

# Wesentliche Ergebnisse des Beteiligungsprozesses

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

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

Einigkeit bestand auch darin, dass die Innenstadt weiter sehr gut

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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