

Tagung „Mit dem Einkaufswagen in den Verkehrsinfarkt?“ am 24. Oktober 2001 in Braunschweig

Wiederöffnung der Innenstadt Lübecks für den Autoverkehr - Die Öffnung war richtig!

Zitat Senator Dr. Volker Zahn

„Die Akzeptanz und Umsetzung städtebaulicher Leitbilder hängt wesentlich von der Mitwirkung der lokalen Akteure und von der - auch veröffentlichten - Vermittlung der vereinbarten Ziele und Schlüsselprojekte ab, die zur Realisierung städtebaulicher Leitbilder erforderlich sind. Das Maß der Identifikation der lokalen Akteure mit den Zielen und Projekten der städtebaulichen Leitbilder entscheidet darüber, ob diese auch langfristig tragfähig sind.“

Ausgangssituation

- ?? Einwohnerzahl Lübecks etwa 215.000
- ?? Europas größter Ostseefährhafen: Das Tor nach Skandinavien und ins Baltikum
- ?? Einzugsbereich des Einzelhandels nach der Wiedervereinigung etwa 550.000 (vorher etwa 300.000)
- ?? Die Lübecker Altstadt ist seit Jahrhunderten das wirtschaftliche und kulturelle Zentrum der Stadt
- ?? Die Altstadt ist mit ihrer erhalten gebliebenen alten Bausubstanz 1987 von der UNESCO in die Liste der Weltkulturerbestädte aufgenommen worden. Auf der Altstadtinsel befinden sich mehr Baudenkmäler, als in ganz Norddeutschland.
- ?? Die Altstadtinsel ist auf der einen Seite vom Elbe-Lübeck-Kanal, auf der anderen Seite von der Trave umgeben
- ?? Städtebauliches Leitbild für die Altstadt
 - **Die Altstadt als Kulturdenkmal**

Die Lübecker Altstadt ist in der Gesamtheit ihrer kultur- und bauhistorischen Werte und stadtbildprägenden Elemente als nationales und internationales Stadtdenkmal zu erhalten.

- **Die Altstadt als Wohnort**

Die Lübecker Altstadt soll in ihrer Wohnfunktion gestärkt und als Wohnstandort für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen gesichert und entwickelt werden.

- **Die Altstadt als regionales Zentrum**

Die Lübecker Altstadt bleibt auch weiterhin Einkaufszentrum und Standort zentraler und oberzentraler Einrichtungen für die Versorgung der Bevölkerung der Hansestadt Lübeck und der Region.

Konzeptionelle Vorgaben der autofreien Altstadt

?? **Der Generalverkehrsplan der Hansestadt Lübeck** aus dem Jahre 1980 definiert als verkehrliches Oberziel die Entlastung der Altstadt vom motorisierten Individualverkehr bei gleichzeitiger Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs. Unter Berücksichtigung der Entwicklungsziele für die Lübecker Altstadt soll eine weitgehende Verkehrsberuhigung erreicht werden.

?? Nach jahrelanger öffentlicher Diskussion hat die Bürgerschaft im Jahre **1985 für die Altstadt ein Verkehrskonzept** beschlossen, das die Herausnahme des noch vorhandenen Durchgangsverkehrs durch entsprechende verkehrlenkende Maßnahmen vorsieht. Im Rahmen von einzelnen aufeinander abgestimmten Schritten soll die gesamte Altstadt für den privaten Kraftfahrzeugverkehr gesperrt werden mit bestimmten Ausnahmen.

?? Als Ergebnis der weiteren Diskussionen erfolgte im **April 1989 der Beschluss der Bürgerschaft**, an sechs aufeinander folgenden langen Sonnabenden die Innenstadt von 10:00 bis 18:00 Uhr für den privaten Kfz-Verkehr zu sperren. Der Versuch begann am langen Sonnabend im Oktober 1989 und wurde im Jahre 1990 um zwei Monate verlängert, dauerte also insgesamt acht Monate bis einschließlich Juni 1990. Aufgrund von Passantenbefragungen, die eine überwiegende positive Einstellung zu den getroffenen Maßnahmen ergaben, wurde der **Versuch als erfolgreich erklärt und durch Bürgerschaftsbeschluss festgeschrieben.**

- ?? **Kritik IHK:** Überlappende Einflüsse durch Öffnung der Grenze zur DDR am 09. November 1989. (Begrüßungsgeld) Deswegen endgültiges Urteil über die Auswirkungen der Innenstadtsperrung, insbesondere auf den Einzelhandel, nicht möglich. Einzelhandel beurteilte den Versuch ursprünglich positiv.
- ?? **IHK-Umfrage nach Abschluss des Versuchs** ergab bei einer Rücklaufquote von 34 %, dass 68 % der befragten Betriebe die Sperrung der Innenstadt negativ beurteilten, 32 % standen dem Versuch positiv gegenüber. Die Ergebnisse der Umfrage lagen jedoch erst dann vor, als die weiter fortlaufende Sperrung bereits beschlossen war.
- ?? Aufgrund der vermeintlich positiven Resonanz hat die Lübecker Bürgerschaft im Jahre 1991 beschlossen, den zunächst auf den Sonnabend beschränkten Versuch der „autofreien Altstadt“ auf die Wochenenden auszudehnen und, nach Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen, dauerhaft an allen Wochentagen zwischen 10:00 und 18:00 Uhr zu praktizieren. Zur Umsetzung dieses Beschlusses wurde vom Senat der Hansestadt Lübeck ein **Arbeitskreis „Autofreie Altstadt“** eingerichtet.
- ?? Der Arbeitskreis „Autofreie Altstadt“ hat seine Arbeit im Jahre 1992 aufgenommen. Ihm gehörten Vertreter von 18 Organisationen an. Er hatte die Aufgabe, die verkehrlichen und technischen Voraussetzungen für die Einführung der täglichen Verkehrsberuhigung zu erarbeiten. Zu seinen Aufgaben gehörte auch die Vermarktung des Verkehrsberuhigungsmodells.
- ?? Die vom Arbeitskreis erarbeiteten wesentlichen Elemente der täglichen „autofreien Altstadt“ sind unter anderem
- Verkehrsberuhigung in der Zeit von 10:00 bis 18:00 Uhr
 - verkehrlenkende Maßnahmen auf der Altstadtinsel
 - generelle Zufahrtsbegrenzung für den MIV
 - Unterbindung des Durchgangsverkehrs
 - dauerhaft befahrbare Parkhauserschließungsrouten

- freie Zufahrt für den berechtigten Verkehr (z.B. Anwohner, Wirtschafts- und Lieferverkehr, Parkplatzinhaber, Busse, Taxen, Versorgungsfahrzeuge, Behinderte)
- Überwachung der Zufahrten durch Politessen
- flächendeckende Tempo-30-Zone
- Anwohnerparkrechte in den Wohnquartieren
- Einrichtung von P- + R-Plätzen mit Buszubringern
- Bau zusätzlicher Parkplätze am Altstadtrand
- Installation eines Parkleitsystems

Die Konfliktsituation

- ?? Nach anfänglicher weitgehender Akzeptanz der seit 1991 praktizierten Verkehrsberuhigung an den Wochenenden von 10:00 bis 18:00 Uhr durch den Altstadte Einzelhandel verschärfte sich seit Mitte 1995 die Kritik des Altstadthandels und der Wirtschaftsorganisationen (IHK, Einzelhandelsverband, Lübeck-Management, Kaufmannschaft) an der beabsichtigten Einführung der täglichen „autofreien Altstadt“.
- ?? Ursache waren die bundesweit und auch in Lübeck festzustellenden starken Umsatzrückgänge im Handel, eine zunehmende Polarisierung zwischen dem Altstadte Einzelhandel, anderen Altstadtbranchen und den Wirtschaftsorganisationen einerseits sowie Verwaltung, Teilen der Politik und den Bürgerinitiativen andererseits, aggressive, persönlich diffamierende und beleidigende Diskussion.
- ?? **Beschluss der Bürgerschaft im Mai 1995; die tägliche „autofreie Altstadt“ bereits im Juni 1996 einzuführen.** Die vom Arbeitskreis „Autofreie Altstadt“ für erforderlich gehaltenen verkehrlichen, städtebaulichen und marketingmäßigen Voraussetzungen für die tägliche Verkehrsberuhigung lagen zu diesem Zeitpunkt noch nicht vor. Daraufhin kündigten Wirtschaftsorganisationen und Handel jegliche weitere Mitwirkung an der Verkehrsberuhigung und die Zusammenarbeit mit Politik und Verwaltung auf. Damit musste auch der Arbeitskreis „Autofreie Altstadt“ im Mai 1995 seine Arbeit einstellen.

Grundlagenpapier, Lenkungsgruppe und Marketingkonzept

- ?? Die eingetretene Sprachlosigkeit wurde beendet durch ein Angebot der SPD an die Wirtschaftsorganisationen zu vertraulichen Gesprächen. Dieses Angebot wurde von den Wirtschaftsorganisationen angenommen. Im Juli 1995 begannen die bis zum Abschluss im August 1995 geheim gehaltenen Verhandlungen.
- ?? Die Verhandlungsergebnisse wurden in einem sogenannten „**Grundlagenpapier** zur Entwicklung und Umsetzung von Stadtgestaltungs-, Verkehrsberuhigungs- und Marketingmaßnahmen für die Lübecker Altstadt“ vom August 1995 festgeschrieben. Vereinfacht lassen sie sich wie folgt zusammenfassen:
- o Die tägliche Verkehrsberuhigung der Altstadt wird zum 14. Juni 1996 mit Modifizierungen eingeführt.
 - o Wirtschaft und Handel erkennen den Vorrang der Altstadterhaltung und die sich daraus ergebende altstadtverträgliche Verkehrsabwicklung an und sind bereit, ihre Forderungen daran zu orientieren.
 - o Politik und Verwaltung erkennen die Notwendigkeit einer handelsorientierten Änderung der Verkehrsabwicklung an und sind bereit, die Verkehrsberuhigung entsprechend zu modifizieren.
 - o Voraussetzung zur Einführung der täglichen Verkehrsberuhigung ist die Erarbeitung und Umsetzung eines Marketingkonzeptes für die Altstadt.
 - o Die Finanzierung dieses Marketingkonzeptes erfolgt durch die Verwaltung. Politik und Bürgerschaft sichern die Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel zu.
 - o Wirtschaft und Handel sichern die Umsetzung der Marketingkampagne und deren Finanzierung zu.
 - o Politik und Verwaltung sichern den zügigen Umbau und die Umgestaltung der im Grundlagenpapier genannten Straßen und Plätze zu und stellen die dafür erforderlichen Haushaltsmittel zur Verfügung.
 - o Wirtschaft und Handel holen die Zustimmung zu den beitragspflichtigen Umbaumaßnahmen bei ihren Mitgliedern ein.

- o Eine koordinierende „Lenkungsgruppe“ begleitet die gemeinsame Erarbeitung und Umsetzung des Marketingkonzeptes und der Verkehrsberuhigungs- und Straßengestaltungsmaßnahmen, gibt Empfehlungen für die Bürgerschaft ab und stellt den Informationsfluss innerhalb der jeweiligen Gremien über den Stand der Entwicklungen sicher. Die „Lenkungsgruppe“ setzte sich aus Vertretern von IHK, Kaufmannschaft, Einzelhandelsverband, Lübeck-Management sowie den Fraktionsvorsitzenden von SPD, CDU und WIR zusammen.
- ?? Mit der Erarbeitung des Marketingkonzeptes wurde die Kienbaum - Unternehmensberatung gemeinsam mit der Werbeagentur MIKADO beauftragt. Grundlage des Konzeptes war eine Potenzialanalyse mit Stärken- und Schwächenprofil sowie Entwicklungschancen der Altstadt. Aus der Potenzialanalyse wurde ein Produktkonzept bzw. ein Marketingleitbild entwickelt.
- ?? Im Vorfeld der täglichen Verkehrsberuhigung wurde in Lübeck und im Umland über alle Medien eine umfangreiche Informationskampagne über die Änderungen durchgeführt, die am 14. Juni 1996 in Kraft getreten sind. Diese Informationskampagne war Teil der gesamten Marketingstrategie.
- ?? Im Grundlagenpapier waren zahlreiche Umgestaltungsmaßnahmen von Straßen bzw. Straßenabschnitten oder/und Plätzen vorgesehen. Davon hatte die Umgestaltung der beiden Hauptzugangs- und Einkaufsstraßen, der Großen Burgstraße im Norden und der Mühlenstraße im Süden der Altstadt erste Priorität. Mit dem Umbau der Großen Burgstraße wurde im Jahre 1996 begonnen. Die Fertigstellung erfolgte mit einem Straßenfest im Herbst 1997. Die Eröffnung der Mühlenstraße erfolgte im September 1999.

Aufkündigung des Grundlagenpapiers und Verkehrskompromiss

- ?? Am 08. September 1996 kündigten die Wirtschaftsorganisationen das Grundlagenpapier auf, weil ihrer Auffassung nach notwendige Änderungen am Grundlagenpapier - vor allem im Hinblick auf die verkehrliche Erreichbarkeit der

Altstadt - an der Weigerung der Stadt gescheitert waren und die Umsatzrückgänge im Einzelhandel über sämtliche Branchen hinweg in der Altstadt deutlich über denen im Bundesdurchschnitt lagen.

?? Nach der Aufkündigung des Grundlagenpapiers durch die Wirtschaftsorganisationen im Spätsommer 1997 wurde überraschend schnell ein Verkehrskompromiss zwischen dem Bürgermeister sowie den Wirtschaftsorganisationen und den Initiativen für die „autofreie Altstadt“ gefunden. Dieses sogenannte „**Grobkonzept**“ wurde von der Bürgerschaft am 30.10.1997 beschlossen. Mit dem Beschluss wurde die Verwaltung beauftragt, rechtliche, technische und finanzielle Voraussetzungen für die Umsetzung des Grobkonzeptes zu erarbeiten. Die Prüfung des Vorschlages des Bürgerschaftsbeschlusses hat sowohl bei der Verwaltung als auch bei den Wirtschaftsorganisationen und bei den Initiativen für die „autofreie“ Altstadt zu der Erkenntnis geführt, dass die sich hieraus ergebende Verkehrsführung kein in sich funktionsfähiges Konzept darstellt. In verschiedenen Sitzungen zwischen Wirtschaftsorganisationen und Initiativen, an denen die Verwaltung z.T. beteiligt war, konnte ein Kompromiss erzielt werden, das sogenannte „**Feinkonzept**“, das am 29. Januar 1998 von der Bürgerschaft beschlossen wurde. Aufgrund von insgesamt 85 Einwendungen von Betroffenen wurde es erforderlich, dieses „**Feinkonzept**“ nochmals zu überarbeiten. Beschlossen wurde das **überarbeitete „Feinkonzept“ zur Verkehrsberuhigung in der Lübecker Altstadt** dann von der Bürgerschaft am 25. Juni 1998. Die überarbeitete Version sieht unterschiedliche Straßenkategorien vor:

1. Fußgängerzonen
2. Verkehrsberuhigte Altstadtstraßen, die für berechtigten Verkehr befahrbar sind
3. Zeitlich begrenzte verkehrsberuhigte Altstadtstraßen
4. Straßen, die für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), Taxen 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.

?? Mit der **Umsetzung des Konzeptes** wurde am 07. November 1998 begonnen. Im Rahmen eines groß angelegten Kommunikationskonzeptes wurde mit dem Slogan „Lübeck ist offen“ ein deutliches Signal für die Bewohner von Lübeck und des Umlandes gegeben, dass die Altstadt nicht nur für den ÖPNV, Taxen, Fußgänger und Radfahrer, sondern auch für Autokunden über bestimmte Straßen wieder erreichbar ist. Damit hat die Stadt die Chance, ihre oberzentrale Funktion als Einkaufszentrum im südostholsteinischen Raum wieder voll wahrzunehmen. Das für den Erfolg des gesamten Konzeptes unumgängliche **Park-Leit-System** wurde am 08. Mai 1999 in Betrieb genommen.

Die im Zuge der Umsetzung des Konzeptes anfallenden Fragen sollen im „**Arbeitskreis Altstadt**“, bestehend aus Vertretern der Wirtschaftsorganisationen, der Initiativen für die „autofreie Altstadt“ und der Verwaltung behandelt werden.

?? Das neue Verkehrskonzept ist von der überwiegenden Mehrheit des Einzelhandels und anderer Wirtschaftsbereiche der Altstadt begrüßt worden, weil sich damit die Erreichbarkeit der Altstadt deutlich verbessert hat und die Befahrbarkeit insbesondere der Zufahrtsstraßen über 24 Stunden möglich ist. Kritische Stimmen gab und gibt es jedoch im Bereich Obertrave und Dankwartsgrube und hinsichtlich der Ausfahrmöglichkeiten aus der Altstadt. Besonders positiv wurde die neue Verkehrssituation von den Anliegern der Großen Burgstraße beurteilt.

Mit dem neuen Verkehrskonzept wurden zwei wesentliche Ziele der Wirtschaftsorganisationen erreicht:

- ganztägige Öffnung der Mühlenstraße
- ganztägige Öffnung der Großen Burgstraße.

Für den Bereich der Mühlenstraße wurde eine Schleifenlösung eingerichtet, ergänzend wurde eine Zufahrtsmöglichkeit über den Klingenberg zum Parkhaus Schmiedestraße/Marlesgrube neu geschaffen. Damit steht dem vom Süden einfahrenden Verkehr ein entsprechendes Parkraumangebot zur Verfügung. Um

eine - auch von der Wirtschaft nicht gewünschte - Durchfahrtsbeziehung in Richtung Holstentorplatz zu verhindern, erfolgte eine Sperrung der Marlesgrube, so dass dem aus dem Parkhaus abfließenden Verkehr die Verbindung Marlesgrube - Obertrave - Holstentorplatz nicht mehr zur Verfügung steht. Dies hat zur Folge, dass auch die Verkehre, die (unverändert!) über die Holstenstraße das Parkhaus Schmiedestraße/Marlesgrube von Westen her anfahren können, in Richtung Süden über Mühlenstraße bzw. Mühlendamm abfließen müssen.

Die beklagte starke Belastung dieser Verbindung hat im wesentlichen folgende Ursachen:

- insgesamt stärkeres Verkehrsaufkommen durch Öffnung der Mühlenstraße und direkte Zufahrt zum Parkhaus Schmiedestraße/Marlesgrube (von der Wirtschaft ausdrücklich gefordert),
- Unterbrechung der Durchfahrt Marlesgrube zur Vermeidung von Durchgangsverkehr (von der Wirtschaft akzeptiert - Voraussetzung auch für die vorgesehene Neugestaltung im Bereich Obertrave im Eingangsbereich der Altstadt).

?? Passanten- und Haushaltsbefragungen im Herbst 2000 (siehe Anlage)

?? Erste Ergebnisse von zwei Workshops zur Einzelhandels-, Marketing- und Verkehrsentwicklung der Lübecker Altstadt im März und September 2001: Umbau der Holstenstraße, fußgängerfreundliche Gestaltung der Rippenstraßen, Verbesserung der Einkaufsatmosphäre und Aufenthaltsqualität.

Lübeck, 2001-10-22