

ArchitekturForumLübeck^{ev}

Lübecker Appell für mehr Baukultur am Gleis



10 Thesen zu den Auswirkungen der Hinterlandanbindung
der Festen Fehmarnbeltquerung auf Lübeck

Architektur**Forum**Lübeck^{ev}

Lübecker Appell für mehr Baukultur am Gleis



10 Thesen zu den Auswirkungen der Hinterlandanbindung
der Festen Fehmarnbeltquerung auf Lübeck



Editorial

Der Nordwesten Lübecks liegt dem ArchitekturForumLübeck aufgrund der hier vorhandenen einzigartigen Entwicklungspotentiale seit seiner Gründung vor mehr als 20 Jahren besonders am Herzen. Hier wurden mit dem Workshop zur Roddenkoppel im Rahmen des ArchitekturSommers 1998 bereits vor 25 Jahren wichtige und bis heute nachwirkende Impulse gesetzt. Aber auch in den nachfolgenden Jahren haben wir mit vielen Veranstaltungen, wie Rundgängen und Vorträgen, Interventionen und Publikationen, immer wieder den Blick auf diesen Ort gerichtet.

Stets wurde hierbei ersichtlich, dass dem Thema der Verknüpfungen eine zentrale und wichtige Bedeutung zukommt – sowohl innerhalb des Quartiers als auch auf die Roddenkoppel und darüber hinaus auf die Altstadtinsel. Dies hat auch der durch das ArchitekturForumLübeck initiierte Lübecker Brückenschlag über den Stadtgraben im Jahr 2019 eindrücklich gezeigt.

Bei der Betrachtung der Auswirkungen der Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung auf Lübeck ist der Aspekt der Verknüpfungen ebenfalls von grundlegender Relevanz. Zweifellos bietet die feste Verbindung nach Skandinavien Chancen und Potentiale für die Region. Gleichermaßen müssen jedoch auch die Risiken und Herausforderungen auf lokaler Ebene in den Blick genommen und angegangen werden.

Das ArchitekturForumLübeck hat daher im Jahr 2022 einen Arbeitskreis gegründet, um sich intensiv mit den Chancen und Herausforderungen zu befassen, die sich aus den lokalen Auswirkungen des Jahrhundertprojektes der Festen Fehmarnbeltquerung ergeben. Dieser Appell bilanziert die gesammelten Erkenntnisse und wirbt im Ergebnis für *mehr Baukultur am Gleis!*

Mit freundlichem Gruß
Inga Mueller-Haagen, Architektin
 Vorsitzende

Impressum

Herausgeber:
Architektur**Forum**Lübeck e.V.
Hüxterdamm 12
23552 Lübeck

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

Wir bedanken uns bei allen Mitgliedern des Arbeitskreises für Ihre Mitwirkung.

Fotonachweis:
Architektur**Forum**Lübeck e.V.
Bundesstiftung Baukultur

Lübeck, Oktober 2023

Inhalt

Editorial	3
Vorwort der Bundesstiftung Baukultur	6
Die Feste Fehmarnbeltquerung und ihre Auswirkungen auf Lübeck	9
10 Thesen zu den Auswirkungen der Hinterlandanbindung auf Lübeck	13
Appell: Mehr Baukultur am Gleis!	34
Anhang	
Welterbe	36
Blick über den Tellerrand	38
Das ArchitekturForumLübeck und Lübeck Nordwest	40

Vorwort der Bundesstiftung Baukultur

Infrastruktur ist elementar. Von Verkehrsbawerken über Grünanlagen bis zum Wasserbau ist unser Gemeinwesen vom Vorhandensein daseinsbezogener Infrastruktur abhängig und von deren durchdachter Funktionalität und Gestaltqualität. Schon die kleinsten Maßnahmen der Infrastruktur, wie Trassenausbau oder Lärmschutzwände sind die größten Veränderungen im Umfeld der dort lebenden Menschen. Dieser Diskrepanz gilt es durch integrierte, individuelle Planung und Gestaltung gerecht zu werden und zu verhindern, dass aus internen Regelwerken Achtlosigkeit gegenüber der Stadt wird.

Nach unserer 2021 durchgeführten Umfrage finden 80 Prozent der Bevölkerung, dass Infrastrukturbauten optisch ansprechend gestaltet werden sollten. Auf die Gegenfrage, ob das in der Regel der Fall ist, antworten 55 Prozent mit nein. Das ist nicht nur für die Baukultur, sondern vor allem für die Maßnahmenträger und die betroffenen Kommunen ein

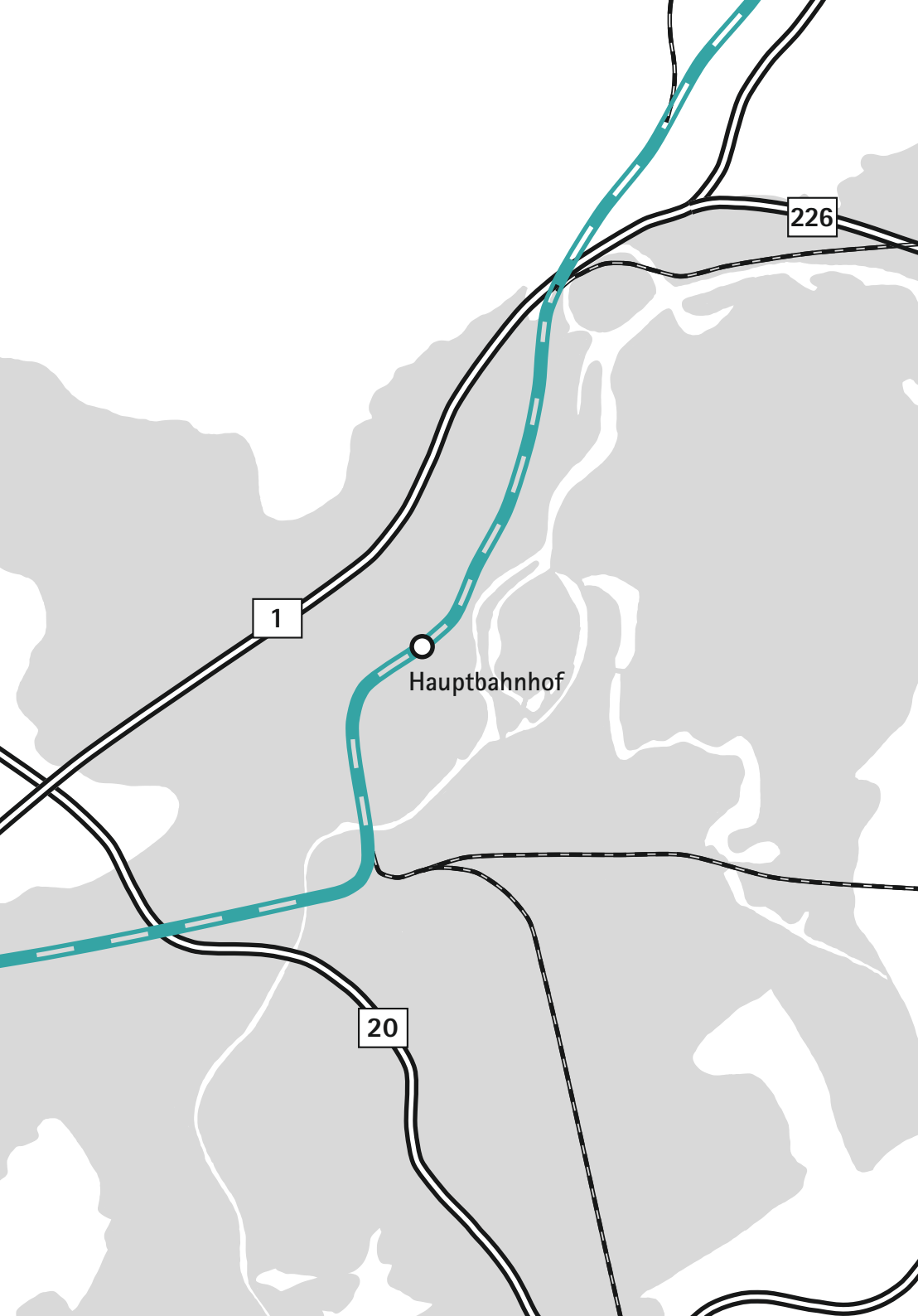
schlechtes Zeugnis. Baukultur ist häufig das Ergebnis einer umsichtigen Prozesskultur. Die „Phase Null“ im Vorlauf von Projekten ist dabei entscheidend. Hier sind alle Informationen zu den Rahmenbedingungen zu ermitteln, die im späteren Prozess relevant werden. Dafür müssen von Anfang an interdisziplinäre Teams gut zusammenarbeiten und offen kommunizieren.

Die baulichen Veränderungen durch die Hinterlandanbindung der Fehmarnbeltquerung durch Lübeck werfen diese Fragen in besonderer Weise auf. Sie greifen nicht nur in das Stadtbild ein – sogar in die Pufferzone des Welterbes der Lübecker Altstadt – sondern sie verfestigen für die kommenden Generationen stadtstrukturelle Barrieren, oder eben nicht. Deshalb muss Infrastruktur gestaltet werden. Das meint eine substarzielle Integration in die Stadtstruktur. Die Stadt Lübeck und die Stadtgesellschaft sind „Trassenbeteiligte“ eines Bahnbauwerkes. Sie müssen ihre Anforderungen

einbringen und Potentiale zur Verbesserung der heutigen und der geplanten Situation nutzen. Das ArchitekturForum-Lübeck liefert hierfür einen wichtigen Diskussionsbeitrag.

Reiner Nagel
Vorstandsvors. Bundesstiftung Baukultur

Was ist die Bundesstiftung Baukultur?
Die Bundesstiftung Baukultur ist eine unabhängige Einrichtung, die für die Bedeutung der Baukultur eintritt, da diese einen wesentlichen Faktor der Lebensqualität sowohl in den Städten als auch auf dem Land darstellt. Die Stiftung hat es sich zum Ziel gesetzt, die gebaute Umwelt zu einem gemeinschaftlichen Anliegen zu machen, und tritt daher als Interessenvertreterin für hochwertige Bauplanung und -umsetzung auf. Sie verfolgt das Ziel auf nationaler Ebene das Thema Baukultur in der Gesellschaft zu verankern und seine Bedeutung der allgemeinen Öffentlichkeit zu vermitteln.



Die Feste Fehmarnbeltquerung und ihre Auswirkungen auf Lübeck

Ein internationales Projekt mit lokalen Auswirkungen

Die Feste Fehmarnbeltquerung soll ab 2029 das deutsche Festland über den Fehmarnbelttunnel mit der dänischen Region Sjælland und darüber hinaus mit ganz Skandinavien verbinden. Die Querung, die sowohl für den Schienen- als auch für den Straßenverkehr geplant ist, wird gegenüber dem heutigen Fährverkehr zu einer erheblichen Verkürzung der Reisezeit über den Fehmarnbelt führen. Bereits bestehende vergleichbare Verknüpfungen – wie die Öresundbrücke, die das dänische Kopenhagen mit dem schwedischen Malmö verbindet – zeigen auf, dass sich durch bilaterale Brückenschläge zahlreiche positive Effekte ergeben können. So besteht durch die geplante Querung über den verstärkten Austausch von Waren hinaus das Potential, eine stärkere kulturelle und überregionale Verknüpfung zwischen dem Norden Deutschlands und Dänemark und damit beispielsweise zwischen Lübeck und Kopenhagen erwachsen zu lassen.

Gleichermaßen stellt die Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung und ihr Zusammentreffen mit der Weltkulturerbestadt Lübeck zweifellos eine große Herausforderung für die Stadtentwicklung dar. Die sich hieraus ergebenden Wechselwirkungen zwischen der zukunftsweisenden Infrastruktur einerseits sowie den Aufgaben aus der Stadtplanung und dem Bewahren des historischen Erbes andererseits, werfen zahlreiche Fragen auf und bieten gleichzeitig vielfältige Chancen für eine zukunftsfähige und nachhaltige Stadtentwicklung.

Defizite erkennen und Chancen nutzen

Die Stadtgebiete östlich und westlich der Altstadt weisen bereits heute unterschiedliche stadträumliche Qualitäten auf. Der Ostteil der Stadt verfügt über wertvolle Gewässer- und Naturräume, umfangreiche Waldgebiete und Freizeiteinrichtungen und ist zudem nur geringfügig von überregionalen Verkehrswegen beeinträchtigt. Der Westen hingegen ist durch Bahn- und

Straßenverkehr vielfältig belastet und verfügt über wenig qualitätvolle Grün- und Freiräume oder ist an diese schlecht angebunden. Eine Vielzahl von emissionsreichen Gewerbeflächen sind hier verortet und bilden zusätzliche Zäsuren im Stadtgefüge. Zudem weisen die westlich gelegenen Quartiere eine schlechtere Anbindung an die Altstadt auf.

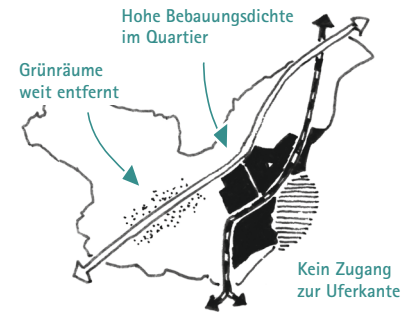
Entlang dieser stadträumlichen Teilung verläuft in Nordsüd-Richtung die bestehende und künftig als Hinterlandanbindung ausgestaltete Bahntrasse. Über diese hinweg fehlen bereits heute im gesamten Stadtgebiet adäquate Verknüpfungen. Die Anbindungen innerhalb der Quartiere und untereinander, wie u.a. zwischen Buntekuh und St. Lorenz Süd, sind unterentwickelt. Weiter südwestlich ist der Stadtteil Moisling durch die Bahnlinie von dem angrenzenden Landschaftsraum abgetrennt.

All diese stadträumlichen Defizite drohen sich durch die Auswirkungen der Festen

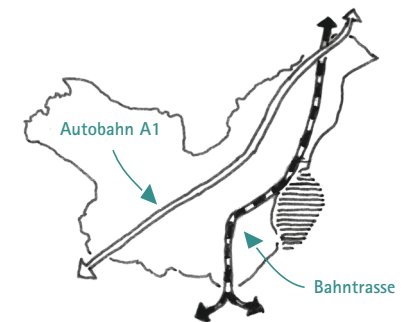
Fehmarnbeltquerung nun dauerhaft in den Stadtgrundriss einzuschreiben und zu verfestigen. Dem gilt es entschieden entgegenzuwirken.

Lübeck, zu Recht stolz auf seine jahrhundertalte Geschichte als Königin der Hanse, trägt zudem ein wertvolles Erbe, das in Form seiner einzigartigen Altstadt mit seiner wichtigen Pufferzone, geschützt werden muss. Alle Beteiligten stehen vor der komplexen Aufgabe, eine harmonische Verbindung zwischen moderner Infrastruktur und den Erfordernissen der Stadtentwicklung herzustellen. Ein sensibles Gleichgewicht zwischen Fortschritt und Erhaltung zu finden, erfordert stets innovative Konzepte.

Es muss bei allen Überlegungen und Planungen stets zunächst das Ziel sein, die Beeinträchtigungen für unsere Stadt und ihre Bürger:innen so gering wie möglich zu halten – Trogbauwerke, Deckelungen und andere Optionen bis hin zu Alternativrouten müssen erwogen werden.



Defizit an Grün- und Freiräumen in Nordwest durch dichte Bebauungsstrukturen



Das Quartier St. Lorenz Nord wird durch Autobahn und Bahntrasse eingezwängt

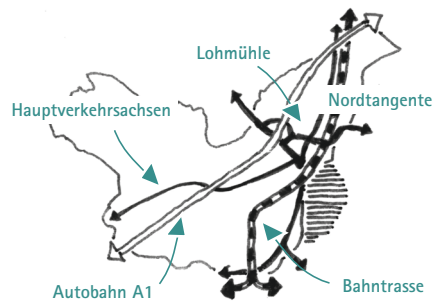
Im Rahmen der Stadtentwicklung muss man sich zusätzlich und in erster Linie auf die Nutzung der Potentiale und Chancen konzentrieren, die sich aus einem so umfangreichen Eingriff in den Stadtorganismus ergeben können. Denn: Die Deutsche Bahn hat die Aufgabe die technische Realisierung der Bahntrasse sicherzustellen – in diesem Rahmen einen Mehrwert für Lübeck zu schaffen, ist Aufgabe unserer Stadt.

Im Fokus: Lübecks Nordwesten ist in besonderer Weise betroffen

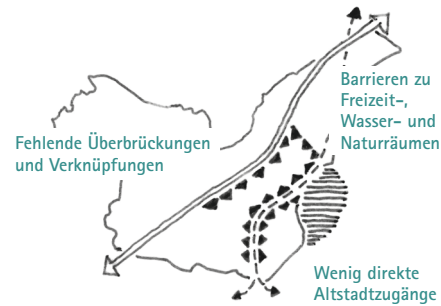
Besonderes Augenmerk gilt den Quartieren im Nordwesten Lübecks, die in vielfältiger Weise von dem Ausbau betroffen sein werden. Bereits heute weist der Stadtteil St. Lorenz Nord ein großes Defizit an Grün- und Freiräumen auf. Der Stadtteil liegt eingezwängt zwischen der Autobahn A1 und der bestehenden Bahntrasse und wird zudem durch eine Vielzahl an großen Verkehrsmagistralen belastet. Anbindungen an das räumliche Umfeld und Verknüpfungen innerhalb des

Quartiers fehlen oder sind mangelhaft hinsichtlich ihrer Qualität und Quantität. Die Stadtentwicklung muss darauf abzielen, die Auswirkungen auf die im Quartier „Nordwest“ bestehenden Gemeinschaften und Strukturen bestmöglich positiv zu gestalten. Hierzu müssen durch die Stadt selbst initiierte Planungsansätze forciert werden, beispielsweise durch die Schaffung von Grünflächen in den betroffenen Quartieren und entlang der Trasse, vielfältigen Verknüpfungen über die Trasse hinweg und die bestmögliche Kompensation der negativen Einflüsse, die sich aus dem Ausbau und der dann langfristig nicht zu ändernden Lage der Trasse im Stadtraum ergeben.

Der Roddenkoppel, jahrelang durch Bahn, Hafenbetrieb und Gewerbe abgeschnittene Halbinsel zwischen dem gründerzeitlichen Quartier St. Lorenz Nord und der Nördlichen Wallhalbinsel, kommt hierbei eine bedeutende Schlüsselrolle zu. Hier liegen wichtige Potentiale, beispielsweise



Belastung des Stadtteils durch Verkehrsachsen und Emissionen



Fehlende Verknüpfungen im Bereich Lübeck Nordwest

für Grün- und Freiräume am Wasser für den gesamten Stadtteil St. Lorenz Nord. Die Erschließung, Entwicklung und bestmögliche Verzahnung der Roddenkoppel mit den umliegenden Quartieren sowie eine weitergehende Verknüpfung mit der Altstadtinsel ist somit von herausragender Relevanz.

Um diese ambitionierten jedoch perspektivisch unabdingbaren Ziele zu erreichen, ist eine langfristige aber im Moment auch maximal entschlossene strategische Zukunftsentwicklungsplanung erforderlich, die das Vorhaben Feste Fehmarnbeltquerung mit einbindet.

Fuß- und Radwege, effiziente öffentliche Verkehrsmittel, attraktive Gestaltungselemente entlang der Trasse und diese querend sowie die Erschließung der Wasserlagen könnten die Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner am Ende sogar steigern und dazu beitragen, das gesamte Stadtgebiet ausgewogener zu gestalten und in Summe aufzuwerten.

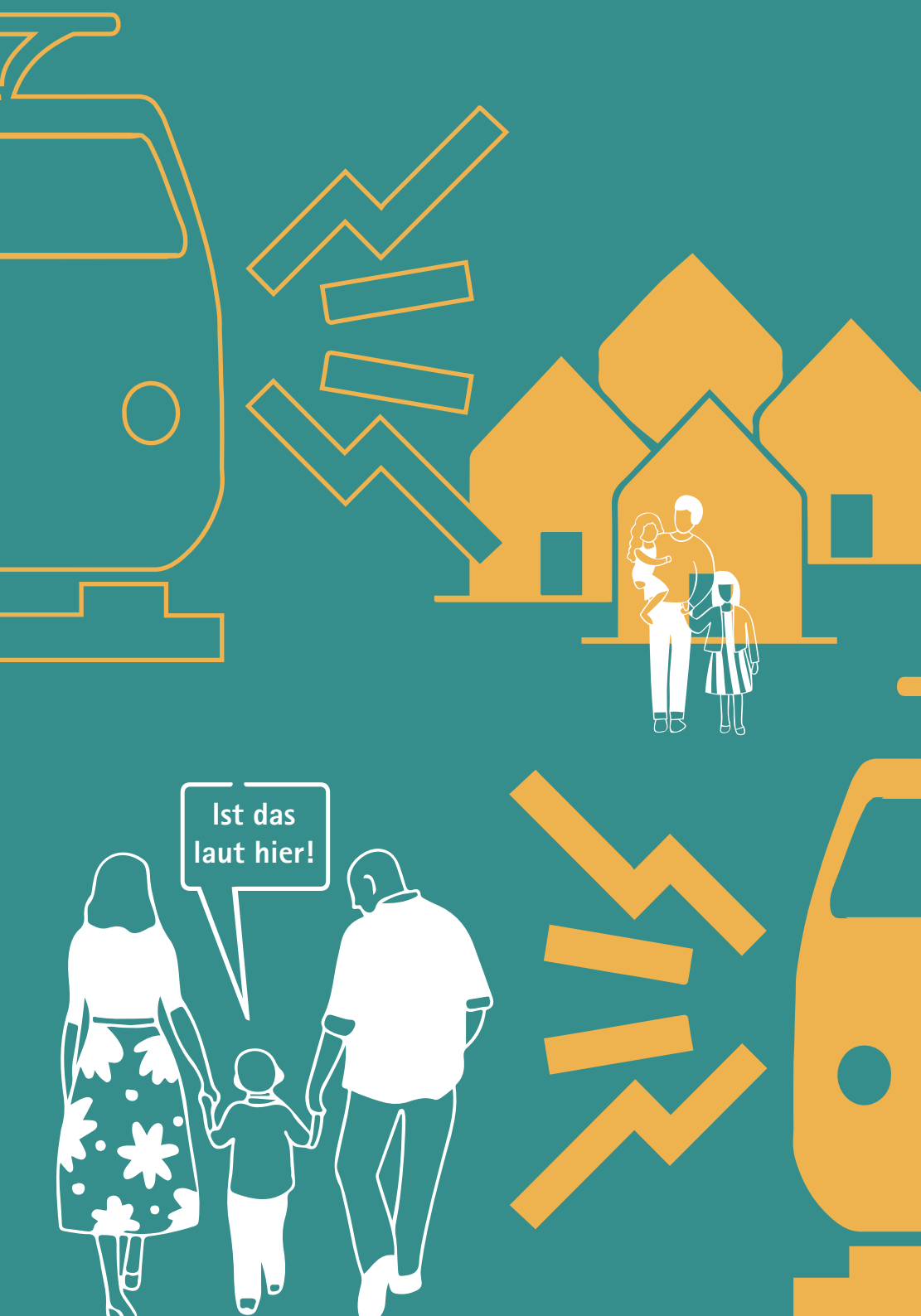
Partizipation ermöglichen und politisch handeln

Die Einbeziehung der Bürger:innen in den Planungsprozess ist unverzichtbar. Partizipative Ansätze ermöglichen es den Bürger:innen ihre Perspektiven einzubringen und gemeinsam mit den Entscheidungsträger:innen an ganzheitlichen Lösungen zu arbeiten. Dies stärkt nicht nur die Stadtentwicklung und deren Akzeptanz auf lokaler Ebene, sondern fördert auch das Engagement und die Identifikation der Bürger:innen mit ihrem Lebensumfeld.

Die Lübecker Bürgerschaft muss beginnen aktiv am Prozess teilzunehmen und ihre Anliegen äußern, um sicherzustellen, dass die Planung ihren Bedürfnissen entspricht; sie muss offen für Vorschläge und Rückmeldungen aus der Bevölkerung sein und gemeinsam mit der Verwaltung muss eine langfristige Vision für eine nachhaltige Stadtentwicklung verfolgt werden, die sowohl den modernen infrastrukturellen Anforderungen, als auch den lokalen Bedürfnissen entspricht.

10 Thesen

Das ArchitekturForumLübeck hat als Ergebnis seiner intensiven Betrachtungen im Folgenden 10 Thesen entwickelt, die sich den unterschiedlichen Aspekten der Auswirkungen der Hinterlandanbindung der Feste Fehmarnbeltquerung auf Lübeck widmen und drängende Empfehlungen für ein zwingend erforderliches proaktives Handeln von Politik und Verwaltung geben.



Schutz der Bürger:innen ist Pflicht

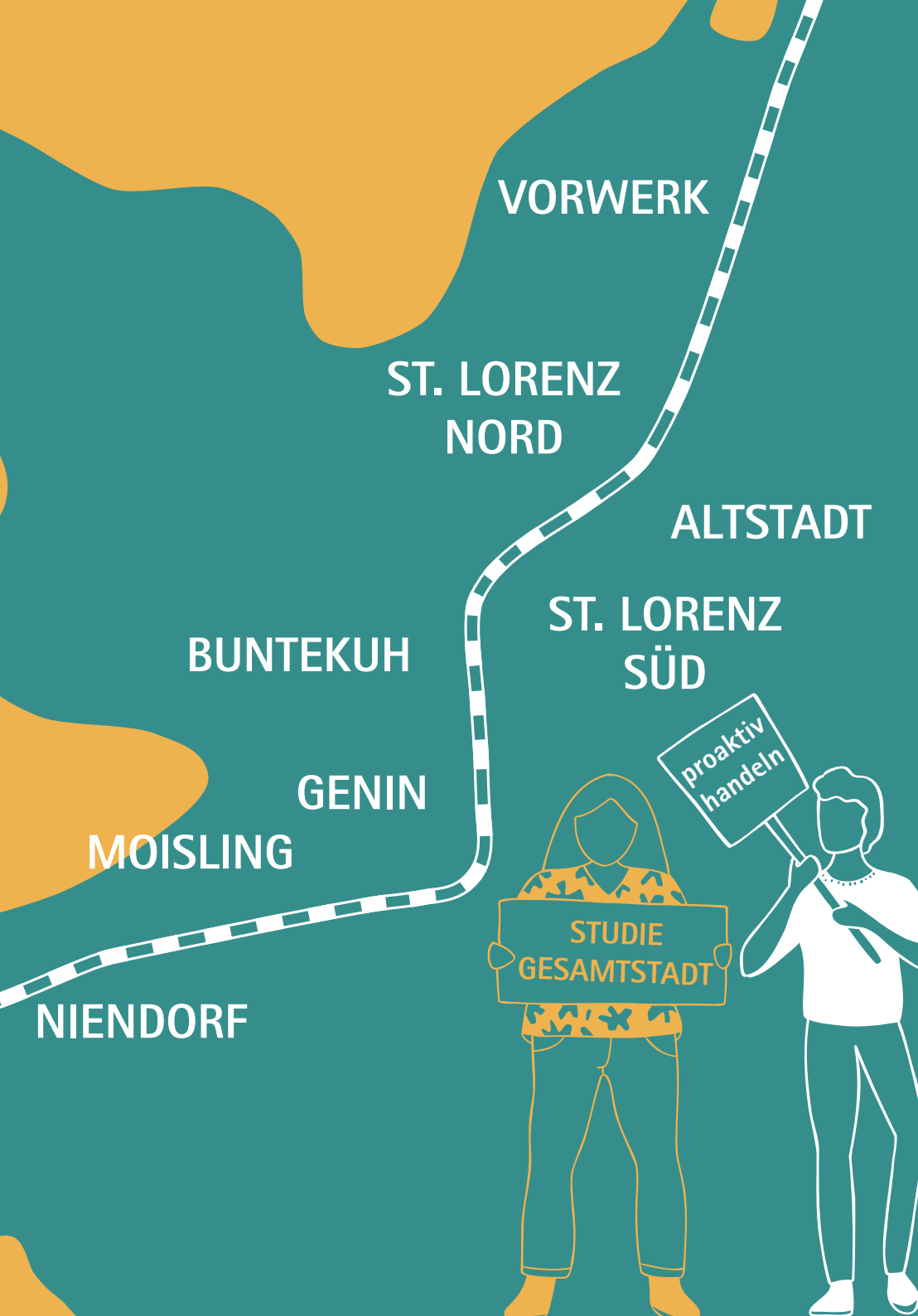
Aus der festen Querung des Fehmarnbelts können sich potentiell positive Effekte für unsere Region ergeben, wie beispielsweise stärkere kulturelle und wirtschaftliche Verknüpfungen mit Skandinavien. Doch birgt dieses Projekt unbestreitbar auch Herausforderungen für Lübeck. So wird es sowohl zu einer Vermehrung des Verkehrs auf der Straße als auch zu einer deutlich gesteigerten Frequenz auf der Schiene kommen. Für die geplante Hinterlandanbindung der Deutschen Bahn, die u.a. über die bestehende Bahntrasse mitten durch das Lübecker Stadtgebiet führt, wird insbesondere von einer signifikanten Zunahme des Schienen-Güterverkehrs ausgegangen. Deutlich längere Güterzüge in wesentlich häufigerer Frequenz führen zweifellos zu einer Steigerung von Lärm und Erschütterungen.

Über die gesundheitlichen Auswirkungen hinaus ergeben sich hieraus zweifelsohne auch Beeinträchtigungen und Wertveränderungen zahlreicher Grundstücke.

Die Deutsche Bahn hat sich bereit erklärt in Lübeck sogenannten „übergesetzten“ Lärm- und Erschütterungsschutz zu schaffen. Dies ist grundsätzlich begrüßenswert, sollte aber gleichermaßen eine grundsätzliche Selbstverständlichkeit sein.

Lärm- und Erschütterungsschutz sind selbstverständliche „Sowieso“-Maßnahmen!

2



Gesamtstadt betrachten

Die Herausforderungen, die sich aus der Hinterlandanbindung ergeben, erfordern Planungen und Maßnahmen entlang der Bahntrasse im gesamten Lübecker Stadtgebiet. Sowohl die negativen Auswirkungen als auch die Wege zur Lösung müssen hierbei ganzheitlich für den gesamten Streckenabschnitt im Stadtgebiet betrachtet und gedacht werden. Die Deutsche Bahn hat lediglich den Auftrag, die Infrastruktur an die künftigen Verkehre anzupassen – darüber hinausgehende Stadtplanung und -entwicklung sind nicht Bestandteil dieser Aufgabe.

Um für alle Teilabschnitte auf Grundlage der unterschiedlichen Gegebenheiten und unter Berücksichtigung aller Aspekte und Belange die bestmöglichen Wege aufzuzeigen, bedarf es Untersuchungen, Potential-Analysen und Machbarkeitsstudien. Die Hansestadt Lübeck muss diese Untersuchungen an unabhängige Planer:innen in Auftrag geben, um einen eigenen und ungefärbten Blick für die Mängel des Bestands und die denkbaren

Strategien und Möglichkeiten zu gewinnen. So kann die Stadt die „Herrschaft“ über das Verfahren zurückgewinnen und dann eigenständig handlungsfähig sein.

Das Ziel muss sein, im Rahmen des „Jahrhundertprojektes“ der Fehmarnbeltquerung die Chance zu nutzen, nicht nur Schaden von den Lübecker Bürger:innen abzuwenden, sondern darüber hinaus einen nachhaltigen Mehrwert für die Stadt und somit für jede:n Einzelne:n von uns zu schaffen.

Es muss ganzheitlich gedacht und proaktiv gehandelt werden!

3



Barrieren überwinden

Bereits heute stellt die von Nord nach Süd mitten durch den Stadtkörper verlaufende Bahntrasse eine signifikante Zäsur dar, die Quartiere zerschneidet und Lebensräume trennt.

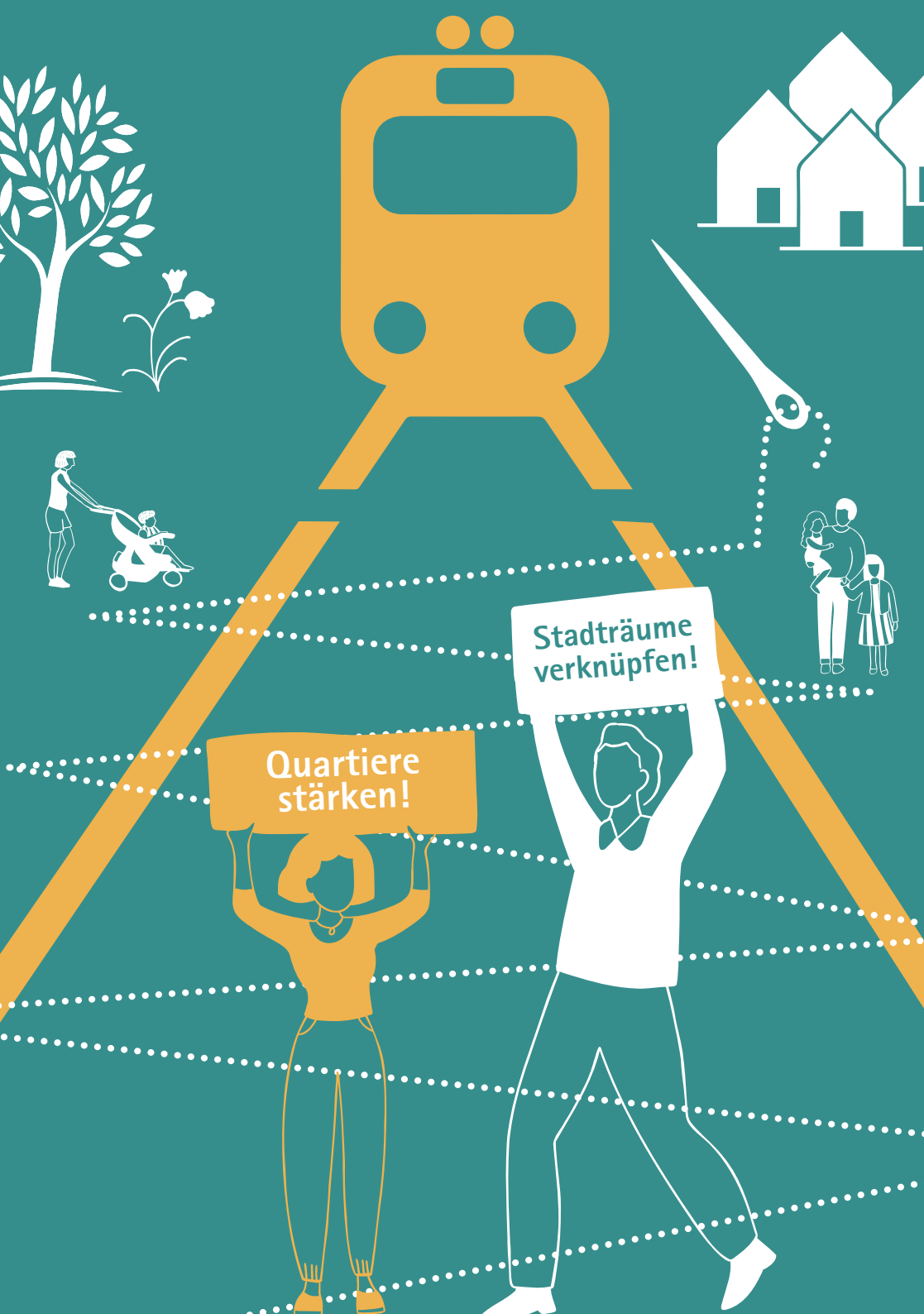
Durch die höhere Frequentierung der Bahnstrecken werden nun die räumlichen Barrieren deutlich verstärkt (z.B. durch den resultierenden Wegfall von Bahnübergängen) und die bereits heute durch die Bahntrasse vorhandenen „Schneisen“ und Zäsuren (z.B. durch optische Abtrennung durch Lärmschutzmaßnahmen) werden verschärft und festgeschrieben.

Es müssen für jeden Bereich der Stadt sensibel Maßnahmen gefunden werden, die die ohnehin vorhandene und sich verstärkende Teilung der Stadt in zwei Hälften verhindern und überwinden. Es müssen Wege gefunden werden trotz oder genau mithilfe von Lärmschutzmaßnahmen Verknüpfungen im gesamten Stadtgebiet neu zu planen und entstehen zu lassen.

Ein Projekt das Länder und Regionen verbinden soll, darf nicht zur Folge haben, dass auf lokaler Ebene in Lübeck Stadtteile getrennt werden.

Eine Trennung der Stadt durch die Bahntrasse muss verhindert werden!

4



Potentiale nutzen

Die aktuellen Entwicklungsareale in St. Lorenz Nord (Schlachthof / Viehhof, Roddenkoppel etc.) bieten herausragende und umfangreiche Potentiale zur Stadtentwicklung. Diese müssen optimal genutzt werden, um an diesem Ort ein neues, vielfältiges und zusammengehöriges Quartier entstehen lassen zu können und Lösungen für die vorhandenen stadträumlichen Missstände für den gesamten Stadtteil zu finden.

Die Roddenkoppel bietet – über die potentielle lokale Entwicklung hinaus – die Chance, beispielsweise durch die Schaffung von im angrenzenden Stadtteil dringend benötigten Grün- und Freiräumen, einen Mehrwert für ganz St. Lorenz Nord zu generieren. So kann eine Aufwertung und Attraktivierung eines großräumigen Quartiers bewirkt werden.

Das „Jahrhundertprojekt“ der Festen Fehmarnbeltquerung mit seiner Hinterlandanbindung bietet nun die einmalige

Chance, in diesem Rahmen die unabdingbaren Verknüpfungen zu schaffen und Barrieren abzubauen – sowohl über die Bahntrasse hinweg zur Anbindung von St. Lorenz Nord ans Wasser als auch zwischen Altstadt und „Upper West“.

Die einmalige Chance zur Verknüpfung und Attraktivierung von Lübeck Nordwest muss genutzt werden!

5



Perspektiven nicht verbauen

Entlang der Bahnstrecke sind insbesondere in St. Lorenz Nord aktuell großflächige Entwicklungspotentiale vorhanden, die seit Jahren in der Diskussion und teilweise in der Planung sind.

Für diese Areale beiderseits der Gleise werden resultierend aus den heutigen Planungen für den Ausbau der Bahnstrecke grundsätzliche und langfristige planerische Festlegungen getroffen – wie beispielsweise Gebietskategorien oder zulässige Nutzungsarten. Für die weitere Entwicklung des Stadtteils ist es hierbei essenziell, dass aus diesen Festlegungen aber auch aus den resultierenden Maßnahmen (Lärmschutz, bauliche Anlagen etc.) keine Einschränkung von heutigen und zukünftigen Nutzungen z.B. auf dem Schlachthofgelände oder der Roddenkoppel resultieren. Denn diese heutigen Festlegungen werden die möglichen Nutzungen für Jahrzehnte bestimmen.

Eine möglichst diverse und vielfältige Durchmischung von Nutzungsarten – einschließlich Wohnen – muss un-

abhängig von anderen, heute noch bestehenden Einschränkungen perspektivisch möglich bleiben, um langfristig die Entwicklung nachhaltig lebendiger Quartiere zu ermöglichen.

Zudem werden in diesem Zuge ggf. verfestigte Barrieren oder fehlende Verknüpfungen maßgebliche Qualitätseinbußen bei der weiteren Stadtteilentwicklung zur Folge haben. Dies muss verhindert werden und es gilt jetzt die entsprechenden „Weichen“ für eine ganzheitliche Entwicklung am Ort zu „stellen“.

Die heutigen Planungen an der Bahntrasse müssen eine nachhaltige stadträumliche Entwicklung ermöglichen und befördern!

6



Bürger:innen mitnehmen

Da sich künftig aus der Festen Fehmarnbeltquerung mit ihrer Hinterlandanbindung insbesondere durch die Intensivierung des Güter-Warenverkehrs auf der Schiene unbestreitbar nennenswerte Auswirkungen auf die an die Bahntrasse angrenzenden Bereiche ergeben werden, ist eine Information und eine Beteiligung der Lübecker Bürger:innen von zentraler Bedeutung.

Bisher scheint in unserer Stadt ein weit verbreitetes Wegschauen, Ignorieren oder Hinnehmen zu herrschen in Anbetracht einer absehbar deutlichen Verschlechterung der Lebens- und Wohnverhältnisse für Tausende Lübecker:innen – und dies nahezu ohne öffentliche Information und Debatten.

Nur durch Kenntnis kann die Allgemeinheit ermächtigt werden, für ihre jeweiligen Interessen eintreten zu können; nur durch frühzeitige transparente, umfassende und offene Kommunikation kann späterer Unmut verhindert werden.

Die Hoheit über das Maß und den Inhalt der Information kann hierbei nicht der Deutschen Bahn überlassen werden – Bürger:inneninformation ist Aufgabe der Stadt!

Die Stadt muss ihre Bürger:innen frühzeitig, transparent und umfassend informieren und einbeziehen!



AGENDA

- HINTERLANDANBINDUNG
- FESTE FEHMARNBELTQUERUNG
- POTENTIALE + HERAUSFORDERUNGEN
- STADTRÄUMLICHE AUSWIRKUNGEN



PERSONAL 

ZIELE 

Lübecker
Bürgerschaft

Politik muss handeln

Immer wieder machen sich die politischen Akteure der Stadt verschiedene Themen zu eigen und bewirken notwendige Debatten und Diskussionen. Bei dem Thema der Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung und insbesondere hinsichtlich der Auswirkungen auf das Lübecker Stadtgebiet bleibt es politisch – trotz der unbestreitbar hohen Bedeutung für unsere Stadt und ihre Bürger:innen – jedoch erstaunlich still.

Es ist erforderlich, dass die stadträumlichen Auswirkungen, die Probleme und Potentiale der Hinterlandanbindung endlich politische Beachtung finden! Nur durch politisches Engagement (kommunal und auf Landes- / Bundesebene) können angemessene Lösungen für die Hansestadt Lübeck erzielt werden. Die lokale Politik muss die Verwaltung ermächtigen, sich dem Thema angemessen widmen zu können (mehr Personal, Benennung von Zielvorgaben, Ermöglichung der Beauftragung externer Gutachten, Machbarkeitsstudien etc.).

Die Politik muss die lokalen Herausforderungen und Chancen der Fehmarnbeltquerung auf die Agenda setzen!

8



Mut und Selbstbewusstsein

Die vom Bund zugesagten Millionen für den sogenannten „übergesetzlichen Lärmschutz“ reichen noch nicht einmal aus, um in ortsspezifisch angemessener Art und Weise Lärm- und Erschütterungsschutz entlang der Bahntrasse in Lübeck zu ermöglichen. Geschweige denn ist mit diesem Budget an eine darüber hinausgehende Schaffung eines stadträumlichen Mehrwerts zu denken.

Viel wird als vermeintlich abschreckendes Beispiel über die Stadt Bad Schwartau als „Verlierer“ in den Verhandlungen mit der Bahn gesprochen. Dies ist eine Frage der Sichtweise – denn immerhin werden dort die durch die Stadt formulierten Forderungen (resultierend aus eigens beauftragten Machbarkeitsstudien) zumindest teilweise erfüllt. Wer also viel fordert bekommt wenigstens etwas; wer (fast) nichts fordert, bekommt auch nichts.

Die Stadt Lübeck muss ihrer Bedeutung und der sensiblen Lage der Bahntrasse im Stadtgebiet gerecht werden und mit

mehr Mut und Selbstbewusstsein erweiterte Forderungen an die Deutsche Bahn richten und/oder anderweitige Förderungsmöglichkeiten ausloten.

Denn nur mit einem höheren Budget ist der erforderliche Handlungsspielraum gegeben!

Die Stadt muss erweiterte Forderungen an die Bahn stellen!

9



Stadtraumqualität ist keine ‚Designfrage‘

Die Hoheit über die Gestaltung des Stadtraums der Hansestadt Lübeck darf nicht der Deutschen Bahn oder dem Eisenbahnbundesamt überlassen werden. Zudem ist eine Fokussierung auf die rein gestalterische Ausformulierung von Lärmschutzmaßnahmen nicht angemessen, denn auch „schön gestaltet“ bleiben Lärmschutzwände bauliche Zäsuren, die einen maßgeblichen Einfluss auf die Umgebung haben.

Anderenorts machen vermeintlich reine Ingenieurbauwerke vor, wie über notwendige Schutzmaßnahmen hinaus, mit guter Planung und Gestaltung von Infrastrukturmaßnahmen ein positiver Einfluss auf den Stadtraum erzeugt werden kann und so lebenswerte Orte für die Bewohner:innen entstehen. Unterschiedliche Aspekte solch ganzheitlicher Planungen zeigen exemplarisch und anschaulich der „Hamburger Deckel“ über die A7, der durch die Architektin Zaha Hadid gestaltete Hochwasserschutz „Niederhafen River Promenade“ unweit

der Hamburger Landungsbrücken oder der von Santiago Calatrava entworfene Bahnhof Stadelhofen in Zürich.

Insbesondere für den Potentialraum „Upper West“ bedeutet dies: ‚Grüner Deckel‘ – ‚Wildbrücken‘ – ‚Stadtbalkone‘ mit Blick auf die Altstadtsilhouette... Alles ist denkbar; alles muss gedacht werden!

Mit geeigneten Schutzmaßnahmen muss ein positiver Mehrwert für den Stadtraum geschaffen werden!

10

Welterbe schützen

Die Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung verläuft auf dem Lübecker Stadtgebiet in Teilen durch die Pufferzone des UNESCO-Weltkulturerbes. Da dieser Titel nicht nur schmückende Auszeichnung, sondern gleichermaßen Verpflichtung ist, muss dieser Bereich mit besonderer Sensibilität betrachtet und geplant werden!

Die Sichtachsen von St. Lorenz – beispielsweise von der Katharinenstraße aus – sind von großer Bedeutung. Hierbei ist nicht nur der Blick auf einzelne Turmspitzen von Relevanz, sondern gleichermaßen der Gesamtkontext mit dem darunterliegenden Stadtkörper der Altstadt. Zudem gilt es, nicht nur die Sicht auf die Silhouette des Welterbes zu betrachten und zu bewerten, sondern in gleicher Weise auch der Bedeutung der Sichtbeziehungen von der Altstadtinsel aus in ihre Umgebung gerecht zu werden. Konventionelle Lärmschutzwände sind mit diesen Blickbeziehungen nur schwer vereinbar und gehören nicht in die

Pufferzone des Welterbes – hier müssen adäquate Lösungen gefunden werden.

Der technische und gestalterische Weg zur Sicherstellung des Lärmschutzes und die Beurteilung der Machbarkeit alternativer Lösungsansätze dürfen nicht allein der Deutschen Bahn überlassen werden, sondern müssen Aufgabe der Stadt sein! Eine Einbindung des Welterbe- und Gestaltungsbeirats muss ob des herausragenden Wertes des Weltkulturerbes unabdingbar erfolgen!

Das Welterbe ist in angemessener Weise zu schützen und der Welterbe- und Gestaltungsbeirat ist einzubinden!



Appell

- 1 Schutz der Bürger:innen ist Pflicht**
Lärm- und Erschütterungsschutz sind selbstverständliche „Sowieso“-Maßnahmen!
- 2 Gesamtstadt betrachten**
Es muss ganzheitlich gedacht und proaktiv gehandelt werden!
- 3 Barrieren überwinden**
Eine Trennung der Stadt durch die Bahntrasse muss verhindert werden!
- 4 Potentiale nutzen**
Die einmalige Chance zur Verknüpfung und Attraktivierung von Lübeck Nordwest muss genutzt werden!
- 5 Perspektiven nicht verbauen**
Die heutigen Planungen an der Bahntrasse müssen eine nachhaltige stadträumliche Entwicklung ermöglichen und befördern!
- 6 Bürger:innen mitnehmen**
Die Stadt muss ihre Bürger:innen frühzeitig, transparent und umfassend informieren und einbeziehen!
- 7 Politik muss handeln**
Die Politik muss die lokalen Herausforderungen und Chancen der Fehmarnbeltquerung auf die Agenda setzen!
- 8 Mut und Selbstbewusstsein**
Die Stadt muss erweiterte Forderungen an die Bahn stellen!
- 9 Stadtraumqualität ist keine ‚Designfrage‘**
Mit geeigneten Schutzmaßnahmen muss ein positiver Mehrwert für den Stadtraum geschaffen werden!
- 10 Welterbe schützen**
Das Welterbe ist in angemessener Weise zu schützen und der Welterbe- und Gestaltungsbeirat ist einzubinden!

Mehr Baukultur am Gleis!

Im Jahr 2029 soll die geplante Feste Fehmarnbeltquerung mit ihrer Hinterlandanbindung auf der Schiene fertiggestellt sein. Hieraus ergeben sich zweifelsohne **signifikante Auswirkungen auf das Lübecker Stadtgebiet, die die Stadtentwicklung über Jahrzehnte beeinflussen werden**. So erfordern die prognostizierten langen Güterzüge in hoher Frequenz beispielsweise **umfangreiche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Erschütterungen**, die zwingend für das gesamte Stadtgebiet zu betrachten sind.

Über den reinen Schutz der Bürger:innen vor Lärm und Erschütterungen hinaus muss es unbedingt Ziel der Stadt und somit auch der Politik und Verwaltung sein, **alle stadträumlichen und sich perspektivisch verstärkenden Auswirkungen entlang der Bahntrasse fokussiert in den Blick zu nehmen**.

Wo das Jahrhundertprojekt der Festen Querung des Fehmarnbelts auf die jahrhundertealte Welterbestadt Lübeck trifft, muss hinreichend planerischer und finanzieller Spielraum für adäquate Lösungen geschaffen werden. **Es gilt räumliche Verknüpfungen zu schaffen, um statt der sich ankündigenden Verfestigung von Barrieren langfristige Chancen zur Stadtentwicklung erwachsen zu lassen**. Insbesondere für den Stadtteil St. Lorenz Nord ist eine intensive räumliche Verknüpfung der bestehenden dicht gewachsenen Strukturen mit den (potentiellen) Entwicklungsflächen auf der Roddenkoppel und darüber hinaus mit der Altstadt von zentraler Bedeu-

tung, um einerseits eine angemessene Anbindung des Stadtteils zu ermöglichen und andererseits Potentiale für dringend erforderliche Grün- und Freiräume am Wasser erschließen zu können.

Der Schutz und der angemessene, sensible Umgang mit der Pufferzone des UNESCO-Welterbes sollte hierbei stets selbstverständlich sein.

Der Deutschen Bahn darf nicht die alleinige Planungs- und Entscheidungshoheit überlassen werden. **Lübeck muss mit Mut und Selbstbewusstsein für seine Ziele einstehen** und alle Anstrengungen unternehmen – sowohl auf politischer als auch auf verwaltungstechnischer Ebene. **Wenn nicht jetzt gehandelt wird, werden Chancen auf Jahrzehnte, wenn nicht Jahrhunderte vertan**. Ein „Zu spät“ kann es vor dem Hintergrund der aus der Festen Fehmarnbeltquerung resultierenden großen Herausforderungen aber ebenso erwachsenden Potentiale und Chancen nicht geben!

Welterbe

Die Pufferzone des Welterbes

Die Bahntrasse, und somit die künftige Hinterlandanbindung des Fehmarnbelt-tunnels, durchquert in unmittelbarer Nähe zur UNESCO-geschützten Altstadt die Pufferzone des Welterbes. Der Managementplan der Hansestadt Lübeck zur UNESCO-Welterbestätte beschreibt die zu berücksichtigen Belange bei Vorhaben innerhalb dieser sensiblen Schutzzone folgendermaßen:

„Die Pufferzone umfasst das unmittelbare Umfeld des Welterbebereiches, Sichtachsen und Flächen im weiteren Umfeld, deren Nutzung Auswirkungen auf die Welterbestätte haben können. Sie dient dem Umgebungsschutz, bewahrt die Integrität des Welterbes und soll mit dem Welterbestatus unvereinbare Bauvorhaben in der Umgebung verhindern. Um den Denkmalwert der Lübecker Altstadt zu schützen, sind bei der Festlegung der Pufferzone verschiedene Belange zu berücksichtigen:

- Die historische, gewachsene Stadtsilhouette und die sieben Türme und den geschlossenen Altstadtquartieren ist zu erhalten.
- In der Pufferzone müssen die Sichtachsen und Blickbeziehungen zur Altstadt, die den besonderen Denkmalwert der Altstadt ausmachen, geschützt bzw. wiederhergestellt werden.
- Die Ansicht der historischen Altstadt ist zu schützen. Sie ist maßgeblich für die Höhenentwicklung und die Proportionen der Bebauungsstruktur in der Pufferzone.
- Auch die archäologischen Anliegen

müssen bei der Ausweisung von Pufferzonen Berücksichtigung finden.

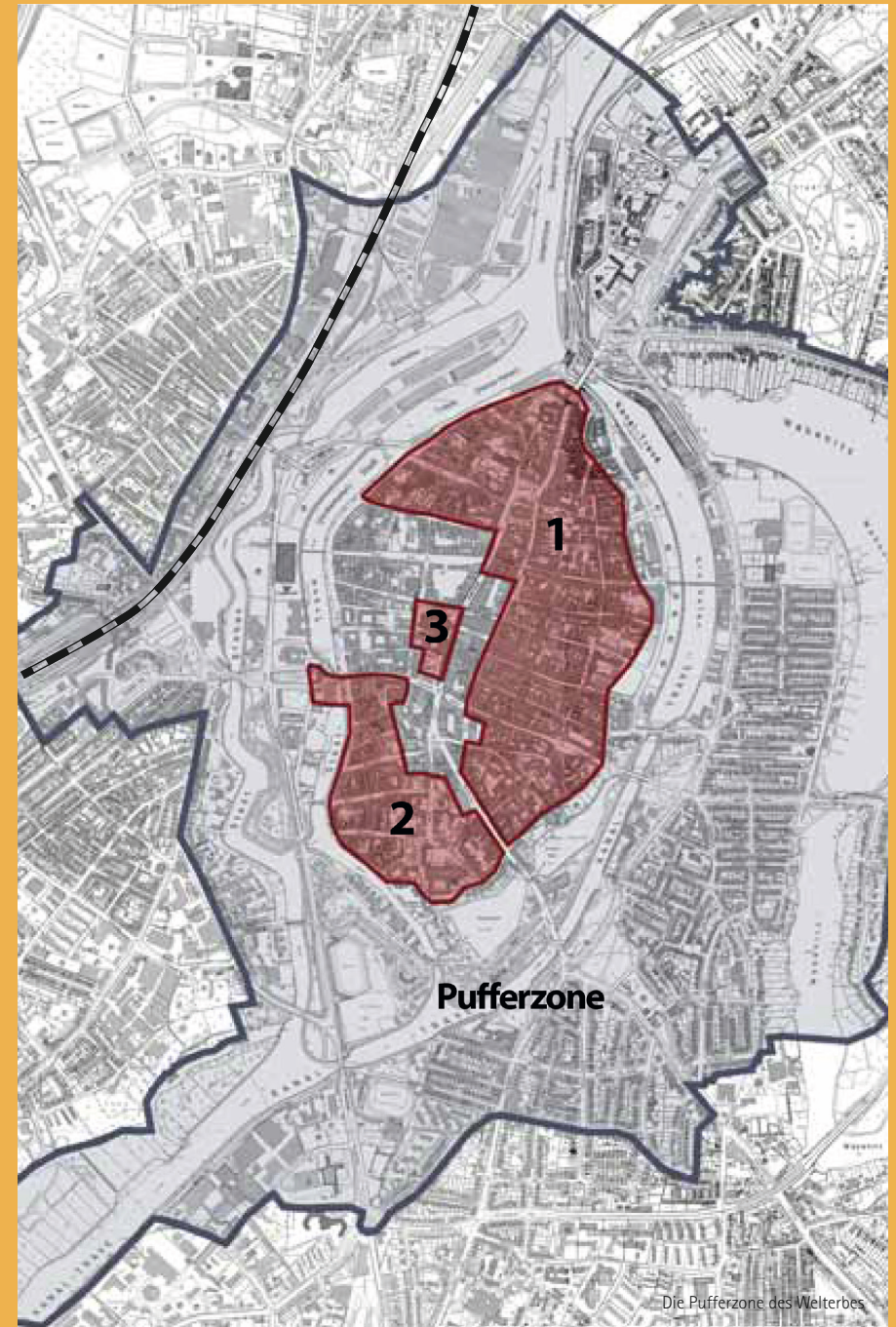
Innerhalb der Pufferzone sind bauliche Maßnahmen und Vorhaben auf ihre Verträglichkeit mit der Welterbestätte, insbesondere hinsichtlich ihrer Höhenentwicklung und ihrem baulichen Maß, zu überprüfen und verträglich mit den schützenswerten Stadtansichten und Sichtbeziehungen zu realisieren.“

Die erforderliche Einbindung des Welterbe- und Gestaltungsbeirats

Bereits 2003 wurde in Lübeck ein Welterbe- und Gestaltungsbeirat eingerichtet. Der Managementplan der Hansestadt Lübeck formuliert dessen Zuständigkeit als Welterbebeirat folgendermaßen:

„Der Gestaltungsbeirat wird in seiner zusätzlichen Eigenschaft als Welterbebeirat bei Vorhaben, die das Welterbe berühren, in Abstimmung mit der Geschäftsstelle des Gestaltungsbeirates über wichtigen Vorhaben informiert. Er ist als unabhängiges Expertengremium in Lübeck tätig und überprüft u.a. auch Bauvorhaben im Welterbegebiet auf ihre Qualität und ihre Verträglichkeit mit dem Stadtbild und der Stadtstruktur. Von ihm ausgesprochene Empfehlungen für diese Vorhaben sind aufzunehmen und im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten umzusetzen. Die Welterbekoordinationsstelle ist bei diesen Vorhaben unterstützend für die Geschäftsstelle des Gestaltungsbeirates tätig.“

Quelle Textauszüge und Grafik:
Hansestadt Lübeck, Managementplan
UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“, 2011



Die Pufferzone des Welterbes

Blick über den Tellerrand

Der Blick über den Tellerrand zeigt, dass infrastrukturelle Maßnahmen über ihren eigentlichen Zweck und das jeweilige zu erfüllende Schutzziel hinaus bei guter Vorausschau und Planung einen Gewinn für den Stadtraum, eine hohe gestalterische Qualität sowie einen großen Mehrwert für die Bevölkerung bieten können.

Die Elbpromenade Hamburg

In unserer Nachbarstadt Hamburg wurde beispielsweise die erforderliche Erhöhung des Hochwasserschutzes entlang der Elbpromenade durch die Architektin Zaha Hadid gestaltet. Das Bauwerk vereint durch seine skulpturale Formensprache Ästhetik und Funktion. Es schafft über seine Schutzwirkung hinaus Flächen von hoher Aufenthaltsqualität, bietet imposante Ausblicke über den Hafen und verbindet mit seinen großzügigen Treppenanlagen die Elbe mit dem umliegenden Stadtgefüge.

Der Hamburger Deckel

In Hamburgs Westen wurde und wird über mehrere Streckenabschnitte die Autobahn A7 mit einem „Deckel“ versehen. In einem durch das Architekturforum initiierten Vortrag im Rahmen der VHS-Reihe „Brückenschläge“ im Jahre 2019 erläuterte Holger Djürken-Karnatz von der „Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen in Hamburg“, wie man mit klugen Ideen, politischem Willen und Durchhaltevermögen ein zunächst reines Lärmschutzthema zu einem zukunftsorientierten Stadtentwicklungsthema machen kann. Räumliche Vernetzung

und Schaffung öffentlicher und grüner Räume stehen jetzt im Fokus. Autobahn und Lärmschutz waren die Pflicht – ein neuer Volkspark ist die Kür. Man kann also durchaus kreativ mit den Mitteln des Bundes umgehen. Wenn man weiß, was man will.

Und in Lübeck?

Kurzzeitig war auch in Lübeck eine Überdeckung der Bahntrasse im Gespräch. So findet sich in einem Bericht des Bundestages für den Bereich der Welterbe-Pufferzone folgende Forderung:

„In Bereichen, in denen die (...) geforderte Umsetzung aktiven Lärmschutzes aus Gründen einer Beeinträchtigung der Blickbeziehungen zur UNESCO-geschützten Altstadt silhouetten nicht vertretbar ist, sind Schutzbauwerke in Form von Einhausungen bzw. Teileinhausungen zu errichten. Dies gilt insbesondere entlang der Katharinenstraße.“

Finanziell fand sich diese Forderung jedoch nicht im Forderungskatalog der Hansestadt Lübeck zum Lärmschutz auf Lübecker Stadtgebiet wieder und konnte somit keine Berücksichtigung im entsprechenden Bundestagsantrag finden.

Dies ist bedauerlich – zeigt doch der Blick über den Tellerrand eindrücklich, dass andere Städte das Erfordernis von Schutzmaßnahmen nutzen, um über das reine Schutzziel hinaus stadträumliche Zäsuren und Barrieren zu überbrücken, Grün- und Aufenthaltsräume zu schaffen und somit für ihre Bewohner:innen echten Mehrwert zu generieren.



Die Hafenpromenade am Niederhafen von Zaha Hadid
Foto: von u_d98yqqemck über Pixabay



Der Hamburger Deckel über der A7
Visualisierung: DEGES / V-KON

Das ArchitekturForumLübeck und Lübeck Nordwest

Das Quartier nordwestlich der Altstadt ist aufgrund der hier liegenden Entwicklungspotentiale für das ArchitekturForumLübeck seit seinen frühen Anfängen immer wieder ein wichtiges Anliegen. Im Rahmen von verschiedenen Veranstaltungsformaten widmete sich das ArchitekturForum im Laufe der Jahre diesem Gebiet.

1998, noch vor der Vereinsgründung, organisierte das ArchitekturForum den **ArchitekturSommer „Roddenkoppel“** als Workshop mit breiter Beteiligung. Das Ergebnis wurde in Form einer Dokumentation¹ festgehalten und publiziert. Der seinerzeitige Hinweis an Politik und Verwaltung gilt noch heute: *„Nur wer vorbereitet ist, kann Standorte sichern, auf die Stadtentwicklung einwirken und einen breit angelegten Diskussionsprozess initiieren.“*

2013 blickte das ArchitekturForum 10 Jahre nach 1998 mit seinem **ArchitekturSommer** unter dem Titel **„Jenseits der Wallanlagen“** erneut auf das Areal im Nordwesten. Im Rahmen von Spaziergängen, einer Bootsfahrt und verschiedenen Vorträgen wurde das Gebiet erkundet und beleuchtet.

2016 traf sich das ArchitekturForum zu einer **Turnusveranstaltung** und warf einen Blick auf die ersten Entwicklungen der heutigen Kulturwerft Gollan.

2016 und **2017** meldete sich das ArchitekturForum mit mehreren **offenen Brie-**

fen zu Wort, die sich mit den Entwicklungen auf der Nördlichen Wallhalbinsel und dem Schlachthofgeländes befassten.

2017 widmete sich der **ArchitekturSommer** unter dem Titel **„Upper West!“** mit Spaziergängen sowohl dem Schlachthofgelände, dem Rand der Bahngleise als auch dem gründerzeitlichen Quartier St. Lorenz Nord.

2018 war das ArchitekturForum **Kooperationspartner** der von der IHK initiierten **„Standortkonferenz Lübeck Nordwest“**. In einem großen Beteiligungsverfahren unterschiedlicher Akteure wurden in Talk- und Diskussionsrunden Visionen, Strategien und Rahmenbedingungen für das Areal besprochen und Handlungsempfehlungen für eine künftige Entwicklung erarbeitet.

2019 erfolgte die Veröffentlichung der **Publikation „Lübecks Grünes Band“**¹, die sich im Schwerpunkt mit den Wallanlagen am südwestlichen Altstadtrand aber auch mit den erforderlichen Entwicklungsperspektiven von Grün- und Freiräumen im Nordwesten befasst.

2019 schuf das ArchitekturForum mit dem **Lübecker Brückenschlag** eine erste bauliche Verbindung zwischen der Nördlichen Wallhalbinsel und der Roddenkoppel. Tausende Bürger konnten für einige Wochen erleben, welche Initialzündung von der Verknüpfung zweier Orte ausgehen kann.



Der Workshop 1998 zur Roddenkoppel



Begleitung des Schlachthofgeländes im Rahmen des ArchitekturSommers 2017

Den Brückenschlag nahm das ArchitekturForum zudem als Anlass, im Rahmen des Tags des offenen Denkmals den Rundgang **„Denkmal Roddenkoppel“** zu initiieren, der sich der industriellen Geschichte des Ortes und ihrem erhaltenswerten Erbe widmete. Das Interesse der Bürger:innen an dieser Veranstaltung war überwältigend.

Der Lübecker Brückenschlag war zudem Anstoß für das ArchitekturForum, sich im Rahmen seiner in Kooperation mit der **VHS** etablierten **Vortragsreihe** im Jahr 2019 mit dem Thema **„Brückenschläge“** zu befassen. Hierbei wurde unter anderem ein näherer Blick auf den „Hamburger Deckel“ über die A7 geworfen.

2022 war die **Bundesstiftung Baukultur** im Rahmen ihrer **Baukultur Sommerreise** in Lübeck zu Gast. Ein durch das ArchitekturForum initiiertes Spaziergang entlang der Bahntrasse an der Katharinenstraße sowie ein anschließender Informations- und Diskussionsabend unter Beteiligung der Deutschen Bahn und der Hansestadt Lübeck, widmeten sich der **„Stadt am Gleis“** und ihren vielfältigen Herausforderungen in Lübeck.

2023 widmete sich der **ArchitekturSommer** des ArchitekturForums unter dem Titel **„Die Roddenkoppel – gestern.heute.morgen“**, 25 Jahre nach dem Workshop 1998 und in Anbetracht der beginnenden Entwicklungen seitens der Hansestadt Lübeck, mit einem Spaziergang, Vorträgen und einer Ausstellung studentischer

Entwürfe erneut dem Entwicklungsgebiet Lübeck Nordwest.

Über diese zahlreichen eigenen oder in Kooperation begleiteten Formate hinaus haben Vertreter:innen des ArchitekturForumLübeck an allen bisher stattgefundenen Informations- und Beteiligungsveranstaltungen sowohl der Stadt zum Entwicklungsgebiet Nordwest als auch der Deutschen Bahn zu den Auswirkungen der Hinterlandanbindung in Lübeck teilgenommen.



Der Lübecker Brückenschlag über den Stadtgraben



Die Baukultur Sommerreise der Bundesstiftung in Lübeck
Foto: Bundesstiftung Baukultur

¹ Die Publikationen des ArchitekturForumLübeck können unter www.architekturforum.de bestellt oder digital heruntergeladen werden.

