkplatz „Parkhaus am Burgtor“ (KWL): 669,00 Euro
Jahreskarte (im Abo) für Kernzone im Busnetz Lübeck in Euro: 329,20 Euro
Jahreskarte (im Abo) für Gesamtnetz Lübeck in Euro: 635,00 Euro

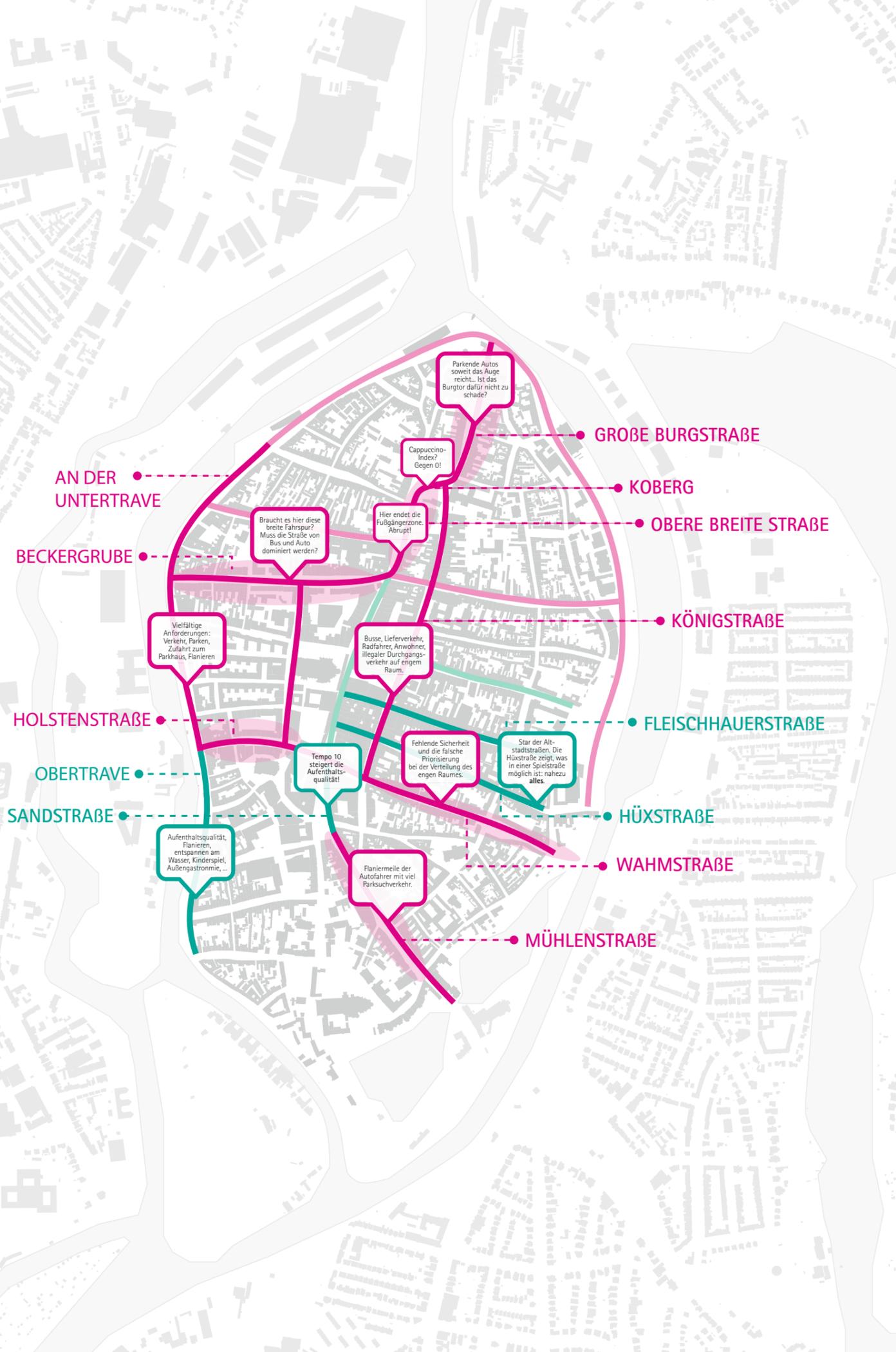
Bußgeld für unzulässiges Parken in verkehrsberuhigten Zonen: 10,00 Euro
Bußgeld für Schwarzfahren im Lübecker Busnetz: 60,00 Euro

Einwohner in Deutschland (BRD) 1980: 61.658.000
Einwohner in Deutschland 2015: 82.176.000
Anzahl der PKW in Deutschland (BRD) 1980: 23.191.616
Anzahl der PKW in Deutschland 2017: 45.803.560

Anteil SUVs + Geländewagen 2003: 742.371 = 1,7%
Anteil SUVs + Geländewagen 2015: 3.204.000 = 7,2%
Anteil Vans 2003: 1.452.000 = 3,3%
Anteil Vans 2015: 4.023.000 = 9,1%

Grundfläche eines Golf 1 (1974): 6,0 qm
Grundfläche eines Golf 7 (2012) in: 7,7 - 8,2 qm
Grundfläche eines Toyota Corolla Modell 1 (1966): 5,7 qm
Grundfläche eines Toyota Corolla Modell 11 (2013): 8,2 qm
Grundfläche eines 3er BMW (1975): 7,0 qm
Grundfläche eines 3er BMW Modell F30 (2011): 8,4 qm

Anzahl der 2016 in Deutschland neu zugelassenen Autos: 3.350.000
Anzahl der 2016 in Deutschland neu zugelassenen Hybrid-Autos: 48.000
Anzahl der 2016 in Deutschland neu zugelassenen E-Autos: 11.400
Anzahl der 2016 in Deutschland verkauften E-Bikes: 605.000
Anzahl der 2016 in Deutschland verkauften E-Lastenräder: 15.000



Einleitung

Worum geht es? Worum geht es nicht?

Veränderungsprozesse motivieren die Einen, sich mit Themen zu beschäftigen um etwas besser zu machen. Anderen macht das Infragestellen alter Werte Angst. Veränderungen können zu Verlusten führen. Die Beschleunigung und Vielfalt der Welt ist ohnehin unübersichtlich – und jetzt wird auch noch das Auto in Frage gestellt. Das macht Angst.

Die globale Diskussion um Individualverkehr und Verbrennungsmotoren oder die digitale Vernetzung macht jedoch auch vor Lübeck nicht Halt. Lassen Sie uns also über unsere Altstadt und den öffentlichen Raum reden.

Es ist gut und richtig, dass alle Beteiligten in einem öffentlichen Prozess wie der Perspektivwerkstatt zu Wort kommen. Dabei müssen Ängste abgebaut und Chancen aufgezeigt werden.

Es wäre zu hoffen, beziehungsweise man muss erwarten dürfen, dass das Thema „Altstadt und Verkehr“ nicht Opfer kurzfristiger Wahlkampfziele in 2018 wird. Weiterdenken ist das Stichwort. Wir vom ArchitekturForum sind sicher: Die Lübecker Altstadt ist ein Möglichkeitsraum, der viel mehr kann.

Der Stadtraum in der Lübecker Altstadt ist ein begrenztes Gut. Wir können und wollen den Stadtgrundriss und die Straßenräume

nicht vergrößern, so wie in der Nachkriegszeit unter dem Paradigma der „autogerechten Stadt“ geschehen. Das setzt voraus, dass wir Lübecker uns darüber auseinandersetzen müssen, ob und wie wir diesen Raum verteilen und nutzen wollen.

Wir wollen, dass die Gestaltung des öffentlichen Raumes der einzigartigen Weltbestadt Lübeck gerecht wird.

Wir möchten die vielfältigen Funktionen der Altstadt erhalten und stärken. Dazu müssen wir vorhandene Prioritäten auf den Prüfstand stellen. An vielen Stellen scheint die Priorität im Straßenraum auf dem motorisierten Verkehr zu liegen. Darüber müssen wir sprechen.

Begrifflichkeiten klären – „autofrei“ versus „autoarm“

Grundsätzlich: Der Begriff „autofrei“ muss durch etwas ersetzt werden, das dem wirklichen Ziel näher kommt.

Unseres Wissens will niemand eine Stadt autofrei im Sinne von „ganz ohne Autos“. Anwohner- und Lieferverkehr, Zufahrt von Behinderten, Busverkehr und die Zufahrt zu Parkhäusern müssen ohnehin gewährleistet bleiben.

Dennoch wird immer wieder dieser Begriff benutzt – beispielsweise von der Presse, wenn es darum geht zu polarisieren oder zu emotionalisieren.

In der Tat geht es um eine „autoarme“ Stadt, die alle Funktionen ermöglicht und allen Verkehrsteilnehmern ausreichend Platz, Bewegungsfreiheit, Lust zum Verweilen und Sicherheit einräumt. Vielleicht gibt es ja künftig eine „Lübecker Bürgerstraße“, die die Altstadt prägt und einer so großen Funktionsmischung gerecht wird und die dann zum Modell für andere Städte wird.

Mobilität vs. Verkehr

Es ist wichtig, die Begriffe „Mobilität“ und „Verkehr“ zu differenzieren. Mobilität leitet sich aus dem lateinischen ‚mobilitas‘ ab und meint ‚Beweglichkeit‘. In Abgrenzung zur sozialen Mobilität beschreibt der Begriff der räumlichen oder regionalen Mobilität die Fähigkeit von Menschen, ihren Standort zwischen verschiedenen Zuständen in ihrer natürlichen Umwelt zu verändern. Mobilität beschreibt demnach ein Bewegungspotenzial im Sinne einer Möglichkeit zur Bewegung, welches sich aus bestehenden Angeboten hierzu ergibt.

Verkehr bezeichnet hingegen die tatsächliche Bewegung von Personen, Gütern oder Nachrichten in einem definierten System, wozu z.B. Straßen-, Schienen- oder der Luftverkehr zählen. Verkehr ist demnach das Instrument, das für die konkrete Umsetzung der Mobilität benötigt wird und meint somit die tatsächlich durchgeführte Ortsveränderung von Menschen und Gü-

tern. Verkehr entsteht immer dann, wenn Menschen von der Möglichkeit, sich von einem Ort zu einem anderen zu bewegen, Gebrauch machen und ist der sichtbare Ausdruck räumlicher Mobilität.

(vgl. Albert Speer & Partner (Hrsg.) 2009: 133; Klein/ Schubert 2011 (Hrsg.): 133; Randelhoff 2011)

Geschichte kennen

1980 wurde im Generalverkehrsplan die weitgehende Verkehrsberuhigung der Altstadt bei gleichzeitigem Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs als Oberziel festgeschrieben. Das kleine Wort „weitgehend“ war dann wohl der wesentliche Gegenstand der fast 40-jährigen Diskussion. Es wurde viel geplant und verworfen, verhandelt und verändert, aufgeweicht, gekämpft und argumentiert. Es ist gut, diese Geschichte heute zu kennen. Vielleicht ersparen wir uns dadurch eine identische Diskussion und kommen schneller und klarer zu Ergebnissen.

Was bei allen Diskussionen und im Eifer des Gefechts vergessen wurde: Während sich die Welt des Handels, des Tourismus und des Verkehrs veränderte, blieb der öffentliche Raum, auf dem sich das alles abspielt, der Stadtraum, der mit größten Mühen wieder aufgebaut wurde, der Gleiche. Er ist begrenzt – er ist der Mobilitätsraum für Alle.

Ab ->Seite 73 blicken wir zurück auf die Geschichte der Verkehrsberuhigung in Lübeck.

Die Funktionen der (Alt-)Stadt

Schon oft wurde versucht, die Vielfalt der Funktionen der Altstadt festzuschreiben. Eine Rahmenplanung für die Innenstadt gibt es seit 1983.

Muss die Perspektivwerkstatt die Frage nach den Funktionen der Stadt wirklich grundsätzlich neu klären, damit wir ein „Bild der Stadt“ bekommen, wie es Politiker und Lübeck Management im Zusammenhang mit der Verkehrsdiskussion fordern? Offenbar ja.

Diversität, Nutzungsmischung und Flexibilität machen die Lübecker Altstadt aus. Die Funktionen der Altstadt sind ebenso vielfältig wie bekannt: Wohnort, Verwaltungsstandort, Arbeitsort, Handelsort, Tourismusziel (inkl. Hotels), Bildungsort, Gastronomieort, Kulturraum (Theater, Kinos, Museen, Konzerte und Stadtraum), Ort der Kirchen und nicht zuletzt Welterbestätte. Die Altstadt ist kulturelles Zentrum und Identifikationsort der Lübecker. Was genau zu dieser Identifikation beiträgt ist dabei nicht immer klar. Die alten Fassaden? Der Handel? Der Traum von besseren Zeiten als Königin der Hanse und Stadtstaat? Die oft zitierte „Käseglocke“ über der Stadt will niemand – Vielfalt ist gefragt. Die Altstadt

soll viel können. Kann sie das, so wie sie ist? Oder wollen wir zuviel? Muss sie alles können? Ist sie allein der Ort, der Lübeck zum Oberzentrum macht?

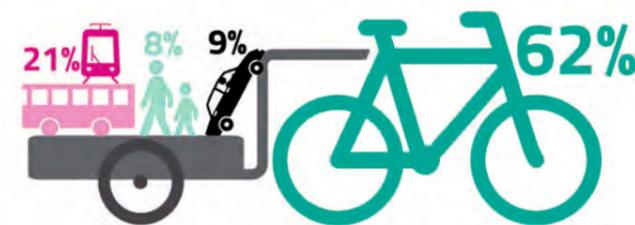
Die Frage nach den Funktionen der Stadt ist Teil der Perspektivwerkstatt. Wir blicken dabei auch auf das Lübeck Management, das dieses Thema besonders stark umtreibt.

Die Innenstadtentwicklung wird häufig in unmittelbarem Zusammenhang mit dem „autofahrenden Kunden“ von Handel und Tourismus gesehen. Damit steht Lübeck natürlich nicht allein. In manchen Städten haben Verkehrs-, Handels- und Verwaltungsnutzungen das Wohnen verdrängt und die einstmalig bewohnten Altstädte zu Hauptgeschäftszentren (central business district) werden lassen. In anderen Städten haben sich die Altstädte zu „Museumsstädten“ entwickelt, in denen das wirkliche Leben fehlt. In Lübeck wurden beide Prozesse erfolgreich aufgehalten und die Vielfalt als wertvolles Gut erkannt.

Wir müssen also klären, ob das für Lübeck heute noch gültig ist oder ob wir das etwa ändern wollen. Die Diskussion wird kaum dazu führen, dass einzelne der genannten Funktionen aus der Altstadt grundsätzlich entfernt werden sollen. Wir werden die alten Ziele daher wohl erneuern. Richtig so! Über den Verkehr müssen wir trotzdem reden.

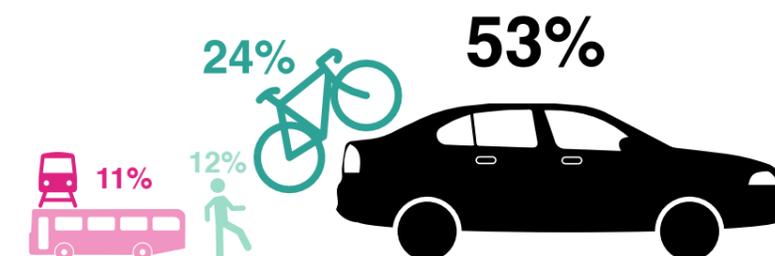
(->Seite 83)

Wege zur Arbeit....



... in Kopenhagen.....

Quelle: Copenhagenize Design Co.



... in Lübeck.

Quelle Daten: Hansestadt Lübeck
Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten 2010

Zahlen kennen

Wenn Mobilität die Notwendigkeit ist, alltägliche Aktivitäten im urbanen Raum zu koordinieren, dann sollte man diese Aktivitäten näher betrachten. Der dänische Architekt und Stadtplaner Jan Gehl hat sich in Kopenhagen selbst daran gemacht und vieles gezählt. Denn belastbare Statistiken lagen dort hauptsächlich für den Autoverkehr, aber nicht für Fußgänger und Radfahrer vor. Mit seinen Zahlen gab Gehl den Politikern die Grundlage Ihrer Entscheidungen. Die Ergebnisse kennen wir.

Der Lübecker Politik und Verwaltung liegen diverse Untersuchungen zum Verkehr vor. Wir haben exemplarisch zwei Nutzerbefragungen aus 2000 und 2010 untersucht. (->Seite 89)

Lübeck staufrei

Im Bürgermeisterwahlkampf 2017 haben mehrere Kandidaten mit dem Begriff „Lübeck staufrei“ agiert und um Wählerstimmen geworben. Hintergrund waren dabei die Probleme bei der Sanierung der Possehlbrücke und die Koordinierung diverser Straßenbaustellen. Die bereits seit 2007 vorliegenden Gutachten zu „Lübeck staufrei“ wurden dabei selten im Detail erwähnt. Dabei kommen alle drei Gutachten zu interessanten Schlussfolgerungen, z.B. zum Thema Parken, die für die Perspektivwerkstatt von Interesse sein sollten. (->Seite 92)

„Best Practice“

Der Blick über den Tellerrand ist für Stadt- und Verkehrsplaner wie auch für Politiker und andere lokale Akteure unabdingbar. Jeder Bürger und jeder Tourist kennt andere Städte. Das ArchitekturForum blickt auf seiner facebook-Seite regelmäßig auf andere Orte und auch die VHS-Vorträge zum Thema Stadtraum und Verkehr haben den Blick in andere Städte geworfen (z.B. Göttingen oder Regensburg) Denn die Probleme sind oft ähnlich. Nicht immer sind Lösungen direkt adaptierbar, aber Inspiration ist erlaubt. Und was spricht dagegen, wenn Bauausschuss und Verwaltung mal gemeinsam auf Reisen gehen? Ab ->Seite 62 machen wir Vorschläge.

Mobilitätskonzepte

Neben den lokalen stadt-, verkehrs- und freiraumplanerischen Themen findet auch außerhalb Lübecks eine Diskussion über den Verkehr statt. Menschen stehen zunehmend im Stau; der Staat kommt kaum hinterher, die Infrastruktur in Stand zu halten; der Dieselskandal lenkt den Blick auf alternative Antriebe. Dass die E-Mobilität die Lösung des starken motorisierten Verkehrsaufkommens nur verzögert, aber nicht löst, scheint hierbei klar. Wir können nicht in die Zukunft schauen, aber ein paar Lösungen für Lübeck liegen vermutlich in ihr. Dennoch sollten wir nicht warten, heute etwas zu verbessern. (->Seite 67)

Klimaschutz

Klimaschutz und Verkehr gehören in zahlreichen Diskussionen zusammen, nicht erst seit dem Dieselskandal. Wir möchten hier aber zunächst die räumlichen Auswirkungen des Verkehrs in der Lübecker Altstadt betrachten. Und (das soll keine Ausrede sein): Die ökologische Nachhaltigkeit hat eine große Lobby – die „schöne Stadt“ nicht. Wir versuchen es mit einem „Think global, act local“. Um das Automobil an sich müssen sich Andere kümmern. Wir blicken dennoch kurz auf das Lübecker Klimaschutzkonzept. (->Seite 94)

Fahrradstadt

Dass im Bürgermeisterwahlkampf 2017 alle Bewerber das Rad fördern wollten, ist ein gutes Signal. Seit 2013 liegt der Bericht „Fahrradfreundliches Lübeck“ des damaligen Fahrradbeauftragten und des „Runden Tisches Fahrradverkehr“ vor. Ein echter Schritt zur Fahrradstadt ist aber bis heute nicht getan, oder? Ein Frage des Geldes? Bestimmt. Aber vor Allem der Prioritäten! (->Seite 95)

Über welche Altstadtstraßen müssen wir vorrangig sprechen?

Neben den geschichtlichen und politischen Hintergründen haben wir vor allem die Stadträume, ihre Probleme und ihre Möglichkeiten untersucht. Die Auflistung kann hier nur exemplarisch erfolgen. Alles Weitere wird ohnehin Thema bei der Perspektivwerkstatt werden. Jeder der Lübeck kennt, kennt auch die Straßen und ihre Probleme. Aber jeder schaut aus seiner eigenen „Perspektive“ darauf.

Wir sprechen in Lübeck oft über die Huxstraße, den „Star“ der Lübecker Altstadtstraßen. Die Huxstraße zeigt, was in einer Spielstraße möglich ist: nahezu alles. Sie könnte ein Modell sein für andere Rippenstraßen. Auch die Sandstraße als Einbahnstraße mit Tempo 10 hat sich positiv auf die Aufenthaltsqualität ausgewirkt. Auch sie könnte Modell für andere Straßen sein z.B. für die Große Burgstraße, Beckergrube, Wahnstraße.

Viele andere Straßen(räume) haben dagegen starke Defizite, die behoben werden wollen. Wir haben ein paar herausgegriffen, um die vielfältigen und wiederkehrenden Probleme exemplarisch aufzuzeigen:

Große Burgstraße

Das nördliche Tor zur Stadt gibt aktuell ein trauriges Bild ab: Parkende Autos soweit das Auge reicht und ein zweispuriger Verkehr, der sich durch diese schöne Straße quält.

Ist der Durchgangsverkehr vom Burgtor in die Beckergrube überhaupt nötig? Ist das Burgtor dafür nicht zu schade? Muss man dort überall parken? Der Park(ing) Day 2016 hatte u.a. dies zum Thema. Die Große Burgstraße hängt am Koberg – und der wiederum an Königstraße und Breiter Straße.

Koberg

Über den Koberg wurde soviel geschrieben und gesprochen wie über kaum einen anderen Ort der Altstadt. Er hat eine grandiose Form und Lage – aber auch ein funktionales Problem: Inzwischen, durch Asphalt, als Schwerpunkt den Durchgangsverkehr und als Eventfläche Weinfeste und den Weihnachtsmarkt.

Der „Cappuccino-Index“ geht gegen Null. Cafétische der Außengastronomie werden ja gerne als Gradmesser der Aufenthaltsqualität urbaner Orte herangezogen.

Obere Breite Straße

Sprechen wir über den Koberg sprechen wir auch über die Breite Straße. Die Fußgängerzone endet abrupt an der Ecke Pfaffenstraße/Beckergrube. Warum geht sie nicht bis zum Koberg?

In diesem Bereich müssen wir auch über die Busse nachdenken und über den Durchgangsverkehr. Und über das Parken am Straßenrand. Hier kann man sehen: Alles hängt mit allem zusammen...

Beckergrube

Die Beckergrube hat vier Gesichter: Der historische Straßenraum im unteren Teil; die Kreuzung Fünfhausen einschließlich der Einfahrt in das größte Parkhaus der Stadt; der breite, aber ungenutzte Straßenraum vor dem Theater und der enge, aber urbane Übergang zu den beiden Versionen der Breiten Straße und der lebendigen Pfaffenstraße.

Die obere Beckergrube wird geprägt vom Busverkehr. Muss das so sein – brauchen wir diese breite Fahrspur? Müssen oberhalb von Fünfhausen überhaupt private PKW fahren?

Mühlenstraße

Die einst überdimensionierte Fahrbahn – stellenweise bis zu zwölf Meter breit – wurde 1997-99 deutlich reduziert. Die so gewonnenen Flächen kamen insbesondere den Fußgängern zugute. Der Seitenstreifen wurde 1999 als „Mehrzweckstreifen“ für Radparken, Anwohnerparken und Lieferzone titulierte. Gefühlt ist das ein reiner Parkstreifen.

Durch das Haerder-Parkhaus wurde die Mühlenstraße 2006 wieder zur PKW-Zufahrt mitten ins Herz der Stadt, und die Königstraße musste von Süden wieder geöffnet werden, um das Parkhaus anfahrbar zu machen.

Ein Rückschritt für die Mühlenstraße.

Wahnstraße

Mangelnde Sicherheit, überflüssiger Durchgangsverkehr und die falsche Priorisierung bei der Verteilung des engen Straßenraumes sind Themen in der Wahnstraße.

Dr. Manfred Eickhölter, Lübecker Kulturwissenschaftler und Journalist, hat das richtig zusammengefasst: *„Es gibt Tabuzonen für Diskussionen, eine davon: Wahnstraße – Krähenstraße. Wer die Huxstraße lobt für ihren Altstadterlebniswert, sollte nicht zuerst in die Fleischhauerstraße oder vielleicht sogar in die ehemalige Johannisstraße schielen, wenn es um eine quantitative Ausdehnung des Erfolgskonzeptes geht, er sollte den sensiblen Blick behutsam öffnen für das Leiden der Wahnstraße.“* (7.6.16 in Unser Lübeck)

Untertrave

Die Untertrave ist ein Teil der Altstadt mit vielfältigen Anforderungen: Verkehr, Parken, Zufahrt zum Parkhaus Wehdehof, Erholungsraum an der Kaikante, Museumshafen u.v.m.

Bedauerlich ist das Scheitern der Umgestaltung nach der Entscheidung für den Erhalt der Linden. Einer der wesentlichen Gründe hierfür scheint uns die mangelhafte Kommunikation aller Beteiligten gewesen zu sein. Daraus muss man den Schluss ziehen, ebendiese Kommunikation zu verbessern.

Holstenstraße

Die Holstenstraße ist Stadt-Eingang, Parkhaus-Einfahrt, Hauptschlagader der Buslinien, Fahrradquerung und Einkaufsstraße zugleich. Sie muss viel ertragen. Und sie gehört zum Holstentor und dessen unsäglichem Verkehrssituation. Hier liegt einiges im Argen.

„Wenn die Innenstadt, wie „der“ Einzelhandel fordert, Ort für „Einkaufserlebnisse“ werden soll, dann liegt es nahe, den kreativen Blick auf die Einkaufsstraßen zu richten, die dafür primär in Frage kommen, wie etwa Holstenstraße und Beckergrube. Beide betteln um Zuwendung.“ schreibt Manfred Eickhölter (Lübeckische Blätter, 21.5.2016).

Königstraße

Am Anfang unserer Überlegungen stand der Koberg. Dieser wird gespeist von der Königstraße. Busse, Lieferverkehr und die Anwohner aus den Rippenstraßen treffen hier auf unnötigen und schon heute illegalen Durchgangsverkehr.

Die wiederholt eingebrachte Idee, die Königstraße zur Fußgängerzone umzuwidmen, könnte tatsächlich am Ende einer Diskussion stehen – vielleicht aber auch nicht.

Ohne ein schlüssiges Verkehrskonzept für die ganze Altstadt macht diese Diskussion wenig Sinn, vielmehr führt sie sogar zurück zu Polarisierungen über das unsinnige Thema einer „autofreien“ Altstadt.

Welche Problemfelder und Themen spielen eine Rolle?

Wir haben die Straßen der Altstadt untersucht und festgestellt, dass in den meisten Straßen viele Probleme gleichzeitig eine Rolle spielen. Die Liste der zuvor genannten Straßen und ihrer Probleme und Möglichkeiten kann und muss fortgesetzt werden. Die zugrunde liegenden Themen jedoch ähneln sich, so dass wir uns im Folgenden vorrangig mit den generellen Problemen und Möglichkeiten beschäftigen. Wir sollten die Straßen der Altstadt als Netz verstehen und sie nicht zu sehr singular betrachten, auch wenn das für Teile von Politik und Presse förderlicher scheint und „einfache“ Lösungen verspricht. Ein solches „einfaches“ Ergebnis sehen wir am Koberg.

Wir müssen erst grundsätzliche Themen untersuchen und aus den Schlussfolgerungen dann wieder die Straßen und mögliche Lösungen besprechen. Folgende 10 Themen haben wir etwas genauer betrachtet:

Durchgangsverkehr

Wir haben den Eindruck, dass ein Großteil des innerstädtischen Verkehrs aus Durchgangsverkehr durch die Altstadt besteht. Muss das sein? In Groningen z.B. ist das nicht mehr möglich – aber man kommt dennoch in die Stadt (Sektorenmodell). Ein Beispiel auch für Lübeck? Man kann in Lübeck auf Basis bestehender Regeln kontrollieren und ahnden. Offenbar ist es momentan politischer Wille, dies nicht zu tun. Auch die Prüfung elektronischer Zu-

fahrtskontrollen (Florenz) oder von Pollern (Bologna) sollte kein Tabuthema sein. Es geht nicht darum den Handel zu schwächen. Lübeck hat eine Altstadt, in der Handel eine große Rolle spielt – und das soll auch so bleiben. Die Anlieferung von Geschäften und die Erreichbarkeit für Kunden darf aber nicht über den Erhalt des Durchgangsverkehrs definiert werden. (->Seite 23)

Tempo

Es gibt in der Altstadt Straßen, in denen 10, 20, 30 und 50 km/h gefahren werden darf. Und es gibt beispielsweise die Huxstraße als Spielstraße, in der Schrittgeschwindigkeit gilt. Und es gibt die Fußgängerzonen. Wo halten wir uns am liebsten auf? Welches Tempo ist für PKW und Busse eigentlich nötig oder angemessen? In der Sandstraße gilt Tempo 10. Ist das ein Problem? (->Seite 27)

Parken in Parkhäusern

Es gibt ausreichende Parkhausplätze in der Altstadt und an deren Rändern. Auf www.parken-luebeck.de kann man sich jederzeit davon überzeugen. Aber sind die Wege in die Parkhäuser auch immer einfach zu finden? Und gibt es Gründe warum viele Besucher nicht in die Parkhäuser fahren, sondern lieber am Straßenrand parken? (->Seite 31)

Parken im öffentlichen Raum

Derzeit gibt es viele Möglichkeiten für straßenbegleitendes Parken in der Lübecker Altstadt. Dies führt in einigen Straßen zu erheblichem Parksuchverkehr. Die parkenden Autos bilden Barrieren und belegen Flächen auf denen sicherlich Schöneres möglich wäre. Die Anzahl hier vorhandener Stellplätze ist im Verhältnis zu den Parkhaus-Stellplätzen marginal. Brauchen wir also weiterhin das Parken in den Altstadtstraßen? (->Seite 35)

Bewohnerparken

Lübeck hat eine Altstadt, in der gewohnt wird – und das soll auch so bleiben. Es geht nicht um die Schwächung des Wohnens. Über das Anwohnerparken muss man jedoch reden. Kann das Parken für Anwohner besser (im Sinne der Qualität des Stadtraumes) organisiert werden? Oder überspitzt formuliert: Ist es selbstverständlich, dass Anwohner ihre privaten Gegenstände auf der Straße abstellen dürfen?

Ein schwieriges Thema, über das aber dennoch gesprochen werden sollte. (->Seite 39)

Lenken und Leiten

Ist Lübeck verständlich? Warum fahren so viele Autos durch die Altstadt, obwohl sie das nicht dürfen? Wie steht es um unser Parkleitsystem?

Bei all den Regelungen, Beschränkungen und Ausnahmen zum Befahren und Parken in der Altstadt fällt es für Bürger und Besucher schwer, den Durchblick zu behalten. Ein intuitives Verstehen durch klare Gestaltung und einfache und einheitliche Beschilderungen ist nicht möglich. Das geht besser. (->Seite 43)

Busverkehr

Müssen so viele Bus-Linien die Altstadt queren? Hansetag, HanseKulturFestival und Koberg-Baustelle haben gezeigt, dass Alternativen denkbar und realisierbar sind. Andere Städte agieren mit kleineren Bussen oder Elektroshuttles (z.B. Bologna). Was das kostet darf kein Tabu-Thema sein, schließlich geht es um Prioritäten und Verteilung. Elektrobusse sind gut, lösen das Problem aber sicher nicht allein.

Es geht nicht darum, den ÖPNV aus der Altstadt zu verbannen. Der Stadtverkehr scheint jedoch jede Diskussion über mögliche Veränderung mit Schreckensszenarien verhindern zu wollen (LN vom 28.6.16: „Stadtverkehr warnt: Ohne Busse ist die Altstadt tot“). Über die Quantität und Qualität des Busverkehrs aber muss gesprochen werden dürfen. Ohne eine konstruktive Beteiligung des Stadtverkehrs macht die Perspektivwerkstatt wenig Sinn. (->Seite 47)

Radfahren

Das Fahrrad erlebt zum 200. Geburtstag gerade eine Renaissance. Dafür gibt es Gründe: Verstopfte Straßen, bequemeres Fahren durch Pedelecs oder das weltbekannte Erfolgsmodell Kopenhagens sind nur drei Erklärungsversuche. Radfahrer haben zudem mit dem ADFC eine Lobby. Dass alle Parteien der Lübecker Bürgerschaft derzeit den Radverkehr als förderlich erkannt haben, lässt hoffen. (->Seite 51)

Fußgängerfreundlichkeit

Lübeck ist die Stadt der kurzen Wege. Nur sind die Wege oft nicht angenehm oder schön. Kann man das ändern? Letztendlich sind wir doch alle Fußgänger. Auch Touristen oder Shopping-Besucher wollen keine Autos mehr sehen, sobald sie aus ihrem Wagen ausgestiegen sind. Lübeck – die Stadt der kurzen und guten Wege? Um die Fußgänger müssen wir uns besonders kümmern: sie haben keine Lobby. (->Seite 55)

Raumgestaltung

Die Qualität des öffentlichen Raumes bildet – neben den Gebäuden – das Gesicht einer Stadt. Der öffentlichen Raum der Lübecker Altstadt ist das Wohnzimmer aller Lübecker. Hier halten wir uns auf. Hier führen wir unsere Besucher aus, präsentieren unsere Stadt. Hier lebt der Bürgerstolz. Hier treffen sich Menschen. Hier begegnen

wir Fremden. Die Pflege und Gestaltung des öffentlichen Raumes ist eine Daueraufgabe der Gesellschaft. Auch die „Flächengerechtigkeit“ gehört auf den Prüfstand: Wem gehört eigentlich der Stadtraum, wem die Straßen? Wie ist das Verhältnis der öffentlichen Flächen zu deren Nutzungen? Die Straßen gehören in der Regel den Autos – zum Fahren und zum Parken. Ist das gerecht? Warum dürfen einige „private Gegenstände“ auf der Straße stehen (Autos), andere nicht? Wieder eine Frage der Prioritäten... (->Seite 59)

„Die reinste Form des Wahnsinns ist, alles beim Alten zu lassen, und gleichzeitig zu hoffen, dass sich etwas ändert.“

Albert Einstein



Welche Ziele sollten wir uns setzen?

Was macht eine Stadt lebenswert? Diese Frage stellte das Wirtschaftsmagazin brand eins dem Stadtplaner Jan Gehl:

„Es gibt einen sehr simplen Anhaltspunkt. Schauen Sie, wie viele Kinder und alte Menschen auf Straßen und Plätzen unterwegs sind. Das ist ein ziemlich zuverlässiger Indikator. Eine Stadt ist nach meiner Definition dann lebenswert, wenn sie das menschliche Maß respektiert. Wenn sie also nicht im Tempo des Automobils, sondern in jenem der Fußgänger und Fahrradfahrer tickt. Wenn sich auf ihren überschaubaren Plätzen und Gassen wieder Menschen begegnen können. Darin besteht schließlich die Idee einer Stadt.“ (Brand eins, Ausgabe 12/2014 - Schwerpunkt Genuss) Und in einem Interview mit der taz ergänzt er *„Sie glauben doch nicht, dass es Zufall ist, dass der Boom der Coffeeshops mit dem der Smartphones zusammentrifft? Natürlich könnten die Leute auch den ganzen Tag zu Hause sitzen mit ihrem Handy. Das machen sie aber nicht. Sie wollen die Gesellschaft. Treffpunkte.“* (taz, 9.5.17)

Wir fragen, was Lübeck zu einer noch lebenswerteren Stadt machen kann. Aus der Debatte um den Koberg, den Erfahrungen beim HanseKulturFestival und durch bürgerliches Engagement, u.a. vom ArchitekturForum, kamen wir zur Perspektivwerkstatt. Diese soll sich um den Verkehr UND die Funktionen der Stadt drehen.

Welche Ziele sollen wir uns setzen, wenn wir neu bzw. erneut über die Lübecker Altstadt, ihre Nutzungen, den Stadtraum und den Verkehr nachdenken?

Was sollte Lübeck können, was macht eine „gute“ Stadt aus?

- Sie ist uns guter Wohn- und Lebensraum
- Sie verfügt über qualitativollen Stadtraum, in dem sich Menschen gerne aufhalten
- Sie priorisiert den Menschen und macht ihn zum Maßstab der Stadtentwicklung
- Sie ist für jeden zugänglich und erreichbar
- Sie bietet kurze und gut vernetzte Wege
- Sie ist sicher bezüglich Kriminalität, Verkehr und Emissionen
- Sie ist durch ihre Gestaltung intuitiv

Diese grundsätzlichen Thesen bieten eine gute Richtschnur, wenn wir uns mit Stadtraum und Verkehr näher beschäftigen. Wir haben 10 Themen untersucht, bei denen zum Einen der Zusammenhang zwischen Verkehr und Stadtraum deutlich werden soll und zum Anderen der Zusammenhang dieser Themen untereinander.

„Baust du einen Weg, ein Haus, ein Quartier, dann denke immer an die Stadt.“

Luigi Snozzi



Wirklich?

Eine der schönsten
Platzanlagen
Nordeuropas!

Durchgangsverkehr

Freie Fahrt durch das Welterbe?

Die Lübecker Altstadt ist in erheblichem Maße vom Autoverkehr geprägt. Die Folgen der Priorisierung in der Verkehrsplanung der Nachkriegszeit sind hier bis heute unübersehbar. So wurden die Straßenprofile an den motorisierten Verkehr angepasst und ganze Straßenzüge zu Gunsten der Autos verbreitert und verändert. Zu sehen ist dies sehr deutlich u.a. in der Beckergrube, der Krähenstraße sowie der Holstenstraße mit ihren großen Asphaltflächen und breiten Fahrspuren.

Diese Denkweise und Priorisierung scheint bis heute nachzuwirken und bei Teilen der Bevölkerung und Politiker weiterhin auf Zuspruch zu stoßen. Zu sehen war dies jüngst bei der Asphaltierung des Kobergs nach dem Motto – „freie Fahrt für freie Bürger“. Eine Überprüfung anderer Lösungen (Verringerung des Verkehrsaufkommens, Verlegung von Buslinien, Verringerung der gefahrenen Geschwindigkeit, Verhinderung des Durchgangsverkehrs) zur Reduzierung der Belastung für Belag und historische Gebäude sowie zur Lärmvermeidung wurde nicht in Betracht gezogen.

Insbesondere der „motorisierte Individualverkehr“, also die privaten PKW, sorgen für eine stetige Auslastung und Belastungen in den Altstadtstraßen. Erheblicher Lärm, Beschädigungen an der historischen Bausubstanz durch Erschütterungen und Abgase sowie Beeinträchtigung der Aufenthalts-

qualität und der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer sind die Folgen. Zu unterscheiden ist hier sicherlich der „Zielverkehr“ in die Stadt von Besuchern und Bewohnern der Altstadt vom reinen „Durchgangsverkehr“. Der Zielverkehr, beispielsweise in die Parkhäuser der Innenstadt, ist für die Erreichbarkeit der Lübecker Altstadt als Mittelpunkt der Gesamtstadt, für den Handel, für den Tourismus, für die Kultur und in ihrer Funktion als Oberzentrum äußerst relevant. Der reine Durchgangsverkehr hingegen degradiert die Altstadt (UNESCO-Welterbe!) zu einer Transitstrecke und sorgt für Belastungen des öffentlichen Stadtraumes.

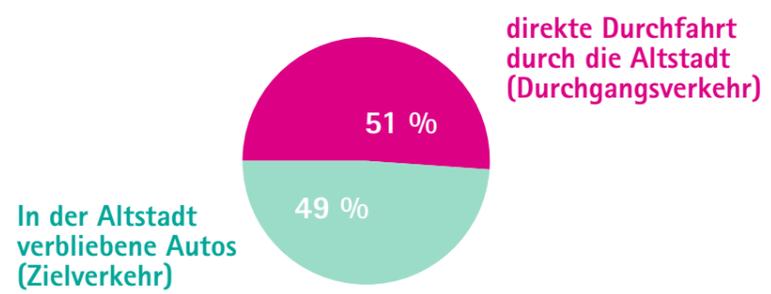
Die Neuregelung der Verkehrsführung in der Altstadt Ende der 80er Jahre und die Manifestierung der „Autofreien Innenstadt“ in den 90er Jahren hatte den Durchgangsverkehr durch die Innenstadt eigentlich bereits unterbunden. Allerdings wurden durch fortlaufendes Aufweichen des Konzeptes und Kompromisslösungen aufgrund der Wünsche verschiedener Akteure in der Stadt einige Durchfahrten wieder geöffnet (->Seite 73).

Bei einer genaueren Betrachtung der Durchfahrts-Trassen durch die Altstadt zeigt sich das eigentliche Problem: So wird deutlich, dass die Attraktivität des öffentlichen Raumes für die Bewohner und Besucher, die Nutzung der Außenflächen

und Erdgeschosse für Gastronomie und Handel, die Qualität des Wohnraumes (z.B. die Nutzung der Obergeschosse) in Straßen mit Durchgangsverkehr am stärksten beeinträchtigt sind.

Die Achse Große Burgstraße / Koberg / obere Breite Straße / Beckergrube leidet deutlich sichtbar am anhaltenden Verkehrsstrom, während sich beispielsweise die Huxstraße als Wohn- und Handelsstandort oder auch, nach der Umgestaltung und Herausnahme des Durchgangsverkehrs, die Sandstraße und der Klingenberg für Handel und Gastronomie positiv entwickeln. Das häufig angebrachte Argument, der fehlende Durchgangsverkehr würde den Handel schwächen, wird hier und spätestens bei der Betrachtung der teuersten Mietlagen für Handelsflächen – der Breiten Straße (als Fußgängerzone, gänzlich ohne PKW-Verkehr) – deutlich widerlegt. Eine freie Durchfahrt ist auch über die Strecke Beckergrube / Fünfhausen / Schüsselbuden in die Holstenstraße möglich. Auch hier scheint es, als wäre der öffentliche Raum im direkten Vorfeld der Marienkirche (immerhin Mutterkirche der Backsteingotik) im Mittelpunkt des Welterbes dem Durchgangsverkehr geopfert worden. Ein unkompliziertes und unbeschwertes Queren der Straßen für den Fußgänger – ob Bewohner oder flanierender Tourist – erscheint hier kaum möglich.

Zählungen des Durchgangsverkehrs durch das Burgtor in Richtung Beckergrube | Holstenstraße



Quelle: eigene Zählungen AFL

Bestehende Situation | durch einfache Maßnahmen kurzfristig erzielbare Entlastung



Durch den „Arbeitskreis Stadtraum und Verkehr“ des ArchitekturForums wurden im Sommer 2017 stichprobenartig mehrere Verkehrszählungen in diesen Durchfahrtsbereichen (vom Burgtor bis untere Beckergrube und Holstenstraße) durchgeführt. Hierbei wurden die durch das Burgtor einfahrenden Autos mit den in der unteren Beckergrube und Holstenstraße ausfahrenden verglichen. (Die Umfahrung über die Hubbrücke war zu diesem Zeitpunkt möglich.)

In den gemessenen Zeiträumen sind über 50% der Fahrzeuge in die Altstadt gefahren, nur um diese auf direktem Wege wieder zu verlassen. Das heißt, dass die Nutzer dieser Fahrzeuge weder in der Altstadt eingekauft, noch Kultureinrichtungen oder Behörden, Ärzte etc. besucht haben. Sie haben die Altstadt lediglich als Durchfahrtsstrecke benutzt.

Erstaunlich ist, dass diese Routen weiterhin befahren und ermöglicht werden, obwohl eine Umfahrung der Altstadt über die Hubbrücke und die Untertrave unkompliziert möglich ist. Ist diese vermeidbare Durchfahrt die Beeinträchtigungen der Aufenthalts- und Lebensqualität im UNESCO-Welterbe wert? Ist es sinnvoll, in den Kammerspielen des Theaters das Brummen der Motoren der vorbeifahrenden Autos während der Vorstellung zu hören?

Unklare Beschilderung, umfangreiche Ausnahmeregelungen und die mangelnde Kontrolle erzeugen auch in eigentlich verkehrsberuhigten Bereichen erheblichen Durchgangsverkehr. Eine Befahrung der Königstraße ist für den motorisierten Individualverkehr (mit Ausnahme für Anwohner) tagsüber an sich ausgeschlossen, da sämtliche Zufahrten eingeschränkt sind. Bei der Betrachtung des erheblichen PKW-Verkehrsaufkommens in der Königstraße scheint dies im Alltag aber keine Rolle zu spielen. Die häufig geführte Diskussion über eine Erweiterung der Fußgängerzone auf die Königstraße erscheint vor dem Hintergrund, dass nicht einmal die bestehende Verkehrsberuhigung durchgesetzt wird, verwunderlich. Zumal auch hier deutlich wird, wie sehr der Durchgangsverkehr – anlog zur Großen Burgstraße, Koberg und Beckergrube – den öffentlichen Raum beeinträchtigt.

Es ist unübersehbar, dass der PKW-Durchgangsverkehr durch die Straßen unserer Altstadt deutlich mehr schadet, als dass er nützt! Diese Erkenntnis muss dazu führen, die Durchfahrtsmöglichkeiten vollständig zu unterbinden. Es sind ausreichende Umfahrungsmöglichkeiten vorhanden. Eine Realisierung muss nicht kostenintensive Umbaumaßnahmen zur Folge haben, sondern ist zunächst schnell und einfach durch das Aufstellen weniger Schilder in den Zufahrtsbereichen möglich!



Durchgangsverkehr durch die Altstadt

3 wichtige Ziele

- ! Unterbinden der offenen Durchfahrten – insbesondere durch das Burgtor zur Beckergrube
- ! Kontrolle der bestehenden Durchfahrtsbeschränkungen – beispielsweise in der Königstraße
- ! Priorisierung des Langsamverkehrs – Fußgänger und Radfahrer müssen an erster Stelle stehen

Es gibt viele
Möglichkeiten.

Man sollte sie
auch nutzen!

Tempo

Der Mensch als Maßstab?

Die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs spielt eine große Rolle für die Qualität des Stadtraumes, die Aufenthaltsqualität in der Stadt und auch für die Vermeidung von Staus. Dabei liegen die Vorteile geringerer Geschwindigkeiten auf der Hand:

Lärmbelastung, Erschütterungen und Feinstaubbelastung nehmen ab. Unfälle führen zu weniger gravierenden Verletzungen. Die reale und gefühlte Sicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmer nimmt zu. Gleichzeitig zeigen Untersuchungen, dass der Verkehrsfluss nicht leidet, wenn Tempolimits eingeführt werden.

Von der geringeren Geschwindigkeit profitiert auch der Denkmalschutz – denn nicht nur die Gebäude, auch der Straßenraum ist Teil des UNESCO-Welterbes.

Die Autolobby möchte schneller fahren, liefert aber schwache oder falsche Argumente: *„Ein generelles Tempo 30 in Städten sei „idiotisch“, wettete auto motor sport-Vizechefredakteur Ralph Alex und verwies unter anderem auf Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU). Der behauptet, bei Tempo 30 käme der Verkehr „nur noch zäh wie Kaugummi“ voran – und das belastete dann die Umwelt.“* (Die Zeit, 11.7.2011).

Welche Möglichkeiten bietet die Straßenverkehrsordnung bezüglich der Geschwindigkeiten?

„Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ (1990 eingeführt):

Er wird in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion empfohlen und findet überwiegend als Tempo-10- oder Tempo-20-Zone Anwendung. Weil bei der flächigen Einrichtung einer Tempozone nur im Zonenübergang beschildert werden muss, kann der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich zu einer Reduzierung des Beschilderungsbedarfs in den Ortskernen beitragen.

„Verkehrsberuhigter Bereich“ (umgangssprachlich Spielstraße, 1980 eingeführt) Fußgänger dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen. Kinderspiele sind überall erlaubt. Der Fahrzeugverkehr muss Schrittgeschwindigkeit einhalten. Gemäß Gerichtsurteilen wird dies mit max. 7 km/h definiert.

Fahrzeugführer dürfen die Fußgänger weder gefährden noch behindern, wenn nötig müssen sie warten. Gleichzeitig dürfen Fußgänger den Fahrverkehr nicht unnötig behindern. Rücksichtnahme ist hier also Programm.

Der verkehrsberuhigte Bereich muss baulich so angelegt sein, dass der typische Charakter einer Straße mit Fahrbahn, Gehweg, Radweg nicht vorherrscht, also mindestens ein niveaugleicher Straßenraum erstellt wird.

„Mischungsprinzip“

„Shared Space“ ist in aller Munde und unter dem Begriff „Mischungsprinzip“ auch in Deutschland bekannt. Verkehrsteilnehmer sind vollständig gleichberechtigt. Der Mensch und dessen vielfältige Aktivitäten sollen dabei im Mittelpunkt stehen. Das Modell will auf Ampeln, Verkehrs- und Hinweisschilder völlig verzichten. Restriktive Regeln werden durch gegenseitige Rücksichtnahme und eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer ersetzt. Die Verkehrsraumgestaltung soll dies unterstützen. Beispielsweise in Städten wie Speyer oder Schönebeck kann man so erleben, wie wenig Vorschriften und Gestaltung nötig sind, um ein gemeinsames Miteinander aller Verkehrsteilnehmer zu ermöglichen.

Die Straßenverkehrsordnung stellt also Möglichkeiten zur Verfügung, das Tempo des motorisierten Verkehrs in Städten zwischen 7 und 50 km/h zu regeln. Lübeck macht in der Altstadt von den vielfältigen Alternativen nur wenig Gebrauch:

In Kanalstraße und Untertrave ist Tempo 50 zulässig. Tempo 20 gilt nur im Bereich Mühlendamm (Begründung: Straßenschäden!). Tempo 10 gilt nur auf wenigen Metern in der Sandstraße. Die Huxstraße beispielsweise ist Spielstraße. Der größte Teil der Altstadt ist Tempo 30-Zone – übrigens auch die „Fahrradstraße“.

Die bestehenden Regelungen zu unterschiedlichen Geschwindigkeiten



Quelle: eigene Bestandsaufnahme AFL

Die Sandstraße funktioniert augenscheinlich mit Tempo 10 gut und könnte als Referenz für andere Straßen herangezogen werden.

Das Funktionieren der Huxstraße ist wohl unstrittig. Sie ist inzwischen aus keinem Reiseführer wegzudenken. Dass ab und zu ein Auto hindurchfährt, stört offenbar nicht. Das Auto ist hier Gast. Warum können also nicht alle Rippen- und Nebenstraßen zu Spielstraßen werden? Dies würde als positiven Nebeneffekt auch viele der aufgestellten Verkehrsschilder unnötig machen, da beispielsweise das Parken in Spielstraßen grundsätzlich erst einmal verboten ist und dies nicht explizit beschildert werden muss.

Als gutes Vorbild für höher frequentierte Straßen dient seit 1995 die problemlos funktionierende Mönckebergstraße in Hamburg – kein Individualverkehr, Tempo 20 für Busse und Taxis. Warum in der Lübecker Königstraße, in Fünfhausen oder anderen Straßen noch Tempo 30 gilt, ist in diesem Zusammenhang völlig unverständlich.

Also: Tempo runter in der Altstadt!

Generell kann man sagen: Es erhöht sich die Aufenthaltsqualität für Fußgänger in dem Maße, in dem sich die Geschwindigkeit verringert. Klingt einfach – ist es auch.

Neben der Regelung der Geschwindigkeiten selbst, ist zudem die Gestaltung der Straßenräume wichtig. Diese müssen so angelegt sein, dass das Tempo klar ist, auch wenn man das Verkehrsschild am Stadteingang schon vergessen hat. Breite Straßenräume mit zu breiten Fahrspuren führen zu hohen Geschwindigkeiten, z.B. in der Beckergrube oder Kanalstraße, wo eigentlich Tempo 30 gilt.

Die Intuition des Autofahrers muss also auch über Gestaltung erreicht werden. Busfahrpläne können an geringere Geschwindigkeiten angepasst werden (Frau Zielke hat beim HanseTalk diese Möglichkeit schon in Aussicht gestellt). Und die Taxifahrer brauchen dann vielleicht Fahrtschreiber.

Regelverstöße müssen geahndet werden. Gleichzeitig gilt jedoch auch: wenn Blitzer benötigt werden, ist der Straßenraum eigentlich schlecht gestaltet. Die einzige Blitzanlage in der Altstadt befindet sich seit 2015 an der Rehderbrücke – als Folge eines tödlichen Unfalls in 2012. Weitere Konsequenzen oder Veränderungen? Keine.

Wer durch die Altstadt nur hindurchfährt und nicht bleiben will, der will gerne schnell sein. Weniger Durchgangsverkehr könnte also auch das Tempo reduzieren. (-> „Durchgangsverkehr“)

3 wichtige Ziele

! Tempo runter in der Altstadt – der menschliche Maßstab als Maßlatte: Tempo 7-20 km/h

! Intuitivität herstellen – durch Gestaltung und Vereinfachung der Regelungen

! Lernen von der Huxstraße und der Sandstraße – weniger Tempo schafft mehr Aufenthaltsqualität



Ist das
Kunst?

Oder kann das weg?

Parken in Parkhäusern

Gibt es in der Lübecker Altstadt Parkplatznot?

Es ist selbstverständlich, dass eine Stadt wie Lübeck auch mit dem Auto erreichbar sein muss. Erreichbarkeit bedeutet in diesem Zusammenhang zwangsläufig auch die Bereitstellung von PKW Stellplätzen. In der Lübecker Altstadt und in der direkten Umgebung gibt es derzeit in Parkhäusern und großflächigen Parkbereichen zusammen etwa 2.900 Parkplätze (ohne das neue Parkhaus Wehdehof).

Diese sind wichtig, um den ruhenden Verkehr möglichst konzentriert zu organisieren. Dies sollte allerdings nicht zur Folge haben, dass die Altstadt selbst in inakzeptabler Weise durch Verkehr belastet wird.

Von unserem ehemaligen obersten Verkehrsplaner Helmut Schünemann haben wir gelernt, dass es rechtlich unabdingbar ist, die Zufahrten zu allen bestehenden Parkhäusern – auch innerhalb der Altstadt – zu ermöglichen. So ärgerlich dies an dem einen oder anderen Ort sein mag, müssen wir mit dieser Tatsache umgehen. Sollte es nicht aber denkbar sein, diesen unumgänglichen Zufahrtsverkehr auf ein notwendiges Maß zu reduzieren?

Hier gibt es in vielfacher Hinsicht erhebliche Verbesserungspotentiale. Zunächst muss der Anspruch sein, den Verkehr möglichst zielgerichtet zu führen. Ein wichtiges Thema sind in diesem Zusammenhang die Potentiale bei der Verbesserung des Parkleitsystems. (-> „Lenken und Leiten“)

Der Suchverkehr auf dem Weg in das Parkhaus sollte durch eine gezielte, unmittelbare und intuitive Wegführung vermieden werden. Digitalisierte Verknüpfungen schaffen zudem die Möglichkeit einer optimierten Umverteilung im Falle von partiellen Auslastungen.

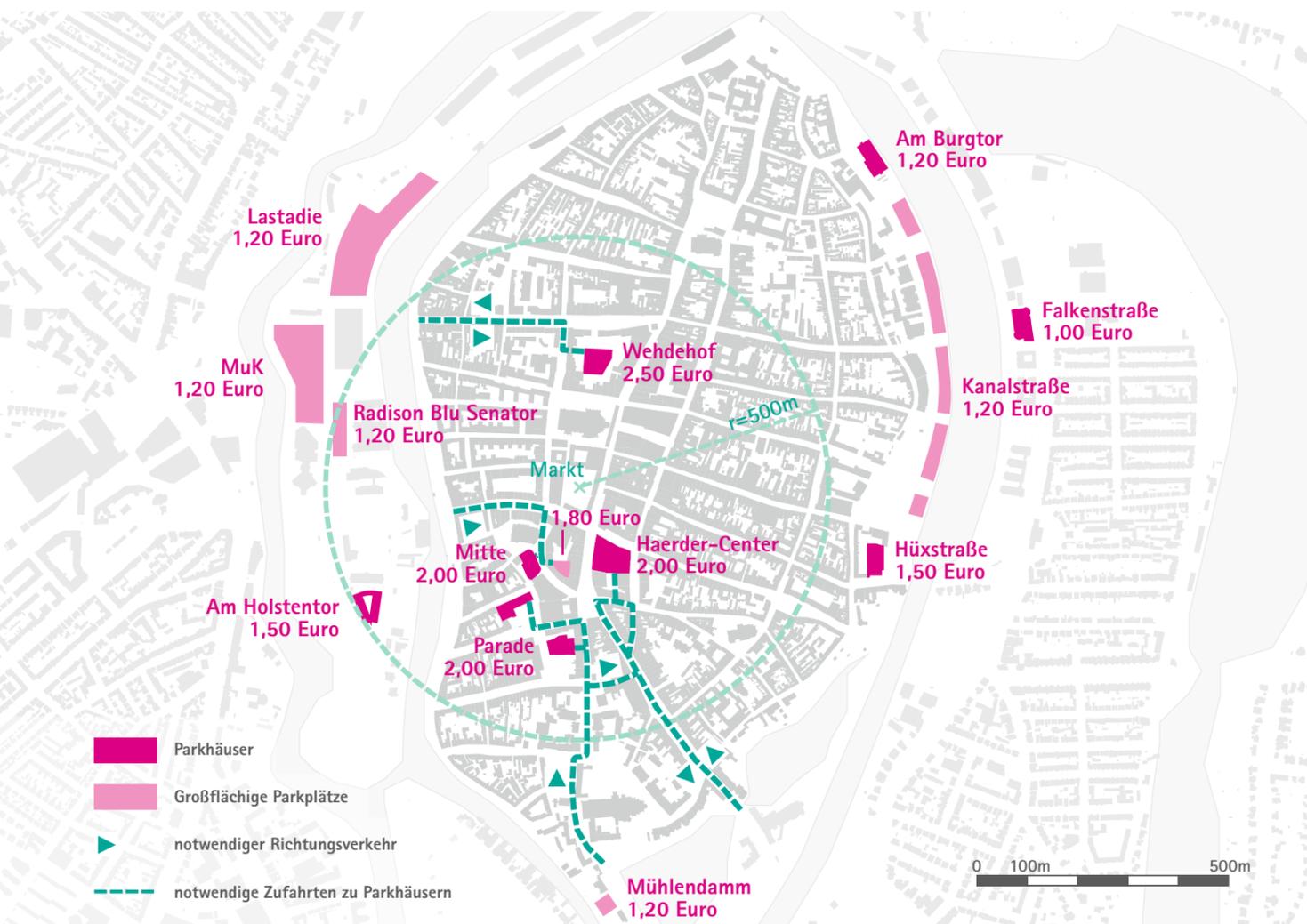
Darüber hinaus sollten die Zufahrtswege zu den Parkhäusern auf eine minimal notwendige Länge reduziert werden. Ist beispielsweise die Zufahrt über das Burgtor und den Koberg notwendig, um die Parkhäuser im zentralen Altstadtbereich anzubinden, die ohnehin über die kurzen Stiche über die Beckergrube (Wehdehof) und die Holstenstraße (Mitte) besser zu erreichen sind?

Am Beispiel des Parkhauses Mitte lässt sich übrigens erkennen, wie wichtig auch kleine Details für den Zufahrtsverkehr sind: Da hier auf ein automatisiertes Zufahrtsystem verzichtet wird und statt dessen ein Parkhaus-Mitarbeiter die Zufahrt aber auch gleichermaßen die Bezahlung koordiniert, kommt es selbst bei geringem Zulauf zu langen Warteschlangen der Autos entlang der Schmiedestraße und Rückstau bis in den unteren Bereich der Holstenstraße. Auch Parkhaus-Schließzeiten am Abend und Wochenende führen zu Problemen: Insbesondere Ortsunkundige stranden an Sonntagen regelmäßig vor dem geschlossenen Parkhaus Mitte.



Stau auf dem Weg in das Parkhaus Mitte

Derzeitige Situation der Parkhäuser und großflächigen Parkbereiche mit notwendigen Zufahrten



Quelle: www.parken-luebeck.de | eigene Bestandsaufnahme AFL

Neben den Parkhäusern im unmittelbaren Bereich der Altstadt existieren vielfältige Parkhäuser und Parkflächen am Altstadttrand (MuK, Kanalstraße, Falkenstraße etc.). Lübeck bietet durch die Anlage der Stadt hier die Möglichkeit an den Rändern zu parken und in fußläufiger Entfernung alle zentralen Bereiche, wie die Fußgängerzone oder aber auch Kultureinrichtungen, Gastronomie u.a. zu erreichen. Dieses Potential sollte gestärkt werden! Ein nutzbares Leitsystem, gezielte Marketingkampagnen oder auch teilweise bereits bestehende finanzielle Anreize im Hinblick auf die Parkgebühren (Preisstaffelungen vom Altstadttrand zur Mitte) können zu einer größeren Akzeptanz führen, auch etwas weiter entfernt liegende Parkmöglichkeiten, wie beispielsweise in der Falkenstraße oder an der Kanalstraße, zu nutzen. Maastricht und andere Städte machen es mit preislich attraktiven „Park and Walk“ Parkhäusern an den Rändern der Innenstadt vor. (->„Fußgängerfreundlichkeit“)

In den vergangenen Monaten haben wir vielfach die Auslastungsquoten aller vorhandenen Parkhäuser auf www.parken-luebeck.de verfolgt. Außer an Samstagen in der Vorweihnachtszeit hat es hier zu keinem Zeitpunkt eine vollständige Auslastung gegeben! Derzeit befindet sich das vieldiskutierte Parkhaus Wehdehof in der Fertigstellung. Hier werden zukünftig weitere ca. 680 Stellplätze zur Verfügung

stehen und die Gesamtzahl der in Parkhäusern und auf Großparkplätzen vorhandenen auf über 3.550 erhöhen. So ärgerlich die Entscheidung war, das neue Parkhaus in seiner geplanten Dimension zuzulassen: Wir müssen dies nun hinnehmen und versuchen als Chance zu begreifen. Wenn der Anschein stimmt, dass es auch ohne das Parkhaus Wehdehof Parkplätze in ausreichender Anzahl in und um die Altstadtinsel gegeben hat, so kann uns dieses zusätzliche Angebot doch die Möglichkeit geben, zahlenmäßig auf das stehende Blech in unseren schönen Altstadtstraßen vollständig zu verzichten. (->„Parken im öffentlichen Raum“)

Es geht nicht um Restriktionen, sondern darum, die Lübecker Altstadt für uns alle attraktiver zu machen. In diesem Sinne sollte der Appell an alle Lübecker und Besucher gerichtet werden: Wenn es denn unbedingt das Auto sein muss, fährt in die Parkhäuser! Vermeidet durch die Wahl Eurer Wege unnötigen Verkehr. Nehmt einen kurzen Fußweg in Kauf, um die Qualität des öffentlichen Raumes zu stärken und selbst nutzen zu können. Denn wenn wir aus dem Auto ausgestiegen sind, sind wir alle Fußgänger!

3 wichtige Ziele

- ! Keine neuen Parkhäuser innerhalb der Altstadt – es gibt auch so ausreichend Stellplätze
- ! Parksuchverkehr vermeiden – durch kurze und verständliche Zufahrtswege
- ! Parkhäuser stärken – durch konsequentes Lenken und Leiten und Verzicht auf Alternativen im Straßenraum



Autos in Reih und Glied!

Kann man mit dem Raum nicht Besseres anfangen?

Parken im öffentlichen Raum

Die Parkhäuser als Chance für den Stadtraum?

Innerhalb der Lübecker Altstadtstraßen gibt es über das Angebot in Parkhäusern und großflächigen Parkbereichen hinaus etwa 420 frei verfügbare (nicht Bewohner-) Stellplätze im öffentlichen Raum. Diese sind straßenbegleitend als Längs- oder Querparker organisiert und die Parkgebühr wird zumeist über Parkscheinautomaten entrichtet.

Im Vergleich zu den in Parkhäusern etc. vorhandenen Stellplätzen (-> „Parken in Parkhäusern“) fallen diese prozentual kaum ins Gewicht - ihre Auswirkung auf den öffentlichen Raum hingegen ist um so drastischer. So entsteht ein hohes Verkehrsaufkommen durch Parksuchverkehr in den betroffenen Straßen wie beispielsweise in Burgstraße, Beckergrube und Mühlenstraße - obwohl ausreichend Stellplätze auch in den zentralen Lagen durch die Parkhäuser vorhanden sind. Leider neigen viele Autofahrer dazu, das straßenbegleitende Parken den Parkhäusern vorzuziehen, wengleich hierdurch weder die Kosten noch die Entfernung zum Zielort reduziert werden können. So erzeugen einige wenige Stellplätze im öffentlichen Raum einen überproportional großen Anteil am innerstädtischen Verkehr. Der Flächenverzehr ist darüber hinaus im Gegensatz zum kompakten Parken in Parkhäusern exorbitant.

Betrachtet man zudem, dass im Parkhaus Wehdehof zukünftig etwa 300 Stellplätze mehr zur Verfügung stehen als hier zuvor

vorhanden waren, stellt sich die grundsätzliche Frage nach der Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit dieses Angebotes.

Kann man die Stellplätze nicht nutzen, um hier Schöneres zu machen, was allen zugute kommt? Wäre es nicht toll, hier spielende Kinder oder auf Bänken sitzende Städter zu sehen - anstatt abgestellte Privat-Autos?

Die ParkingDays 2016 und 2017 haben u.a. diese Fragen zum Thema gemacht.

Am Straßenrand abgestellte Fahrzeuge bilden deutliche, wie auch unterbewusste Barrieren, die das Queren der Straße erschweren. Zudem entsteht eine schlecht einsehbarer Straßenraum, der die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer gefährdet. Sicherlich ist es in einigen Bereichen der Lübecker Altstadt notwendig, straßenbegleitendes Parken anzubieten. Die Parkplätze im Bereich des Marien-Krankenhauses beispielsweise stellt hierbei niemand in Frage. Auch ausreichend Parkmöglichkeiten für Behinderte in den Straßen sollen selbstverständlich erhalten bleiben. Kein nachvollziehbares Argument spricht jedoch für das straßenbegleitende Parken in der Großen Burgstraße, der oberen Breitenstraße, der Beckergrube sowie der Mühlenstraße und der Obertrave. Diese fünf Altstadtstraßen beherbergen zusammen gerade einmal ca. 150 (!) öffentliche Stellplätze bei erheblichem Flächenverzehr und

Platzbedarf im öffentlichen Raum



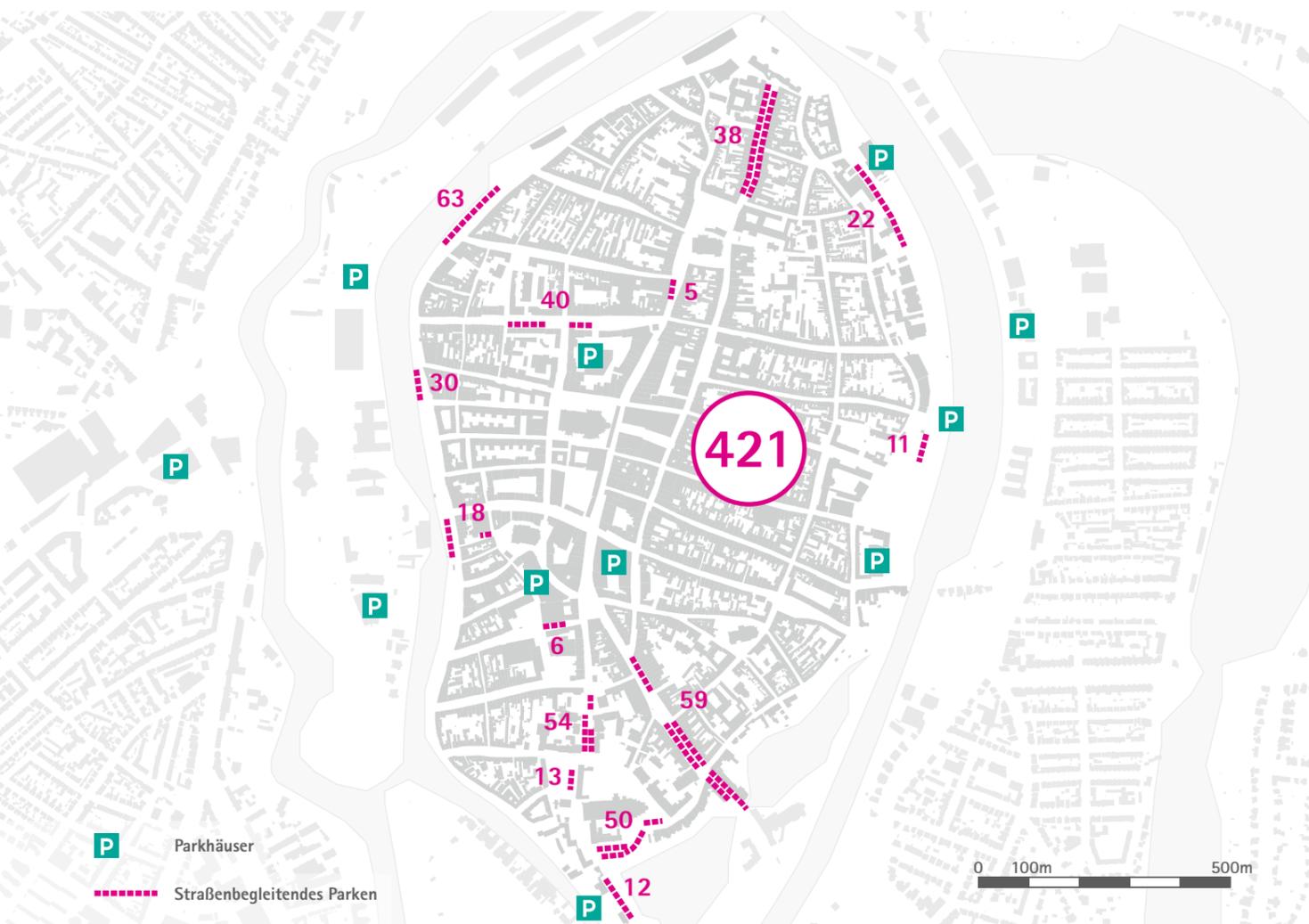
Parkplätze innerhalb der Altstadt und am Altstadtrand

Straßenbegleitendes Parken 421 = 10,6%

Parkhäuser und Großparkplätze 3.555 = 89,4%

Quelle: eigene Zählungen AFL | www.parken-luebeck.de

Derzeit bestehende Möglichkeiten des straßenbegleitenden Parkens in der Altstadt



Quelle Zahlen: eigene Zählung AFL (Sommer-Lösung)

Beeinträchtigungen für diese Straßen. Am Beispiel der Obertrave ist gut zu erkennen, wie selbst eine minimale Anzahl von (im Sommer 8!) Parkplätzen einen erheblichen Verkehr zu Folge hat und die Gruben-Zufahrten zu Wendepunkten degradiert. Großen Anteil am vermeidbaren Parksuchverkehr haben hierbei auch die missverständliche Beschilderung und Wegführung. (->„Lenken und Leiten“)

Die Mühlenstraße ist die Flaniermeile der Autofahrer. Sehen und gesehen werden ist hier das Thema. Gleichzeitig gibt es auch hier viel Parksuchverkehr, da die Straße suggeriert, dass das von Erfolg gekrönt sein könnte. Die Parkhäuser im Haerder-Center oder in der Schmiedestraße sind für Kinobesucher offenbar zu weit weg – ebenso wie der Brink. Also sucht man bis man findet... und dann parkt man direkt neben einem Cafétisch. Wenn man die öffentlichen Parkplätze minimiert, fahren die Leute ins Parkhaus und der Bürgersteig gehört wieder den Bürgern!

Bei einem Aufenthalt in der Großen Burgstraße und der Beckergrube ist deutlich spürbar welche Potentiale eine Neuorganisation des öffentlichen Raumes hier bieten könnte. Die Aufenthaltsqualität und Lebendigkeit sowie die Attraktivität auch für Handel und Gastronomie könnten durch einen Verzicht auf den Durchgangsverkehr, eine Minimierung des Verkehrsraumes

sowie ein Verzicht auf das straßenbegleitende Parken deutlich erhöht werden. Das Sicherheitsempfinden anderer Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer und Fußgänger ließe sich durch diese einfachen Maßnahmen in erheblichem Maß steigern.

In der medial vieldiskutierten Königstraße wurden in der Vergangenheit bereits Regelungen getroffen, die der Qualität des öffentlichen Raumes zugute kommen – wie der Einrichtungsverkehr, die Zufahrt nur für Anwohner und den Lieferverkehr sowie die Herausnahme der PKW-Stellplätze. Hochinteressant ist hier beispielsweise die Diskrepanz zwischen vorhandenen Stellplätzen (nämlich 0!) und der tatsächlich abgestellten Privatfahrzeuge. Hier hapert es an der Einhaltung vorhandener Regeln – auch aufgrund fehlender Kontrollen und missverständlicher Beschilderung.



Braucht es hier Parkplätze am Straßenrand? Wenige Meter weiter ist das Parkhaus Haerder-Center

3 wichtige Ziele

- ! Parksuchverkehr vermeiden – durch ein besseres Lenken und Leiten
- ! Drastische Reduzierung des Parkens in Altstadtstraßen – sich ergebende Chancen aus dem Überangebot in Parkhäusern nutzen
- ! Aufenthaltsqualität steigern – für mehr Möglichkeiten in den Altstadtstraßen



Parkst Du
noch?

Oder lebst Du schon?

Bewohnerparken

Wem gehört der Raum zwischen den Häusern?

Die Lübecker Altstadt ist im Gegensatz zu vielen anderen Städten in hohem Maß durch innerstädtisches Wohnen geprägt. In der hier gegebenen Form und Quantität ist dies ein Alleinstellungsmerkmal, das in signifikanter Weise zum Charakter Lübecks beiträgt. Neben den anderen Funktionen der Altstadt bildet das Wohnen somit einen wichtigen Baustein, den es auch weiterhin zu stärken gilt.

Die hohe Zahl an Bewohnern bringt jedoch auch viele private Autos in die Altstadtstraßen. Auch wenn medial viel von den modernen Innenstadt-Bewohnern gesprochen wird, die auf den privaten PKW verzichten, sprechen die Statistiken zumindest bezogen auf die Lübecker Altstadt eine andere Sprache – die Zulassungszahlen unterscheiden sich hier nicht nennenswert von den Bereichen außerhalb der Altstadt und sind auch hier tendenziell wieder steigend.

Nun ist es leider auch in einer Stadt der kurzen Wege nicht so, dass jeder Bewohner die Möglichkeit hat, beispielsweise seinen Arbeitsplatz auch fußläufig oder mit dem Fahrrad zu erreichen. Ferner gibt es sicherlich auch andere individuelle Gründe, auf das Auto nicht verzichten zu wollen.

Paradox ist jedoch, dass die Bewohner selbst somit dazu beitragen, dass die Aufenthaltsqualität – insbesondere in den

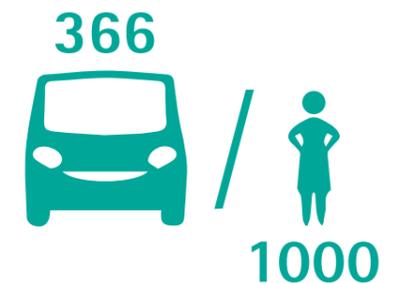
durch Wohnen geprägten Straßen – massiv eingeschränkt wird. Einseitiges oder auch teilweise beidseitiges Parken auf ganzer Länge der schmalen Straßen lässt über das absolut notwendige Maß keinen Raum für die Menschen. Ereignisse wie das HanseKulturFestival oder auch das G7-Außenministertreffen haben uns auch bezüglich des Bewohnerparkens gezeigt, wie eine Reduzierung der parkenden Autos zur Qualitätssteigerung des öffentlichen Raumes beitragen kann.

Interessant ist, dass auf der Altstadtinsel mit 37% in etwa genau so viele Menschen ein Auto besitzen wie beispielsweise in Moising, obwohl nach Nutzerbefragungen (2010) in der Altstadt nur bei 20% der Wege das Auto als bevorzugtes Verkehrsmittel angegeben wird (Vergleich Moising: 54%). Altstadtbewohner besitzen also ähnlich viele Autos, fahren damit aber weniger. Dem Straßenraum hilft das nur bedingt, da so die Straßenränder dauerhaft zugeparkt sind. Können diese „Freizeit“-Autos nicht besser am Altstadtrand stehen?

Es geht nicht um ein Verbot des Anwohnerparkens. Man sollte jedoch auch hier versuchen, schrittweise Verbesserungen zu erzielen, die in erster Linie den Bewohnern selbst zugute kommen würden. Es muss darum gehen, Anreize zu schaffen, die Altstadtstraßen von parkenden Autos zu entlasten.



Kinder spielen zwischen Autos in der Hundestraße



Anzahl der Autos je Einwohner
in der Lübecker Altstadt

Quelle: Statistisches Jahrbuch der
Hansestadt Lübeck 2015

Privater PKW vs. Carsharing



Außergastronomie

37,50 Euro
pro Monat / 12,5 qm



Ziergärten

13,54 Euro
pro Monat / 12,5 qm



Bewohnerparken

2,56 Euro
pro Monat

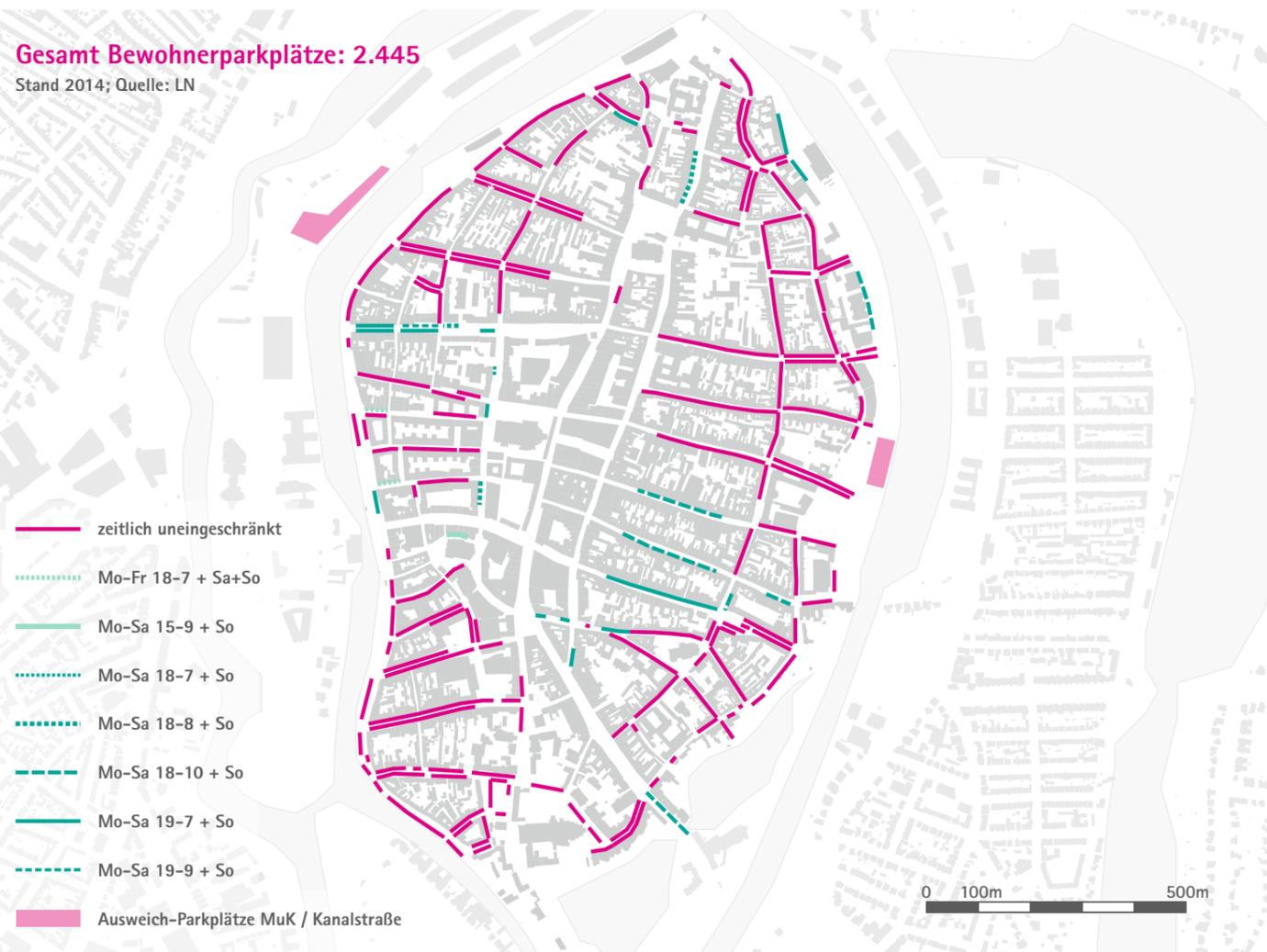
Was kostet die Stadt?

Quelle: Hansestadt Lübeck



Kleine Altefähr - Ein Straßenraum noch ohne parkende Autos und Schilderwald
Foto: Vintage Germany, Dr. Jan Zimmermann

Bestehende Situation des Bewohnerparkens in den Altstadtstraßen



Diese Anreize könnten beispielsweise in dem Ausbau von Car-Sharing Angeboten liegen. Dezentralere Verteilungen würden helfen, die Schwelle zu reduzieren, diese Alternative zum privaten PKW anzunehmen. Ein StattAuto kann 8 bis 12 private PKW ersetzen!

Es wäre doch denkbar, in ausgewählten Wohnstraßen, zunächst für drei Bewohner-Parkplätze einen Parkplatz für ein StattAuto anzubieten. Die beiden frei werdenden Stellplätze böten beispielsweise Platz für Fahrradbügel. Grundsätzlich sollten Flächen für das Bewohnerparken sukzessive reduziert werden, um im Gegenzug Flächen für alternative Möglichkeiten der Mobilität bereit zu stellen. Wer das Autofahren minimieren will, muss zunächst gute Alternativen anbieten! (-> „Busverkehr“ -> „Radfahren“)

Was kostet eigentlich das private Parken in der Altstadt? Ein Bewohnerparkausweis kostet lediglich 30,70 Euro im Jahr. Für das Aufstellen von Tischen und Stühlen auf einer vergleichbaren Fläche von 12,5 qm werden für die Saison (April bis Oktober) Gebühren in Höhe von 262,50 Euro angesetzt. Hier findet sich kein Anreiz, über einen Verzicht auf einen Stellplatz für das eigene Fahrzeug in direkter Umgebung oder sogar über die Notwendigkeit des privaten PKWs nachzudenken. An einem Ort wie der Lübecker Altstadtinsel leben zu können ist ein Privileg.

Jedoch tragen die Altstadtbewohner auch Verantwortung für den Erhalt der Gebäude, die das Weltkulturerbe ausmachen. Sollte diese Verantwortung aber nicht gleichermaßen auch dem öffentlichen Raum zwischen den Gebäuden zuteil werden? Auch dieser ist Teil dieses Erbes.

Alle Bewohner der Altstadt können mitwirken, die Altstadt zu einem noch lebenswerteren Ort zu machen. Wäre es nicht schön, zukünftig wieder - wie auf alten Fotos - spielende Kinder auf den Straßen zu sehen? Vielleicht wäre dies auch ein Weg, das Wohnen mit Kindern hier attraktiver zu machen - für eine lebendigere Altstadt.

3 wichtige Ziele

- ! Bewohnerparken auf den Prüfstand stellen - gemeinsam kurz- und langfristige Lösungen suchen
- ! Anreize schaffen - Attraktivität der alternativen Mobilitätsmöglichkeiten stärken
- ! Aufenthaltsqualität stärken - in den durch Wohnen geprägten Straßen



**Orientierung
ist wichtig!**

Hilft dieses
Schild dabei?

Lenken und Leiten

Kann der öffentliche Raum nicht intuitiver und verständlicher sein?

Lübeck - insbesondere die Lübecker Altstadt - ist ein Zielpunkt für viele Menschen, ob Bewohner oder Besucher der Stadt.

Ein möglichst einfaches und stressfreies Erreichen der Altstadt für alle Verkehrsteilnehmer, besonders auch für Ortsunkundige, sollte selbstverständlich sein. Ein intuitives Erfassen von Wegeverbindungen und Regelungen bildet die wichtigste Grundlage, um dies zu erreichen. Dazu benötigen wir einen gut gestalteten Verkehrsraum, denn der Mensch ist mit der Vielfalt von Eindrücken und Informationen oft überfordert.

Viele Besucher kommen mit dem Auto in die Stadt und wollen dort parken. Optimal ist es, den Altstadtbesucher bereits am Stadtrand mit einem Parkleitsystem zu empfangen. So wird auf einfache Weise unnötiger (Such-) Verkehr vermieden.

Bei der Betrachtung der Parkleitbeschilderung der Lübecker Altstadt entstehen jedoch zunächst mehr Fragen als Antworten. Gibt es nur einen Parkbereich in der Altstadt und wo mag wohl dieser „Klughafen“ liegen? Möchte ich dort parken, wenn ich die Altstadt besuchen will? Muss ich von dort noch weit laufen? Was signalisiert mir die Farbgebung?

Hier gibt es erheblichen Verbesserungsbedarf. Andere Städte machen es mit konsequent eingesetzten Farbcodes, sinnvollen Beschilderungs-Standorten und

klar nachvollziehbaren Park-Zonen und -Bezeichnungen vor. Die Möglichkeiten der Digitalisierung sollten hierbei sinnvoll eingesetzt werden.

Wer parkt wird zum Fußgänger. Lübeck ist die „Stadt der kurzen Wege“ - diesem Slogan sollte sie, neben einer generellen Steigerung der Fußgängerfreundlichkeit, auch in einem sinnvollen Leitsystem für Fußgänger gerecht werden. Nur so können Anreize geschaffen werden, die Parkbereiche am Rande der Altstadt anzunehmen. Nachvollziehbare Preisstaffelungen vom Altstadtrand zur Mitte können hier zusätzlicher Impulsgeber sein - Maastricht und andere Städte leben dies vor und prägen hierbei den Begriff „Park and Walk“.

Die Lübecker Altstadt als UNESCO-Welterbe ist aus guten Gründen in weiten Teilen verkehrsberuhigt. Daher begegnen dem motorisierten Besucher am Altstadtrand und innerhalb der Altstadt unterschiedliche Zufahrtsbeschränkungen. Die Regulierungen erfolgen über klassische Beschilderungen („Durchfahrt verboten“) die von vielen ergänzenden Detail- und Ausnahmeschildern begleitet werden. Ein schnelles und intuitives Verstehen ist hier nicht möglich.

Lübeck ist offen? Für wen? Für wen nicht? Dies, und eine nicht restriktive Kontrolle führen augenscheinlich in bestimmten Bereichen, wie beispielsweise der „Durch-

fahrt“ Krähenstraße - Wahnstraße - Königstraße zur weitgehenden Missachtung der Zufahrtsbeschränkungen. Zumindest das unbeabsichtigte Durchfahren kann durch klare Beschilderung und intuitive Signale, wie beispielsweise Belagswechsel oder Bodenmarkierungen, vermieden werden. In Teilbereichen kann auch über bauliche Lösungen wie (versenkbare) Poller nachgedacht werden. Der digitale Fortschritt bietet hier sicher bald viele kluge Lösungen an.

Vielfältige Ausnahme- und Sonderregelungen führen zu vielen Missverständnissen. Warum muss die Altstadt in den sonst gesperrten Bereichen in der Nacht für alle durchfahrbar sein? Und was sind eigentlich „Mietwagen“?

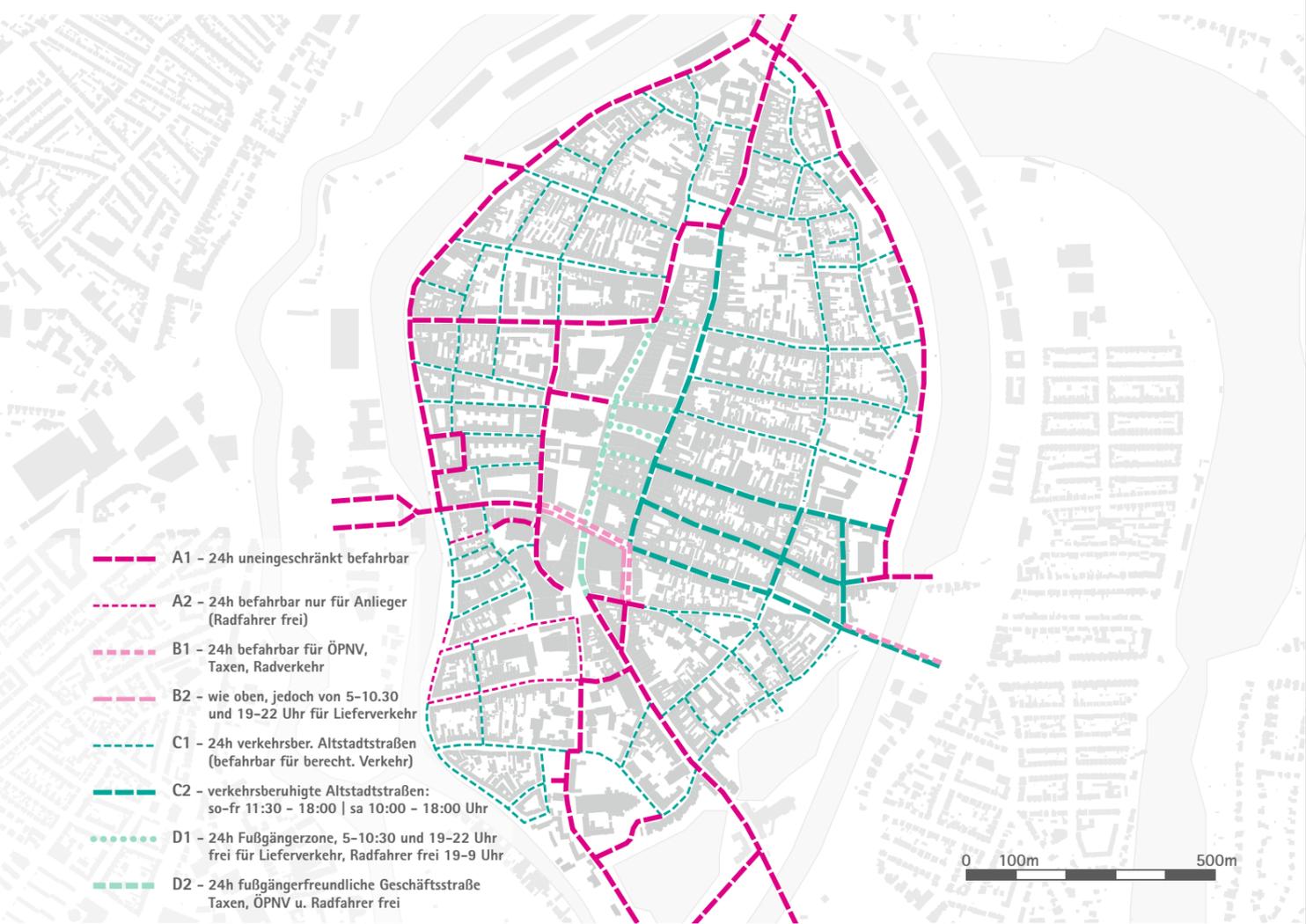
Eine Vereinfachung der Regelungen würde hier Klarheit und Verständlichkeit schaffen.

Innerhalb der Altstadt sind neben den Parkhäusern auch straßenbegleitend umfangreiche Parkmöglichkeiten für Besucher und Bewohner im öffentlichen Raum vorhanden. Vielfältige Beschilderungen regeln detailliert wer, wann, wo, wie lange, zu welchem Zweck und unter welchen Bedingungen parken darf. Die hieraus resultierende Komplexität der einzelnen Schilder lässt den Besucher ratlos zurück. Eine bewusste oder unbewusste Nichtbeachtung aller Regeln ist dann oftmals die Folge.



Verwirrende Regelungen und ein Schilder-Stakkato

Die Komplexität der aktuellen Zufahrtsregelungen



Quelle: Verkehrskonzept Altstadt - Stand 24.09.2009

Ist es sinnvoll, auch Bewohnerparkplätze mit dem klassischen blauen „P“ zu kennzeichnen oder führt dies nicht beim auswärtigen Besucher zu Verwirrung? Ist es sinnvoll, das Parken grundsätzlich überall zu erlauben und dann zahlreich beschildert einzuschränken oder zu verbieten?

Andere Städte machen es auch hier vor. In Innsbruck werden über einfache Farbmarkierungen am Boden klare Regelungen vermittelt. Auch in vielen italienischen Städten ist dieses System bekannt und erfolgreich. Hier gibt es zudem vielfach die „zona traffico limitato“ - das versteht jeder.

Wir merken: Je weniger klar die Regeln sind, desto mehr benötigen wir Schilder und Kontrollen. Viele Schilder wiederum erzeugen einen undurchsichtigen und zudem einer Welterbestadt unwürdigen „Schilderwald“. Auf dem Koberg wird zum Beispiel derart häufig auf den Anfang und das Ende einer „Fußgängerzone“ verwiesen, dass das Schilder-Stakkato schon von Touristen fotografiert wird. Lübeck als das bessere Schilda?

Wäre es nicht sinnvoll grundsätzliche Regelungen direkt an den Altstadtzufahrten zu benennen, um eine Beschilderung an den einzelnen Orten innerhalb der Altstadt zu vermeiden? Durch ein bewusst gesetztes und gestaltetes Schild können viele

einzelne Schilder vermieden werden. Diesbezüglich ist seitens der Verkehrsplaner ein kreativer und kluger Umgang mit der Straßenverkehrsordnung nötig.

Lenken und Leiten ist jedoch nicht allein ein Thema der Beschilderung. Der Straßenraum sollte überall so gestaltet sein, dass er von allen (!) Verkehrsteilnehmern sicher, angenehm und intuitiv genutzt werden kann. (-> „Raumgestaltung“)

3 wichtige Ziele

- ! Modernisierung des Parkleitsystems - Vereinfachung und Verständlichkeit fördern
- ! Intuitive Gestaltung des Straßenraumes - Möglichkeiten wie Belagswechsel nutzen
- ! Anzahl und Inhalt der Beschilderungen auf den Prüfstand stellen - starke Reduzierung und Vereinfachung der Regelungen



ÖPNV vs. Welterbe!

Geht nicht auch beides?

Busverkehr

Was kann der Busverkehr für einen qualitätvollen Stadtraum tun?

Die Lübecker Altstadt muss mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein! Gleichwohl darf diese Erreichbarkeit nicht dazu führen, dass die Altstadt selbst, sowie andere Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer oder Fußgänger, in unzumutbarer Weise von Beeinträchtigungen (z.B. Lärm und Enge) betroffen sind. Es gilt hier ein verträgliches Miteinander zu schaffen und dabei zugleich die Attraktivität des Busverkehrs in Lübeck zu steigern.

Die Straßen der Lübecker Altstadt wurden ursprünglich unter anderen Umständen und für gänzlich andere Verkehrsarten und -aufkommen angelegt. In vielen Bereichen führt das heute zu einer Unvereinbarkeit der unterschiedlichen Nutzungen im öffentlichen Raum.

So ist beispielsweise die Wahnstraße in ihrer Breite nicht für sich begegnenden Busverkehr geeignet. Gelöst wurde dieser Missstand seinerzeit durch eine Prioritäten-Verschiebung zu Lasten anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Fußgänger, die sich nun auf einem bis auf 90 cm Breite verengten Gehweg nicht mehr begegnen können. Auch am Ende der Fußgängerzone an der Ecke der Breiten Straße zur Beckergrube / Pfaffenstraße lässt die Straßen-Kurve kaum Raum für Fußgänger und Radfahrer.

Nicht zuletzt die Entscheidung, den Koberg zu asphaltieren, weil Gelenkbusse auf dem

alten Kopfsteinpflaster zu starke Erschütterungen für das Heiligen-Geist-Hospital verursachten, sollte uns vor Augen führen, dass so nicht die Lösungen für Lübeck als Weltkulturerbe aussehen können. Hätte eine alternative (und nebenbei kostenlose) Lösung nicht vielleicht auch darin bestehen können, die Geschwindigkeit der den Koberg passierenden Busse drastisch zu reduzieren? Und wäre es nicht auch denkbar gewesen, in diesem Bereich einen Verzicht auf Gelenkbusse im Allgemeinen zu prüfen?

Der Fall des Kobergs zeigt so leider wieder einmal auf, wie auch heute noch antiquierte Prioritäten Entscheidungen prägen. (-> „Durchgangsverkehr“)

Der Busverkehr erzeugt Lärm, Abgase und Vibrationen und stellt ein subjektives sowie faktisches Gefährdungspotential insbesondere für Radfahrer und Fußgänger dar. Vor allem die in Lübeck vielfach eingesetzten Gelenkbusse, sind aufgrund ihrer Größe die mit Abstand dominantesten Verkehrsteilnehmer. Dieser Umstand muss dazu führen, stärker auf schwächere Verkehrsteilnehmer Rücksicht zu nehmen.

Wäre es nicht im Allgemeinen denkbar, das Tempo der Busse auf der gesamten Altstadtinsel drastisch zu verringern und die Taktungen entsprechend anzupassen? Sind minimal längere Wegzeiten nicht ein adäquater Preis für eine höhere Qualität

des öffentlichen Raumes und ein höheres Sicherheitsgefühl aller?

Kann nicht ein Verzicht auf Gelenkbusse zumindest auf einigen Strecken geprüft werden? Könnte dies nicht durch eine engere Taktung beispielsweise zu Stoßzeiten kompensiert werden? (-> „Tempo“)

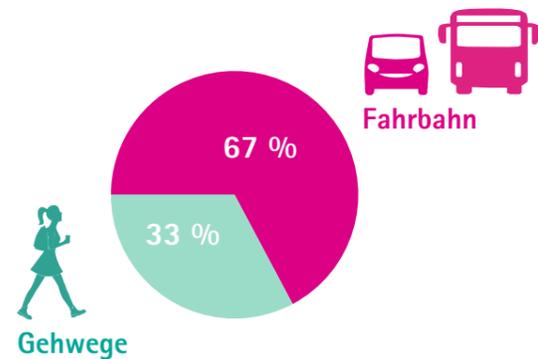
Der derzeit für einige Fahrten eingesetzte Elektrobus zeigt übrigens schon auf, wie sich verringerte Lautstärke und Größe (kein Gelenkbus) positiv auf das Empfinden anderer Verkehrsteilnehmer auswirken.

Die Verteilung der Buslinien auf der Altstadtinsel ist sehr heterogen. Viele Linien fahren durch wenige Straßen und erzeugen damit eine starke Verdichtung des Busverkehrs. Es ist nachvollziehbar, dass insbesondere der zentrale Bereich mit der Fußgängerzone gut angebunden sein muss. Aber gilt es nicht in einer Altstadt, die viele weitere Funktionen und somit Ziele neben dem Handel (Wohnen, Bildung, Kultur, Ärzte etc.) aufweist, alle Bereiche adäquat abzudecken? Wäre es nicht denkbar, weitere Linien an den Altstadtrand (Kanalstraße, Untertrave) zu verlegen, um Lücken in der Anbindung zu schließen? Dies würde die innere Altstadt entlasten und sicherlich auch Potentiale schaffen, beispielsweise auf den 2-Richtungsverkehr für Busse in sensiblen Bereichen wie in der Wahnstraße oder auf dem Koberg zu verzichten.

Straßenprofil in der Wahnstraße

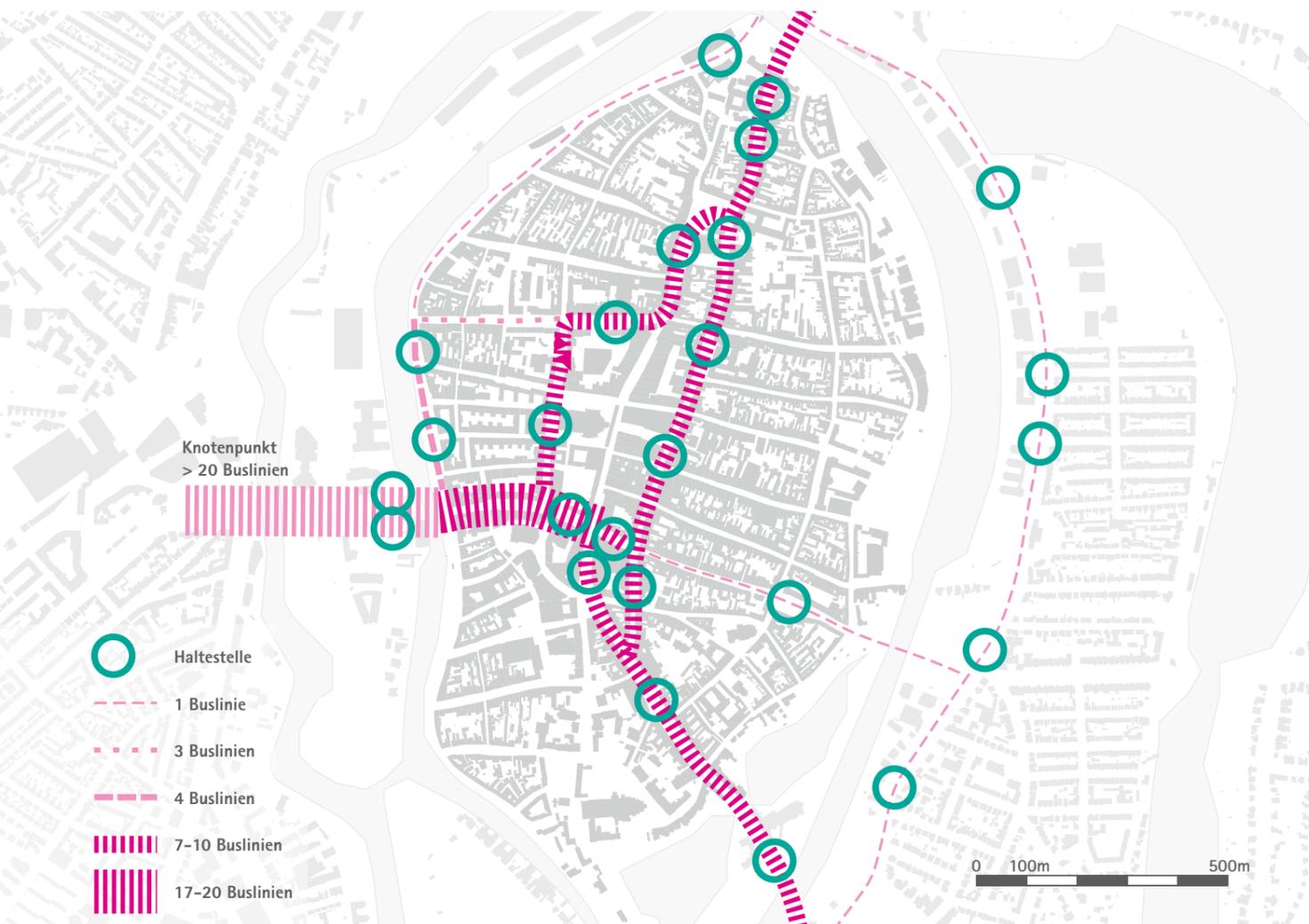


Quelle: eigene Bestandsanalyse AFL



Flächenverteilung in der Wahnstraße

Derzeitiges Liniennetz und Anzahl der Buslinien in den einzelnen Straßen



Quelle: Stadtverkehr Lübeck

Für einige Bereiche und Linien muss zudem erneut diskutiert werden, ob ein Umsteigen in Kleinbusse am Altstadtrand nicht eine sinnvolle Möglichkeit der teilweisen Entlastung der Altstadt sein könnte. Das wiederkehrende Argument der steigenden Kosten durch mehr Busfahrer ist nachvollziehbar. Jedoch zeigen uns bereits heute aktuelle Beispiele aus Finnland oder seitens der Deutschen Bahn, dass technische Neuerungen in Gestalt selbstfahrender Mini-Busse vielleicht den Weg in die Zukunft weisen könnten.

Auch für den Busverkehr muss gelten: Prioritäten setzen, eine bessere Vernetzung schaffen und sich gleichermaßen dem Welterbe gegenüber angemessen zu verhalten.

Barbara Ettinger-Brinckmann, ehemalige Präsidentin der Bundesarchitektenkammer erinnerte 2014 auch an die Verantwortung des ÖPNV für die Gestaltung einer Stadt: „Waren es in den 1970er Jahren die Planer des Individualverkehrs, Stichwort ‚autogerechte Stadt‘, so setzt sich heute der Öffentliche Nahverkehr gnadenlos durch und verwandelt die Innenstädte zu einer Kette von Bahnhöfchen im Namen der Umwelt.“ Seitens des Stadtverkehrs wurde wiederholt suggeriert, dass Veränderungen an Streckenführungen, Bus-Größen, Taktungen etc. nicht möglich oder gewünscht sind. Ohne eine allseitige Bereitschaft zu

Veränderungen, ist eine nachhaltige Verbesserung des öffentlichen Raumes für sämtliche Verkehrsteilnehmer jedoch nicht möglich.

Der Stadtverkehr hat zwischen 1995 und 2015 über 7 Millionen Beförderungsfälle verloren, während eine Stadt wie Regensburg sich diesbezüglich im gleichen Zeitraum um rund 10 Millionen steigern konnte. Vielleicht kann eine ganzheitliche Planung und Neustrukturierung nicht nur dem öffentlichen Raum und seinen Nutzern zugutekommen, sondern auch die Attraktivität des Busverkehrs in Lübeck wieder steigern?

Nicht nur Lübeck, sondern auch der Stadtverkehr kann mehr!

Übrigens: Auch Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs sind nach dem Aussteigen Fußgänger.

„Eine fortschrittliche Stadt ist nicht die, in der sogar die Armen Auto fahren, sondern die, in der sogar die Reichen die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen“
 Enrique Peñalosa,
 ehem. Bürgermeister von Bogota



Wahnstraße: Busverkehr in zwei Richtungen und ein Gehweg mit weniger als 90 cm Breite

3 wichtige Ziele

! Tempo runter in der Altstadt – der menschliche Maßstab als Maßlatte: Tempo 7-20 km/h

! Netzabdeckung erweitern – durch teilweise Verlagerung an die Altstadt-Ränder Potentiale schaffen

! Verzicht auf Gelenkbusse in der Altstadt – prüfen und Alternativen denken



Sicher
fühlen?

Fahrradhauptstadt
2025!

Radfahren

Kann das Radfahren in Lübeck attraktiver werden?

Wer Rad fährt, bewegt sich heute schnell, modern, flexibel, gesund und preisgünstig und schützt nebenbei auch noch Umwelt und Klima.

Nur, da wir Menschen meist den eigenen Nutzen in den Mittelpunkt des Handels stellen und dabei den Weg des geringsten Widerstandes nehmen, muss das komfortable Radfahren aktiv gefördert werden. Eine Frage des politischen Willens – und ein langfristiges Thema, dass über Wahlperioden hinaus geht. Da derzeit in Lübeck alle politischen Protagonisten das Radfahren fördern wollen, stehen die Chancen gut.

Aber: „Die Erfahrung lehrt: Es genügt nicht, Rad-Piktogramme auf Straßen zu malen. Wer den Radverkehr wirklich fördern will, muss dem Auto Platz wegnehmen und ihn den Radfahrern geben. Aber wer wagt das im Autoland Deutschland?“
Süddeutsche Zeitung, 5.6.2017

Die Lübecker Radwege werden den gestiegenen Ansprüchen der Nutzer an schnelle, direkte, sichere und komfortable Verbindungen im Stadtgebiet nicht gerecht. Lübeck erhielt im Fahrradklima-Test 2012 von ADFC und BUND nur einen mittleren Platz und vergleichsweise schlechte Noten vor allem bei den Verkehrssicherheitsaspekten oder dem Zustand der Radwege. Nur 17% der Verkehrsteilnehmer sind Radfahrer – aber 40% der bei Unfällen Verunglückten!

Die Rad-Haupttrouten in und vor allem durch die Altstadt sind nicht attraktiv. Das Radwegenetz auf der Altstadtinsel ist von Lücken geprägt. Markierte Radwege gibt es außer in Kanalstraße und Untertrave gar nicht. Der Radweg vom Mühlentor in die Altstadt endet gefährlich im Übergang zwischen Busspur und Fahrbahnverengung. Viele (aber nicht alle) Einbahnstraßen sowie verkehrsberuhigte Straßen sind für den Radverkehr nutzbar. Trotz möglicher Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern ist das für eine enge und historische Stadt eine gute Lösung – solange aber auch Temporegelungen und Straßengestaltung daran angepasst werden. Dies ist in Lübeck jedoch nicht der Fall. Die sogenannte „Fahrradstraße“ von der Mühlenstraße durch die St.-Annen-Straße Richtung Norden ist dafür ein treffendes Beispiel. Hier dominiert immer noch das Auto (auch das parkende) und die Straßenausgestaltung ist für Räder denkbar miserabel.

Das Fahren mit dem Rad durch die Altstadt in Süd-Nord-Richtung ist generell möglich, allerdings steht der Radfahrer in Mühlen-, König- und Burgstraße in starker Konkurrenz zum Bus- und teils überflüssigem PKW-Verkehr. Der Radfahrer ist auf der Straße das schwächste Glied.

Die Kurve Breite Straße / Beckergrube steht beispielhaft für viele schlechte Kno-



Fehlende Radwege und schlechte Befahrbarkeit

tenpunkte: Eine hohe Anzahl an Fußgängern (Fußgängerzone und Pfaffenstraße) trifft auf viele Busse, Autos (auch Durchgangsverkehr) und auf Radfahrer. Der Knotenpunkt ist eng, schlecht einsehbar und insbesondere ab 19 Uhr für Radfahrer gefährlich (zwischen 19-9 Uhr darf die Fußgängerzone vom Rad befahren werden). Die bestehende Ampel in der östlichen Beckergrube führt dazu, dass der eine Radfahrer aus Richtung Fünfhausen am Berg anfahren muss und ein anderer Radfahrer, der aus der Fußgängerzone kommt, auf die Straße trifft, ohne dass überhaupt ein separates Ampelsignal existiert.

Die Pfaffenstraße, eigentlich eine ideale Altstadtquerung, lässt Radverkehr nur zwischen 19-9 Uhr zu. In den Niederlanden wäre das wohl anders.

Die Querung der Altstadt in West-Ost- (und Ost-West) Richtung ist durch Wahnstraße und Holstenstraße zwar durchgängig möglich, jedoch durch Autos und Busse stark belastet. Als Radfahrer fühlt man sich hier als störendes Element. Entspanntes, sicheres Fahren sieht anders aus.

Wie auch für Fußgänger ist insbesondere die Situation um das Holstentor für Radfahrer extrem problematisch. Wie fühlt sich ein Radtourist, wenn er mit dem Rad zu einem Innenstadthotel radelt?

29% aller Fahrten

 mit dem Auto
 (+motorisierten Zweirädern)
 sind unter ... $< 3\text{km}$

3km
 durchschnittliche
 Wegelänge

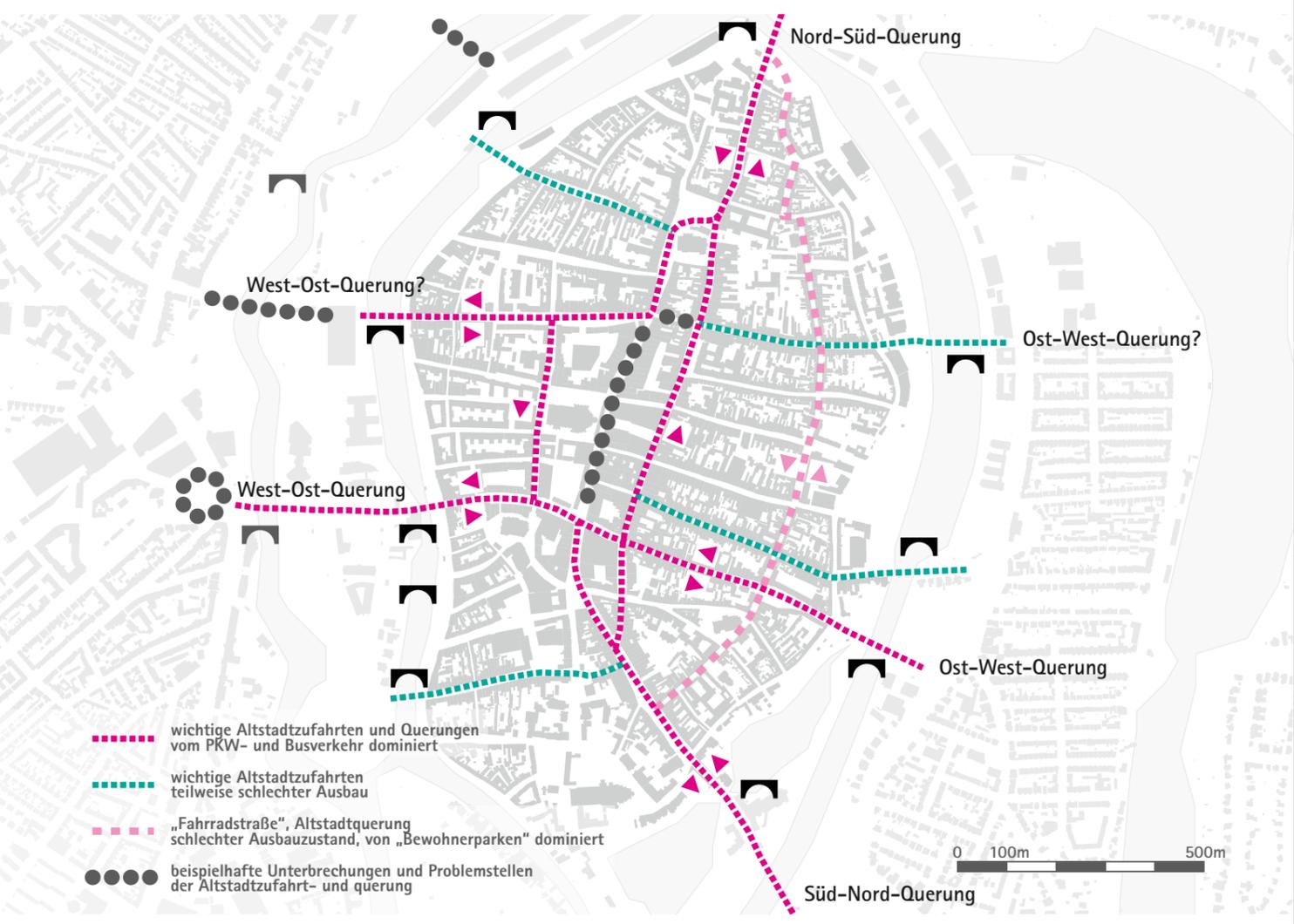
 mit dem Rad

Quelle: Hansestadt Lübeck
 Mobilitätsverhalten in Lübeck - Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2010



Überfüllte Fahrradbügel und Ausweichplätze
 in der Königstraße

Analyse des bestehenden Radwegenetzes in der Altstadt



Eine Studie von 2016 kommt zu folgendem Ergebnis: „Radfahrer sind die besseren Altstadtkunden. Sie kaufen nicht nur öfter in der Innenstadt ein, sie geben auch pro Einkauf mehr Geld aus als Leute, die mit dem Auto kommen.“ (8.4.2016, Mittelbayrische Zeitung).

„Der Radweg ist des Teufels. Keinesfalls darf er gebaut werden, der tötet den Handel, man kommt nicht mehr voran – und wo bitte soll man sein Auto parken?“ – so wetterte man 1962 in Kopenhagen. Heute liegt der Radanteil in der dänischen Hauptstadt bei 35% der gesamten Verkehrs – doppelt so hoch wie in Lübeck!

Zum Komfort des Radfahrens gehört auch das Abstellen der Räder. Ein Fahrradparkhaus am Bahnhof wurde geplant, bisher aber nicht umgesetzt – also erst mal Zukunftsmusik.

Das Radparken stellt sich allgemein in Lübeck als wenig komfortabel dar: Die Bügel sind stark ausgelastet und es wird zum Anschließen des Rades auf Verkehrsschilder etc. ausgewichen. In der Königstraße sind die Bügel zudem ungünstig angeordnet. Wer absteigt, stört entweder Fußgänger oder Busse. Verlegte man die Bügel in alle Rippenstraßen, wäre mehr Platz für Fußgänger und fahrende Radfahrer in der Königstraße übrig. Das kostet dann ein paar Anwohnerstellplätze. In Beckergrube, oberer Breiter Straße oder Mühlenstraße können Parkplätze zu Fahrradstellplätzen

umgebaut werden. Parkplätze für PKW gibt es genug in der Altstadt.
 (-> „Parken im öffentlichen Raum“)

Eine Priorisierung des Langsamverkehrs (d.h. Radfahrer und Fußgänger) ist für die Altstadt zwingend erforderlich. Das kommt auch dem Radverkehr zu Gute. Wichtig ist das Schließen von Lücken zur Schaffung eines komfortablen Netzes. Das Kopfsteinpflaster sollte dabei nicht verschwinden – es gibt Lösungen auch dieses fahrfreundlicher zu gestalten. Ein Angebot fahrradfreundlicher Infrastruktur muss erfolgen. Das Radfahren sollte eine größere Wertschätzung erhalten – dazu können auch die Radfahrer selbst beitragen.

Wir sollten uns Ziele setzen. Es muss ja nicht gleich, wie in Kopenhagen, die fahrradfreundlichste Stadt der Welt sein. Dass in Lübeck Strecken unter 3 km Entfernung statistisch häufiger mit dem Auto als mit dem Rad unternommen werden, sollte jedoch zu Denken geben. Lübeck kann mehr.

„Ich glaube gar nicht, dass es so etwas wie Fahrradkultur gibt. Ich bin nur ein Mann mit seinem Team, der glaubt, dass das Fahrrad das mächtigste Werkzeug in unserem Werkzeugkasten ist, wenn wir urbanes Leben verbessern wollen.“
 Copenhagener-Gründer
 Mikael Colville-Andersen

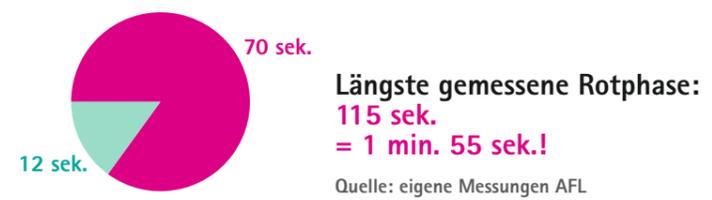
3 wichtige Ziele

- ! Bürger einladen, öfter mit dem Rad zu fahren – Radverkehr priorisieren und Angebote machen
- ! Anforderungen des Radverkehrs ernst nehmen – Geschwindigkeiten und Gestaltung anpassen
- ! Fahrradparken stärken – mehr und bessere Abstellmöglichkeiten schaffen

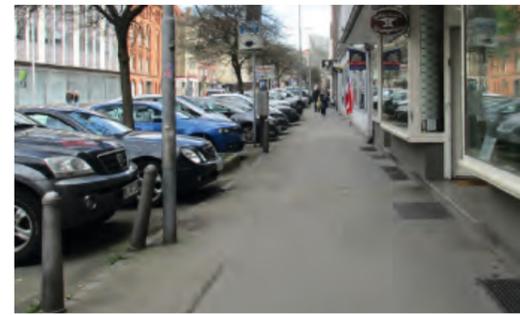
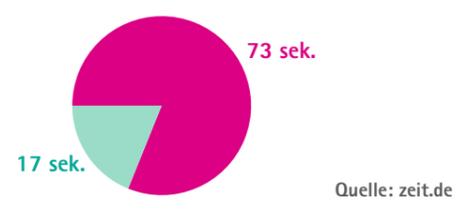


Achtung Engpass!
Sind 90cm Gehweg wirklich genug?

Ampelphasen Kohlmarkt Holstenstraße



Vergleich: Ring 2 Hamburg (>27.000 Fahrzeuge/Tag)



Eingänge in die Stadt

Fußgängerfreundlichkeit

Stadt der kurzen oder auch der „guten“ Wege?

Das Leitbild der ‚autogerechten Stadt‘ hat den Wiederaufbau Lübecks geprägt und ist gleichzeitig noch heute spürbar. Das Leitbild wurde – obwohl überholt – noch nicht verlassen, wodurch der Autoverkehr in vielen Diskussionen weiterhin priorisiert wird. Was oft vergessen wird: Autofahrer parken und werden dann zu Fußgängern. Radfahrer, Bahn- oder Busreisende ebenfalls. Fußgänger haben aber dennoch keine Lobby.

Fußgänger kommen auch zu wenig in den Diskussionen vor – es sei denn als Konsumenten. Der Begriff „Laufkundschaft“ lässt tief blicken – eine Degradierung des Fußgängers auf den Kunden? Da passt es ins Bild, wenn Stadt-Umbau allein zu Gunsten von Fußgängern wenig Gegenliebe erfährt:

„Solange fast alle Brücken um die Altstadt in prekärem Zustand sind und der Reparaturstau auch bei Straßen und Gebäuden Tag für Tag zunimmt, ist der Neubau einer Flaniermeile zweitrangig.“ (Die Grünen, LN 13.12.2016).

Flanieren, müßig schlendern? Purer Luxus! Wir müssen erst die Welt retten (und Straßen und Brücken für Autos fit machen). Wir finden: Man sollte das Eine tun und das Andere nicht lassen.

28% der Wege der Lübecker Bevölkerung erfolgen bereits komplett zu Fuß, wobei

die durchschnittliche Weglänge rund 1 km pro Weg beträgt (Studie zum Mobilitätsverhalten von 2011). Eine Befragung der Lübecker Passanten aus dem Jahr 2000 kommt zu dem Ergebnis, dass jeder fünfte Passant seinen Weg als unangenehm empfindet. Gründe dafür sind Verschmutzungen der Wege, Belästigung durch Autos, Gedränge, Lärm sowie eine unattraktive Wegeausgestaltung. Die Ergebnisse der Studien verdeutlichen, dass Lübeck keine Fußgängerstadt ist. Darüber wundern sich sogar Touristen, wie Stadtführer berichten. Andere Städte, zumal mit UNESCO-Welterbestatus, sind da schon weiter.

Fußgängerunfreundliche Ampelschaltungen in der Lübecker Altstadt, die Anzahl der Autos (ruhend und fahrend), fehlende Quermöglichkeiten und die geringen Breiten der Gehwege verdeutlichen die anhaltende Priorisierung des Autos. Dabei ist die Lübecker Innenstadt eigentlich eine fußgängertaugliche Stadt, eine „Stadt der kurzen Wege“, wie sie sich selbst betitelt. Aber kann sie auch die „Stadt der guten Wege“ werden?

„In Lübeck ist alles dicht bei“ – so wird häufig Thomas Mann zitiert. Das mag stimmen, genügt aber noch lange nicht für eine fußgängerfreundliche Stadt. Für die Ausgestaltung eines fußgängerfreundlichen Weges wird empfohlen, dass

die Wartezeit 15% der Gesamtwegezeit nicht überschreitet. Dazu zwei Beispiele: Vom Hauptbahnhof über die Holstenstraße in die Stadt muss ein Fußgänger 40% der gesamten Wegezeit an Ampeln warten. Von der MuK bis zur Breiten Straße liegt die Wartezeit bei 21% der Strecke. Beide Wege sind somit nicht fußgängerfreundlich und wirken ermüdend. Zudem werden sie vom Individualverkehr und von Bussen dominiert. Der Fußgänger scheint hier nur ungebeter Gast zu sein. Beide Straßen sind aber wichtige Stadt-Eingänge – oder müssen wir sie eher „Stadt-Einfahrten“ nennen? Willkommen in Lübeck? Pläne für die Stadtgrabenbrücke liegen übrigens schon seit Jahren in der Schublade. Sinnvoll wäre diese Brücke, insbesondere als attraktiver (und kurzer) Stadt-Eingang von Westen.

Ein als positiv empfunden Weg verfügt über interessante Eindrücke, Kleinteiligkeit, kurz erscheinende Wege, Sicherheit (Beleuchtung), eine Balance zwischen verschiedenen Verkehrsarten und direkte Wege. Das ist auch in Lübeck möglich.

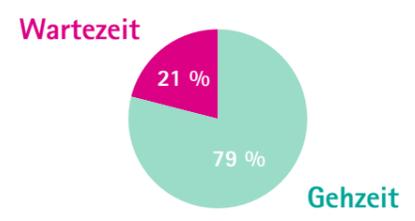
Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. stellte heraus, dass in einer fußgängerfreundlichen Umgebung (Walkable City) Wohnungen und zentrale Einrichtungen nicht weiter als 1.500 m bis 2.000 m auseinander liegen, was einem

Geh- und Wartezeiten: MuK I Beckergrube I Breite Straße

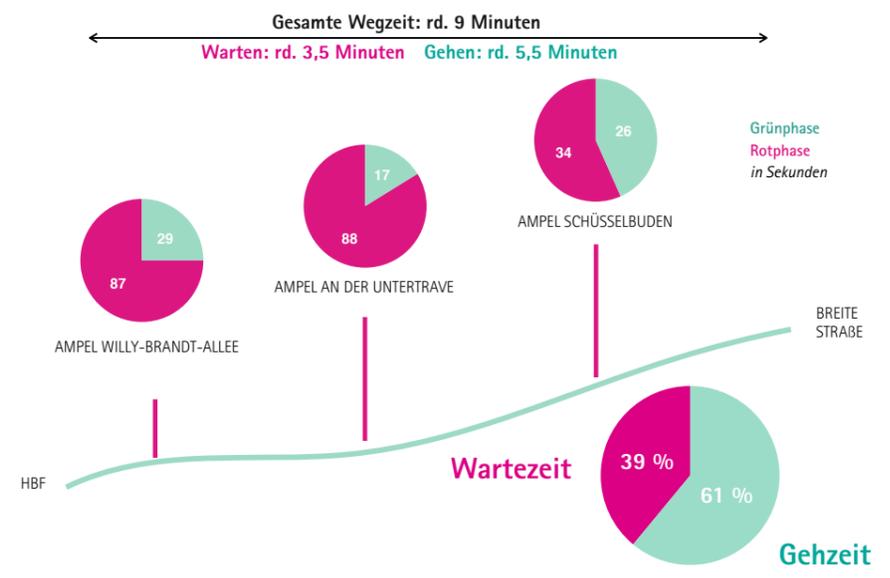


Quelle: eigene Messungen AFL

Fußgängerfreundlich ist ein Weg,
der maximal 15% Wartezeit umfasst



Geh- und Wartezeiten: Willy-Brandt-Allee I Schlüsselbuden I Holstenstraße

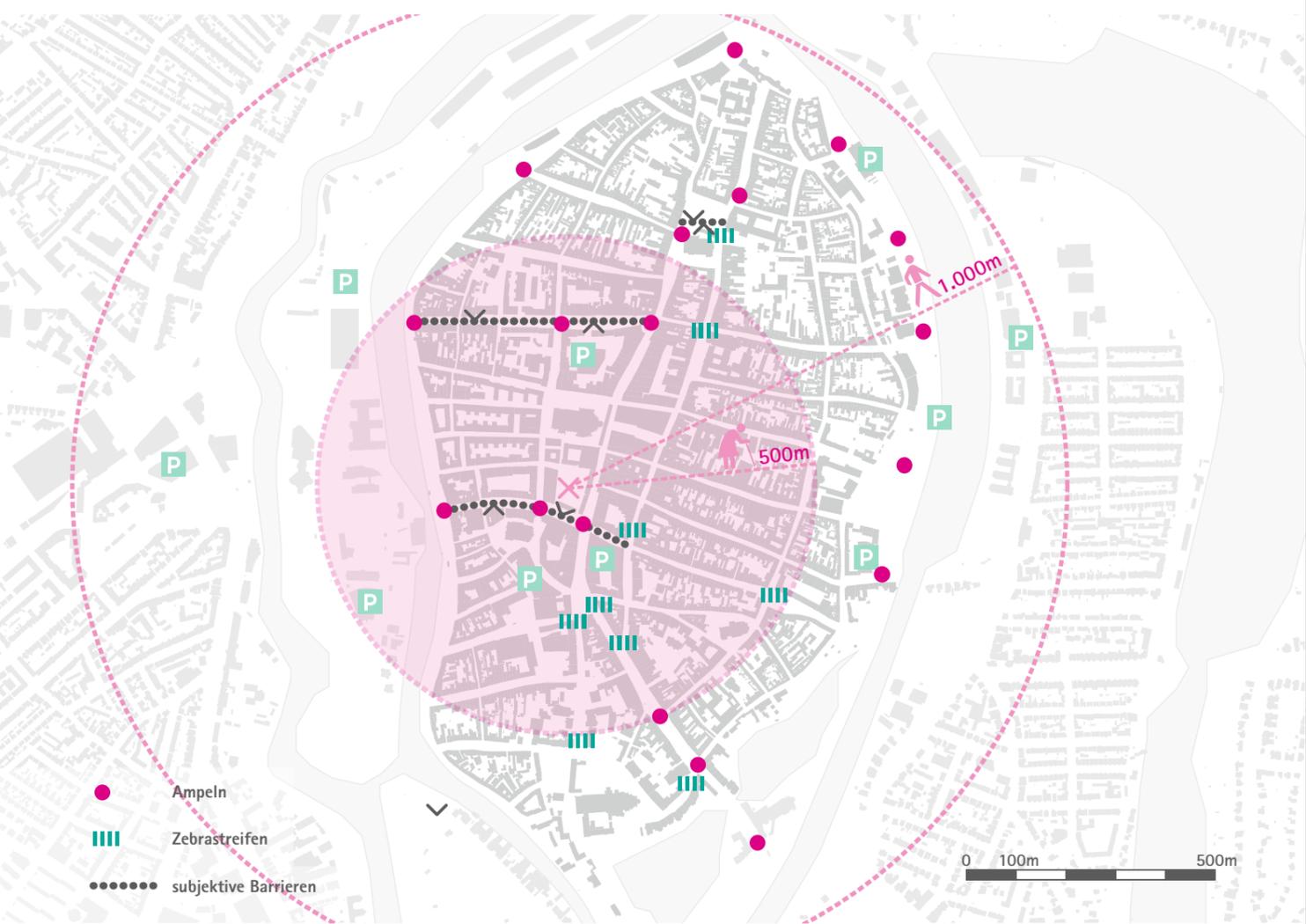


Quelle: eigene Messungen AFL



... und wieder Warten an einer Ampel...

Fußgängerfreundliche Distanzen sowie subjektiv und faktisch vorhandene Barrieren



Quelle: eigene Bestandsaufnahme und Analyse AFL

Radius von 1.000 m bis 1.500 m Luftlinie um die Mitte der Einrichtungen gleichkommt. Kann diese Distanz nicht eingehalten werden, ist eine gute Erreichbarkeit mit dem ÖPNV sicherzustellen. Beste Bedingungen eigentlich für die Lübecker Altstadt. Dazu müssten Fußwege, Spielstraßen oder Fußgängerzonen besser vernetzt und verbunden werden. Dabei sind sensible Gruppen (u.a. Senioren oder Kleinkinder) zu beachten, da im hohen sowie jungen Alter die Länge der Wege, die zu Fuß bewältigt werden können, rund 500 m betragen.

Was sind die Vorteile einer fußgängerfreundlichen Stadt?
Die Sicherheit wird erhöht (besonders für Kinder und ältere Menschen); soziale Interaktionen werden gefördert; es wird mehr eingekauft (sagen Studien); die Stadt wird für Touristen attraktiver; die Lebensqualität steigt und die Stadt wird nachhaltig wettbewerbsfähiger.

Lübecks Potential als Altstadt der kurzen Wege muss besser genutzt werden. Der Langsamverkehr (Radfahrer und Fußgänger) ist zu priorisieren, der Mensch muss (wieder) Maßstab der Planung werden. Dabei muss das Auto gar nicht verbannt werden. Durch einen ganzheitlichen Ansatz können teilweise Begegnungszonen entstehen, in denen sich die Verkehrsteilnehmer in ihren Geschwindigkeiten annähern. Die Sandstraße (Tempo 10) oder die Hüh-

straße (Spielstraße) sind schon heute gute Beispiele, wie es gehen kann. Das mag nicht für alle Straßen funktionieren, zeigt aber die Spielräume, die Planer haben. (-> „Tempo“)

Brauchen wir in der Lübecker Altstadt eigentlich Ampeln? Können diese nicht durch Zebrastrassen ersetzt werden? Fahrbahnen müssen auf das notwendige Maß reduziert werden – zugunsten breiterer Fußwege.

„Eine ideale Straße muss signalisieren: Lauf, mein Freund. Und nicht: Nimm das Auto.“
Jan Gehl, taz, 9.5.2017

3 wichtige Ziele

- ! Fußgänger an erste Stelle – Sicherheit von Fußgängern, Alten und Kindern erhöhen
- ! Kurze Wege reichen nicht – gut und schön müssen sie sein
- ! Wegevernetzungen und Raumangebot stärken – Barrieren und Flächenungerechtigkeit abbauen



Hier geht mehr!

Rennstrecke oder Theaterplatz?

Raumgestaltung

Welche Bedeutung hat die Gestaltung des öffentlichen Raumes?

An den Stadtraum in Lübeck (aber auch in jeder anderen Stadt) bestehen diverse Nutzungsanforderungen. Er ist Ort der Begegnung, in ihm wird politisches Wirken verdeutlicht (denken Sie an Wahlstände und Kundgebungen), politischen Meinungen sowie deren Gegenmeinungen werden Ausdruck verliehen (denken Sie an die Linden), auf den Plätzen und Straßen der Stadt findet Handel, Austausch, Verkehr, Kommunikation und vieles mehr statt.

Im besten Fall, insbesondere wenn das Ziel eine lebendige und lebenswerte Stadt ist, ist der öffentliche Raum auch ästhetisch und so ausgestaltet, dass die Bewohner gerne in ihm verweilen. Somit ist die Vielfalt der Nutzungen, Begegnungen und Aktivitäten, die im öffentlichen Raum stattfinden, unter anderem von der Raumgestaltung sowie -möblierung abhängig.

Jeder, egal ob Besucher oder Bewohner einer Stadt, darf sich im öffentlichen Raum aufhalten. Gemeint ist: Der öffentlich nutzbare Raum ist erst einmal jedem – ohne besondere Auflagen oder Einschränkungen – zugänglich. Jeder Bewohner der Stadt könnte sich – so er wolle – für den Stadtraum verantwortlich fühlen, sich diesen aneignen und sich (natürlich immer im Rahmen der allgemeinen Rechtsprechung und Gesetze) aufführen oder darstellen, wie er (der Bewohner/Besucher) möchte.

Denken wir nun konkret an Lübeck: Die Aussage der allgemeinen Zugänglichkeit trifft nicht immer zu und ist unscharf. Viele Flächen der Altstadt sind dem Auto gewidmet und somit für Fußgänger nur sehr beschränkt zugänglich.

Die Journalistin Jane Jacobs, die in 60er Jahren die damalige Planungsideologie kritisierte, schrieb: *„Die Straßen und ihre Bürgersteige sind die wichtigsten öffentlichen Orte einer Stadt, sind ihre lebenskräftigsten Organe. Was kommt einem, wenn man an eine Großstadt denkt, als erstes in den Sinn? Ihre Straßen. Wenn die Straßen einer Großstadt uninteressant sind, ist die ganze Stadt uninteressant; wenn sie langweilig sind, ist die ganze Stadt langweilig.“*

Bei einem Gang durch Lübeck wird deutlich: Ein hoher Anteil des öffentlichen Raumes ist für den Fußgänger nicht sicher zugänglich und durch das fahrende oder stehende Auto belegt. In der Beckergrube gehören dem Auto ca. 55% des Raumes, den Fußgängern hingegen nur ca. 45%, obwohl sich in der Beckergrube mehr Fußgänger finden als Autofahrer (Ergebnis Zählungen 2016). So erhalten auf Höhe des Stadttheaters 25% der Verkehrsteilnehmer (Autos) 55% der Fläche – des öffentlichen Raumes. 55% der Fläche ist in diesem Bereich für Fußgänger nicht zugänglich. Radwege sind gänzlich

vergessen worden. Ist das fair? Ist das eine gerechte Aufteilung? Müssten nicht 55% der Verkehrsteilnehmer auch 55% der Fläche erhalten? Ist es richtig, dass das Auto möglichst komfortabel vorankommt, während der Fußgänger als im Zweifelsfall schwächerer Verkehrsteilnehmer, Einbußen hinnehmen muss? Das Auto muss nicht ausnahmslos aus jeder Lübecker Altstadtstraße verschwinden. Plädiert wird jedoch für eine gerechte Aufteilung des Stadtraumes und für ein Nachdenken über das richtige Priorisieren der Verkehrsteilnehmer. Neben der Verteilung von Flächen kann auch die Ausgestaltung an sich, wie das Mobiliar oder das Material, ein angenehmes Raumempfinden schaffen und dafür sorgen, dass Passanten sich länger im Raum aufhalten und verweilen.

„Die Gestaltung einer Straße sagt viel darüber aus, was man von ihr erwarten kann“

Janette Sadik-Khan, ehem. Verkehrs-Kommissarin von New York

Die Holstenstraße – viel Asphalt auf dem Weg ins Welterbe



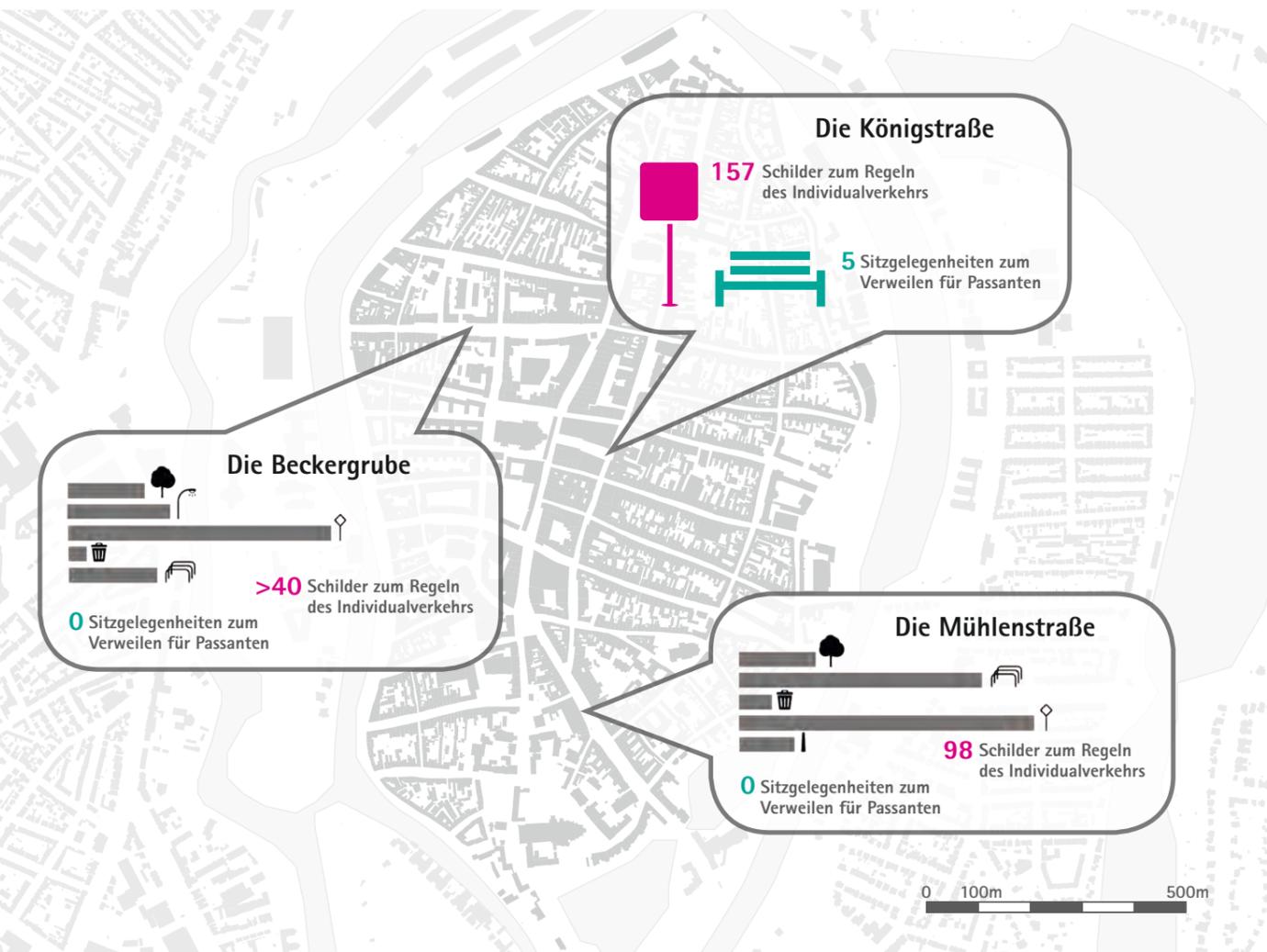
Straßenprofil der Beckergrube



Zu überquerende Breite zwischen den Gehwegen = ca. 17m

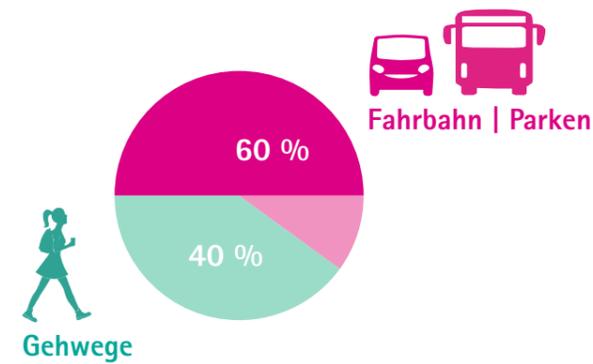
Quelle: eigene Bestandsanalyse AFL

Aufenthaltsqualität und Prioritäten in der derzeitigen Gestaltung des öffentlichen Raumes



Quelle: eigene Zählungen AFL

Wem gehört z.B. die Beckergrube?



Wo, auf den geringen für den Menschen verbliebenen Flächen, bestehen Möglichkeiten zu verweilen und das Stadtleben zu hören, zu sehen und zu beobachten? Vielleicht auf dem Markt, oder auf dem Schragen?
 In der Königstraße jedenfalls nicht: Über 150 Verkehrsschilder zur Regelung des Verkehrs – teils nicht verständlich – verschmutzen den Stadtraum visuell. Hingegen gibt es lediglich fünf Sitzgelegenheiten (ohne die Bänke der Bushaltestellen), auf denen Passanten verweilen könnten.

Andere Straßen, wie die Beckergrube oder die Mühlenstraße, bieten den Vorbeigehenden gar keine Möglichkeit sich zu setzen – derzeit möchte sich wohl auch niemand dort aufhalten. Fatal ist dies jedoch für mobilitätseingeschränkte Personen, die darauf angewiesen sind, sich hin und wieder auszuruhen.

Glücklicherweise verfügen aber auch die Beckergrube und die Mühlenstraße über eine hohe Anzahl an Verkehrsschildern. Das Ergebnis ist, dass auf den Lübecker Straßen nur wenig innegehalten und verweilt wird. Lebendige Straßen sind ein Resultat aus der Menge von Menschen und der Dauer des Aufenthalts. Wird ein Ort in Eile durchgangen, entstehen weder Belebtheit noch eine lebendige Stadt. Der Gestaltungsbeirat der Hansestadt Lübeck verfolgt das Ziel, zur Verbesserung

des Stadtbildes Lübecks beizutragen, die architektonische Qualität und Baukultur auf einem hohen Standard zu sichern, sowie städtebauliche und architektonische Fehlentwicklungen zu verhindern. Der öffentliche Raum, der das Bild der Stadt entscheidend prägt, sollte eine ebenso liebevolle Betrachtung wie ein jedes Gebäude erfahren. Hätte das Heiligen-Geist-Hospital dann den grauen (Asphalt-)Teppich erhalten? Gäbe es dann einen solchen Schilderwald in der „königlichen“ Straße?

Viele der Lübecker Stadträume (man denke an die Beckergrube oder die Holstenstraße – beides Eingänge in die Innenstadt) sind daher reine Transitorte, die nicht gestaltet sind, damit Menschen hier verweilen.

Auch hier geht es wieder einmal um das Setzen von Prioritäten: Durch eine entsprechende Raumgestaltung kann der Langsamverkehr (Zufußgehen und Radfahren) gefördert werden. Indem Wege für den Fußgänger oder Radfahrer ausgestaltet werden, erfolgt eine „räumliche Einladung“ oder Geste, die sagt: ‚Verweil‘ hier, ‚geh‘ zu Fuß, es gibt so viel zu entdecken.

Das Gehen und Radfahren muss der einfachste, schnellste, komfortabelste Weg sein, sich fortzubewegen – der günstigste, umweltfreundlichste und gesündeste Weg ist es von Natur aus sowieso!



Die Königstraße – mit klarer Gestaltung und noch ohne Schilderwald
 Foto: Vintage Germany, Dr. Jan Zimmermann

3 wichtige Ziele

! Respekt vor dem Welterbe – qualitative Gestaltung und Vermeidung von Schilderwäldern

! Gerechte Verteilung – mehr Fläche im öffentlichen Raum für Radfahrer und Fußgänger

! Aufenthaltsqualität stärken – durch die Gestaltung und Möblierung des Raumes



Groningen

Gedempte
Zuiderdiep

Klare Trennung der Funktionen.
Kein Durchgangsverkehr für
PKW.



Bologna

Via dell'Indipendenza

Autofreie Wochenenden in der
Altstadt. „No Entry at any Time“.
Klare Ansage.



Speyer

Maximilianstraße

Breite Gehwege und ein
Straßenraum, der für alle da ist.
Gegenseitige Rücksichtnahme
wird hier aktiv gelebt.



Lübeck

Beckergrube

HanseKulturFestival 2016
So kann es aussehen, wenn der
Raum vor dem Theater
den Menschen gehört.

Best Practice

Lübeck staufrei!
Dieses Thema beherrschte den Bürgermeisterwahlkampf 2017.
Anstatt auf komplexe Zusammenhänge hinzuweisen, wurde über Baustellenmanagement diskutiert. Richtig, aber sonst?
Der Radverkehr soll gefördert werden. Das bleibt ein Lippenbekenntnis, solange der Radverkehr nicht tatsächlich angemessen gefördert wird. Fußgänger haben gar keine Lobby. Der Busverkehr wirkt in öffentlichen Veranstaltungen eher unbeweglich. Dabei müssen alle Verkehrsmittel und -teilnehmer zusammen gesehen werden. Gleichzeitig nimmt die Anzahl der (privaten) Autos stetig zu.

Mit welchen Städten messen wir uns, von welchen Städten können wir lernen?
In Göttingen fahren Busse durch Spielstraßen - der Langsamverkehr dominiert; in Speyer gibt es Shared Space-Flächen vor dem Dom; in Bologna wird an Wochenenden der Altstadt kern für Individualverkehr gesperrt; in Groningen wurde der Durchgangsverkehr konsequent unterbunden; in Wien gibt es zahlreiche Tempo 20-Zonen, die alle Verkehrsteilnehmer sicher nutzen.
Es gibt zahlreiche andere „best-practice“-Beispiele, weltweit.
Und dass in Lübeck mehr möglich ist, als die Bewahrung des Status Quo, zeigte das HanseKulturFestival.

Welche Ziele setzen wir uns?
Wer Visionen hat, sollte zum Arzt gehen?



Kopenhagen

Nørrebrogade

Auf der großzügig mit Radwegen
ausgestatteten Nørrebrogade,
einer der meistbefahrenen
Strecken, radeln 2014 täglich
rund 42.600 Menschen.



Kopenhagen
„Bicycle Snake“

Eine wichtige Verbindung in die Stadt, die täglich von rund 5.000 Radfahrer genutzt wird. Es braucht Leuchtturmprojekte, um den Radverkehr zu stärken.



Rimini
Corso d'Augusto

Rimini stellte den Stadttumbau unter zwei Überschriften: „Rimini Venture 2027“ und „Qualita totale“, Wagnis und Qualität. Ziele muss man haben. Und Mut.



Maastricht
Onze Lieve Vrouweplein

Fahrräder dürfen in der Fußgängerzone fahren. Man nimmt gegenseitig Rücksicht aufeinander.



Regensburg
Neupfarrplatz

Busse und Fahrräder in der Fußgängerzone - ein verträgliches Miteinander.



Wien
Mariahilfer Straße

Begegnungszone: Autos, Fußgänger und Radfahrer sind gleichberechtigt. Es gilt Tempo 20



Kopenhagen
Havnstad

Durch eine Mischung unterschiedlicher Beläge (alt/neu) kann auch Kopfsteinpflaster fahrradfreundlich sein.



Mobilitätskonzepte

Welche Zukunftsmodelle gibt es?

E-Mobilität, A-Mobilität (Autonome Autos oder Busse), Car-Sharing: Das sind einige der verheißungsvollen Zukunftsthemen, wenn über Mobilität gesprochen wird. Modelle für die Lübecker Altstadt?

E-Autos sind die Lösung? Ob sie ökologisch wirklich sinnvoll sind ist strittig. Aber: Wir ersetzen (staatlich gefördert) Millionen PKW mit Verbrennungsmotoren durch individuelle E-Fahrzeuge. Für den Stadtraum ändert das wenig. Die Anzahl der Autos und ihr Platzbedarf bleiben gleich. Dass man in Lübeck entschieden hat, E-Autos die Parkgebühren zu erlassen, ist eine zweifelhafte Förderung der Autofahrt in die Altstadt.

Autonome Autos sollen für Sicherheit sorgen und die Fahrtzeit zum Arbeiten oder Kommunizieren nutzbar machen. Also das, was der ÖPNV kann, gepaart mit dem „alten“ Gedanken der individuellen Mobilität? Die Anzahl von Fahrzeugen, fahrend oder geparkt, verringert auch das nicht.

„Wir werden uns vom Privatbesitz eines Autos als vorherrschendes Mobilitätsmodell verabschieden müssen. Punkt. Künftige Technologieinnovationen müssen stets auch verknüpft sein mit Nutzungsinnovationen.“, sagt Stephan Rammler, Professor für Transportation Design and Social Sciences an der HBK Braunschweig in einem Spiegel-online-Interview.

Er ergänzt: „Wir brauchen Veränderung, aber dafür müssen sich Politik und Gesellschaft auch entscheiden: Wollen wir nachhaltig wirtschaften, oder wollen wir niemandem wehtun? Wobei es meiner Meinung nach auch durchaus die Möglichkeit gibt, Dinge zu ändern, ohne dass das Wahlvolk gleich wegläuft.“

In Kopenhagen oder Utrecht z.B. ist das gut gelungen. Aber, das Auto kann nur ersetzt werden, wenn wir gleichzeitig kluge Alternativen anbieten: komfortablerer ÖPNV; bessere (sichere und schnellere) Radwege; gute Radparkplätze (E-Bikes sind teuer) sowie clevere Car-Sharing Modelle, die die Abschaffung des eigenen PKW attraktiver machen.

Das Fahrrad steht, auch durch den Elektroantrieb, am Beginn einer Renaissance. Den Schub sollte man nutzen. Bürger und Industrie sind schon weiter als die Politik. Wir brauchen mehr und bessere Radwege: In die Altstadt, durch die Altstadt aber auch in den Lübecker Vororten! Car-Sharing hat in Lübeck einen guten Ruf. Im Vergleich zu anderen Städten erkennt man allerdings noch großes Potential.

In Lübeck kommen auf 1.000 Einwohner nur 0,5 Car-Sharing-Autos, in Karlsruhe, Spitzenreiter in Deutschland, sind es 2,2. Car-Sharing sorgt für weniger Autos - vor Allem weniger parkende. Im Mittel ersetzt ein solches Auto 15 private. Gefahren werden diese dagegen häufiger als die priva-

ten. Der Verkehr wird also zunächst nicht wesentlich minimiert. Immerhin: Stadtverkehr-Abokunden zahlen schon jetzt weniger bei StattAuto. Andersherum gilt dies leider nicht. Aber die Verknüpfung von StattAuto und Stadtverkehr über gemeinsame Apps oder Magnetkarten ist geplant und ein erster Schritt in die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel. Die Digitalisierung wird uns noch mehr Möglichkeiten geben. Mobilität „on demand“ wird starre Fahrpläne ablösen und Bus-Leerfahrten ad acta legen. Wir werden jederzeit überall hinkommen – nur nicht unbedingt mit dem eigenen Auto.

„Mit der Digitalisierung werden die Karten der Verkehrsmittelwahl neu gemischt. Weil Mietsysteme immer attraktiver werden und das Auto mit Bahn, Bus und Rad auf gemeinsamen digitalen Plattformen um Kunden konkurriert, wird sich das Machtgefüge innerhalb der Verkehrsbranche drastisch verändern. Die technischen Eigenschaften von Autos verlieren dadurch an Bedeutung.“

(W.Canzler und A. Knie
„Die Digitale Mobilitätsrevolution“)

Alle Mobilitätsalternativen zum individuellen Auto müssen zusammenpassen: Es reicht nicht, den Autoverkehr aus der Altstadt auszusperren. Man muss auch Angebote zum Erreichen der Stadt als Alternative schaffen, die funktionieren. Bequem, schnell, bezahlbar und von Tür zu Tür.



Lübeck
wohin?

Fazit

Die Innenstadt ist das Herz unserer Stadt, ein Schatz und Sehnsuchtsort und scheinbar gleichermaßen unser größtes Problem.

Wir streiten viel über die Altstadt. Das ist zunächst ein gutes Zeichen. Sie ist uns nicht gleichgültig.

Sind wir mit unserer Altstadt so verwöhnt, dass wir sie nicht pflegen und weiterentwickeln müssen? In Berlin oder auch in Hamburg wissen viele gar nicht, dass es je eine Altstadt gab oder wo sie einst lag. Unsere ist von der UNESCO zum kulturellen Erbe der gesamten Menschheit ernannt worden. Beste Voraussetzungen eigentlich – oder eine Bürde?

Wie schon zuvor gefragt: Wollen wir zuviel von der Altstadt? Muss sie alles können? Kann sie alles können? Diese und andere Fragen sind jetzt in der Perspektivwerkstatt zu klären. Ein neuer Rahmenplan für die Altstadt soll erstellt werden und daraus ist ein „eigenständiges zukunftsorientiertes Verkehrskonzept“ abzuleiten. So fordert es die Bürgerschaft.

Wir sind sicher: Die Altstadt „kann mehr“ und dazu gehört eine Neuordnung des Verkehrs. Dazu ist weniger nötig, als es die öffentlichen Positionen mancher Protagonisten vorspiegeln. Schon kleine, aber wohl durchdachte Schritte können zu großen Verbesserungen führen: Prioritäten über-

prüfen und dann konsequent ändern, Mobilität für alle verbessern, den Stadtraum nicht nur als Kulisse sehen, sondern als unseren Lebensraum.

Mit dieser Broschüre möchte das ArchitekturForumLübeck zu der Diskussion beitragen und uns, die Bürger, aber auch Politik und Verwaltung, auf die wichtige Perspektivwerkstatt einstimmen, die gleich nach der Bürgerschaftswahl 2018 beginnen soll. Hoffentlich wird mit dieser Publikation deutlich, wie wir das Leben in Lübeck verbessern können, wenn wir hier und da den Fokus ein wenig verschieben, wenn wir den Stadtraum einmal mit anderen Augen sehen.

„Straßen gehören zu den wertvollsten Ressourcen einer Stadt, sie sind eine Bereicherung, die man trotz ihrer Offensichtlichkeit leicht übersieht.“

Janette Sadik-Khan, ehem. Verkehrs-Kommissarin von New York

Die Entwicklung der Verkehrsdebatte der 80er und 90er Jahre (->Seite 73) zeigt, was passiert, wenn alle paar Jahre grundsätzliche Entscheidungen hinterfragt werden: Gute Konzepte verwässern, werden unklar und am Ende sind sie schlecht. Dies ist zumindest unsere Erkenntnis.

Es gibt jedoch auch Lübecker, die den Status Quo für richtig halten. Hans Frick

beispielsweise, Präsidiumsmitglied des Einzelhandelsverbands Nord, hält die jetzige Verkehrsberuhigung in der Altstadt für „die beste Lösung der letzten 20 bis 30 Jahre“ (LN 17.6.2016).

Viel wichtiger aber wäre doch die Frage, ob dies auch die richtige Lösung für die nächsten 20 Jahre ist? Wir müssen also über die Zukunft reden!

Die seit 2016 wieder aufkeimende Debatte über eine Aktualisierung des Verkehrskonzeptes lässt in vielen Punkten erahnen, dass Veränderungen möglich wären. Dennoch schimmert in den Diskussionen heute noch die Zerrissenheit durch, die in Lübeck in den 80er Jahren herrschte. Woher kommt das? Und warum steht dabei der Handel immer so sehr im Fokus? Ein Erklärungsversuch: Lübeck war immer eine Handelsstadt. Stellvertretend für die ganze Stadt beschrieb Thomas Mann wie eine Handelsfamilie zu Ende ging. Ist Thomas Buddenbrooks zögerlicher Umgang mit der Zukunft, mit dem Neuen, einer der Kerne dieses Problems?

Der Motor des Menschen, auch in Lübeck, scheint von Effizienz und Profit betrieben. Insofern mag mancher das Ansinnen als sozialromantische Vorstellung sehen, dass weniger Autos, mehr Fahrradwege und schönere Fußwege Lübeck zu einer besseren Stadt machen würden. „Bloß nicht in

Schönheit sterben“ lautete der Titel einer Podiumsdiskussion des Lübeck Management in 2015. Natürlich nicht!

Die im Anhang zitierten Gutachten (->Seite 92) zeigen übrigens, dass viele gute Lösungsansätze schon lange bekannt und benannt sind. Den Durchgangsverkehr zu unterbinden sei hier nur einer von vielen Ansätzen, die in allen Gutachten gebetsmühlenartig wiederholt werden.

Wir haben anhand von 10 Themen den Finger in die Wunden gelegt und Probleme benannt. Dabei haben wir gezeigt, dass alles mit allem zusammenhängt. Jeder untersuchte Aspekt verweist auch auf andere Aspekte.

Auf Lübeck wurde einst europaweit geschaut: wegen eines konsequenten Verkehrskonzeptes. Andere Städte (mit ähnlichen strukturellen Problemen) haben uns inzwischen aber überholt:

Maastricht z.B. hat eine sehr restriktive Verkehrspolitik und teure Parkhäuser – ist aber einer der beliebtesten Touristen- und Einkaufsorte der Beneluxländer. Was ist los in Maastricht?

„Qualität, Qualität, Qualität! (...) Ganz vorne auf der Agenda muss die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum stehen. Aus einer qualitativ-hochwertigen Gestaltung ihrer Straßen und Plätze dürfe sich eine Kommune nicht zurückziehen, wolle sie

im Zeitalter von Internet und einer immer schärfer werdenden Konkurrenz bestehen“ so Dr. Hans Hoorn, Maastrichter Stadtsoziologe 2014. Und 2015, bei einem Vortrag in Lübeck, empfahl er: „Die Verwaltung muss als Coach, als Regisseur die Fäden in der Hand halten. Sie muss mit den Bürgern einen Konsens finden“, sagte er. Aber er sagt auch: „Der Bürger muss gefragt werden, man muss ihm die Planung erklären, aber entscheiden darf er nicht.“ Das müsse die Politik. Und die müsse „Kopf und Kragen riskieren und auch einmal Nein sagen.“ Und weiter: „Sie brauchen einen Leader. Der Bürgermeister der Stadt muss ein Visionär mit Rückgrat sein – er darf also nicht gleich beim ersten Gegenwind umfallen.“

Die Bewältigung des Wandels ist auch eine Frage der Kommunikation, des „know why“ – warum machen „die da oben“ das so? Das muss in Lübeck besser werden. Politik und Verwaltung müssen mehr und direkt mit den Bürgern kommunizieren. Staufreiheit zu versprechen oder das Fahrradfahren intensiv fördern zu wollen, ohne komplexe Lösungen anzubieten, ist unglaubwürdig. Da reicht kein Baustellenmanagement oder eine einzelne Kommunalspur ohne Vernetzung. Alles hat seinen Preis.

Lübeck – wohin?

Jan Gehl, der in dieser Broschüre mehrfach zitierte Kopenhagener Stadtplaner, benennt in seinem Buch „Städte für

Menschen“ seine Schlüsselkriterien der Stadtplanung: „Achtung der Menschen, Würde, Lebensfreude und die Stadt als Ort der Begegnung. Die Sehnsucht nach diesen Idealen vereint die Menschen in aller Welt.“

„A good city is like a good party – people stay longer than really necessary, because they are enjoying themselves.“
Jan Gehl

Kopenhagen hatte das Ziel, die lebenswerteste Stadt der Welt zu werden. Klare Ansage. Hat Lübeck ein Ziel?

„Berlin ist dazu verdammt immerfort zu werden und niemals zu sein. Lübeck ist dazu verdammt immerfort zu sein und niemals zu werden.“ (Hans Stimmann, 18.11.2015, Stadtdiskurs)

Lassen Sie uns Hans Stimmann doch Lügen strafen! Lübeck wird...

Cornelius Borck, Direktor des Instituts für Medizin- und Wissenschaftsgeschichte an der Universität zu Lübeck, fragte beim Stadtdiskurs der Gemeinnützigen im September 2014: „Wie lässt sich hier (in Lübeck) Platz für Bewegung finden und wo die Energie hernehmen, Dinge in Bewegung zu setzen?“ und 2016 an gleicher Stelle mahnte er an, in größeren Zusammenhängen und mit einem stärkeren Zukunftsfokus zu denken: „Wenn uns nichts Besseres

einfällt, als neben dem Buddenbrookhaus ein doppelt so großes Parkhaus zu bauen [...] und wenn uns zur Neugestaltung des Kobergs nur die Debatte einfällt „Asphalt oder Kopfsteinpflaster“, dann könne das einfach nicht sein.“

Wo wollen wir hin? Soll Lübeck reduziert werden auf „Erlebniswelt“ oder „Eventlocation“? Eine „inszenierte Fressgasse als Maßnahme zur Belebung bedrohter Altstädte“, wie vor Kurzem die Untertraven-Planung kritisiert wurde? Eine Original-Kulisse gepaart mit dem Label „Parkable City“?

„Lübeck ist offen“ reicht auf Dauer nicht. Was dann? Wo stehen wir in 10–15 Jahren? Woran messen wir uns? Ein paar Gedanken auch dazu:

Lübeck 2025: Fußgängerfreundlich (walkable), gut erreichbar, kommunikativ, echt, jung, modern, zeitgemäß, beweglich.

Lübeck 2025: eine echte „Wohlfühlhauptstadt“ – das Wort braucht dann keiner mehr. Das spricht sich rum.

Lübeck 2025: Qualität als Marketinginstrument. Qualität als Standortvorteil, als Wachstumsmotor.

Lübeck 2025: Der Durchgangsverkehr ist raus. Direkt neben der Marienkirche muss keiner mehr parken. Fahrradfahrer fahren

gerne durch die Altstadt. Die Lübecker Altstadt hat die höchste Car-Sharing-Quote Deutschlands.

Lübeck 2025: Die Hierarchie der Verkehrsteilnehmer ist eine andere: „Langsamverkehr first“: Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV – dann erst die Autos!

„Lübeck 2025“ sollte Auftrag, Ziel und Motto haben. Die Stadt Rimini zum Beispiel, hat den Stadtumbau mutig „Wagnis Rimini 2027“ getauft und alle Bauvorhaben unter das Motto „Qualita totale“ gestellt. In Schönheit sterben? Im Gegenteil: Schöner leben!

Neu denken

Wie sieht eine lebendige Welterbestadt aus, bei der die Qualität des öffentlichen Raumes im Fokus steht? Und wie weit ist Lübeck davon entfernt? Kriegen wir das hin? Wollen wir das überhaupt – Veränderung? Wieviel Zeit wollen wir uns noch nehmen?

Vielleicht sollten wir einfach mal machen! In New York wurden mit Farbe Plätze und Radwege geschaffen. Janette Sadik-Khan, ehem. Verkehrs-Kommissarin von New York, nannte das „Refocus the agenda – schnell, günstig und mit sofortigem Nutzen“. So können langfristig gedachte Lösungen und ihre Effekte auf die Nutzer und den öffentlichen Raum kurzfristig ausprobiert werden.

Lassen Sie uns also die einfachen Dinge versuchen.

Das Parkhaus im Wehdehof ist hoffentlich das letzte Relikt im Geiste der autogerechten Stadt. Was stellen wir nun damit an? Sehen wir es als Chance! Im Erdgeschoss könnten auch Fahrräder stehen. Oder lassen Sie uns doch im Gegenzug die Parkplätze im öffentlichen Raum reduzieren. Und zwar konsequent, zahlreich – und sofort! Das wäre was...

„Fantasie haben heißt nicht, sich etwas auszudenken, es heißt, sich aus den Dingen etwas zu machen.“

Thomas Mann,
Meerfahrt mit Don Quijote

Das ArchitekturForumLübeck macht sich was aus den Dingen. Aber auch wenn man meint, dass schon so vieles Richtige gedacht und gesagt wurde: jede Generation stellt neue Fragen und sucht eigene Antworten. Wir sollten dabei jeweils auf der Höhe der Zeit sein oder einen Schritt voraus. Also: Blick nach vorn!

„Nichts kommt von selbst. Und nur wenig ist von Dauer. Darum – besinnt Euch auf Eure Kraft und darauf, dass jede Zeit eigene Antworten will und man auf ihrer Höhe zu sein hat, wenn Gutes bewirkt werden soll.“

Willy Brandt



Foto: Vintage Germany, Dr. Jan Zimmermann

Anhang

Blick zurück – Lübeck als Vorreiter der Verkehrsplanung

Lübeck ist offen – dieser Slogan des Lübeck Management von 1998 gilt nach wie vor. Wenn wir heute über Stadtraum und Verkehr in der Altstadt sprechen, sollten wir uns auch daran erinnern, dass Lübeck einst Vorreiter beim Thema Verkehrsberuhigung war. Das wurde von höchster Stelle bestätigt: Am 9. September 1990 überreichte Bundesumweltminister Klaus Töpfer dem Lübecker Bürgermeister Michael Bouteiller den Umweltpreis der Fachzeitschrift „Vital“ für das Konzept und die testweise Realisierung der „Autofreien Altstadt Lübeck“.

Was war damals in Lübeck los? Wie kam es dazu, was ist daraus geworden bzw. was ist von diesem Versuch noch übrig?

1960 bis Oktober 1989

1959 wurde in Lübeck die Straßenbahn ersetzt.
1961 wurde „wegen des starken Autoverkehrs“ in der Adventszeit freitags und sonnabends der Verkehr aus der Innenstadt ferngehalten (Anmerkung: 1960 gab es in Deutschland ca. 8 Mio. Kraftfahrzeuge, davon 56% PKW. Heute sind es über 55 Mio. Kraftfahrzeuge, davon 82% PKW).

1973 wurden Markt, Breite Straße, Schranzen und die oberen Rippenstraßen autofrei – 20 Jahre nach den ersten Fußgängerzonen in Kassel, Kiel und Stuttgart. Hier war Lübeck also noch Nachzügler. Das sollte sich aber ändern.

Grundsätzliche, die ganze Altstadt betreffende, Überlegungen zur Verkehrsberuhigung, begannen konkret mit dem Generalverkehrsplan von 1980. Dieser schrieb als Oberziel weitgehende Verkehrsberuhigung der Altstadt bei gleichzeitigem Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs fest. 1985 beschloss die Bürgerschaft ergänzend ein Verkehrslenkungs-konzept, das den Durchgangsverkehr durch die Altstadt unterbinden sollte.

„Es musste gehandelt werden, die engen Altstadtstraßen schafften den Verkehr nicht mehr.“ zitierte die LN Hans Frick, Inhaber eines Modegeschäftes und seinerzeit Verbandsfunktionär.

Im selben Jahr 1985 entschied sich auch die Bürgerschaft für den Bau der Nordtangente – rund 100 Jahre nachdem Peter Rehder die Idee zum Brückenschlag hatte. Diese Entscheidung war später eine der Grundlagen für die Umplanungen an der Untertrave, die dann im Dezember 2016 dem Bürgerbegehren zur Rettung der Linden zum Opfer gefallen sind. Aber das ist eine andere, eigene Geschichte.

1989 wurde man konkret und tätig. Am 27. April 1989 beschloss die Bürgerschaft, die Innenstadt an sechs verkaufsoffenen Sonnabenden ab Oktober für den Individualverkehr zwischen 10 bis 18 Uhr zu sperren. Am 7. Oktober 1989 wurde schließlich der

erste „abgasarme Sonnabend“ durchgeführt und, wie die Presse schrieb, von der Bevölkerung positiv aufgenommen.

„Lübeck katapultierte sich damit an die Spitze der bundesdeutschen Städte in Sachen Verkehrsberuhigung. Die Republik schaute auf die Stadt an der Trave. Am 7. Oktober 1989 war Premiere. Die LN berichteten von entspanntem Bummeln ohne Autos. „Die Menschen erobern die Königstraße“, hieß es.“

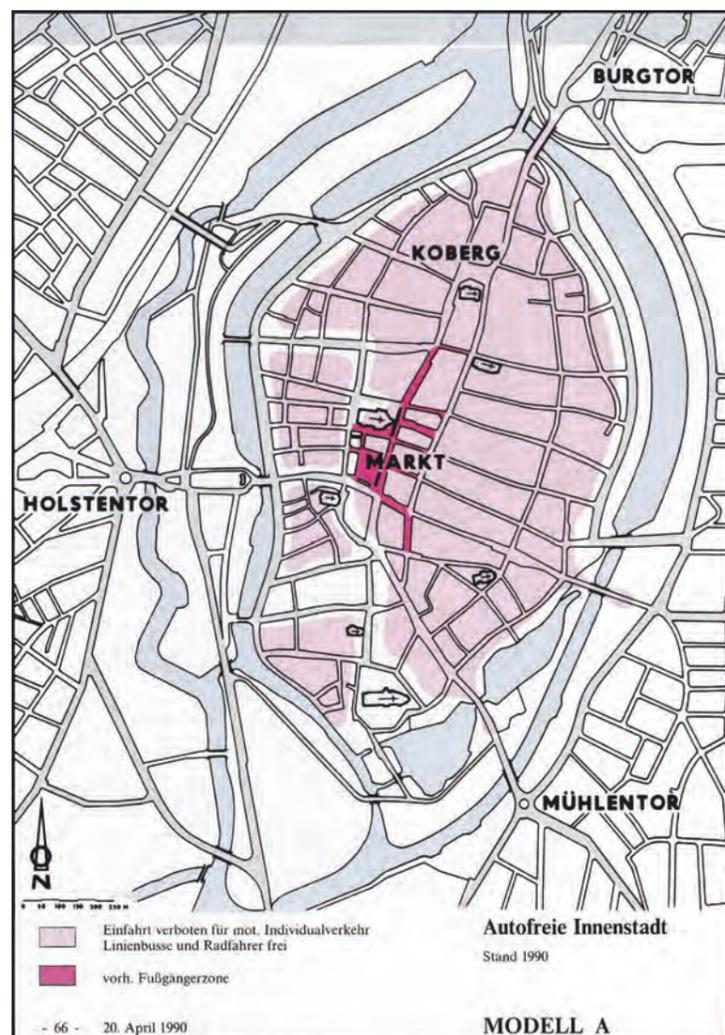
LN 10.6.2016

Verkehrsberuhigung: 1989 bis 1996

Nur wenige Wochen nach der Premiere der sog. „autofreien Altstadt“ änderte sich die Welt. „Die Wende“ am 9. November 1989 wirkte sich in der Grenzstadt Lübeck direkter aus, als in vielen anderen Städten Westdeutschlands. Der Lübecker Handel hatte plötzlich ein größeres Umland. Der verkehrliche Druck auf Lübeck nahm zu. Um diesem Druck zu begegnen wurde die teilweise Sperrung der Altstadt bis Juni 1990 ausgedehnt.

Gegen den Widerstand des Handels beschloss am 31.5.1990 die Bürgerschaft, die Altstadt grundsätzlich täglich von 10 bis 18 Uhr vom motorisierten Individualverkehr freizuhalten.

Als erste Stufe, ab Juli 1990, blieben zunächst „nur“ alle Wochenenden „autofrei“. Einer der Gründe für diesen Beschluss war



Verkehrskonzept „Autofreie Innenstadt – Modell A“ Stand 1990
Quelle: Hansestadt Lübeck

übrigens auch die Eintragung der Lübecker Altstadt in die UNESCO-Liste des Weltkulturerbes im Jahre 1987, deren 30. Jubiläum wir gerade gefeiert haben.

Am 7./8. Juli 1990 fand dann das erste „autofreie“ Wochenende statt (und Deutschland wurde Fußball-Weltmeister). Während die Fachpresse Lübeck neben Bologna und Zürich als positives Beispiel für eine verkehrsberuhigte Innenstadt feierte, beklagte der Handel schon Umsatzeinbußen.

Europa schaute nach Lübeck, Lübeck auf sich selbst.

Am 9. September 1990 erhielt Lübeck den o.g. Umweltpreis von Umweltminister Töpfer. Lübeck selbst war inzwischen schon weiter – auf dem Rückweg.

Am 30. August 1990 beschloss die Bürgerschaft, dass bis zur Einführung der „autofreien“ Altstadt an allen Wochentagen ein Maßnahmenkatalog verwirklicht werden muss: Bau und Bewirtschaftung von Parkhäusern und Parkplätzen, Park+Ride-Plätzen, Parkinformationssystem, ÖPNV-Anbindung (Busspurenkonzept), Radverkehrskonzept und Fahrrad-Abstellanlagen, Lenkung des Wirtschaftsverkehrs und City-Logistik, Herausnahme des Durchgangsverkehrs, Einfahrtskontrollen und Überwachung, Verkehrsmarketing.

Der Spiegel berichtete unter der Überschrift „In Ruhe genießen“ am 26.9.1994 über das Jahr 1990 in Lübeck:

„Der Alleingang der Hansestadt könnte die Diskussion um autofreie Innenstädte neu entfachen (...) Schon schimpfen notorische Autofreunde wie der Präsident des Deutschen Verkehrsgerichtstages, Hannskarl Salger, die Aussperrung der Autos aus den Innenstädten sei „ein Schildbürgerstreich“. Der Jurist sieht durch solche Verbote gar „das Recht auf Mobilität“ gefährdet – Balsam für die Lobbyisten der Kraftfahrzeugindustrie und der Automobilklubs.“

Der Spiegel kritisiert aber auch die neuen Leitsysteme zu den innerstädtischen Parkflächen und verweist auf das eigentliche Problem: den Durchgangsverkehr:

„Der Verkehr wird nicht vermindert, aber er fließt wieder – jedenfalls vorübergehend. Denn auf Dauer ziehen diese Leitsysteme nur noch mehr Autos in die Stadt – gerade weil die Straßen so frei erscheinen. Wirksamer wäre es, den Durchgangsverkehr aus den Citys zu verbannen. In ausländischen Städten, etwa in Bologna oder in Straßburg, sind solche Vorhaben in die Tat umgesetzt worden. In Deutschland hingegen blieben viele Planungen bislang in Ansätzen stecken.“

Der 1990 angestoßene Prozess und die Realisierung des Maßnahmenkatalogs dauerten mehrere Jahre und kosteten

die Stadt ca. 80 Millionen D-Mark. 5.500 Parkplätze und zwei neue Buslinien wurden erstellt. Am 27. April 1995 kam dann der Bürgerschaftsbeschluss: „Die tägliche „Autofreie Altstadt“ wird zum 14. Juni 1996 eingeführt.“

Knapp ein Jahr später, am 14. Juni 1996, wurde gefeiert.

Hier ein paar Schlagworte aus dem Pressearchiv: „Lübeck dehnt Verkehrsberuhigung auf alle Tage aus / In der Altstadt können Autos ab sofort nur mit Sondergenehmigung verkehren / Beschränkung gilt an allen Tagen der Woche / Gleichzeitig startet neues Vermarktungskonzept für die Altstadt / Verwaltung, Politik und Lübecker Wirtschaft tragen das Konzept gemeinsam / Lübeck setzt damit als erste Großstadt Deutschlands komplett auf Nahverkehr, Fußgänger und Radfahrer / Ziel: Schutz des UNESCO-Weltkulturerbes „Lübecker Altstadt“ und Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität.“

„Die Hansestadt hat auf diesen Tag acht Jahre lang hingearbeitet. (...) Trotz aller Unkenrufe ist es uns gelungen, die Verkehrsberuhigung auf alle Tage der Woche auszuweiten. Dafür bedanke ich mich bei allen Beteiligten, auch der Wirtschaft, die mit dem Konsens zum Wohle der Stadt dieses ermöglicht hat (...) Diese gewaltigen Anstrengungen verpflichten uns, jetzt auf dem eingeschlagenen Weg weiterzugehen. Dies

ist lediglich der erste Schritt. Wir werden in der nächsten Zeit zu beweisen haben, daß wir in der Lage sind, gemeinsam mit allen Beteiligten eine sozial-, umwelt- und stadtverträgliche Verkehrspolitik zum Wohle der Hansestadt Lübeck zu realisieren.“
Bürgermeister Bouteiller, 14.6.1996

Quelle: www.luebeck.de

Kompromisse und Verwässerung: 1996 bis 1998

Das realisierte Konzept wurde 1996 erstmals richtig benannt. Aus „Lübeck autofrei“ wurde „Verkehrsberuhigte Altstadt“. Leider ist bis heute das Wort „autofrei“ weder aus den Köpfen noch aus der Sprache von Politik oder Presse verschwunden. „Autofrei“ wird wieder diskutiert. Sachlich ist das falsch und führt die Diskussion um Stadtraumqualität und Mobilitätskonzepte zurück auf das Niveau der 80er Jahre.

Zwischen 1990 und 1995 hatte Bürgermeister Bouteiller es geschafft, die Mehrheit der Entscheider hinter das Konzept zu bringen. Der „Burgfrieden“ von 1996 mit den Gegnern des Konzeptes hielt dennoch nicht lange. Wirtschaftsorganisationen forderten bereits am 8. September 1997 ein neues Konzept. Als Grund gaben sie hohe Umsatzverluste ihrer Geschäfte an. Unter der Leitung von Bouteiller fanden Hansestadt und Wirtschaftsverbände am 21. September 1997 eine erneute Einigung.

„Der Kompromiss, den Bouteiller zusammen mit den zuständigen Fachdezernenten und Vertretern des Lübeck-Managements, der Industrie- und Handelskammer zu Lübeck, des Einzelhandelsverbandes und der Kaufmannschaft zu Lübeck in einer gemeinsamen Pressekonferenz am 22. September im Rathaus bekanntmachte, umfasst folgende Eckpunkte:

- Es herrscht Einigkeit darüber, dass die Erreichbarkeit der Altstadt auch für Autofahrer im Vordergrund stehen soll - vor allem im Bewusstsein der Menschen
- Der Durchgangsverkehr durch die Altstadt bleibt unterbunden
- Die komplizierte Regelung der Verkehrsberuhigung nur zu bestimmten Tageszeiten
- sechseinhalb Stunden von Sonntag bis Freitag und acht Stunden an Sonnabenden
- wird ersetzt durch eine einfache und durchgängige Ordnung rund um die Uhr.

Darüber hinaus wurde vereinbart, dass der Bürgermeister einen Antrag in die Septembersitzung der Bürgerschaft einbringt, der Änderungen an der derzeit gültigen Verkehrsregelung vorschlägt. Dies sind im Einzelnen:

- Die Verbotsschilder an den Einfahrtsstraßen der Altstadt werden abgebaut und weitgehend durch ein Parkleitsystem ersetzt
- Die Zufahrten zur Großen Burgstraße und zur Mühlenstraße werden wieder ganztägig

geöffnet, die dortigen Parkplätze bleiben im Zuge der Umgestaltung weitgehend erhalten

- Es wird keine Durchfahrtsmöglichkeit von der Großen Burgstraße über die Beckergrube zur Untertrave und zur Mühlenstraße bestehen
- Auf der Mühlenstraße wird eine Erschließungsschleife eingerichtet (über Aegidienstraße).
- Fleischhauer- und Huxstraße werden zu Fußgängerzonen entwickelt. Gleiches gilt für Abschnitte der Königstraße
- Die Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren wird ausgedehnt und ist künftig rund um die Uhr wirksam

Wie Bouteiller sagte, sollen die Änderungen schnellstmöglich, spätestens zusammen mit dem Verkehrsleit- und Parkleitsystem im Frühjahr 1998 umgesetzt werden.“

Quelle: Pressearchiv Hansestadt Lübeck, 22.9.97

Ein Leserbriefschreiber kam 1997 zu einer deutlichen Analyse:

- „Die Probleme kommen meines Erachtens von der mehr als mangelhaften Umsetzung - die Stadt wurde den Autos zum Teil genommen, aber noch nicht den Fußgängern zurückgegeben. (...) Erfahrungen in Frankreich (Toulouse) und Städten wie Münster oder in Holland zeigen, daß Fußgänger Busse, Radfahrer und hohe Umsätze in

historischen Altstädten keine Gegensätze sein müssen. Hier haben Bausenator, Politik und Handel einfach schlechte Arbeit geleistet.(...) Dem Lübecker Einzelhandel mangelt es erheblich an Selbstvertrauen, er nörgelt wie ein pubertierendes Kind (...)“ (Lübecker Stadtzeitung vom 25.11.97)

Kritik gab es auch zu einem Zitat von Renate Menken, seinerzeit Direktorin der „Gemeinnützigen“: „Wir brauchen eine Geschäftsstadt und keine Wohnstadt“ (LN 17.10.1997). Mit dem „Wir“ fühlten sich viele Lübecker nicht repräsentiert.

Die Diskussionen gingen weiter. Am 20. Januar 1998 verkündeten Wirtschaftsverbände, (Altstadt-)Bürgerinitiativen und Stadt nach einem „Verhandlungsmarathon“ ein gemeinsames Konzept. Ergebnis: „Die Altstadt ist 24 Stunden für Autos geöffnet und gleichzeitig 24 Stunden geschützt vor einem „ausufernden“ Verkehr in den Wohnquartieren.“ Beide Aspekte standen offenbar gleichberechtigt nebeneinander: „offen und geschützt“

Die Stadtzeitung berichtete über die Stimmung bei den Verhandlungen der vorangehenden Tage:

„Es ist Montag, 12. Januar 1998, kurz nach 20 Uhr. In der Hörkammer des Rathauses fallen deutlich hörbare Worte. Gerade haben sich die Kontrahenten im ewig jungen Streit um Lübecks Altstadt wieder einmal

ihre unterschiedlichen Auffassungen über das Leben, den Handel und den Verkehr im Weltkulturerbe um die Ohren geschlagen. Emotionen pur. (...) Die Wirtschaftsverbände, angetreten mit einer Streitmacht von acht macht-erprobten Herren, machen Druck auf das Quartett der Altstadtinitiativen. Deren Sprecherin Astrid Helzel erläutert anhand von Karten die Vorschläge, auf die sich die Initiativen in den Tagen um die Jahreswende verständigt haben. „Unsere Zielsetzung, von der wir nicht abweichen,“ sagt sie, „ist der Erhalt der Bausubstanz in der historischen Altstadt. Wir wollen so wenig Verkehr wie möglich. (...) Michael Hübner vom Lübeck Management wiederholt noch einmal die Forderungen des Handels: „Wir wollen ein deutliches Signal: Lübeck ist wieder erreichbar und zwar so schnell wie möglich.“

Das Ergebnis vom Januar 1998 sah u.a. vor, die Straßen in vier Kategorien einzuteilen: Fußgängerzone; Verkehrsberuhigte Straßen; Straßen, die für Bus, Taxi und Rad befahrbar sind sowie Straßen, die für alle Fahrzeuge uneingeschränkt befahrbar sind. Zusätzlich wurden einige Fahrtrichtungen geändert und Durchfahrtsperren für Fahrzeuge erlassen.

Aber schon im Juli 1998 wurde eine erneut überarbeitete Version präsentiert, die bereits sieben Straßenkategorien vorsah:

1. Fußgängerzone.

2. Verkehrsberuhigte Altstadtstraßen, die für berechtigten Verkehr befahrbar sind.
3. Zeitlich begrenzte verkehrsberuhigte Altstadtstraßen.
4. Straßen, die für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), Taxis und Fahrräder und mit Zeitfenster für den Lieferverkehr befahrbar sind.
5. Straßen, die für ÖPNV, Taxen- und Radverkehr befahrbar sind.
6. Straßen, die für Anlieger befahrbar sind (Radfahrer frei).
7. Uneingeschränkt befahrbare Straßen.

Quelle: Digitales Pressearchiv Hansestadt Lübeck, 6. Juli 1998

Die Lübecker Stadtzeitung befragte im Juli 1998 Helmut Schünemann, damaliger Verkehrsplaner der Hansestadt, zu dem Kompromiss-Konzept:

„Das Feinkonzept zu Verkehrsberuhigung wirkt komplizierter als die Version, die im Januar von der Bürgerschaft verabschiedet wurde? Täuscht der Eindruck? Schünemann: Der Eindruck täuscht nicht. Es ist etwas komplizierter geworden, weil die ursprünglich geplante 24-Stunden-Lösung für alle Straßenkategorien nicht mehr gilt. Stattdessen gibt es jetzt differenzierte Lösungen für die jeweiligen Straßenkategorien. (...) In das neue Konzept sind die Einwendungen der Bürgerinnen und Bürger mit eingeflossen und die Interessen der Wirtschaft und

der Altstadtinitiativen. Durch diesen demokratischen Beteiligungsprozess konnten sehr viele Vorbehalte abgebaut werden.“ Anfang 2017, anlässlich seines Ruhestandes, formulierte Helmut Schünemann das etwas persönlicher und weniger diplomatisch: „Die vielen Schilder sind Mist.“ Niemand kennt sich mehr aus – und jeder fährt, wie er will. Dass Vision und Realität oft gehörig voneinander abweichen, bereitet dem Verkehrsplaner keine schlaflosen Nächte. „Damit muss man klarkommen“, sagt Schünemann. Sein Job sei ähnlich dem des Bundestrainers. „Wie beim Fußball – jeder kann mitreden.“ Und wenn alle mitreden, alle Wünsche berücksichtigt werden, dann steht am Ende der kleinste gemeinsame Nenner. „Da bleibt die Klarheit der Lösung auf der Strecke“ (LN, 31.3.2017)

Lübeck ist offen – 1998 bis 2016

Am 7. November 1998 startete mit der Eröffnung der umgebauten Großen Burgstraße durch Bausenator Dr. Volker Zahn und Bürgermeister Michael Bouteiller das „neue“ Verkehrskonzept der Lübecker Altstadt. Die Burgstraße wurde wieder geöffnet.

„Vertreter der Wirtschaft und des Lübeck-Managements hatten zuvor die „Durchfahrt-verboten-Schilder“ an der Mühlenbrücke und am Gustav-Radbruch-Platz entfernt. Beide Straßen sind ab jetzt rund um die Uhr befahrbar. Das Lübeck-Management wirbt für das neue

Verkehrslenkungskonzept mit dem Slogan: „Lübeck ist offen.“ (Lübecker Stadtzeitung, 10.11.1998)

Aus einem „autofrei“ wurde „verkehrsberuhigt“. Aus „verkehrsberuhigt“ wurde „Lübeck ist offen“. Bis heute.

Im April 1999 klagten dann wiederum die Bewohner der Altstadt. Lübeck war wieder offen, aber Durchfahrtsverbote durch die Wohnquartiere gab es ja noch. Diese wurden weder beachtet noch geahndet. Der „Schutz“ der Bewohnerquartiere wurde offenbar weniger wichtig genommen als Ende 1998 verhandelt und vereinbart.

„Wir protestieren gegen diese Mißachtung des Rechts. Der bewußte Verstoß gegen Verkehrsregeln wird so geduldet und von der Politik gedeckt. In vielen Altstadtstraßen ist der Autoverkehr unerträglich geworden.“ klagte Norbert Franke von der Initiative für die autofreie Altstadt. (13.3.1999, Lübecker Stadtzeitung) Diese Situation beklagen wir zum Teil auch heute noch. Offenbar fehlt noch immer der politische Wille zur Kontrolle *„Doch wer kontrolliert, welche Autos in die Stadt dürfen? „Wir nicht“, sagt Innensenator Ludger Hinsin, Chef des Ordnungsdienstes.“* (HL-Live, 23.7.2017)

Im Jahre 2000, 20 Jahre nach Fertigstellung des alten Generalverkehrsplanes, wurde ein neuer Verkehrsentwicklungsplan

erstellt. Seit den 80er Jahren hatten sich die Verkehrsverhältnisse in Lübeck grundlegend geändert. Als Gründe dafür wurden ausgemacht: Die Folgen der Deutschen Einheit, der dadurch vergrößerte Einzugsbereich, die Zunahme der Kfz-Zulassungen, der Anstieg des LKW-Verkehrs, der Bau der A20 und eine deutlich gestiegene (Auto-) Mobilität der Menschen in Stadt und Region.

Die Verwaltung hatte das unter Bausenator Volker Zahn in den 90er Jahren als Anlass genommen, einen neuen Verkehrsentwicklungsplan aufzustellen. Das Konzept der „verkehrsberuhigten Altstadt“ aus den 80er Jahren wurde grundsätzlich in den Rahmen des neuen Verkehrsentwicklungsplanes der Gesamtstadt übernommen, *„auch wenn Details der Verkehrsführung noch weiterzuentwickeln sind“.*

Folgende Ziele wurden formuliert:

– Das Verkehrskonzept für die Innenstadt muss greifbar sein, es sollte daher rund um die Uhr gelten und auf so wenig unterschiedliche Regelungen für einzelne Straßen wie möglich begrenzt sein. Die Erreichbarkeit für Anwohner, Besucher und Wirtschaftsverkehr muss sichergestellt sein.

– Die in der Altstadt vorhandenen Parkhäuser müssen auf möglichst kurzen und unempfindlichen Routen erschlossen werden. – Durch den Bau der Nordtangente erhält die Straße „An der Untertrave“ eine unter-

geordnete Netzbedeutung und kann entsprechend zurückgebaut und umgestaltet werden.

– Die Kanalstraße sollte ebenfalls eine weniger vom Verkehr dominierte Gestaltung erhalten
– Längerfristig ist die Umgestaltung der Holstenstraße in eine „Umweltstraße“ (ÖPNV, Radfahrer, Fußgänger) anzustreben. Voraussetzung hierfür ist, dass sie nicht mehr als Parkhauserschließungsstraße dienen muss.

Quelle: Fachbereich Planen und Bauen, Lübeck plant und baut, Heft 80/ 2000

2008 eröffnete mit dem neuen Haerder-Center am Kohlmarkt auch ein neues Parkhaus, das einem der o.g. Ziele leider entgegenstand: *„Parkhäuser müssen auf möglichst kurzen und unempfindlichen Routen erschlossen werden.“* Der lange Weg durch die Mühlenstraße belastet die Straße, zumal Autofahrer auf dem Weg zum Parkhaus noch versuchen, einen der zahlreichen Parkplätze am Straßenrand zu ergattern. So holt man sich den Verkehr „ins Haus“.

2010 erfolgte, im Zuge des Projektes „Mitten in Lübeck“, der Umbau von Kohlmarkt, Klingenberg, Schmiedestraße und Sandstraße. Bisher konnten Autos von der Holstenstraße über die Schmiedestraße in die Mühlenstraße fahren. Das wurde mit der

Verkehrsberuhigung am Klingenberg unterbunden. Aus dem Verkehrsraum wurde ein Platz – ein Ergebnis der Werkstatt. Franziska Kiefer von der BIRL kritisierte das Verfahren und den mangelnden Bezug zum Welterbe: *„Man mag sich darüber freuen oder ärgern, dass die Stadtplanung durch die Bürgerbeteiligung nun über ein Totschlag-Argument gegenüber ihren Kritikern verfügt – man hätte ja einfach nur dabei sein müssen. Aber lohnt sich diese Diskussion? Denn auch wenn in den Gesprächen darum das Weltkulturerbe Hansestadt Lübeck immer wieder eine tragende Bedeutung bekommt, so gehen doch die Korrekturmaßnahmen im Wesentlichen daran vorbei.“* (Bürger Nachrichten 106, 2010) Über den wahren Umgang mit dem Welterbe (und seiner Deutungshoheit) muss also auch gesprochen werden.

Im Mai 2014 war Lübeck Gastgeber für den 34. Internationalen Hansetag der Neuzeit. Eigens dafür wurde ein Mobilitätskonzept in Auftrag gegeben. Alle Beteiligten, einschließlich des Stadtverkehrs, zogen an einem Strang und Bürgermeister Saxe erklärte: *„Alle Veranstaltungen sind von den zentralen Knoten des Bahn- und Busverkehrs Hauptbahnhof und ZOB fußläufig gut erreichbar.“* Man möchte fragen: Warum geht das nicht immer?

Im Januar 2015 legten die Grünen ein umfangreiches Maßnahmenprogramm zur

Verkehrsberuhigung (und Förderung des Handels) in der Altstadt vor. *„Wenn die Lübecker Innenstadt im Konkurrenzkampf mit Einkaufszentren auf der ‚Grünen Wiese‘ und dem boomenden Online-Handel bestehen will, müssen wir ihre Attraktivität erhöhen. Unser Konzept sieht vor, dem Beispiel anderer Städte zu folgen, und den Verkehr erheblich zu beruhigen.“* (www.gruene-luebeck.de, 13.1.2016)

Im März 2016 fragte das Lübeck Management in einer Diskussionsrunde *„Wie bewegt sich Lübeck?“* und *„Wie gelingt der Spagat zwischen einem optimalen Transport und den Ansprüchen an Aufenthaltsqualität und Authentizität in der Innenstadt?“*. Man kam zu folgendem Ergebnis: *„Die sogenannte ‚Eierlegende Wollmilchsau‘ gibt es nicht. Lübeck braucht eine altstadtorientierte Mobilitätsvision 2030.“*

Aber erst die Diskussion um die Asphaltierung des Kobergs brachte 2016 wieder Bewegung ins Thema Verkehr.

Koberg und die Folgen. 2016 – heute

Am 18.4.2016 entschied der Bauausschuss, dass die Fahrbahn des Kobergs asphaltiert werden würde. Die Asphaltierung war die naheliegende und einfache Lösung eines Problems: Erschütterungen bedrohten das Heiligen-Geist-Hospital.

Am 19.4.2016 schrieb der Vorstand des ArchitekturForums einen Offenen Brief zu diesem Thema an Politik- und Verwaltungsspitzen.

„Mit Erschrecken nimmt das ArchitekturForum Lübeck das Wiederaufstehen längst totgeglaubter Geister zu Kenntnis: Da wackeln am Koberg handwerklich schlecht verlegte Pflastersteine, weil sie dem Befahren mit LKWs und Gelenkbussen nicht gewachsen sind, und Fachleute und Politiker reagieren mit den Rezepten der 50er und 60er Jahre: Damit der Verkehr ungestört fließen kann, werden Steine durch Asphalt ersetzt. (...)

Die Besucher von Lübeck im 21. Jahrhundert kennen die Welt (das mag in den 60er Jahren noch anders gewesen sein) und vergleichen Lübeck auch mit anderen europäischen Städten. Verkehrsberuhigte Bereiche schrecken heute niemanden mehr. Kleine Elektrobusse werden künftig eher zu einem „modernen“ Stadtbild gehören als Gelenkbusse. Das Parken am Altstadtrand gehört in vielen Städten schon lange zur Normalität (während in Lübeck mitten in der Innenstadt ein neues Parkhaus gebaut wird). (...)

Das ArchitekturForum Lübeck fordert hiermit die Mitglieder des Hauptausschusses auf, die Entscheidung des Bauausschusses zu revidieren und statt einer vermeintlich einfachen Lösung eines technischen Problems ein Konzept entwickeln zu lassen, das den Fragen des Transportes – insbesondere

des ÖPNV und des Fahrradverkehrs, weniger des Individualverkehrs – gerecht wird und der Altstadt Lübecks langfristig angemessen ist.“ (Auszug)

Der Brief blieb nicht ungehört: Im Zuge der Sanierung des Kobergs haben Politiker der CDU und SPD, und auch der damalige Bausenator Boden, angekündigt, dass die Asphaltierung möglicherweise nur ein Provisorium sei. Diese Politiker nehmen wir gerne beim Wort.

„Uns fehlt ein Bild der Stadt.“ Das solle diskutiert werden mit Bürgern, Initiativen, Geschäftstreibenden und Stadtverkehr. Andreas Zander: „Und wenn der Asphalt dann wieder raus soll, dann ist das so.“ (LN vom 28.4.16)

Als Reaktion auf den Hansetag, fand im Mai 2016 das HanseKulturFestival statt. „Romantische Höfe, lauschige Gänge und dezente Musik – mit diesem Dreiklang hat Lübeck Besucher bezaubert.“ schrieb die LN. Faszinierend war aber vor Allem, die nördliche Lübecker Altstadt ohne Autoverkehr zu erleben. Dieses Gefühl hat sich in die Köpfe vieler Lübecker festgesetzt. Dass der Koberg asphaltiert würde, war zu dem Zeitpunkt schon beschlossene Sache. Die Absurdität wurde da aber erst vielen bewusst. Spätestens bei diesem „Feldversuch“ erlebten viele Lübecker, was der Lübecker Stadtraum alles möglich machen kann und artikulierten das auch.

Die Politik reagierte umgehend auf die Stimmung in der Stadt. Bereits am 26.5.16 und ohne vorherige Abstimmungen in den Ausschüssen beschloss die Bürgerschaft den Antrag von SPD, GAL und Grüne einstimmig (!).

„...einen öffentlichen Diskussionsprozess mit abschließendem Umsetzungskonzept zu initiieren, der sich mit den folgenden Fragestellungen befasst:

1. Welche Funktionen soll die Lübecker Altstadt zukünftig haben?
 2. Welche verkehrlichen Erfordernisse / Mobilitätsfragen ergeben sich aus der Funktion?
 3. Welche baulichen und organisatorischen Anpassungen sind erforderlich?
- Ziel des Prozesses ist ein zukunftsorientiertes Verkehrskonzept für die Lübecker Altstadt.“

Im Rahmen des Diskussionsprozesses ist eine intensive BürgerInnenbeteiligung in Form von Perspektivwerkstätten durchzuführen (Beispiel: Beteiligungsform im Rahmen des Projektes „Mitten in Lübeck“) und eine transparente Konzepterstellung sicherzustellen. Initiativen und Institutionen wie z.B. das LübeckManagement, das Architekturforum Lübeck oder Die Gemeinnützige mit dem Stadtdiskurs, die sich in der jüngsten Vergangenheit mit Funktions- und Verkehrsfragen der Lübecker Altstadt befasst haben, sind einzubinden und sollen die Möglichkeit haben, ihre Ansätze im Rahmen des Diskussionsprozesses vorzu-

stellen. Ferner sind aktuelle Konzepte und Stadtentwicklungsprozesse wie das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept „Altstadt“, Managementplan UNESCO Welterbestätte „Lübecker Altstadt“, ISEK, Verkehrsentwicklungsplan und Regionaler Nahverkehrsplan zu berücksichtigen.“

Nur zwei Wochen nach dem Bürger-schaftsbeschluss beantragten die Piraten am 6.6.16 im Bauausschuss, der Bürgermeister möge Maßnahmen vorbereiten, um den Durchgangsverkehr über Beckergrube, Koberg und Große Burgstraße zu unterbinden.

Des Weiteren solle die Streckenführung der Buslinien, die über den Koberg führen, überprüft werden. Der Bauausschuss lehnte den Antrag mit deutlicher Mehrheit und mit Hinweis auf die bevorstehende Perspektivwerkstatt ab. Man wollte offenbar nicht vorgreifen.

Im August 2016 griff die LN das Thema Verkehrsberuhigung erneut auf und fragte vorab 1068 Bürger nach Ihrer Meinung. „Sind Sie für oder gegen eine autofreie Altstadt?“ Ergebnis: 40% waren gegen eine „autofreie“ Altstadt, 30% waren dafür (zumal eine echte autofreie Altstadt noch niemals zur Debatte stand) und 30% waren zumindest für eine deutliche Verkehrsberuhigung. 60% der Befragten wollten also eine deutliche Veränderung. (LN 8.8.2016)

Am 18.12.16 beendete ein erfolgreicher Bürgerentscheid die Umbauten an der Untertrave, die seit Jahrzehnten und im Zuge des Baus der Nordtangente intensiv von der Stadt- und Verkehrsplanung vorbereitet wurden. Die Gründe für diesen Ausgang mögen später Historiker analysieren. Noch einmal Helmut Schünemann: „Das Bitterste seiner Amtszeit? „Die Untertrave – definitiv.“ Da stecke viel Herzblut drin. Ruhiger sollte die Straße werden, schöner. Das wird jetzt nicht passieren.“ (LN, 31.3.2017)

Am 26.1.17 beauftragte schließlich die Bürgerschaft den Bürgermeister mit großer Mehrheit, eine integrierte Rahmenplanung für die Innenstadt mit breiter Bürgerbeteiligung („Perspektivwerkstatt“) zu erstellen.

Im Juli 2017 forderten die Grünen, die Königstraße an den vier verkaufsoffenen Sonntagen autofrei zu machen. Der Bauausschuss lehnte den Antrag ab. Der Mut zu Experimenten, der aus den Interviews nach dem HanseKulturFestival durchschien, war etwas verpufft. Die SPD lenkte den Fokus weg von der Königstraße auf andere Bereiche: „Den Bereich von der Beckergrube bis zum Koberg für den Verkehr zu sperren – das wäre mal mutig“, meint Verkehrsexperte Ulrich Pluschkell. „Das wäre eine echte Herausforderung.“ (LN, 18.7.2017). CDU und GAL waren ganz dagegen und auch das Lübeck Management lehnt ab: „Wir stehen vor der

Perspektivenwerkstatt“, so zitiert die LN Olivia Kempke. Sie fände einen Test „unglücklich“.

Und nun? Weiterdenken. Weitermachen. Da stehen wir also nun: kurz vor der Perspektivwerkstatt. Sind wir ebenso mutig wie in den 80ern? Guckt die Welt bald wieder auf Lübeck?

Welche Schlüsse ziehen wir aus der wechselvollen Geschichte der Verkehrsberuhigung? Nutzerbefragungen, Gutachten sowie Lübecker und externe Fachleute kommen wiederholt zu ähnlichen Empfehlungen und Schlussfolgerungen. Es werden heute, annähernd wortgleich, die gleichen Argumente ausgetauscht wie in den letzten Jahrzehnten. Gleichzeitig werden immer mehr Autos zugelassen. Was ist aus dem 1990 prämierten Projekt geworden? Wurden Einzelinteressen und Lobbyismus beim Thema Verkehr zu stark berücksichtigt? Wann ging der visionäre Geist verloren? Zeugt der aktuelle Zustand von politischer Angst, Dinge zu verändern, oder noch schlimmer: von Desinteresse? Es braucht eine bessere Einbeziehung der Bürger, eine bessere Kommunikation und am Ende mutige Entscheider, die wissen, dass sie es zwar nicht allen Bürgern Recht machen können, der Stadt aber vielleicht schon.

Im Grunde ist das Konzept der verkehrsberuhigten Altstadt aus den 90er Jahren

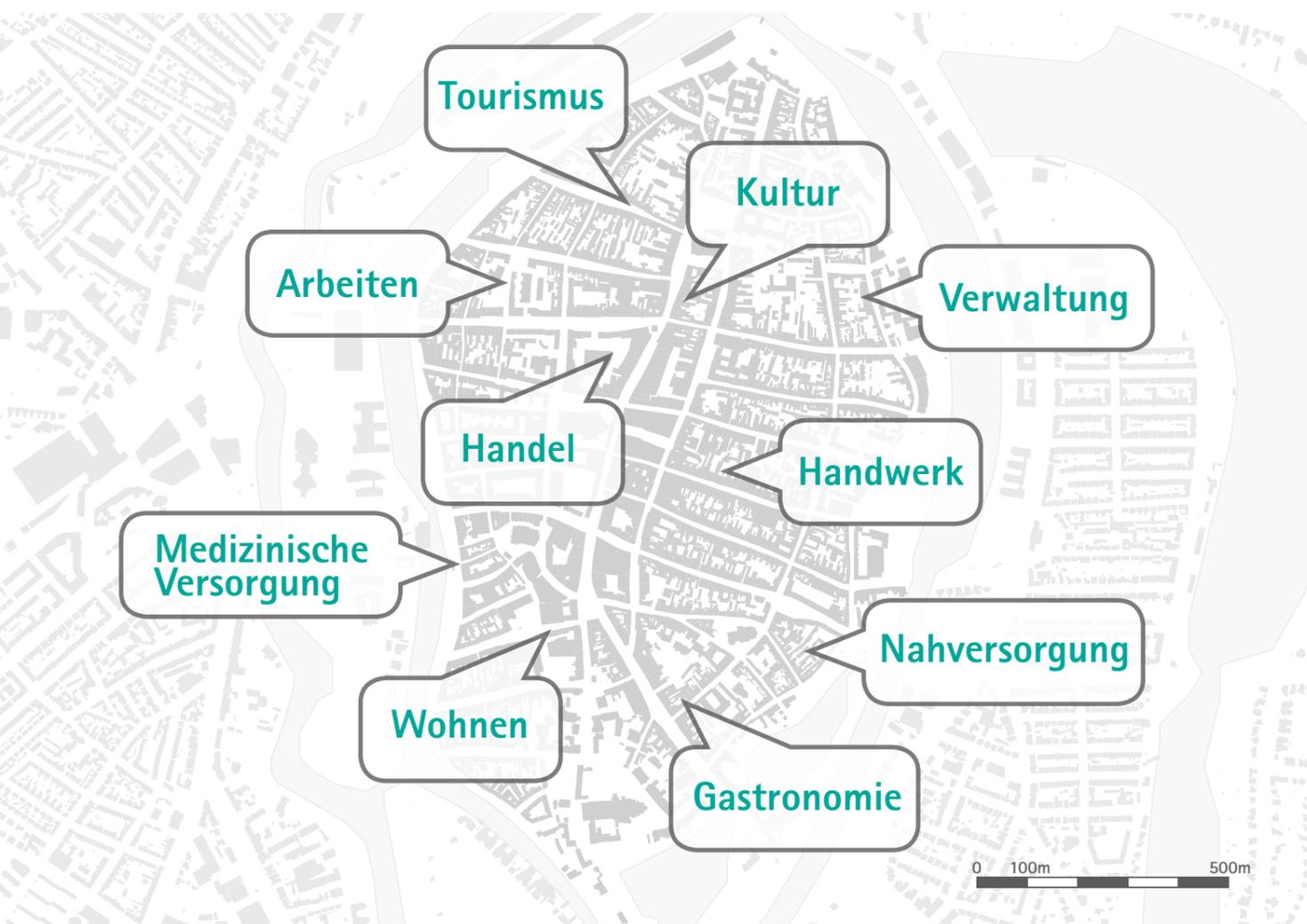
nicht schlecht. In vielen Bereichen wurde es verwässert und abgeschwächt – Ergebnis hartnäckiger Lobbyarbeit und offenbar notwendiger politischer Kompromisse.

Es sind aber auch Dinge besser geworden in den letzten Jahren: Die Perspektivwerkstatt 2007 war eine gute Sache, deren Ergebnisse im Bereich Sandstraße/Klingenberg breite Zustimmung erfahren haben. Das Ergebnis ist gut. Daran sollten wir jetzt anknüpfen, weitermachen und Lübeck besser machen. Dass zeitgleich ein neues Parkhaus mitten auf der Altstadt entstanden ist (Haerder), ist als Rückschritt zu verzeichnen. Der Verkehr zum Parkhaus ist damit zunächst manifestiert. Gleiches gilt für den Parkhausneubau Wehdehof von 2017.

Die Chancen für Veränderung stehen dennoch gut. Ein neuer Bürgermeister, eine neue Bausenatorin und ein neuer Leiter der Verkehrsplanung stehen bereit, den Faden der Geschichte wieder aufzunehmen. Da kommt die Perspektivwerkstatt gerade recht.

„Mit einem „ungefähr gut“ darf man sich nicht zufrieden geben.“

Hans Hoorn, Maastricht
am 19.9.2015 in Lübeck



Die Funktionen der Altstadt

Lübecker Akteure stellen bei der Diskussion um das Verkehrskonzept wiederholt die Frage nach „den Funktionen der (Alt-) Stadt“ in den Raum. Diese sei vorab zu klären, bevor man über Veränderung beim Verkehr sprechen solle. Man mag fragen, warum das nötig ist.

„Uns fehlt ein Bild der Stadt.“ sagte Andreas Zander, CDU (LN vom 28.4.16) Wenn das so ist, muss man über das Bild wohl noch sprechen. Der Bürgerschaftsbeschluss vom 26.1.17 zur Perspektivwerkstatt beinhaltet ja die Forderung nach einer ganzheitlichen Planung: „Der Bürgermeister wird beauftragt eine integrierte Rahmenplanung für die Innenstadt mit breiter Bürgerbeteiligung (Perspektivwerkstatt) zu beauftragen. Aus dem integrierten Rahmenplan ist ein eigenständiges zukunftsorientiertes Verkehrskonzept abzuleiten.“

Die diversen Konzepte, die sich seit ca. 40 Jahren mit dem Thema „Nutzung der Altstadt“ oder „Stadtraum“ befasst haben, können wir hier nicht alle wiedergeben, sie liegen aber digital oder in Broschüren öffentlich vor. Aktuelle Konzepte und Stadtentwicklungsprozesse sollen aber gemäß Bürgerschaftsantrag in der Perspektivwerkstatt Berücksichtigung finden. Man muss sich damit also etwas beschäftigen. Wir stellen dabei fest: die Diskussion ist nicht neu.

Grundlage für politische Entscheidungen liegen schon lange vor, viele kluge Schlussfolgerungen auch.

Die 70er Jahre: Sanierung

Angesichts des Zustandes der Altstadt in den ersten Nachkriegsjahrzehnten, wurde eine umfassende Sanierung der Lübecker Altstadt für notwendig erachtet. In diesem Zuge wurde auch über die Funktionen der Altstadt diskutiert. Ein Problem stellte zunächst das Wohnen dar, das aufgrund großer Sanierungsstaus wenig attraktiv war.

„Die Lübecker Innenstadt droht auszusterben (...) Schon seit langem überlegen die zuständigen Verwaltungen der Hansestadt Lübeck, auf welche Weise man dem Bevölkerungsschwund in der City entgegenwirken kann, um den Stadtkern nicht zu einem leblosen Geschäfts- und Verwaltungszentrum erstarren zu lassen.“
Hamburger Abendblatt 22.4.1969
Quelle: archiv.luebeck.de

Ende der 60er Jahre begann man in Lübeck mit einer gründlichen Bestandsaufnahme als Grundlage für eine lange öffentliche Diskussion über die Ziele der Sanierung. Das Stadtplanungsamt erarbeitete zwischen 1973–1975 unterschiedliche Varianten zur funktionalen Strukturierung der Altstadt, die als sog. „A- und B-Modellreihen“ zur Diskussion gestellt wurden.

10 Modelle für die Nutzung der Lübecker Altstadt wurden vorgestellt und gegeneinander abgewogen. Sie alle gingen von der Vorstellung aus, dass der Durchgangsverkehr aus der Altstadt herausgenommen werden, der historische Charakter der Altstadt als Kulturdenkmal erhalten und die Altstadt als Standort für das Wohnen bewahrt werden muss. Die Innenstadt sollte zudem als Einkaufszentrum und Standort zentraler Einrichtungen belebt werden. Strittig wurde es vor Allem in der Frage der Ausweitung der Hauptgeschäftsbereiche auf der Altstadtinsel.

Am 4.11.73 betonte die LN, „vor welcher schier vertrackten Aufgabe die Stadt Lübeck steht, wenn sie sich baulich nicht nur retten will, sondern es dabei auch noch in vielen anderen – sozialpolitischen und verkehrlichen – Hinsichten allen recht machen soll. Die Verantwortlichen in der Bauverwaltung sind um diese Aufgabe nicht zu beneiden.“

Der Bürgerschaftsbeschluss (Variante A) sah vor, alle Standortwünsche in der Altstadt unterzubringen, eine Variante B (Empfehlungen der Verwaltung) sah vor, zur Entlastung der Altstadt auf der Achse Holstentor-Hauptbahnhof eine City-Erweiterungszone vorzusehen. Gleichzeitig sollte diese Zone dazu dienen, zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt eine attraktive Fußgänger Verbindung herzustellen.

Die Bürgerschaft entschied für die Variante A2, die im Wesentlichen zum Ziel hatte: Keine Ausweitung der City im Westen über die Trave hinaus; Ausbau des Raumes Beckergrube zum neuen Geschäftsviertel; Reine Wohngebiete im Nordwesten, Osten und Südwesten. Es gab Proteste. Manche Lübecker meinten, damit wäre *„grünes Licht gegeben eine Spitzhacke, die jedem nicht unter Denkmalschutz stehenden Haus den Garaus machen kann“* und verglichen kommende Entwicklungen mit einem *„neuen Zweiten Weltkrieg“*. Aber es gab auch Stimmen, die den Handel in der Altstadt zu schützen meinten:

„Man stelle sich vor, z. B. Karstadt würde auf die grüne Wiese ziehen, weil der Kunde dort vorfahren und parken kann. Was würde dann aus den zitierten kleinen und mittleren Geschäften in der Innenstadt werden? Deren Existenz hängt doch gerade davon ab, daß größere Geschäfte mit ihrer Werbung und ihrer Leistung eine Magnetwirkung ausüben und damit Kunden (und Touristen) in die Stadt ziehen.“ (Karl Aug. Müller-Mangeot, Leserbrief LN 26.6.1975).

Quelle: www.archiv.luebeck.de

Die 80er Jahre: Rahmenplan Innenstadt

1980 wurde der Generalverkehrsplan entwickelt. Ziel: die Lübecker Altstadt vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten. 1982 wurde die Gestaltungssatzung für die Lübecker Innenstadt erstellt.

1983 wurde die Grundlage für die weitere Entwicklung der Innenstadt im sog. Rahmenplan gelegt. Dieser wurde 1988 fortgeschrieben. Das Nutzungskonzept orientiert sich weitgehend an dem damaligen Bestand. Die Zielplanung war damit eine Bestandsfestschreibung mit den Zielen, die schon 1975 benannt wurden:

- Erhalt und Erweiterung der Innenstadt als Kulturdenkmal
- Erhalt und Erweiterung der Wohnfunktion
- Beibehaltung und Erweiterung der Innenstadt als Einkaufszentrum und Standort zentraler und oberzentraler Einrichtungen.

1990 wurden in einer weiteren Fortschreibung des Rahmenplanes Aussagen zur Gestaltung von Straßen und Plätzen, Gängen und Höfen ergänzt, die als Basis für die Straßengestaltung dienen sollten. Der Rahmenplan sah die Aufteilung der Altstadtstraßen in vier Kategorien vor, deren Straßenräume unterschiedlich und nach historischen Gegebenheiten zu gestalten sind. Diese Aufteilung der Straßen gilt bis heute.

Quellen: Fachbereich Planen und Bauen, Lübeck plant und baut, Heft 13 und 35

2010/11: Managementplan Welterbe „Lübecker Altstadt“

Der Managementplan zielt darauf ab,

die Welterbestätte im Geiste der UNESCO-Konvention zum Schutz des Erbes der Menschheit dauerhaft zu bewahren. Das gilt auch für städtebauliche Strukturen und den öffentlichen Raum:

„Der öffentliche und halböffentliche Raum ist zusammen mit der historischen Bausubstanz von entscheidender und prägender Bedeutung für das Welterbe. Es ist daher eine besondere Aufgabe in der Lübecker Altstadt, nicht nur den Gebäudebestand zu schützen, sondern auch den Stadtraum zu gestalten sowie das Verständnis für dessen historischen Wert und Bedeutung zu erhöhen.“

Zum bestehenden Verkehrskonzept von 1998 äußerte sich der Managementplan übrigens erstaunlich deutlich und detailliert und ähnlich wie viele andere Gutachten: Optimierung des elektronischen Parkleitsystems; Parksuchverkehr zu Parkhäusern und Parkplätzen minimieren; weitere Stellplätze in der Altstadt im Grundsatz nicht zulassen.

Quelle: Fachbereich Planen und Bauen, Lübeck plant und baut, Heft 107

2010: Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)

Mit der Städtebauförderung unterstützt der Bund Städte und Gemeinden bei der Herstellung nachhaltiger städtebaulicher

Strukturen. Die Erstellung eines „ISEK“ ist dabei Fördergrundlage für sämtliche Programme der Städtebauförderung. Ohne ISEK also keine Förderung.

Das Lübecker ISEK von 2010 beruft sich auf die „Charta für den öffentlichen Raum“ von 2007 und die Ergebnisse der Perspektivenwerkstatt, erinnert aber auch daran, dass noch weitere Flächen „zu qualifizieren“ sind: Namentlich genannt werden z.B.: Koberg, Platz an der Marienkirche, Schranggen, Markt.

Zum Thema Nutzung und Verkehr steht im ISEK:

„Die Nutzungsüberlagerungen werden im Straßenraum bzw. öffentlichen Raum besonders sichtbar (PKW, Bus, Fahrrad, Fußgänger und ruhender Verkehr). Die Gestaltung des öffentlichen Raums und die Organisation des Verkehrs sind in der nutzungsdichten und denkmalgeschützten Innenstadt wiederkehrende Themen. (...) In der Perspektivenwerkstatt „Mitten in Lübeck“ wurde eine „Charta für den öffentlichen Raum“ entwickelt, die als Entscheidungshilfe bei Fragen zukünftiger Gestaltungsvorhaben dienen sollte (...) Das dort vorgeschlagene Verkehrskonzept für die Innenstadt beinhaltet in erster Linie die nutzerfreundliche Umgestaltung des öffentlichen Raums für den Fuß- und Radverkehr. Kfz-Verkehrsflächen und motorisierter Durchgangsverkehr sollen reduziert werden zugunsten eines größeren Aktionsradius für

andere VerkehrsteilnehmerInnen, die die Stadt erleben und entdecken wollen. Die Ergebnisse sollen in den weiteren Planungen Beachtung finden.“

Quelle: Fachbereich Planen und Bauen, Lübeck plant und baut, Heft 104

Was ist seitdem passiert?

Der Koberg wurde inzwischen von einem Platz zu einer asphaltierten Straße umgebaut, die Bebauung auf dem Schranggen wurde nicht realisiert, die Flächen um die Marienkirche sind teils asphaltiert (Südseite) oder dienen als Parkplatz (Nordseite). Der Durchgangsverkehr ist nicht gestoppt. Ist das etwa die im ISEK erwähnte „Qualifizierung“?

2016/17: Einzelhandelsmonitor

Handel und Verkehr – dieser Zusammenhang scheint bedeutend. Wer sich mit Zahlen zum Handel in Lübeck beschäftigen will, dem sei der „Einzelhandelsmonitor“ empfohlen, der auf der Webseite der Wirtschaftsförderung zum Download bereitsteht. Das Thema Einzelhandel in der Innenstadt ist regelmäßig Thema in der Lokalpresse – meist im Zusammenhang mit Berichten über Verkehr und Parkplätzen oder zu Berichten über die sog. „Grüne Wiese“.

Michael Hübner, Vorsitzender des Lübeck-Managements erkannte schon 1999:

„Insbesondere Touristen und Tagesbesucher wüßten die Altstadt mit ihrem ‚einmaligen Ambiente‘ zu schätzen“ (LN 31.3.1999). Hat die Altstadt mit dem großartigen, weiterbe-gadelten Stadtraum nicht eigentlich einen unbezahlbaren Standortvorteil gegenüber den gesichtslosen Shopping-Malls? Nutzt der Handel diesen Standortvorteil aus? Oder was fehlt? Mehr Parkplätze sind es faktisch nicht – das ist hinreichend dokumentiert und erforscht.

Trotz dieses Standortvorteils sank im Lübeck der Anteil des Innenstadthandels am Gesamtumsatz von 26 Prozent (2010) auf 21 Prozent (2015). Zum Vergleich: Aachen: 40%, Mainz 38%, Braunschweig 37%, Freiburg 36%.

„Die Entwicklung macht mir Sorgen“ (Olivia Kempke, Geschäftsführerin des Lübeck Managements, LN, 2.1.2017). Bausenator Franz-Peter Boden (SPD) sah die Lage der Innenstadt nicht so düster *„Die Stadt habe mit der Achse Schranggen-Klingenberg die Innenstadt fit gemacht. „Jetzt müssen wir noch ein Stück Holstenstraße in Ordnung bringen und die Neubauten des Hotels Motel One und des Parkhauses Wehdehof abwarten.“ Dann steige die Attraktivität der Altstadt weiter.“* (LN, 2.1.2017)

Die Leerstände in der Altstadt sind aber augenfällig. Man könnte fragen: liegt das an dem Verkehr, der zu wenig A-Lagen

zulässt? Die Umwandlung der Breiten Straße zur Fußgängerzone ging auf Kosten der Nebenstraßen, in die der Verkehr umgelenkt wurde. Diese Straßen bezahlen jetzt dafür.

Eine andere Frage: Macht „Bummeln“, Flanieren oder Einkaufen in Lübeck Freude?

1994–2017 Lübeck Management

Das Lübeck Management, 1994 gegründet, ist ein Verein „zur Förderung der Stadtentwicklung in der Hansestadt Lübeck“ und einer der aktiven Protagonisten bei der Diskussion um die Lübecker Altstadt.

Der Verein fordert wiederholt und seit Langem, dass Politik und Verwaltung sich zum Handel bekennen sollen. Was das im Detail bedeutet, bleibt meist unklar. Schon 1999 liest man im „Lübeck Brief“ des Lübeck Managements: *„Politik und Handel müssen sich endlich bekennen, damit die Mogelei beendet wird, vollmundig vom Oberzentrum zu reden, ohne die hierfür erforderlichen Konsequenzen zu schaffen“* (Bürgernachrichten 79).

17 Jahre später, am 19.12.2016 fordert Frau Kempke (wieder mit Bezug auf das Oberzentrum) im Bauausschuss: *„... müsse man sich die Frage stellen, welche Aufgaben die Innenstadt zukünftig wahrnehmen sollte. Die Funktionen sind Einkaufsangebote, die einem Oberzentrum entsprechen, touris-*

tische Angebote, Dienstleistungen, Kultur und Wohnen. Die Positionsfindung sei Aufgabe des zu erarbeitenden Innenstadtkonzepts.“

Manfred Finke von der BIRL fragte schon 1999 richtig nach, ob damit gemeint sei, dass allein die Altstadt dieses Oberzentrum sein solle. Diese Frage kann man auch heute noch stellen. Sie scheint nicht beantwortet.

Im Januar 2016 forderte der Wirtschaftsausschuss (im Namen von Lübeck Management) den Bürgermeister auf, *„der Lübecker Bürgerschaft Möglichkeiten aufzuzeigen, wie der Einzelhandel vor Ort gegenüber dem zunehmenden Internethandel gestärkt werden kann.“* Ausdrücklich werden u.a. erwähnt: Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Erstattung von Bus- und Parkkosten, Einbeziehung von kulturellen Angeboten, Erreichbarkeit und Verkehrsführung. Nach der Verkehrsberuhigung der 80er, und der „Grünen Wiese“ der 90er ist nun der Internethandel der Feind des Handels. Ist es Aufgabe der Stadt, den Handel zu schützen und zu fördern?

Im Jahr 2015 veranstaltete das Lübeck Management vier Diskussionsrunden zur „Einzelhandels- und Innenstadtentwicklung“. Dabei kam auch der Verkehr zur Sprache. Hans Hoorn aus Maastricht wurde in diesem Rahmen deutlich und *„zog den*

Lübecker Geschäftsleuten so manchen lieb gewordenen Zahn.“ (HL-Live, 30.9.15) *„Erreichbarkeit einer Innenstadt ist gar nicht so wichtig. Man muss nicht mit dem Auto direkt ins Zentrum. Es reicht wenn Taxen, Busse, Anwohner und die Ordnungskräfte dort herumfahren.“*

Handel ist nicht alles, auch wenn das Lübeck Management meist als Vertreter des Handels wahrgenommen wird. Das Lübeck Management steht dazu, dass alle Funktionen der Altstadt wichtig sind. *„Dieser Status Quo sei zu erhalten“*, wie Frau Kempke am 17.6.2016 im LN-Interview erklärt. Es bleibt dennoch unsere eingangs gestellte Frage: Wozu dann die ewige Diskussion um die Funktionen der Stadt? Niemand scheint die Absicht zu haben, diese Diversität aufzugeben.

Lübeck ist mehr als Handel: Kultur, Tourismus, Wohnen

Wir werden über die Zusammenhänge zwischen Verkehr, Handel und den anderen Funktionen der Stadt erneut sprechen müssen. Wenn man am Verkehrskonzept etwas verbessern möchte müssen alle „Nutzer“ mitspielen, mitdenken, mitreden.

Der Handel, zumindest in Form des Lübeck Managements, hat dazu schon viel Vorarbeit geleistet und eine Haltung entwickelt: *„(...) und dann muss auch das Thema „Autofreie Innenstadt“ auf den Tisch – wobei*

ich lieber vom „Mobil-Raum Innenstadt“ sprechen möchte. LN: Noch mehr Verkehrsberuhigung in der Altstadt wäre also ihr Vorschlag? Kempke: Ja, in der Tat.“ (LN, 17.6.2016)

Kultur, Tourismus

Was sagen andere Akteure? Was sagt beispielsweise die Kulturwirtschaft zum Thema Verkehr? Die Lübecker Nachrichten haben 2016 erstaunliche Antworten erhalten: *„Dem Besucher werden unkalkulierbare Parkplatzsituationen und Fußwege von fünf bis zehn Minuten zugemutet.“ Das sei nicht akzeptabel.“* (Theaterdirektor Schwandt, LN 13.7.2016)

„Eine weitere Einschränkung des innerstädtischen Verkehrs einschließlich des Bus- und Taxibetriebs hätte für unsere beiden Kinos katastrophale, wenn nicht existenzbedrohende Folgen“ (Oliver Fock und Stephan Lehmann, Cinestar-Gruppe, LN 13.7.2016)

Katastrophen werden heraufbeschworen. Die fünf bis zehn Minuten entsprechen übrigens bei 5 km/h Schritttempo ca. 400–800 m. Unzumutbar? Zum Vergleich: Google Maps berechnet von der MuK zum Theater 6 Minuten Fußweg, vom Parkhaus Wehdehof ist es nicht einmal eine. Vom Brink zum Cinestar geht es in 8 Minuten – genau so lange wie vom Haerder-Parkhaus übrigens. Existenzbedrohend?

„Die Lübecker Museen begrüßen die Verkehrsberuhigung. „Aber wir brauchen eine Regelung für Busse“, sagt Prof. Hans Wißkirchen, Chef der Museen. „Wir haben viele ältere Besucher, die nicht mehr so gut zu Fuß sind“, erklärt Wißkirchen, „und die müssen vor den Museen aus- und einsteigen können.““ (LN 13.7.2016)

Die Tourismus-Zahlen steigen, die Besuchszahlen der Museen stagnieren eher. Woran liegt das? An fehlenden Bussen oder Parkplätzen wohl kaum. Ist das kulturelle und touristische Angebot zu groß für Lübeck? Oder zu klein? Oder kommen nur die „falschen“, also die weniger kulturaffinen Gäste? Die vielen Tagesgäste besuchen vermutlich nur eines der vielen Museen. Aber die Altstadt bleibt der kulturelle Mittelpunkt für alle Lübecker und Gäste. Anders als in vielen anderen Großstädten ist das Kulturangebot in anderen Stadtteilen ja sehr gering.

Lübecker Stadtführer berichten von erstaunten Touristen, die sich über den vielen Verkehr in der Altstadt wundern. Weitgereiste Städtetouristen sind da ganz anders gewohnt. Aber Lübeck ist ja offen, sogar weltoffen („Klopf Klopf“) und eben auch für motorisierten Individualverkehr.

Wohnen

Das Wohnen soll gestärkt werden. Kaum ein Politiker würde dem widersprechen. In

den 70er Jahren haben sich Althaus-Sanierer und BIRL für das Wohnen in der Altstadt stark gemacht.

Was heißt aber „Förderung des Wohnens“ oder Steigerung der Attraktivität der Altstadt als Wohnort im Detail?

- führt das zu mehr Anwohnerparken, weil mehr gewohnt wird?
- Führt das zu höheren Mieten und Gentrifizierung?
- Ist Leben mit Kindern in der Stadt möglich, bezahlbar, gewollt?
- Wer kümmert sich darum? Der freie Markt?
- Stören die Touristen das Wohnen? Müssen wir Ferienhäuser und AirBnB unterbinden?

Auch über das Wohnen werden wir reden. Und im Zusammenhang damit auch über das Bewohnerparken.

Resümee

Nutzungsmischung mit den Schwerpunkten Wohnen, Kultur/Tourismus, Handel – dazu besteht seit über 40 Jahren offenbar im Wesentlichen Konsens.

Wer aber die Altstadt nur als Kulisse für Handel, Tourismus oder das schicke Wohnen im Welterbe sieht, der wird Lübeck nicht gerecht. Lebendig soll die Stadt sein, authentisch und von allen nutzbar. Möglichst in einem guten öffentlichen Raum.



Nutzerbefragung zur Verkehrsführung 2000|2001

Im Herbst 2000 führte Omniphon, eine Marktforschungsgesellschaft aus Leipzig in Kooperation mit Prof. Dr. Rolf Monheim von der Universität Bayreuth eine umfangreiche Nutzerbefragung zur Verkehrsführung in der Lübecker Altstadt durch. Die Ergebnisse und Schlussfolgerungen sind ebenso beeindruckend wie nachvollziehbar und spiegeln vieles wider, das auch heute, über 15 Jahre später, noch gilt.

Am 24. Juni 2002 wurde das Gutachten öffentlich präsentiert. Eine schriftliche Veröffentlichung scheint es nicht gegeben zu haben – wäre aber unseres Erachtens sinn- und wertvoll gewesen. Der folgende Text stammt aus dem unveröffentlichten Manuskript von Jochen Heller und Prof. Dr. Rolf Monheim, das auf der Internetseite der Uni Bayreuth einzusehen ist. Wir zitieren hier Auszüge:

„Der besondere Wert des Weltkulturerbes Lübecker Altstadt und dessen Gefährdung durch wachsende Verkehrsbelastungen waren der Anlass, dass Lübeck im Oktober 1989 mit Maßnahmen zur flächenhaften Verkehrsberuhigung begann – zunächst versuchsweise an langen Samstagen, ab 1990 an allen Wochenenden und seit 1996 an allen Tagen. Allerdings machten die dabei aufbrechenden Interessensgegensätze Kompromisse erforderlich, die letztlich weiterhin erheblichen Autoverkehr zu bestimmten Tages- bzw. Nachtzeiten zur

Folge hatten. Durch die engagiert geführte Auseinandersetzung über Details der Verkehrsregelungen bestand immer wieder die Gefahr, dass der große Wert des städtebaulichen Ensembles Lübecker Altstadt und sein Potenzial als attraktiver Mittelpunkt der Stadt und ihrer Region aus dem Blick gerieten. Dieser Gefahr soll nun durch eine Strategie zur besseren Positionierung der Altstadt begegnet werden. Im Hinblick darauf ist es sinnvoll, die Analyse der Auswirkungen der Verkehrsberuhigung nicht auf technische Gesichtspunkte, wie Verkehrsmengen, Lärm oder Luftschadstoffe zu beschränken, sondern zu untersuchen, wie die Altstadt heute von ihren Besuchern und Bewohnern genutzt und gesehen wird. (...)

Die Ergebnisse der Passanten- und Haushaltsbefragungen in Lübeck und seinem Umland zeigen klar, dass die derzeitige Struktur der Altstadt den Erwartungen der Bevölkerung nur unzureichend entspricht. Man kann sich nicht auf das Argument zurückziehen, freizeitorientierte Lebensstile seien nicht auf den „kühlen Norden“ übertragbar. Kopenhagen hat im Zuge des Ausbaus eines äußerst attraktiven, großflächig belebten Fußgängerbereichs das Gegenteil bewiesen. (...)

In Lübeck müsste ein erster Schritt darin bestehen, die Altstadt nicht länger „schlecht zu reden“, sondern sich ihrer Werte zu besinnen. Dabei muss bewusst

werden, dass diese nicht nur in den historischen Gebäuden liegen, sondern ganz maßgeblich in den öffentlichen Freiräumen, die ja die Bühne bilden, auf der die Gebäude erst zur Geltung kommen – oder eben auch nicht, wie am Koberg oder der auf das Holstentor zulaufenden Holstenstraße.

(...) Auch die Herausarbeitung der Situation am Wasser wäre eine wichtige identitätsstiftende Aufgabe – bisher scheint man an der Ufersituation nur die Parkmöglichkeiten wahrzunehmen. Daneben muss intensiv über Möglichkeiten zur Reparatur der Bereiche nachgedacht werden, in denen vermeintliche Erfordernisse des Verkehrs beim Wiederaufbau zu einem Verlust der altstadtspezifischen Maßstäblichkeit geführt haben.

(...) Insgesamt ergibt sich ein in sich schlüssiges Bild einer weit verbreiteten Unzufriedenheit und ungenutzter Potenziale der heutigen Innenstadtentwicklung. Es genügt nicht zu vermitteln „Lübeck ist offen“, wenn es an der Motivation fehlt, die Innenstadt aufzusuchen bzw. sich länger und auch ohne zwingenden Anlass in ihr aufzuhalten.“

Quelle: www.neu.uni-bayreuth.de

Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten 2010

Im Jahr 2010 war es erneut das Büro Omniphon aus Leipzig, dass eine Studie zum Mobilitätsverhalten durchführte. Von März bis Mai 2010 wurden 2.887 Lübecker sowie 600 Personen aus dem Lübecker Umland zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. In den 10 Lübecker Stadtteilen wurde jeweils eine Stichprobe von knapp 300 Personen gezogen, so dass auch eine ausreichende Fallzahl für stadtteilbezogene Auswertungen vorliegt. Alle Haushaltsmitglieder sollten für einen zufällig ausgewählten Stichtag alle zurückgelegten Wege angeben. Für jeden Weg wurden die genutzten Verkehrsmittel, der Wegzweck, Start- und Zielort sowie Start- und Ankunftszeit erfasst. Auf diese Weise wurden insgesamt 9.277 Wege der Lübecker Wohnbevölkerung bzw. 1.766 Wege der Umlandbevölkerung protokolliert.

Die Zahlen zeigen beispielsweise das erhebliche Verlagerungspotenzial auf die nichtmotorisierten Verkehrsmittel. Bei einigen Themen kommen die Verfasser der Untersuchung aber auch zu unerwarteten Schlussfolgerungen. Eines wollen wir hier auszugsweise zitieren, da es selten thematisiert wird. Verbauen die Alten den Jungen etwa die Zukunft?

Ausblick – Jugend als Chance?

„Die großen Mobilitätsstudien in Deutschland zeigen zwei zentrale Tendenzen auf: Es gibt eine Trendwende zugunsten des

ÖPNV und des Radverkehrs. In den meisten Städten und Regionen gewinnen diese Verkehrsmittel an Bedeutung. Und: Die PKW-Nutzung nimmt dafür ab. (...) Für diese Entwicklung sind vor allem junge Erwachsene in den Städten verantwortlich, die trotz hoher PKW-Verfügbarkeit weniger auf den PKW „fixiert“ sind als die Nachkriegsgenerationen, für welche das eigene Auto eine größere symbolische Bedeutung hat. Junge Erwachsene sind bei der Verkehrsmittelwahl flexibler, d.h. sie gehen situationsabhängig auch zu Fuß, nutzen das Fahrrad oder öffentliche Verkehrsmittel. Der überdurchschnittlich hohe Anteil des Umweltverbundes (Fuß, Rad und ÖV) bei den 18–29-jährigen Lübeckern deutet darauf hin, dass auch in der Hansestadt eine Generation mit einem umweltverträglicheren Mobilitätsverhalten nachwächst.“ (Auszug Broschüre)

Risiko – Die wohlhabenden Alten?
„Der positiven Entwicklung bei den jüngeren Altersgruppen steht das Risiko der zunehmenden PKW-Verfügbarkeit und PKW-Nutzung bei den Senioren gegenüber. Wenn zukünftige Senioren und vor allem Seniorinnen ihre aktuelle PKW-Nutzung im Alter beibehalten, wird der ÖPNV-Anteil in der Altersgruppe ab 60 Jahre sinken. Diese Entwicklung lässt sich in Städten mit entsprechenden Zeitreihen bereits beobachten: die zunehmende ÖPNV-Nutzung bei den Jungen wird dort teilweise durch einen ab-

nehmenden ÖPNV-Anteil in der Generation 60+ kompensiert. Der Stadtverkehr Lübeck steht daher vor der großen Herausforderung, ältere Mitbürger für den ÖPNV zu gewinnen, die im Unterschied zu früheren Generationen nur noch in geringem Maße „Zwangsnutzer“ des ÖPNV sind.“

Quelle: Fachbereich Planen und Bauen, Lübeck plant und baut, Heft 106

Lübecks Mobilität in Zahlen

Anteil der Wege, die komplett zu Fuß zurückgelegt werden: 28%
Verkehrsanteil des Radverkehrs: 17%
Verkehrsanteil der öffentlichen Verkehrsmittel: 8%
Verkehrsanteil PKW und motorisierte Zweiräder: 47%
davon als Fahrer: 35%
Anteil der Alleinfahrer: 75%

Verkehrsmittelwahl bei 1–2 Kilometer Wegstrecke:

Auto: 28%
Fahrrad: 33%
ÖPNV: 2%

Verkehrsmittelwahl bei 2–3 Kilometern Wegstrecke:

Auto: 51%
Fahrrad: 27%
ÖPNV: 3%

Verkehrsmittelwahl bei 3–5 Kilometern Wegstrecke:

Auto: 64%
Fahrrad: 22%
ÖPNV: 8%

Anteil der Fahrten zur Erledigung (Bank, Behörde, Arzt, Einkaufen): 35%

Anteil der Freizeitwege: 31%

Anteil der Arbeitswege: 14%

Anteil der Dienstreisen: 3%

Anteil der Ausbildungswege (Schule, Studium, Ausbildung): 5%

Anteil der Wege zum Bringen/Holen: 10%

Sonstige: 4%

Männer fahren Auto, Frauen können auch anders:

Einkaufs- und Besorgungswege zu Fuß: Frauen 33%, Männer 25%

Einkaufs- und Besorgungswege als PKW-FahrerIn: Frauen 29%, Männer 52%

Durchschnittliche Weglänge bei Einkaufs- und Besorgungswegen bei Männern: 4 km

Durchschnittliche Weglänge bei Einkaufs- und Besorgungswegen bei Frauen: 4 km

„Lübeck staufrei bis 2015“ – Auszüge aus den Gutachten von 2007

Die Hansestadt Lübeck hatte 2007 drei Gutachter parallel beauftragt, sich neben der Thematik „Lübeck staufrei bis 2015“ auch mit Fragen der Parkplätze auseinanderzusetzen. Die Gutachten wurden im Januar 2008 an die Stadt übergeben. Mit unseren eigenen Beobachtungen deckt sich u.a. die Aussage, dass die Altstadt ausreichend mit öffentlich zugänglichen Stellplätzen versorgt ist. Unter www.parken-luebeck.de kann man dies gut und in Echtzeit nachvollziehen. Park+Walk ist eher zu fördern als Park+Ride. Auch teilen wir die Schlussfolgerung, dass eine Reduzierung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum sinnvoll wäre. Wir zitieren im Folgenden in Auszügen die Arbeiten der drei Gutachterbüros.

BSV Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH, Aachen

Parkierungsanlagen in der Altstadt
Die Lübecker Altstadt ist sowohl vom erhobenen Bedarf als auch im Vergleich mit anderen Städten ausreichend mit öffentlich zugänglichen Stellplätzen versorgt. Die Parkierungsanlagen in zentraler Position weisen die beste Akzeptanz auf. Die Parkierungsanlagen am Altstadtrand stoßen nur auf wenig Akzeptanz und werden meist nur dann angenommen, wenn keine Stellplätze im zentralen Bereich mehr verfügbar sind. Eine weitere Parkierungsanlage am Altstadtrand würde die Erreichbarkeit der

Altstadt nicht nennenswert verbessern, sondern die ohnehin mäßige Auslastung der vorhandenen Anlagen weiter schmälern. Auch im zentralen Bereich ist die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten aus verkehrlicher Sicht kritisch zu sehen, da in diesem Fall zusätzlicher Verkehr in die sensiblen Altstadtstraßen gezogen und die Zufahrt für den ÖPNV und den Lieferverkehr noch weiter erschwert wird. Vielmehr sollten die Kapazitäten stabil gehalten oder sogar durch den Verzicht auf für Kurzparker im Straßenraum angebotene Parkstände reduziert werden und kurzfristige Spitzenbedarfe (z. B. während des Weihnachtsmarkts) über attraktive temporäre P&R-Angebote abgedeckt werden. Gegebenenfalls sich ergebende Zuwächse an Parkraum in Folge der Ansiedlung neuer Nutzungen mit begleitendem Stellplatzbau – z. B. Haerder-Center – sollten durch den Abbau von Parkständen im Straßenraum für Nicht-Anwohner kompensiert werden.

Systematische Förderung des Fuß- und Radverkehrs

Mit einer systematischen Förderung des Fuß- und Radverkehrs können die hier vorhandenen Potenziale ausgeschöpft und vor allem weitere Kurzstreckenverkehre insbesondere auf das Fahrrad verlagert werden. Die günstigen Rahmenbedingungen speziell für den Radverkehr und die bereits vorhandene Akzeptanz nicht-motorisierter Fortbewegungsarten sollten konsequenter

als bisher genutzt werden. Lübeck kann damit auch einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

SHP Ingenieure, Hannover

Das Parken und das Parkleitsystem im Altstadtbereich sind zu überprüfen mit dem Ziel, das Parken stärker auf Parkierungsanlagen zu konzentrieren, z.B. durch ein weiteres Parkhaus zu Lasten des Parkens im Straßenraum für Nicht-Anwohner.

urbanus GbR, Lübeck

Mit Parkraummanagement das Verkehrsverhalten steuern

Das Angebot an öffentlichen Stellplätzen und deren Bewirtschaftung ist eine der zentralen Stellschrauben zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens und der Verkehrsmittelwahl. Wissenschaftliche Studien belegen eindeutig, dass ein zurückhaltender Umgang mit Parkraumkapazitäten und eine progressive Parkraumbewirtschaftung, das Gesamtverkehrssystem positiv beeinflussen und die Akzeptanz des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV) verbessern. Zudem erhöht der Verzicht auf Parkierungsanlagen die städtebaulichen Entwicklungsspielräume. Auf der anderen Seite zeigen Kundenbefragungen in der Lübecker Altstadt aber auch, dass das schnelle Auffinden eines Stellplatzes in günstiger Lage durchaus ein Attraktivitätsmerkmal für Einkaufskunden und Besucher darstellt, das auch die Zielwahl im Einkaufs- und Freizeitverkehr beeinflusst.

Lübeck verfügt zwar über ein dynamisches Parkleitsystem, ein entscheidendes Potenzial wird aber derzeit nicht genutzt: Bedauerlicherweise werden keine differenzierten statistischen Daten zur Parkraumnutzung ausgewertet, sodass letztendlich auch keine fundierte Anpassung der Parkraumplanung möglich ist.

Um das Parkraumangebot bewerten zu können, hat der Gutachter im Zeitraum von August bis Dezember 2007 an ausgewählten Tagen die Belegung der Parkierungsanlagen erhoben. Erfasst wurden dabei die im Parkleitsystem ausgewiesenen freien Stellplätze in den beiden Zeitbereichen 13-14 Uhr und 16-17 Uhr. Eingebunden in die Erhebung waren alle an das Parkleitsystem angeschlossenen Parkierungsanlagen, die rund 5.000 der insgesamt rund 6.000 Stellplätze in der Altstadt umfassen. (...) Parkraumauslastung in Lübeck: Vollausslastung nur an wenigen Tagen und an zentralen Standorten (...) Im Großteil des Jahres weisen lediglich die Samstage und die verkaufsoffenen Sonntage überdurchschnittliche Auslastungswerte auf, wenngleich auch an diesen Tagen die Kapazitätsgrenzen bei Weitem nicht erreicht werden.

Eine annähernde Vollausslastung tritt nur an wenigen Tagen im Jahr zur Vorweihnachtszeit auf, wenn sich die zahlreichen touristischen Besucher der Weihnachtsmärkte mit den sonst vorhandenen Fahrtzwecken überlagern. Die geringe Inanspruchnahme des Park&Ride-Angebotes deutet aber darauf hin, dass selbst an den Spitzentagen noch ausreichend Parkplätze vorhanden bzw. nach kurzer Wartezeit verfügbar sind. Diese Einschätzung wird auch durch den Vergleich des Stellplatzangebotes mit anderen Städten bestätigt: Lübeck liegt hier im Verhältnis zur Verkaufsfläche im oberen Bereich.

Quelle: www.stadtentwicklung.luebeck.de

Auffällig bei der räumlichen Betrachtung ist, dass die Auslastung mit zunehmender Entfernung von den zentralen Lagen abnimmt. Problemlos akzeptiert werden von der Kunden und Besuchern fußläufige Entfernungen bis etwa 5 Minuten, wobei hier auch das Angebot ausreichender Kapazitäten im Stadtzentrum eine Rolle spielt. Durchschnittliche Auslastungen von mehr als 80% finden sich nur bei den Parkierungsanlagen in unmittelbarer Nähe zur Fußgängerzone (i.W. St. Marien, Karstadt, Pferdemarkt und Mitte/Schmiedestraße). Die Parkplätze am Altstadtrand (z.B. Kanalstraße) mit Fußwegen von 10 Minuten und mehr werden vor allem dann angenommen, wenn die zentralen Standorte belegt sind. Hier spielt aber auch die Attraktivität der Zuwegungen eine bedeutsame Rolle.

Quelle: www.stadtentwicklung.luebeck.de

Die Gutachten führten am 04.03.2008 zu einem Bürgerschaftsbeschluss: „Die Bauverwaltung organisiert und koordiniert die Maßnahmen, (...), die notwendigen Verfahren und Prozesse. Der Bauausschuss wird regelmäßig über den Fortschritt informiert. Er entscheidet über Planungsaufträge und Planungsmittel. (...) Alle Maßnahmen werden auf Fördermöglichkeiten geprüft, dem Bauausschuss vorgestellt und in den Vermögenshaushalt bzw. in das Investitionsprogramm des Bereiches Verkehr aufgenommen.“

Was ist davon geblieben?

Klimaschutz – Integriertes Rahmenkonzept 2010

Der Klimaschutz spielt bei Diskussionen über den Verkehr immer eine Rolle. Es sollte in dieser Untersuchung jedoch eher darum gehen, die räumlichen Auswirkungen des Verkehrs zu betrachten. Dennoch ist interessant: Die Hansestadt Lübeck hat im Oktober 2010 ein integriertes Klimaschutzkonzept beschlossen. Die Stadt Lübeck versucht seither, dessen Ziele im Rahmen der städtischen Möglichkeiten mit geeigneten Maßnahmen und Partnern zu erreichen. Das Rahmenkonzept von 2010 machte ganz konkrete Vorschläge zum Verkehr:

„Verringerung des MIV zugunsten der Teilnehmer des Umweltverbundes (z.B. durch Reduzierung der Fahrbahnbreite auf Kosten von Radwegen oder Busspuren); Maßnahmen zur Erhöhung des Personenbesetzungsgrades der Kfz (z.B. Pendlerportal / Internetbörse zur Förderung von Fahrgemeinschaften); Förderung von car sharing; Geschwindigkeitsbeschränkungen; Umsetzung von betrieblichen Mobilitätskonzepten; Information und besondere Anreize für Neubürger (z. B. kostenlose Monatskarte); Auf- bzw. Ausbau eines stadtteilübergreifenden Netzes von breiten und hindernisfrei zu befahrenden Radwegen mit durchgängiger Wegweisung; Verbreiterung von Radwegen (auch zu Lasten des Kfz-Verkehrs); Verbesserung der Parksituation für Fahrräder in der Altstadt; vorrangige Berücksichtigung des Radverkehrs

bei der Lichtsignalsteuerung; Bau eines Fahrradparkhauses am Lübecker Hauptbahnhof; Etablierung eines öffentlichen Fahrradleihsystems (Zielgruppe u.a. Touristen); Ausweitung von Fußgängerzonen und Attraktivierung fußläufiger Verbindungen; autofreie Sonntage (im erweiterten Innenstadtbereich und in Kombination mit einer verstärkten Taktung und kostenloser Nutzung im ÖPNV)“

Die Schlussfolgerung des Gutachtens ist ermutigend:

„Bedingt durch die angespannte Lage der öffentlichen Haushalte und die entsprechenden Beschlüsse der Bürgerschaft wurden viele Maßnahmen, welche zu einer Reduzierung der CO₂-Emissionen führen, nicht umgesetzt. Hieran dürfte sich auch in den kommenden Jahren wenig ändern (...)“

Das Gutachten empfiehlt dennoch: *„Um eine wirksame Verlagerung der Verkehre zu erzielen, müssen deshalb Fördermaßnahmen im Umweltverbund mit gezielten Maßnahmen zur Verringerung des MIV kombiniert werden.“*

Quelle: Klimaschutz in Lübeck, Integriertes Rahmenkonzept 2010, URS Deutschland GmbH, Hamburg

Bericht des Fahrradbeauftragten 2013

Am 21.3.2013 wurde der Bericht „Fahrradfreundliches Lübeck“ des damaligen Fahrradbeauftragten Hans-Walter Fechtel der Bürgerschaft übergeben. Das Konzept entsprach einem Bürgerschaftsauftrag, der auf Antrag von CDU und FDP am 31.01.2008 (!) beschlossen wurde. Am 29.4.2008 konstituierte sich der „Runde Tisch Fahrradverkehr“ (RTF). Der RTF hat alle wesentlichen Entscheidungen zur Radverkehrsförderung zwischen 2008 und 2013 mit vorbereitet und die Berichtsfassungen durch Empfehlungen begleitet. Teilnehmer waren 18 Verbände, darunter ADFC, BUND, Pro Bahn e.V., LTM und Lübeck Management.

Im Folgenden ein Auszug aus dem Bericht des Fahrradbeauftragten von 2013: *„Die Förderung des Radverkehrs begünstigt die Innenentwicklung der Hansestadt Lübeck; sie unterstützt das Ziel einer „Stadt der kurzen Wege“ und trägt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten sowie zur Lärm- und Abgasminderung in der Stadt bei. Die Zunahme des Fahrradverkehrs führt längerfristig auch zu Entlastungen der Stadtstraßen vom Kfz-Verkehr mit der Folge von Kostenentlastungen bei der Unterhaltung der Fahrbahnen und beim Betrieb der Verkehrsanlagen. Die Förderung des Fahrradverkehrs stellt mithin auch einen Beitrag zur Entlastung des städtischen Haushalts von Straßenunterhaltungskosten dar. (...)*

Der verkehrs- und umweltpolitisch sinnvollen Förderung des Radverkehrs sollten nach Ansicht des RTF folgende Zielsetzungen zugrunde gelegt und dazu folgende Maßnahmen von der Bürgerschaft beschlossen und zeitnah realisiert werden (Auszug):
Grundsätzliche Ziele:
Ziel 1: Erhöhung des Radverkehrsanteils an allen Wegen der Wohnbevölkerung von 17% auf auf 25 %
Ziel 2: Senkung der Radverkehrsunfälle in Lübeck um 50 % (bezogen auf das Jahr 2011)

Mittelfristige Maßnahmen bis 2020:
Maßnahme 1: Bau eines eingangsnahen Fahrradparkdecks am Lübecker Hauptbahnhof
Maßnahme 3: Bau der Stadtgrabenbrücke (neue Verbindung zw. Hbf und W.-Brandt-Allee)“

Quelle: www.stadtentwicklung.luebeck.de

Im April 2017 fand in der Hanseschule der „Zukunftsdialo g Fahrradfreundliche Stadt“ statt, der u.a. auf das oben genannte Konzept „Fahrradfreundliche Stadt“ von 2013 hinwies.

„Das Grundproblem aus Sicht des Fahrradclubs ADFC, der gerade einen Zehn-Punkte-Forderungskatalog veröffentlicht hat: „Es fehlt an einem parteipolitischen Konsens, den Radverkehr wirklich voranzubringen“, sagte Vorsitzender Rolf Hagen.

Sein Beispiel: 2014 verständigte sich die Bürgerschaft darauf, jährlich eine Million Euro in die Radwege zu investieren. 2016 wurden dann gerade einmal 475000 Euro in den Haushalt eingestellt. Tatsächlich nötig wären drei bis vier Millionen Euro im Jahr, so Hagen. „Wir brauchen Verlässlichkeit bei den Investitionsmitteln“, bestätigte der bisherige Fahrradbeauftragte Nils Weiland. Und mehr Personal, das die Radwege dann auch planen kann.“ (LN 19.4.17)

„When we build very high quality bicycle infrastructure, besides protecting cyclists, it shows that a citizen on a \$30 bicycle is equally as important to one in a \$30,000 car.“

Enrique Peñalosa, ehem. Bürgermeister von Bogota

Quellen und Literatur

Die Hansestadt Lübeck hat in der Reihe „Lübeck plant und baut“ verschiedene Schriften zum Thema veröffentlicht:

Rahmenplan Innenstadt, Fortschreibung 1988, Heft 13/1989
 Autofreie Innenstadt, Heft 23/1990
 Verkehrliche Auswirkungen der Grenzöffnung in Lübeck, Heft 25/1990
 Autofreie Altstadt Band II, Heft 38/1993
 Rahmenplan Innenstadt, Heft 35/1996
 Verkehrsentwicklungsplan Hansestadt Lübeck, Kurzfassung Heft 80/2000
 Jahresbericht Radverkehr, Heft 86/2001
 Integriertes Stadtentwicklungskonzept ISEK, Heft 104/2010
 Mobilitätsverhalten in Lübeck, Heft 106/2011
 Managementplan Welterbe, Heft 107/2011

Weitere verwendete Literatur:

Hansestadt Lübeck (Hrsg.) (2015):
 Statistisches Jahrbuch. Die Zahlen des Jahres 2014
 Online verfügbar unter: http://www.luebeck.de/stadt_politik/statistiken/files/PDF/jb2014.pdf (Zugriff: 07.12.2017)

Hansestadt Lübeck. Abteilung Verkehrsplanung (Hrsg.) (2013):
 Fahrradfreundliches Lübeck
 Online verfügbar unter: http://stadtentwicklung.luebeck.de/files/verkehrsplanung/FFHL_2013.pdf (Zugriff: 07.12.2017)

Albert Speer Et Partner (Hrsg.) (2009):
 Ein Manifest für nachhaltige Stadtplanung. Think local, act global.
 Prestel Verlag: München, Berlin, London, New York.

Klein, Martina; Schubert, Klaus (2011):
 Das Politiklexikon
 5., aktual. Aufl. Bonn: Dietz

Randelhoff, Martin (2011):
 Der große Unterschied zwischen Verkehr und Mobilität
 Online verfügbar unter: <http://www.zukunft-mobilitaet.net/3892/analyse/unterschied-verkehr-mobilitaet/> (Zugriff: 16.11.2017)

Einige der genannten Hefte sowie weitere Gutachten wie „Lübeck staufrei“ stehen auf der Webseite der Hansestadt Lübeck zum Download bereit:

<http://stadtentwicklung.luebeck.de/stadtplanung/verkehrsplanung/download.html>

Bürgerschaftsprotokolle und Bauausschussprotokolle stehen auf der Seite der Hansestadt Lübeck zum Download bereit:

http://www.luebeck.de/stadt_politik/buergerinfo/

Die Nutzerbefragung zur neuen Verkehrsführung in der Lübecker Altstadt (2001) der Marktforschungsgesellschaft Omniphon in Kooperation mit Prof. Dr. Rolf Monheim (Universität Bayreuth) (->Seite 89) steht hier zum Download bereit:

http://www.neu.uni-bayreuth.de/de/Uni_Bayreuth/Fakultaeten/2_Biologie_Chemie_und_Geowissenschaften/geowissenschaften/fachgruppe/de/mitglieder/emeriti/Monheim/Unveroeffentlichte-Dokumentationen/LuebeckEndbericht2001.pdf

Eigene Zählungen, Messungen und Analysen:

Im Rahmen der Arbeit des Arbeitskreises „Stadtraum und Verkehr“ wurden durch das ArchitekturForumLübeck zahlreiche Zählungen, Messungen und Analysen vorgenommen. Diese sind nicht immer repräsentativ und ggf. in Teilen unvollständig. Die in dieser Broschüre verwendeten Zahlen und daraus abgeleiteten Grafiken bieten jedoch wichtige Anhaltspunkte für die Auseinandersetzung mit dem Thema Stadtraum und Verkehr.

Empfehlenswerte Bücher:

Eine Reihe von Büchern widmet sich dem Thema Stadt – im Folgenden einige Beispiele:

Jan Gehl: Leben in Städten, 2016

Jan Gehl: Städte für Menschen, 2010

Jane Jacobs: Tod und Leben großer amerikanischer Städte, 2000

Hanno Rautenberg: Wir sind die Stadt! Urbanes Leben in der Digitalmoderne, 2013

Walter Siebel (Herausgeber): Die europäische Stadt, 2004

Historisches Bildmaterial:

Wir danken Dr. Jan Zimmermann für die Zurverfügungstellung der in dieser Broschüre verwendeten historischen Fotos.



Vielen Dank allen Teilnehmern und Besuchern
des Arbeitskreises „Stadtraum und Verkehr“
sowie allen Beteiligten für die tatkräftige
Hilfe bei den Park(ing) Days 2016 und 2017.

ArchitekturForumLübeck e.V.
Mühlenstraße 66
23552 Lübeck
www.architekturforum-luebeck.de
info@architekturforum-luebeck.de