



Abschlussbericht

zur städtebaulichen Gesamtmaßnahme ALTSTADT

Fachbereich Planen und Bauen
Lübeck plant und baut
Heft 116 | Dezember 2020



Abschlussbericht

zur städtebaulichen Gesamtmaßnahme ALTSTADT in Lübeck
gemäß C 8.6 und Anlage 30 StBauFR SH 2015

Impressum

Herausgeberin: Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung und Bauordnung

Projektleitung und Redaktion: Abteilung Altstadt / Welterbe / Stadtteilplanung
Team Stadtteilplanung – Städtebauförderung: Birgit Maaß

Abbildungs- u. Fotonachweis: Ein herzlicher Dank geht an Frau Margrit Christensen, die eine Vielzahl der hier verwendeten Fotos zur Verfügung gestellt hat. Einzelnachweis siehe Seite 218

Satz und Layout: Grafik Kontor Lübeck

Druck: Druckhaus Menne, Lübeck

Die Gesamtmaßnahme ALTSTADT wurde gefördert im
Städtebauförderungsprogramm „Sanierung und Entwicklung“.



Vorwort

Die Lübecker Altstadt war Ende der 1960er Jahre in einem beklagenswerten Zustand. Die Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs und die stadtplanerischen Ideen der Nachkriegszeit hatten deutliche Spuren hinterlassen. Die Wertschätzung der Altstadt war gering und wertvolle historische Bausubstanz in weiten Teilen dem Verfall preisgegeben. Gerade noch rechtzeitig wurde erkannt, was verloren geht, wenn dieser Entwicklung nicht Einhalt geboten wird.

1971 wurde das neue Städtebauförderungsgesetz beschlossen. Die Hansestadt Lübeck hat bereits im Folgejahr die ersten Sanierungsgebiete förmlich festgelegt. In den vergangenen Jahrzehnten wurde die Altstadtsanierung in Lübeck, bedingt durch die unterschiedliche finanzielle Ausstattung und wechselnde Rahmenbedingungen mit unterschiedlichen Schwerpunkten, einem hohem Personal- und Mitteleinsatz aber vor allem immer mit sehr viel Herzblut aller Mitwirkenden durchgeführt.

Die Anstrengungen haben sich gelohnt. Die Lübecker Altstadt ist heute für Bewohner:innen und Besucher:innen gleichermaßen hoch attraktiv. Dies ist dem erfolgreichen Wirken der Beteiligten zu verdanken. Da sind zunächst die zahlreichen Eigentümer:innen zu nennen, die mit viel Engagement und oft hohem persönlichen und finanziellen Einsatz tätig waren. Ohne diese Lübecker:innen ist die Städtebauförderung nicht vorstellbar. Unterstützt wurden sie von verschiedenen Stiftungen, deren Anliegen es ist, die wertvolle historische Bausubstanz zu erhalten. Mein Dank geht im Besonderen aber auch an Bund und Land für die in den vergangenen Jahrzehnten bewilligten Städtebauförderungsmittel für die Lübecker Altstadtsanierung, welche ein bedeutendes Volumen erreicht haben.

Diese Fördergelder haben dazu beigetragen, dass zahlreiche Einzelobjekte instandgesetzt, von störenden Um- und Anbauten befreit und mit zeitgemäßer Technik ausgestattet wurden.

Jedes Gebäude ist anders und besonders, ein individueller Teil der Lübecker Altstadt. Um dieses Ensemble zu schützen, hat die Lübecker Bürgerschaft örtliche Bauvorschriften beschlossen. Sowohl die Erhaltungssatzung als auch die Gestaltungssatzung dienen der langfristigen Sicherung der umfangreichen privaten und öffentlichen Sanierungsmaßnahmen.

Die städtebaulichen und baulichen Missstände in den Sanierungsgebieten sind weitgehend beseitigt. Aber der Sanierungsprozess ist nicht zu Ende. Dies gilt sowohl für die jetzt abgeschlossenen Sanierungsgebiete als auch für die übrige Altstadt. Stadterneuerung ist eine „Daueraufgabe ohne Dauerlösung“ (Peter Zlonicki). Deshalb geht meine Bitte an Bund und Land, auch in Zukunft an dieser finanziellen Unterstützung festzuhalten, denn Lübeck muss als lebendiges Stadtzentrum mit einer besonderen baukulturellen Bedeutung auch für die kommenden Generationen in ihrer Gesamtheit erlebbar sein.



A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'Jan Lindenau'. The signature is stylized and cursive.

Jan Lindenau
Bürgermeister

Einleitung

Was 1972 mit drei Sanierungsgebieten begann, hat sich im Laufe der folgenden Jahre auf rd. 50 % der Altstadtfläche ausgeweitet. Insgesamt wurden 25 Sanierungsgebiete förmlich festgelegt. Diese umfassten 45 Altstadt-Blöcke ganz oder teilweise.

In knapp fünf Jahrzehnten wurden in der Gesamtmaßnahme ALTSTADT aus dem Städtebauförderungsprogramm „Sanierung und Entwicklung“ insgesamt rd. 166 Mio. Euro Städtebauförderungsmittel eingesetzt, die ein Mehrfaches an privaten Sanierungsinvestitionen auslösten und durch hohe Summen weiterer öffentlicher Fördergelder und mit Zuwendungen von Stiftungen ergänzt wurden.

Schon diese wenigen Zahlen verdeutlichen, welche enorme Bedeutung die Städtebauförderung für Lübeck hat. Sie ist ein richtungsweisendes Instrument der Stadtentwicklung, das in unserer Stadt frühzeitig eingesetzt wurde und deshalb einen so großen Erfolg zu verzeichnen hat. Der Altstadtsanierung wurde von Anfang an eine hohe Priorität eingeräumt. Und maßgeblich hat dieser Prozess zur Ernennung als UNESCO-Welterbestätte beigetragen.

Welche Schlüsselrolle der Städtebauförderung zukommt und welche Vorbildfunktion die Hansestadt Lübeck hierbei einnimmt, zeigt die intensive Kooperation mit den beiden UNESCO Welterbestädten Bamberg und Regensburg. Seit 1973 besteht die Arbeitsgemeinschaft BaLüRe, die spezifische Interessen gegenüber den Ländern und dem Bund vertreten, besonders, um auf die Inhalte der Gesetzgebung und die Finanzierungsmodalitäten der Altstadtsanierung einzuwirken. Dank der guten Erfahrungen wurde diese Arbeitsgemeinschaft 1991 durch die Städte Görlitz, Meißen und Stralsund ergänzt. Die Erfahrungen in Lübeck aber eben auch der fachliche Austausch über die Stadtgrenzen hinweg, lassen an einem uneingeschränkten Plädoyer für die Altstädte festhalten. Diese haben sich in der Vergangenheit bewährt, erfreuen sich in der Gegenwart großer Beliebtheit und ich bin zuversichtlich, dass sie auch resilient gegenüber den Anforderungen der Zukunft sind.

Die Hansestadt Lübeck hat in den vergangenen Jahrzehnten mit diversen Publikationen über die Planung und Durchführung der Sanierungstätigkeit in der Altstadt berichtet. 2008 erschien mit dem Buch „Hansestadt Lübeck – Sanierung und Entwicklung der Lübecker Altstadt“ im Wachholtz Verlag ein umfangreicher Zwischenbericht. Der vorliegende Abschlussbericht ergänzt diesen bis zur Beendigung des Programms und beschreibt damit einen beachtlichen Meilenstein der Lübecker Stadtentwicklung. Der Abschlussbericht gibt Einblick in die Sanierungstätigkeit und die erzielten Erfolge. Er zeigt aber insbesondere, dass die Hansestadt Lübeck den richtigen Weg frühzeitig eingeschlagen hat und gut beraten ist, die Städtebauförderung auch zukünftig fortzusetzen und mit großem Einsatz für die Weiterentwicklung Lübecks zu nutzen.



Joanna Hagen

Joanna Hagen
Bausenatorin

Inhalt

Vorwort	5
Einleitung	7
01 Ausgangslage und Gebietsbeschreibung vor Beginn der städtebaulichen Gesamtmaßnahme	10
02 Erfordernis der Gesamtmaßnahme gemäß § 136 BauGB	18
03 Zeit- und Verfahrensablauf der städtebaulichen Gesamtmaßnahme	22
04 Ziele der Gesamtmaßnahme	26
05 Ressortübergreifender und integrierter Ansatz der Gesamtmaßnahme	32
06 Städtebauliche Planung sowie bau- und planungsrechtliche Instrumente.....	36
07 Übersicht Einzelmaßnahmen und Projekte	54
08 Investitionsvolumen und Baukosten	176
09 Bündelung mit anderen öffentlichen Mitteln	188
10 Anstoßeffekte auf private Investitionen	198
11 Städtebauliche Ergebnisse und Wirkungen im Fördergebiet und der Gesamtgemeinde	200
12 Beteiligung der Bürger:innen und Öffentlichkeitsarbeit.....	206
13 Einschätzung über den Zielerreichungsgrad der Städtebauförderungsmaßnahme	210
Abkürzungen / Glossar.....	215
Quellenangaben	217
Abbildungs- und Fotoverzeichnis.....	218

Die Entwicklung der Hansestadt Lübeck konzentrierte sich bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts vor allem auf die Altstadtinsel. An der heutigen Stelle erstmalig von Adolf II., Graf von Schauenburg und Holstein im Jahr 1143 gegründet und nach einem Stadtbrand von Herzog Heinrich dem Löwen 1159 neu belebt, entwickelte sich die Stadt rasch zu einem bedeutenden Handelszentrum im Ostseeraum. Der im Verlauf von gut 150 Jahren seit der Gründung herausgebildete Stadtgrundriss, den die Straßen, Plätze, Gruben und die kleinteiligen Parzellenmuster bis heute auf dem markanten Straßenhügel abbilden, ist weitgehend erhalten geblieben.

Wie jede alte Stadt war auch Lübeck immer eine Stadt im Wandel. In allen vorindustriellen Epochen signalisierten Verdichtungen auf den Grundstücken (z. B. die Flügelnbauten) und die Veränderungen der Stadthäuser (z. B. des Inneren und der Hausfronten) Anpassungen an die Zeit. Lübeck hatte bis 1942 nie kriegerische Zerstörungen größeren Ausmaßes erfahren. Die Stadtanlage des Mittelalters hatte sich über alle Zeiten hinweg bewährt.



01.1 Hansestadt Lübeck im Jahr 1824

Struktur- und Funktionswandel im 19. und 20. Jahrhundert

Die Räume der Stadt mit ihren Erschließungs-, Bebauungs- und Raumstrukturen waren im 19. Jahrhundert, wie überall in Europa, dem schnellen wirtschaftsstrukturellen Wandel ausgesetzt. Um konkurrenzfähig zu bleiben, waren strategische Veränderungen bei den Außenverbindungen notwendig. Schon 1832 planten Lübecker und Hamburger Kaufleute gemeinsam eine Eisenbahnverbindung zwischen ihren beiden Hansestädten. Realisiert wurde die Bahn jedoch erst 30 Jahre später. Lübeck gehörte, bezogen auf den Industrialisierungsprozess, zu den Schlusslichtern unter den deutschen Städten. Als letzte Stadt Deutschlands wurde 1864 in Lübeck die Torssperre aufgehoben.

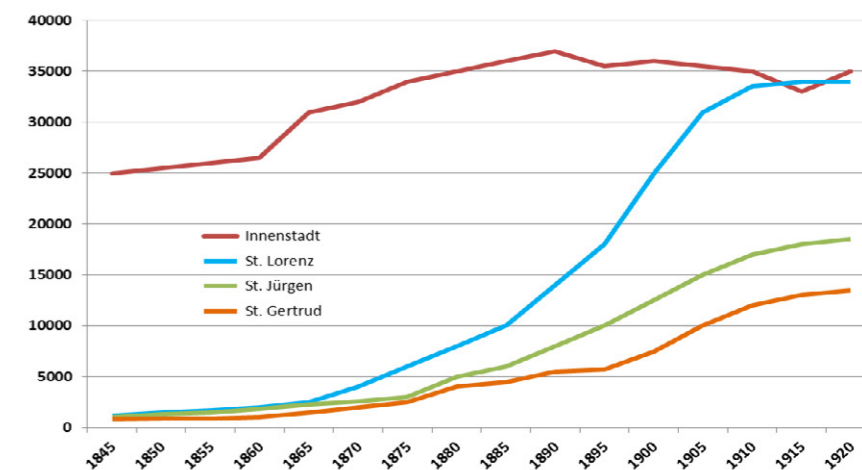
Die Städte entwickelten als Motoren des industriegesellschaftlichen Wandels Magnetwirkung für die Massen der notgedrungenen Landflüchtigen, die innerhalb der Stadtmauern der schnell überfüllten Orte Arbeit und Unterkunft suchten und bald eine neue soziale Klasse bildeten. Die Industrialisierung generierte neue Bau- und Siedlungsformen. Überkommene Großbauten (Kirchen, Rathäuser, Speicher) bekamen starke Konkurrenz. Zahlreiche neue Großbauten auf neuen großen Parzellen lassen sich auch in der Lübecker Altstadt finden, so zum Beispiel der Neubau der Reichspost am Markt (1882/84), für den ein ganzer Straßenblock abgerissen wurde.

Legalisiert wurden viele, den Maßstab der Altstadt sprengende Großbauten durch die liberalisierten Bauordnungen. So fielen mit der Bauordnung von 1881 in Lübeck beispielsweise die Stockwerksbeschränkungen, wenn die Straßenbreite mindestens 11,5 Meter betrug. Das galt für die aufblühenden Hauptgeschäftsstraßen Königstraße, Holstenstraße, Mühlenstraße oder Burgstraße. Zur Wohnqualität im bewährten städtischen Bürgerhaus boten sich für die bürgerlichen Kreise der Bevölkerung nun nicht mehr nur in der Altstadt Alternativen (z. B. Wohn- und Geschäftshäuser mit neuartigen Geschoss- und Nutzungsstrukturen), sondern auch außerhalb der Stadtmauern.

Im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts begann auch in Lübeck das „Wohnen in der Altstadt“ langsam an Selbstverständlichkeit zu verlieren. Die Vorstädte St. Jürgen, St. Gertrud und ganz besonders St. Lorenz verzeichneten einen starken Anstieg der Bevölkerungszahlen. Aber erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts wohnten mehr Lübecker:innen in den „neuen“ Vorstädten als in der „alten“ Stadt.

Die Situation – besonders in den „Bevölkerungsballungsgebieten der Innenstadt“ – wurde 1890 in einem Bericht des Lübecker Industrie-Vereins festgehalten: „Ein beträchtlicher Teil der vorhandenen Wohnungen haben Baufehler, die mit Gesundheitsrücksichten und den Ansprüchen eines geordneten kleinen Hauswesens unverträglich sind: fehlende Küchen, Keller- und Bodengelasse sind stark hervortretende Mängel. Von ca. 8.000 Wohnungen verfügen etwa 6.000 nur über ein bis zwei Zimmer, die zudem noch oft recht klein sind“. Dass mehrgeschossige Miethäuser zunächst abgelehnt wurden, zeigt deutlich, wie Wohnen in der überkommenen Stadt trotz geringer Wohnqualität die Wünsche der Betroffenen prägte. Einfamilienhäuser waren gewünscht. Mehrfamilienhäuser galten in Lübeck als an das Wohnungselend der Großstädte erinnernde „Mietskasernen“. In eine Aufwertung der Blockinnenräume in der Altstadt wurde von Privaten nicht investiert; die „guten Lagen“ in der Vorstadt hatten Priorität.

Eine Ausnahme praktizierte der 1861 gegründete „Lübecker gemeinnützige Bauverein“, der 1867 einen Komplex zwischen Krähenstraße und Stavenstraße erwarb. Dieser umfasste zehn Buden am Behrens Gang, 17 Buden im Behrens Hof, drei Häuser in der Stavenstraße und zwei in der Krähenstraße. Behrens Hof wurde saniert und Behrens Gang abgerissen. Dafür entstand die Vereinsstraße mit sieben zweigeschossigen Reihenhäusern. Warum ein solch frühes Altstadt-Sanierungsvorhaben nicht Anstoß zu weiteren Maßnahmen dieser Art war, ist bisher leider nicht erforscht.



01.2 Einwohner:innenentwicklung Innenstadt und Vorstädte 1845-1920

Als städtebauliche Reaktion auf den Struktur- und Funktionswandel im 20. Jahrhundert war die Idee der „Gartenstadt“ sehr einflussreich. Sie beeinflusste das Denken und das Empfinden für ein gesundes Wohnen und Arbeiten und ist als eine der ideellen Grundlagen für eine gewandelte Wertschätzung des Stadtwohnens in breiten (klein-) bürgerlichen Kreisen zu sehen. Sie beförderte in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts auch eine geänderte Entwicklungsperspektive für die alte Stadt: Wohnen und Arbeiten und Zentrumsfunktionen müssen räumlich und funktional getrennt werden. Die Gartenstadtidee war eine Anti-(Alt)Stadt-Idee.



01.3 Lageplan Behrens Hof und Vereinsstraße 1910

Für die wirtschaftlichen, politischen und verwaltenden Eliten hatte der Begriff „Stadt“ am Anfang des 20. Jahrhunderts mehrheitlich eine andere Bedeutung. Dennoch verschwanden das Bild und die Bedeutung der mittelalterlich geprägten Stadt nicht aus den Köpfen und Herzen ihrer Bewohner:innen und Besucher:innen. Das vorindustrielle, alte, den Namen gebende historische Stadtgebilde blieb Zentrum, wurde aber nun zum Teil eines größeren Stadtraums. Im Falle Lübecks gab es außerhalb der Altstadt mehr Spielraum zur Entflechtung bisher zusammen wirkender städtischer Funktionen des Arbeitens, Wohnens, Erholens und des Verkehrs, die infolge der veränderten Wirtschafts- und Arbeitsstrukturen nötig wurden.

Mittelalterlich strukturierte Städte blieben weiterhin das „Herz“ der Bürgerkommunen. In aller Regel blieben die wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Funktionen in der alten zentralen Stadt erhalten. In Lübeck galt das auch für die Wohnfunktion. Man wohnte weiter in den Blockbinnenhöfen und in den neu errichteten Gebäuden mit repräsentativen zeitgenössischen Fassaden zu Straßen und Plätzen hin.

Der industriegesellschaftliche Modernisierungsdruck und damit verbundene baulich-räumliche Veränderungen weckten von Anfang an bei den Einwohner:innen der Städte auch Widerstand, besonders wenn es um Veränderungen in den Altstädten ging. Das Stadtverständnis der Lübecker:innen, ihr „Lübeck-Patriotismus“ für die „siebentürmige Vaterstadt“ mündete schon im beginnenden 19. Jahrhundert in denkmalpflegerische Aktivitäten. Das Senatsdekret von 1818 zum Schutz der beweglichen Kunstwerke beweist einen kollektiven Hang zum Erhalten und Bewahren. Bis zum Denkmalschutzgesetz von 1915 war es noch ein weiter Weg. Die Sorge um vernichtete oder bedrohte Qualitäten wuchs, für das Bürgertum zuerst auf der visuell-ästhetischen Ebene von Stadtraumbildern. Protest erregten nicht die Ergänzung und Überformung unter Beibehaltung der Parzellengröße, sondern der Abriss und Neubau, somit der Verlust gewohnter Lebensqualitäten und materieller Zeugnisse der Stadtgeschichte.

Die einer Kulturdebatte ähnelnde Lübecker Diskussion um „Beharren“ und „Entwickeln“ fand Anfang des 20. Jahrhunderts ihren

Höhepunkt. Offensichtlich wurden die Folgen der damaligen Entwicklung breiteren Bevölkerungskreisen vor allem durch neue Straßenplanungen bewusst. Wohnungsbedarf, neue Verkehrsfunktionen und Verkehrsflächenbedarfe, Gewinnstreben und Profitsucht führten zu funktionalen und baulichen Veränderungen im öffentlichen Raum. Die Antworten auf Mobilitätsfragen durch den öffentlichen Nahverkehr (Straßenbahnen) und später durch den individuellen Kraftwagengebrauch bewirkten Veränderungen. Nutzungsänderungen konnten die Bedeutungen von Häusern, Straßen, Gassen und Plätzen und die uralten funktionellen Wechselwirkungen zwischen ihnen wandeln.

Mit dem „Gesetz, die Anlage neuer Straßen in der Stadt Lübeck und deren Vorstädten durch Private betreffend“ aus dem Jahre 1873 war das Tabu der Veränderung mittelalterlicher Fluchtlinien amtlich gebrochen worden. Jetzt galt die Maxime, dass die Stadt dem wachsenden Verkehr angepasst werden muss und nicht umgekehrt. Konkrete funktionale und gestalterische Veränderungen der Straßen- und Platzräume durch Verbreiterungen, Um- und Freilegungen, Sanierungen und sonstige Maßnahmen fallen in Lübeck in die Zeit ab 1890. Die Straßengeschichte der Hansestadt ist eine Geschichte der Nutzungskonflikte und entsprechender behördlicher Reaktionen.

Schon 1842 wurden die Weichen für angepasste Infrastruktur-Maßnahmen gestellt, z. B. die grundlegende Umgestaltung und Neupflasterung aller Lübecker Innenstadtstraßen einschließlich des Baus von Abwassersystemen, wobei aber die Baufluchten erhalten blieben. Es dauerte noch bis in die 1890er Jahre, bis die Erneuerung aller Straßen nach vier vorgeschriebenen Straßenklassen gemäß einer Verordnung von 1852 abgeschlossen war. Der Bau des 1900 eröffneten Elbe-Trave-Kanals führte durch die Anlage einer neuen stadtseitigen Hafestraße zur Veränderung des östlichen Altstadtrandes. Damit erfuhr das Straßennetz der Altstadtinsel seine letzte Erweiterung.

Das „Verkleiden“ der neuen, industriell geprägten Baukomplexe mit Fassaden in Neo-Stilen und historisierenden Baudetails sollte in allen deutschen Städten bis Ende des Kaiserreichs vorherrschen. In Lübeck wurde eine spezifische Heimatschutzarchitektur entwickelt.

Nach der ersten Welle historisierender Gründerzeitbauten, die mit Maßstab und Stil der historischen Stadt gebrochen hatten, ermöglichte der Heimatschutzstil zumindest eine visuell harmonischere Einpassung von Neubauten, selbst wenn diese in Bezug auf Maßstab und Funktion, Parzellen- und Besitzstruktur gleichfalls den traditionellen Rahmen sprengten.

In Lübecks Innenstadt entstanden infolge des mit der Heimatschutzarchitektur gefundenen „stilistischen Konsenses“ in der Zeit der Weimarer Republik zahlreiche Gebäude, die sich durch eine erfolgreiche Verschmelzung von Elementen regionaler Traditionen mit denen des Neuen Bauens (und des Expressionismus) auszeichnen.

Sowohl die Ideologisierung und Radikalisierung der Diskussionen als auch die Instrumentalisierung von Städtebau und Architektur als Ausdruck politischer Gesinnung verhinderten häufig den ausgewogenen Umgang mit dem Erbe der alten Stadtstrukturen. Das „Entweder“ (anpassen) – „Oder“ (ersetzen) der Moderne polarisierte. Die Entwicklungen in der Weimarer Republik hinterließen mehr oder weniger deutliche Spuren in den Altstädten. Nur punktuell wurden funktionale und gestalterische Veränderungen der alten Stadtstrukturen in den öffentlichen Verkehrsräumen realisiert. In Lübeck sind es, neben kleineren Maßnahmen wie Asphaltierungen, Einrichten von Tankstellen oder neuen Beleuchtungen vor allem die verkehrsbedingten Umbauten der Plätze Klingenberg und Koberg, aber auch „die Säuberung des Lübecker Marktplatzes von dem Schmuck seiner Bäume und seines Gründerbrunnens.“ Die ungelösten Probleme in den Blockbinnenhöfen – dicht gedrängtes



01.4 Klingenberg mit Straßenpflaster der Klasse 1 um 1876



01.5 Klingenberg mit Straßenpflaster der Klasse 1 nach Umgestaltung um 1935

Wohnen und Arbeiten in heruntergekommenen Bau- und Raumstrukturen – wurden bis Mitte der 1930er Jahre von der Stadt hingenommen.

Im „Dritten Reich“ wurde die alte Stadt als Klischee für Heimat zu einem zentralen Gegenstand der nationalsozialistischen Ideologie. Lübeck gehörte nicht zu den „Ausbaustädten“ des Nazi-Regimes und blieb somit von radikalen Umgestaltungen verschont. Mit der „Bereinigung“ der neugotischen Fassade des Postamts begann 1926 unter Oberbaurat Otto Hespeler ein Programm der „Entschandlung des Stadtbildes“ von den Bausünden des 19. Jahrhunderts, das in der Zeit des Nationalsozialismus in dem Bestreben gipfelte, ein von allen unerwünschten Elementen bereinigtes, fiktionales historisches Stadtbild herzustellen. Der 1936 von Hespeler aufgestellte „Plan der Altstadtverbesserung“ verband erstmals Maßnahmen einer bestanderhaltenden Sanierung selbst einfacher Wohnbauten sowie einer Hofentkernung, um die ideologischen Vorstellungen umzusetzen.

Die kriegszerstörte Altstadt

In der Nacht vom 28./29. März 1942 wurde Lübeck als erste deutsche Stadt von einem Flächenbombardement englischer Flugzeuge getroffen. Die Folge der Bombardierung war eine bis zu 500 m breite Schneise der Zerstörung in der westlichen Altstadt. Eine weitere, etwas kleinere Zone wurde nordöstlich der St. Aegidienkirche zerstört. Eine Bestandsaufnahme unmittelbar nach dem Angriff verzeichnete in etwa einem Fünftel der Altstadt die meisten Gebäude als vollkommen zerstört oder erst nach größerer Instandsetzung wieder bezugsfertig.



01.6 Zerstörte Altstadt, Fünfhausen

Da die Royal Air Force bei ihrem Angriff überwiegend Brandbomben eingesetzt hatte, waren in den zerstörten Häusern meist die hölzernen Dachwerke und Decken bis auf die Kellerdecken durchgebrannt; die Giebel, die mittelalterlichen Brandmauern und wohl die meisten Keller jedoch waren unbeschädigt geblieben.

Die unzerstörten Umfassungsmauern wurden nicht gesichert. Man begann unverzüglich mit dem „Aufräumen“, das heißt, die ausgebrannten Häuser wurden gesprengt, mit Maschinenkraft oder von Hand abgebrochen und später als Trümmerflächen geplant – zum einen wegen der drohenden Einsturzgefahr, noch mehr aber mit der hoffnungsvollen Vision einer alsbald auf den Ruinen neu zu erbauenden „modernen“ Stadt. Die Abbrüche sollten sich zum Teil noch bis in die Mitte der 1950er Jahre hinziehen.



01.8 Modell vom Zerstörungszustand 1949



01.7 Zerstörte Altstadt, Beckergrube

Wiederaufbau

Bereits im Mai 1942 hatte der städtische Baudirektor Hans Pieper unter Geheimhaltung mit der Planung für den Neuaufbau der Stadt begonnen und dabei die Zukunft der Altstadt in einem von Grünflächen durchzogenen Verwaltungs- und Geschäftszentrum vorgezeichnet. Für die Neuordnung des Verkehrs in der Altstadt plante Pieper die Verbreiterung der Hauptverkehrsachsen. Für die Neubebauung an den verbreiterten Straßen sah er zunächst Giebelhäuser und später neutral und gleichförmig gestaltete Traufenhausreihen vor. Als Mal der Erinnerung war eine Traditionsinsel aus zusammengetragenen Resten der historischen Bebauung vorgesehen. Auch die am „historischen Geist“ orientierten Planungen der Hochschullehrer Carl Mühlenpfordt und Karl Gruber, TU Aachen, ersterer im Auftrag der Kaufmannschaft, sehen keinen Wiederaufbau, sondern einen Neuaufbau auf einer neuen Grundstücksstruktur vor. Im Rahmen eines Arbeitsstabes der Reichsregierung hatte auch Friedrich Tamms seit 1944 die „Wiederbebauung“ der Altstadtinsel geplant. Alle Planungen blieben bis 1945 weitgehend geheim.

Erst nach Kriegsende begann eine öffentliche Diskussion um die Zukunft der Altstadt. Dabei stand im Mittelpunkt der Überlegungen das Ziel, eine verkehrsgerechte „moderne“ Stadt zu schaffen. Außer Frage blieb allein der Wiederaufbau der Kirchen. Kaum Zustimmung fanden neue Pläne, wie die von Emil Steffann und Heinrich Tessenow, die auf die Erhaltung der nicht zerstörten Häuser und des Stadtgrundrisses, sowie das Fernhalten des Verkehrs bedacht waren.

Die Verkehrsplanung Piepers und Tamms floss später in den Bebauungsplan der Innenstadt ein,

den Stadtbaudirektor Georg Münter 1949 vorlegte. Er sah eine Verbreiterung der Hauptverkehrsachsen sowie eine weitgehend geschlossene Blockrandbebauung mit großen Innenhöfen in den zerstörten Teilen der Stadt vor, die bis heute Teile des Zentrums der Innenstadt prägt.



01.9 Wiederaufbauplan, Mai 1957

Auch aus Kostengründen hatten sich Planung, Wiederaufbau und Neubau wesentlich auf die zerstörten zentralen Bereiche oder auf die für die Verkehrsplanung benötigten Teile der Stadt beschränkt. Die unzerstörten Randbereiche der Altstadt waren dagegen hauptsächlich für den Durchgangsverkehr von Belang. Besonders in den dicht bebauten Gängevierteln und Querstraßen setzte sich der bauliche Verfall der Häuser und damit einhergehend auch eine Geringschätzung dieser Gebiete und deren Bewohner:innen fort, der schon im frühen 20. Jahrhundert begonnen hatte.

Sozialprestige und Wertschätzung der Altstadt sanken. Großflächige Abbrüche mittelalterlicher Hausreihen im Zentrum der Stadt – wie für das Textilkaufhaus C&A in der Mühlenstraße oder für das Karstadt-Kaufhaus an der Südseite des Schrangens – erschienen selbstverständlich und für die Modernisierung der Stadt notwendig. Den fehlenden Investitionen und

dem geringen Ansehen der übrigen Altstadtbereiche in jener Zeit verdanken wir heute die Erhaltung einer in Nordeuropa einzigartigen mittelalterlichen Stadt.

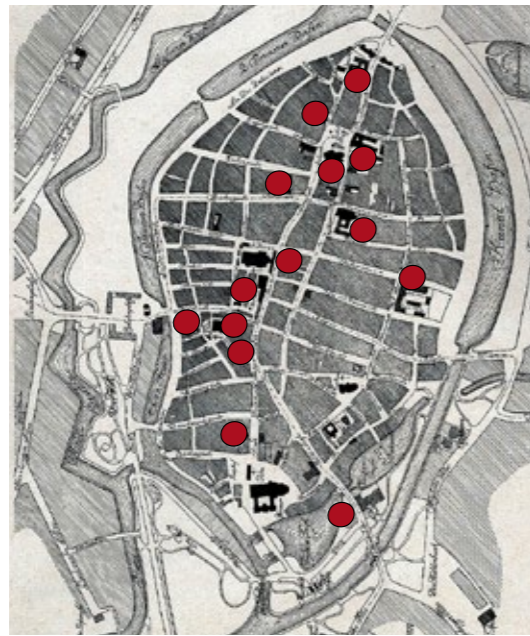
Neue Rahmenbedingungen für die Stadtentwicklung

Ein Vierteljahrhundert nach dem Zweiten Weltkrieg endete eine von starkem Wirtschaftswachstum, extensiver Siedlungsflächenentwicklung und intensiver Bautätigkeit geprägte Wiederaufbauphase der Lübecker Nachkriegsentwicklung. Sie signalisierte zugleich das Ende einer etwa 100 Jahre währenden Phase scheinbar unablässigen (Stadt-) Wachstums. Die Hansestadt Lübeck befand sich in den 1960er Jahren am Beginn eines neuen Entwicklungsschrittes, der einen Zeitraum von etwa zwei Jahrzehnten umfassen sollte. Dieser Abschnitt war erstmals durch grundlegend veränderte Entwicklungsbedingungen gekennzeichnet: Bevölkerungsrückgänge, Arbeitsplatzverluste, beginnende Strukturveränderungen im Wirtschaftsgefüge der Stadt, der Niedergang der Werften, des produzierenden Gewerbes und der Schwerindustrie. Sie prägte bis Ende der 1980er Jahre die gesellschaftliche Stimmung und die Investitionsbereitschaft in der Hansestadt.

Diese teilweise radikalen Veränderungen der entwicklungspolitischen Rahmenbedingungen kamen einem Paradigmenwechsel der Lübecker Stadtentwicklung gleich: An die Stelle eines auf Außenentwicklung angelegten Leitbildes trat eine Bewältigung der Industrialisierungsfolgen. Die Auseinandersetzung um die Erhaltung und Erneuerung der Altstadt und deren gesellschaftliche, ökonomische und kulturelle Bedeutung für die Gesamtstadt gewann in diesen Jahrzehnten zunehmend an Bedeutung.

Eingriffe in die Altstadtstruktur

Seit Aufhebung der Torsperre wurde die Sanierung der Altstadt zunächst als ein gebäudebezogener Stadttumbau verstanden, der durch fortgesetzte Eingriffe in gewachsene Stadtstrukturen, durch Abrisse und Neubauten sowie durch die Suche nach neuen architektonischen Gestaltungsformen charakterisiert werden kann. Die bauliche Veränderung konzentrierte sich fast ausschließlich auf die zentralen Gebiete der Altstadt, die Gebiete also, die besonders einem wirtschaftlichen Veränderungsdruck ausgesetzt waren.



01.10 Standorte beispielhafter Neubauten 1820-1930

Als dann in den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts die Bauhöhen freigegeben und Erker und andere Ausbauten gestattet wurden, war allerdings das einheitliche Bild bald zerstört. Schließlich verletzten große, geschlossene Baukomplexe die jahrhundertlang sorgfältig beachteten Maßverhältnisse.



01.11 Stadttheater, ab 1907

Um diesen Veränderungen entgegen zu wirken, fasste die Lübecker Bürgerschaft am 17. Februar 1949 – inmitten der Trümmer – einstimmig den Grundsatzbeschluss, beim Wiederaufbau die historische Struktur des Stadtgrundrisses zu bewahren. Den notwendigen Straßenverbreiterungen sollten keine denkmalgeschützten Häuser zum Opfer fallen. Um den Durchgangsverkehr aus der Innenstadt herauszuhalten, mussten bessere Umfahrungsmöglichkeiten um die Stadt herum geschaffen werden.

Dieser politische Anspruch wurde in der Folgezeit nur bedingt eingehalten. „Die zweite Zerstörung“ der Altstadt durch die Sprengungen noch bis in die Jahre 1950 und später, als schon längst keine unmittelbare Einsturzgefahr mehr bestanden, zeigt, dass trotz gegenteiliger Beteuerungen an einer Erhaltung des kostbaren städtebaulichen und architektonischen Erbes kein ernsthaftes Interesse bestand. Die Bauverwaltung verfolgte mit ihrem Wiederaufbauplan, ebenso wie fast sämtliche in der Zeit seit der Zerstörung vorgelegten Planungen, das Ziel einer radikalen Modernisierung und einer City-Bildung der Innenstadt unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrsfragen.

Die eigentlichen Zerstörungen in den von Bomben getroffenen Altstadtquartieren erfolgten daher nicht nur an Palmarum 1942, sondern durch die Aufräumarbeiten und die im Zuge des Wiederaufbaus realisierten städtebaulichen und baulichen Veränderungen.

Städtebauliche und soziale Situation in den 1960er Jahren

Noch weitgehend unbeachtet von der Öffentlichkeit und Politik war die Lübecker Altstadt in den 1960er Jahren in städtebaulicher und baulicher Hinsicht ein Ort, der sich in einem teilweise dramatischen Verfallsprozess befand: 62 % der Wohnungen hatten kein Bad, 30 % kein WC, 30 % keine Heizung und 38 % waren im Brandfall nicht erreichbar. Die Sozialstruktur wurde, grob vereinfacht, auf vier „A's“ reduziert: Arme, Alte, Ausländer und Auszubildende.

Angesichts dieser Situation hatte die Bauverwaltung bereits 1961 eine Abteilung „Sanierung“ eingerichtet, die wegen ihrer weitreichenden Bedeutung dem leitenden Senatsbaudirektor direkt unterstellt wurde. Als Folge dieser Entwicklung erklärte die Lübecker Bürgerschaft 1965 die gesamte Altstadtinsel gemäß § 26 der seinerzeitigen Fassung des Bundesbaugesetzes zum Sanierungsgebiet. Ziel des Satzungsbeschlusses war die „Herstellung einer gesunden Wohn-, Wirtschafts- und Verkehrsstruktur“, für die im Rahmen der Altstadtsanierung Bebauungspläne aufgestellt werden sollten.

Damit rückten erstmals Altstadtgebiete ins Bewusstsein der Öffentlichkeit, die außerhalb der zentralen Gebiete lagen, die vielen Lübecker:innen unbekannt waren und die aufgrund

ihres Bauzustandes und ihrer Bewohnerschaft in der Regel von großen Teilen der Lübecker Bevölkerung gemieden wurden. Die Altstadt als „Terra incognita“.

Akteure und Kontroversen vor Beginn der Altstadtsanierung

In den 1960er und beginnenden 1970er Jahren setzten heftige Diskussionen ein, die zunächst überwiegend durch bildungsbürgerliche Bevölkerungsschichten bestimmt wurden und sich zunehmend mit den Themen der Stadtbilderhaltung und der Denkmalpflege in der Altstadt beschäftigten. Die „Gesellschaft zur Beförderung gemeinnütziger Tätigkeit“ und deren Tochtergesellschaften setzten sich vehement für die Erhaltung denkmalgeschützter Bausubstanz ein. Auch der 1972 gegründete Verein Lübeck Forum e.V. verfolgte gemeinnützige Zwecke „in einer partnerschaftlichen Mitarbeit bei der Förderung der Denkmalpflege in Lübeck“. Besondere Bedeutung erlangte die „Bürgerinitiative Rettet Lübeck (BIRL)“. Ihre Gründung im Jahre 1975 ist als Reaktion auf eine von Bürgerschaft und Senat geduldete fortschreitende partielle Zerstörung von Baudenkmalern in der Altstadt zu verstehen. Einfluss auf die Diskussionen zur Altstadtsanierung hatte auch die 1975 entstandene „Althaus-Sanierer-Gemeinschaft (ASG)“. Die ASG ist eine Gemeinschaft von Altstadtbewohner:innen, die ein selbstbewohntes Althaus sanieren oder saniert haben und sich für die Erhaltung historischer Gebäude, sowie für eine Altstadtsanierung mit den für Lübeck typischen Konstruktionen, Gestaltungen und Materialien, einsetzt.

Sanierungskonzepte der Verwaltung

Die Ereignisse und Diskussionen in den 1960er und beginnenden 1970er Jahren führten auch zu Reaktionen in der Lübecker Bürgerschaft und im Senat. Der Senat beschloss die Einrichtung einer „Projektgruppe für Stadtsanierung“, die unter Federführung des Stadtplanungsamtes und unter Beteiligung von Mitarbeiter:innen verschiedener Dezernate und Ämter der Stadt Anfang 1972 ihre Arbeit aufnahm. Ziel war die Erstellung eines langfristigen Konzeptes („Programmplan Innenstadt“) für die Sanierung der Lübecker Innenstadt.

Bereits kurz zuvor hatte die Bürgerschaft im Januar 1972 einstimmig den Beginn der vorbereitenden Untersuchungen für das gesamte Gebiet der Altstadt beschlossen. Trotz der

öffentlichen Forderungen nach Erhaltung der Altstadt war dieser Beschluss kommunalpolitisch nicht unumstritten. Die einstimmige Annahme ließ sich offenbar nur durch einen ergänzenden Bericht des Senats sicherstellen. Darin wird die beschränkte Zielsetzung des Beschlusses hervorgehoben: „Es werden damit noch keine eigentlichen Sanierungsmaßnahmen eingeleitet; vielmehr werden zunächst lediglich die Voraussetzungen geschaffen, städtebauliche Missstände zu erkunden, einzugrenzen und Kriterien bezüglich dieser Missstände zu gewinnen. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse werden dann für den Senat künftig die Voraussetzungen dafür bilden, der Bürgerschaft die Festlegungen bestimmter eng umgrenzter Teile der Innenstadt als Sanierungsgebiet im Sinne von § 5 des Städtebauförderungsgesetzes zu empfehlen, was jeweils durch Erlass einer Satzung zu erfolgen hat.“

Das vorläufige Ende einer etwa eineinhalb Jahrzehnte dauernden kulturellen Kontroverse, die entscheidenden Einfluss auf die nachfolgenden Sanierungsmaßnahmen hatte, wurde durch zwei Ereignisse bestimmt:

Im April 1972 erfolgte die förmliche Festlegung der ersten drei Lübecker Sanierungsgebiete Glandorpsgang, Petersgrube und Alsheide und im Februar 1973 wurde mit Fertigstellung des vierten Sanierungsberichtes (S 4 – Bericht) von der Projektgruppe Stadtsanierung das städtebauliche Leitbild für die Sanierung der Altstadt vorgelegt. Besonders dieser S 4 – Bericht markiert den Übergang von einer an kulturellen und gesellschaftlichen Werten orientierten Zieldiskussion zu einer überwiegend umsetzungs- und maßnahmenorientierten Durchführungsdiskussion.



01.12 Förmlich festgelegte Sanierungsgebiete 1972

Gesetzliche Grundlagen

Städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen wurden gesetzlich erstmals im Städtebauförderungsgesetz (StBauFG) von 1971 und später dann 1987 – inhaltlich unverändert – im Baugesetzbuch (BauGB) geregelt. Die einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung muss im öffentlichen Interesse liegen. Bund, Länder und Gemeinden wirken im Rahmen ihrer Zuständigkeiten an dieser Aufgabe mit.

Nach diesem Gesetz sind Sanierungsmaßnahmen als Maßnahmen definiert, durch die ein Gebiet zur Behebung städtebaulicher Missstände, insbesondere durch Beseitigung baulicher Anlagen und Neubebauung oder durch Modernisierung von Gebäuden, wesentlich verbessert oder umgestaltet wird. Sanierungsmaßnahmen umfassen auch erforderliche Ersatzmaßnahmen und Ersatzanlagen.

Die Belange der Betroffenen, insbesondere der Eigentümer:innen, der Mieter:innen und Pächter:innen und die der Allgemeinheit sind gerecht gegeneinander abzuwägen. Den Betroffenen soll Gelegenheit gegeben werden, bei der Vorbereitung und Durchführung mitzuwirken.

Städtebauliche Missstände liegen vor, wenn das Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen nicht entspricht oder in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen.

Bei der Beurteilung, ob in einem Gebiet städtebauliche Missstände vorliegen, sind insbesondere die Wohn- und Arbeitsverhältnisse der in dem Gebiet wohnenden und arbeitenden Menschen in Bezug auf die Belichtung, Besonnung und Belüftung sowie die bauliche Beschaffenheit der Wohnungen und Arbeitsstätten zu berücksichtigen. Auch die Einwirkungen, die von Grundstücken, Betrieben, Einrichtungen

oder Verkehrsanlagen ausgehen, insbesondere durch Lärm, Verunreinigungen und Erschütterungen, sind zu beachten.

Gutachten der GEWOS

Um sich eine genaue Kenntnis über Art und Umfang der bestehenden Sanierungstatbestände zu verschaffen, hat die Hansestadt Lübeck am 23.1.1969 mit der Unterstützung des Landes und des Bundes die Gesellschaft für Wohnungs- und Siedlungswesen (GEWOS) aus Hamburg mit der Erstellung eines Gutachtens zur Vorbereitung der Sanierung der Innenstadt beauftragt. Die örtlichen Begehungen für die städtebauliche Bestandsaufnahme wurden auf der Grundlage des von der GEWOS entwickelten Erhebungs- und Bewertungssystems im Juli/August 1969 durchgeführt. Im Rahmen der Erhebung waren fünf Mitarbeiter:innen und 40 Studenten:innen der Ingenieurschulen für Bauwesen aus Hamburg und Lübeck sechs Wochen lang in der Innenstadt tätig. Für Grundstücke, Gebäude, Wohnungen und Arbeitsstätten waren ca. 20.000 Erhebungsbögen mit 400.000 Einzelinformationen auszufüllen und zu kontrollieren. Außer den eigenen Erhebungsergebnissen lag der Bestandsanalyse des Gutachters statistisches Material aus der Gebäude- und Wohnungszählung von 1968 zugrunde, das von der Auftraggeberin in kleinräumiger Aufbereitung zur Verfügung gestellt wurde. Die Arbeit an dem Gutachten wurde im Oktober 1971 abgeschlossen.

Städtebauliche Bestandsaufnahme

Die Gesamtzahl der Grundstücke im Untersuchungsgebiet betrug 2.994, wobei als Grundstück einzelne oder mehrere zusammenhängende Parzellen, die einem Eigentümer gehörten, verstanden wurden. Rd. 60 % der Grundstücke hatten eine Größe von 200 m² oder weniger. Bei etwa einem Drittel der Grundstücke betrug die Grundstücksbreite 10 m oder weniger. Besonders problematisch war die Frage des Grundstückszuschnitts in den Gängebereichen nicht nur wegen der völlig unzulänglichen Erschließung, die sich im Brandfall katastrophal auswirken kann, sondern auch wegen ihrer außergewöhnlichen

Kleinheit (Flächengröße zwischen 25 und 35 m²). Erschwerend kam hinzu, dass diese Grundstücke völlig überbaut waren und daher die Wohnungen keine Freifläche auf eigenem Grund und Boden hatten.

Nach der Zahl der Grundstücke befanden sich 81,5 % aller Grundstücke im Privateigentum, bezogen auf die Gesamtgrundstücksfläche waren es 41,4 %. Das Verhältnis dieser beiden Prozentsätze macht deutlich, dass die durchschnittliche Größe der Privatgrundstücke sehr klein war.

Im Eigentum der Stadt befanden sich – ohne die in Erbpacht vergebenen Grundstücke – 279 Grundstücke (9,3 % der Gesamtzahl) mit einem Anteil von 35,6 % an der Gesamtfläche. Das Verhältnis zwischen dem Anteil an der Gesamtfläche und dem Anteil an der Gesamtzahl der Grundstücke war bei den städtischen Grundstücken umgekehrt wie bei den Privatgrundstücken: die städtischen Grundstücke hatten eine fast achtmal so große Durchschnittsfläche (1.540 m²) je Grundstück.

Die Anzahl der ermittelten Gebäude betrug 5.832. Davon waren 27,8 % reine Wohngebäude, 30,7% Gebäude mit gemischter Nutzung und 22,2 % Betriebsgebäude. Die übrigen 19,3 % waren Nebengebäude und Gebäude ohne Nutzung.

Bauliche Bestandsaufnahme

Hinsichtlich der konstruktiven Qualität der Gebäude hatte die Auswertung ergeben, dass diese – je nach Art der Nutzung – für die verschiedenen Gebäudetypengruppen stark voneinander abwichen. Bezogen auf die drei Gebäudetypen: Wohngebäude, Gebäude mit überwiegend Wohnnutzung und Betriebsgebäude wurde festgestellt, dass der konstruktive Zustand der Gebäude im Allgemeinen umso besser war, je stärker sie zu anderen als Wohnzwecken genutzt waren. Diese Feststellung entsprach der allgemeineren Erfahrung, dass bei Gebäuden mit stärkerer oder ausschließlich gewerblicher Nutzung in der Regel weit höhere Investitionen für Modernisierung und Instandhaltung getätigt wurden als bei Wohngebäuden. Außerdem war im Allgemeinen der Anteil

an Neubauten bei betrieblich genutzten Gebäuden wesentlich höher als bei Wohnungen.

Für die Beurteilung der Qualität eines Gebäudes war neben dem konstruktiven Zustand auch die Qualität der sich darin befindlichen Wohnungen von Bedeutung. Bei starker Mischung innerhalb der einzelnen Gebäude wich die Qualität innerhalb eines Gebäudes abschnittsweise stark voneinander ab. Dies betraf in erster Linie eine große Anzahl von Gebäuden in den Einzelhandelslagen. Dort war in vielen Fällen das Erdgeschoss mindestens äußerlich instandgesetzt und oft auch konstruktiv erneuert worden, während die Wohnungen in den Obergeschossen erhebliche Mängel aufwiesen.

Die Gesamtzahl der ermittelten Wohnungen im Untersuchungsgebiet betrug 8.941, mit einer Geschossfläche von 656.500 m². Hieraus ergab sich eine durchschnittliche Geschossfläche von 73 m² und eine entsprechende durchschnittliche Wohnfläche von 55 m². Die Unterschiede zwischen den durchschnittlichen Wohnungsgrößen je Block waren ganz erheblich. Die große Masse der Wohnungen lag jedoch in einer Größenordnung zwischen 65 und 80 m² Geschossfläche, entsprechend ca. 48 bis 60 m² Wohnfläche.



02.1 Hoher Sanierungsbedarf

Wenn auch die Größe einer Wohnung nicht ohne weiteres einen Rückschluss auf die Qualität zuließ, so konnte doch festgestellt werden, dass die durchschnittliche Wohnfläche in der Lübecker Innenstadt bemerkenswert klein war.

Für die Beurteilung der Qualität der Wohnungen war zunächst der Umfang der festgestellten Wohnungsmängel von Bedeutung. Für die knapp 9.000 Wohnungen galt:

- 30,2 % ohne eigenes WC,
- 62,2 % ohne eigene Dusche/Bad,
- 11,7 % ohne eigene Küche,
- 8,1 % in Wohn- und Schlafräumen eine lichte Raumhöhe unter 2,25 m,
- 44,2 % unzureichende Besonnung,
- 49,2 % ungenügende Abstände,
- 31,4 % mangelhaften Schutz gegen Feuchtigkeit,
- 27,9 % mangelhaften Schutz gegen Kälte/Wärme,
- 38,2 % im Brandfall nicht ausreichend zugänglich,
- 23,7 % durch Verkehr, störende Betriebe u. ä. beeinträchtigt.



02.2 + 02.3 Mangelhafte Ausstattung



Das Gutachten kam bei der Beurteilung der Frage, ob ein Wohngebäude mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand soweit instandgesetzt werden kann, dass die festgestellten Mängel im Wesentlichen beseitigt sind, aufgrund der Erhebungen zu dem Ergebnis, dass 42,3 % des Gesamtbestandes in die kritische Qualitätsgruppe fallen. Andere Gesichtspunkte, die die Abrissbedürftigkeit eines Gebäudes positiv oder negativ beeinflussen können, wie z. B. der Denkmalschutz oder die Abrissnotwendigkeit aus verkehrlichen Gründen, wurden nicht berücksichtigt. Deshalb erfolgte im Gutachten der Hinweis, dass diese Zahl nur als Orientierungswert über die Größenordnung angesehen werden darf. Es war aber unstrittig, dass ein hoher Anteil des Wohnungsbestandes der höchsten Stufe der Sanierungsdringlichkeit zuzuordnen war.

Im Rahmen der baulichen Bestandsaufnahme wurden auch insgesamt 2.401 Betriebe einschließlich nicht gewerblicher Arbeitsstätten (öffentliche Einrichtungen usw.) aufgenommen. Die nicht zu Wohnzwecken genutzte Geschossfläche wurde mit rd. 1.075.000 m² – entsprechend einem Anteil von 58 % an der gesamten Geschossfläche – ermittelt.

Da die Anzahl der Betriebe einer Branche – wegen der unterschiedlichen Betriebsgrößen – wenig über die quantitative Bedeutung des jeweiligen Wirtschaftszweigs auszusagen mag, wurde die Geschossfläche als gewichtende Größe mitberücksichtigt. Anteilig an der betrieblichen Gesamt-Geschossfläche wurden für das verarbeitende Gewerbe (einschließlich Baugewerbe) 6,3 % und für den Großhandel 12,5 % ermittelt. Der Einzelhandel war mit einem Anteil von 39,6 % der bedeutendste Wirtschaftszweig des Untersuchungsbereiches. In dieser Gruppe wurde nach Untergruppen modifiziert, wobei z. B. der Einzelhandel des sporadischen Bedarfs daran einen Anteil von 19,4 % und der Einzelhandel des täglichen Bedarfs einen Anteil von 4,5 % an der betrieblichen Geschossfläche hatte.

Die dem Einzelhandel artverwandten Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe wie Friseur, Reinigung, Polsterer, Uhrmacher und Juweliere waren zwar zahlenmäßig mit 277 Betrieben recht stark vertreten, der Anteil an der gesamten Geschossfläche betrug aber nur 3,7 %.

Dem Dienstleistungsbereich im weitesten Sinne (gewerbliche Dienstleistungen und Dienstleistungen ohne Erwerbscharakter) kam in der Lübecker Innenstadt besondere Bedeutung zu. Als zahlenstärkste Untergruppe sind vor allem die Dienstleistungen in Büros und Praxen zu nennen (370 Betriebe), die jedoch nur einen Anteil von 4,4% der gesamten betrieblichen Geschossfläche ausmachen.

Die öffentlichen und privaten Verwaltungen (103) und auch die öffentlichen und vergleichbaren privaten Einrichtungen (117) sind in der Anzahl zwar relativ gering vertreten, bilden aber mit einem Flächenanteil von 9,4 % bzw. 21,2 % einen erheblichen Faktor für die Beurteilung der Struktur des Untersuchungsgebietes.

Sozialstruktur

Basierend auf den Erhebungen der Volkszählung 1970 wurden Daten der demographischen und sozialen Struktur für die Grobermittlung der Sanierungsbedürftigkeit herangezogen:

Während die Entwicklung der Einwohnerzahl im Zeitraum 1950 bis 1970 für die Gesamtstadt einen leichten Zuwachs verzeichnete (+ 1,4 %), erfuhr die Innenstadt einen deutlichen Verlust (- 26,9 %).

Der steigende Anteil ausländischer Bewohner:innen in der Altstadt führte zunehmend zur Separation. Der nur geringfügig über dem Durchschnitt der Gesamtstadt (16,5 %) liegende Anteil der über 65-jährigen in der Innenstadt (19,8 %) bekam mehr Gewicht, wenn der Ausländer:innenanteil mit durchweg jüngeren Menschen berücksichtigt wurde. Von Bedeutung war auch die Tatsache, dass, bei Unterbesetzung der Jahrgänge zwischen 6 und 18 Jahren die Zahl der unter 6-jährigen fast dem Gesamtdurchschnitt entsprach. Hieraus wurde ein höherer Prozentsatz jüngerer Familien abgeleitet, die noch nicht über die Mittel verfügten, die höheren Mieten in Neubauwohnungen bezahlen zu können.

Hinsichtlich des Familienstands fiel – neben dem unterdurchschnittlichen Anteil der Verheirateten – der überdurchschnittliche Prozentsatz Verwitweter und Geschiedener insbesondere bei Frauen auf. Neben der längeren Lebenserwartung der Frauen wurden hier drei Faktoren zur Erklärung herangezogen: ein ge-

ringes Einkommen, die Nähe zum Arbeitsplatz (kein Auto) und die in Altbaugebieten noch funktionierende Nachbarschaftshilfe (besonders wenn Kinder zu versorgen waren).

Obwohl Angaben über die Einkommensstruktur fehlten, konnte aufgrund des hohen Anteils von Arbeiter:innen an der Innenstadtbevölkerung (51,1 %) und der unter dem Durchschnitt liegenden Schulbildung (75,4 % Volksschule) auf ein niedrigeres Einkommensniveau geschlossen werden. Auch der höhere Prozentsatz der Empfänger:innen von Renten, Pensionen und Arbeitslosengeld (26 % Innenstadt gegenüber 20,6 % Gesamtstadt) wurde als Bestätigung dieser Annahme gewertet.

Ein hoher Anteil von Einpersonenhaushalten (46,6 %) ließ besonders in den jüngeren Altersgruppen eine starke Fluktuation erwarten und bestätigte die Funktion der Innenstadt als Durchgangsstation für Neuzuwanderer.

Fazit

Bezogen auf die Nutzungen und Funktionen der Altstadt musste festgestellt werden, dass „der Funktionsbereich Kernnutzungen oder Citynutzung beeinträchtigt ist durch Mängel der technischen Infrastruktur (verkehrliche Erschließung, schlechte Erreichbarkeit) und durch fehlende Ausdehnungsmöglichkeiten. Die Bausubstanz selbst ist hier relativ gut. Die Wohngebiete und die Mischgebiete leiden unter schlechter Gebäudequalität, die aufgrund der vorhandenen Einkommensverhältnisse sich autonom auch wenig ändern werden. Darüber hinaus sind Störungen aus gewerblicher Nutzung zu verzeichnen. Außerdem fehlt in den Wohngebieten die notwendige soziale Infrastruktur. Auch die verkehrliche Regelung entspricht nicht zeitgemäßen Anforderungen.“

Diese knappe Darstellung des damaligen Stadtplanungsamtsleiters und späteren Lübecker Bausenators Hans-Dieter Schmidt, macht deutlich, dass im Rahmen der Altstadtsanierung nicht nur die bis dahin vorrangig diskutierten baulichen und denkmalpflegerischen, sondern gleichermaßen auch die demographischen, sozialen, ökonomischen, funktionalen und verkehrlichen Missstände zu beheben waren.

Nach Inkrafttreten des Städtebauförderungsgesetzes im Jahr 1971 hat die Hansestadt Lübeck unverzüglich das Verfahren zur förmlichen Festlegung von Sanierungsgebieten eingeleitet. Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat den gesamten Bereich der Lübecker Altstadt nach § 4 Abs. 3 StBauFG zum Untersuchungsgebiet erklärt und den Beginn der vorbereitenden Untersuchungen am 27.1.1972 beschlossen.

Erste Sanierungsgebiete

Auf der Grundlage des GEWOS-Gutachtens zur Vorbereitung der Sanierung der Innenstadt in den Jahren 1969/71 mit seiner umfangreichen Bestandsaufnahme, insbesondere von Gebäudemängeln, wurden drei Gebiete ausgewählt. Die Satzungen der Sanierungsgebiete „Block 8 – Glandorpsgang“, „Block 61, 61, 63 u. 65 tlw. – Petersgrube“ und „Block 94 – Alsheide“ traten am 30.07.1972 in Kraft.

Für das Sanierungsgebiet „Große Petersgrube“ verhandelte die Hansestadt Lübeck mit den zuständigen Dienststellen des Landes Schleswig-Holstein, den Neubau für eine Fachschule für Musik und die Norddeutsche Orgelschule nicht auf der „grünen Wiese“ zu realisieren, sondern für ihn baulich wertvolle Strukturen zu sanieren und mit neuem Inhalt zu füllen. Mit einer Machbarkeitsstudie wurde die Realisierbarkeit der Zielvorstellungen nachgewiesen. Die Zusage des Kultusministeriums lag zum Zeitpunkt der förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes noch nicht vor. Die Grundsteinlegung für die Musikhochschule erfolgte im Dezember 1978, der erste Bauabschnitt konnte im Juni 1982 übergeben werden.

Beim Sanierungsgebiet „Alsheide“ handelt es sich um eine typische Mischstruktur. Die Sanierungsbedürftigkeit war gemäß vorbereitenden Untersuchungen bei allen Gebäuden gegeben. Der größte Teil der Gebäude an der Engelsgrube und einige Bauten an der Alsheide standen unter Denkmalschutz, weitere Unterschutzstellungen folgten. Für 26 Hofgebäude wurde der ersatzlose Abbruch geplant.

Im Sanierungsgebiet „Glandorpsgang“ war überwiegend die Hansestadt Lübeck Grundstückseigentümerin. Missstände lagen hier insbesondere im Hinblick auf die bauliche Beschaffenheit der Gebäude und die Zugänglichkeit der Grundstücke vor. Im Gebäude Glockengießerstraße 39 wurde 1975 ein Sanierungsbüro eingerichtet, in dem sich die Betroffenen der drei Sanierungsgebiete beraten lassen konnten. 1976 ist das Team des Stadtplanungsamtes in das modernisierte Gebäude Langer Lohberg 42-46 umgezogen. Der endgültige Umzug in das Erdgeschoss des sanierten Gebäudes Glockengießerstraße 63 erfolgte 1977.

Das „Ersatzgebiet Alsheide“ (Block 95) war ein Modellvorhaben des Bundes zur Verbesserung der Wohnverhältnisse in verdichteten städtebaulichen Bereichen. Auf dem 0,36 ha großen Gelände einer ehemaligen Eisengießerei zwischen Engelswisch und Untertrave entstanden 49 Wohneinheiten, die vorrangig für die Bewohner:innen des benachbarten Sanierungsgebietes „Alsheide“ (Block 94) als Ersatzbauten errichtet wurden. Die Gesamtkosten von rd. 4,3 Mio. Euro wurden zu 56 % aus öffentlicher Förderung bestritten.

1979 wurde das fünfte Sanierungsgebiet „Block 96 - Ernestinenschule“ förmlich festgelegt. Die Besonderheiten des Blockes ergeben sich aus seiner überdurchschnittlichen Größe (2,8 ha), der starken Konzentration von öffentlichen Einrichtungen (Ernestinenschule, Altenheim, Sozialberatungsstelle, St. Annen-Heim), dem relativ großen und durchgrünten Blockinnenbereich, einer fast lückenlosen Blockrandbebauung und einer auffälligen Topographie, die stark durch ein Gefälle vom Koberg zum ehemaligen Hansahafen geprägt ist.

Beauftragung der TRAVE

Ende der 1970er Jahre nahmen Art und Umfang der Altstadtsanierung und der damit



03.1 Logo der Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH

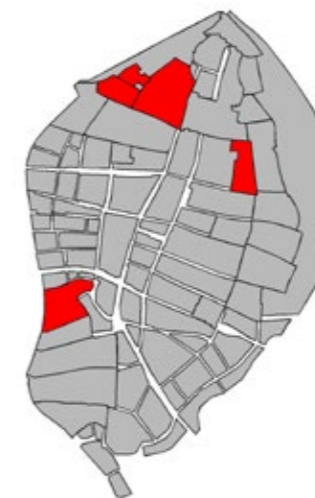
verbundenen Arbeiten (Untersuchungen, Planungen, Bauleitung, Abrechnungen etc.) sowie die zeitaufwändige Betreuung der Sanierungsbetroffenen und der privaten Sanierer:innen stetig zu. Dies war mit den in der Verwaltung zur Verfügung stehenden personellen Ressourcen nicht mehr zu bewältigen. Als Konsequenz beschloss der Senat der Hansestadt Lübeck die nach dem Sanierungsrecht mögliche Einsetzung eines treuhänderischen Sanierungsträgers. Mit Vertrag vom April 1981 wurden der städtischen Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH Aufgaben der Sanierungsdurchführung übertragen. Die Gesamtzuständigkeit für die Altstadtsanierung einschließlich der vorbereitenden Untersuchungen, der städtebaulichen Planungen und der Sozialplanungen verblieb aber unverändert bei der Bauverwaltung.

Die weitere Entwicklung

Das zweite Sanierungsjahrzehnt – die 1980er Jahre – war durch einen lebhaften Anstieg der Aktivitäten in praktisch allen Quartieren der Altstadt gekennzeichnet. Ursächlich dafür war eine offensive Sanierungspolitik, die zu einer deutlichen Ausweitung der Sanierungsgebiete führte. Zwischen 1985 und 1989 wurden 17 weitere Sanierungsgebiete mit insgesamt 29 Altstadt-Blöcken und einer Fläche von insgesamt rd. 46 ha förmlich festgelegt.

In den 1990er Jahren wurden trotz der Reduktion der Fördermittel drei weitere Sanierungsgebiete mit zusammen acht Altstadt-Blöcken förmlich festgelegt. Damit umfasste die Altstadtsanierung insgesamt 25 Sanierungsgebiete mit 45 Altstadt-Blöcken. Etwa 50 % der Lübecker Altstadtfläche, etwa 32 % der Altstadtgebäude und etwa 46 % der Altstadtbewohner:innen waren direkt oder indirekt von der Altstadtsanierung betroffen.

Gemäß Erlass des Innenministeriums konnten im September 1982 die fünf bestehenden Sanierungsgebiete zu einem Fördergebiet Gesamtmaßnahme ALTSTADT zusammengefasst werden. Die den Sanierungsgebieten zugeordneten einzelnen Treuhandvermögen wurden aber erst 1987 zusammengelegt.



03.2 Sanierungsgebiete in den 1970er Jahren



03.3 Sanierungsgebiete in den 1980er Jahren



03.4 Sanierungsgebiete in den 1990er Jahren

Aufhebung der Sanierungssatzungen

Bei der überwiegenden Zahl der Sanierungsgebiete erfolgte die Aufhebung der Satzung zunächst teilweise. Den Anfang machte bereits 1984 das Ersatzgebiet Alsheide. Sechs weitere Satzungen wurden in den 1990er Jahren teilweise aufgehoben.

Die überwiegende Zahl der Aufhebungen folgte nach der Jahrtausendwende. Die städtebaulichen und baulichen Missstände in diesen Altstadt-Blöcken waren zum überwiegenden Teil behoben. Es gab jedoch jeweils noch einige Grundstücke, bei denen trotz Sanierungsbedarf die erforderlichen Maßnahmen bis dahin nicht durchgeführt worden waren. Bei diesen Grundstücken verblieb der Sanierungsvermerk im Grundbuch und ermöglichte eine erhöhte steuerliche Abschreibung für Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen. Dieser finanzielle Anreiz führte noch zu einer ansehnlichen Zahl von Sanierungen, bevor die Satzungen endgültig aufgehoben wurden.

Sanierungsgebiet	Block	Satzung in Kraft getreten	Satzung teilweise aufgehoben	Satzung endgültig aufgehoben
Alsheide	94	1972	1993	2020
Glandorpsgang	8	1972	1996	2017
Petersgrube	61, 62, 63 + 65 tlw.	1972	1996	2009
Ersatzgebiet Alsheide	95	1977	1984	2017
Ernestinenschule	96	1979	2005	2017
Fischergrube	90 + 91	1985	2009	2017
Rosenstraße	4	1985	2003	2017
Langer Lohberg / Wakenitzmauer	9 + 10	1985	./.	2017
Tünkenhagen	13	1985	2003	2017
Alfstraße / An der Untertrave / Mengstraße / Gerade Querstraße	80	1986	1993	2014
Depenau / Marlesgrube / An der Obertrave / Kleine Kiesau	57	1986	2017	2019
Johanneum (= vereinfachtes Verfahren)	17.2	1986	1996	2009
Marlesgrube / Pferdemarkt / Dankwartgrube / An der Obertrave	53 + 54	1986	2010	2017
Schlumacherstraße	22	1986	2004	2017
An der Untertrave / Hansahafen	95 tlw., 97, 98 + 100 tlw.	1986	2017	2020
Fischergrube / Kupferschmiedestraße	89	1986	./.	2017
Wahmstraße	26 tlw.	1986	2004	2017
Rosengarten	16 tlw.	1986	2004	2017
Große Kiesau	92	1987	2017	2020
Roßmühle	49	1987	./.	2017
St.-Johannis-Jungfrauenkloster	17.1	1987	./.	2017
Kanalstraße / Klughafen	3, 11, 12, 23 + 2, 17, 100 tlw.	1989	2007	2017
Tivoli	2	1991	./.	2017
Große Burgstraße	1, 5, + 6, 7, 8 tlw.	1992	1998, 2008, 2017	2020
Lichte Querstraße	51 + 52	1998	2017	2018

Der S4 – Bericht und seine Entwicklungsvarianten

Im Zeitraum 1969 bis 1972 wurden bauliche, denkmalpflegerische, soziale, demografische, ökonomische, verkehrliche und infrastrukturelle Bestandsdaten im Rahmen umfangreicher Analysen der Lübecker Altstadt ermittelt. Auf der Basis dieses Materials wurden die planerischen Grundlagen für die Entwicklung eines städtebaulichen Leitbildes in Sanierungsberichten zusammengefasst. Diese insgesamt sechs sogenannten S – Berichte haben folgenden Inhalt:

S 1 – Bericht: Darstellung der Sanierungsproblematik der Lübecker Innenstadt

S 2 – Bericht: Kurzgefasste Inhaltsangabe des Gutachtens der GEWOS mbH

S 3 – Bericht: Wohnen in der Innenstadt – Umfrage und Folgerungen für die Planung

S 4 – Bericht: Zieldiskussion und alternative Modelle zur Sanierung der Lübecker Innenstadt

S 5 – Bericht: Modelle der Verkehrsplanung in der Lübecker Innenstadt – Fließender Verkehr

S 6 – Bericht: Konzept für den ruhenden Verkehr in der Lübecker Innenstadt

Dem S 4 – Bericht kommt dabei eine Schlüsselstellung zu, weil in ihm erstmals ein grundlegendes und in sich variables Zielsystem für die Sanierung und die künftigen Funktionen der Altstadt und ihrer Teilbereiche enthalten ist.

Zielbereiche

Die allgemeinen Leitvorstellungen für die Lübecker Innenstadt sind unter drei Oberbegriffen sortiert:

- Zielbereich „Kulturdenkmal“
- Zielbereich „Zentrum“
- Zielbereich „Wohnen“

Vorrang soll die Verfolgung der Leitvorstellung „Erhaltung der Innenstadt als Kulturdenkmal“ haben vor allen anderen Zielen.

Im Zielbereich „Kulturdenkmal“ wird die Vielzahl der Vorstellungen über Art und Umfang der Erhaltung der Innenstadt als Kulturdenkmal auf viergrundsätzliche Modelle reduziert und der Zieldiskussion zugrunde gelegt. Das Modell 4 – Erhaltung der Innenstadt in der Gesamtheit ihrer kulturhistorischen Werte und stadtbildprägenden Elemente – wird als vertretbarer Kompromiss zwischen den wirtschaftlichen und funktionalen Anforderungen einerseits und den kulturellen Bedürfnissen andererseits gesehen und weiter verfolgt.

Die Erhaltung der Innenstadt als Kulturdenkmal unter den Bedingungen des Modells 4 beinhaltet folgende Unterziele:

1. Vollkommene Erhaltung des historischen Stadtgrundrisses, dessen Straßen- und Platzräume durch die historisch vorhandenen Gebäudefluchten bestimmt werden.
2. Erhaltung der historisch wertvollen Bausubstanz. Unter diesen Begriff fallen nicht nur die denkmalgeschützten Objekte, sondern alle Gebäude, die – unabhängig von der Stilepoche – den historischen Charakter der Stadt prägen.
3. Erhaltung des typischen Stadtbildes (Silhouette, Topographie, Freiräume, Grün- und Wasserflächen am Stadtrand).
4. Anpassung von Neu- und Umbauten an die historische Baustruktur:
 - Erhaltung der Blockbebauung mit geschlossener Randbebauung.
 - Erhaltung der Blockinnenhöfe und der „Gang“-Bebauung.
 - Erhaltung der typischen Höhenentwicklungen (wechselnde Geschosshöhe und Geschosshöhe).
 - Erhaltung der maßstab- und rahmengebenden Kleinteiligkeit (meistens bedingt durch übliche Grundstücksbreiten).

Für die Verfolgung dieser Zielsetzung werden folgende Maßnahmen als unabdingbar formuliert:

1. Erstellung einer räumlich und sachlich differenzierten Gestaltungssatzung, in der Geschoss- und Gebäudehöhen, Gebäudebreiten, Fassadengestaltung, Materialauswahl u.v.m. verbindlich festgelegt werden
2. Ausweisung von Nutzungen, die der Struktur und dem Charakter einzelner Gebäude oder ganzer Teilbereiche entsprechen und ihre Erhaltung nicht beeinträchtigen
3. Schaffung von rechtlichen Grundlagen, die stadtbilderhaltende Neu- und Umbauten ermöglichen und die Erhaltung wertvoller Bausubstanz zwingend vorschreiben
4. Bereitstellung von Fördermitteln unter Beteiligung von Land und Bund

Im Zielbereich „Zentrum“ wird unter Berücksichtigung der Siedlungsstruktur Lübecks entschieden, die Weiterentwicklung des Zentrums auf die Innenstadt und die angrenzenden Gebiete zu konzentrieren.

Für die Erhaltung der Zentrumsfunktion in der Innenstadt sprechen folgende Kriterien:

- die günstige Lage innerhalb seines Einzugsbereiches im Hinblick auf die Bevölkerungsverteilung
- das auf das Zentrum ausgerichtete bestehende Verkehrsnetz (einschließlich Bahnhofsnähe)
- die räumlichen Beziehungen der einzelnen Stadteile zum Zentrum
- die traditionelle Bedeutung der Innenstadt als Zentrum
- die getätigten Investitionen von Privatwirtschaft und öffentlicher Hand

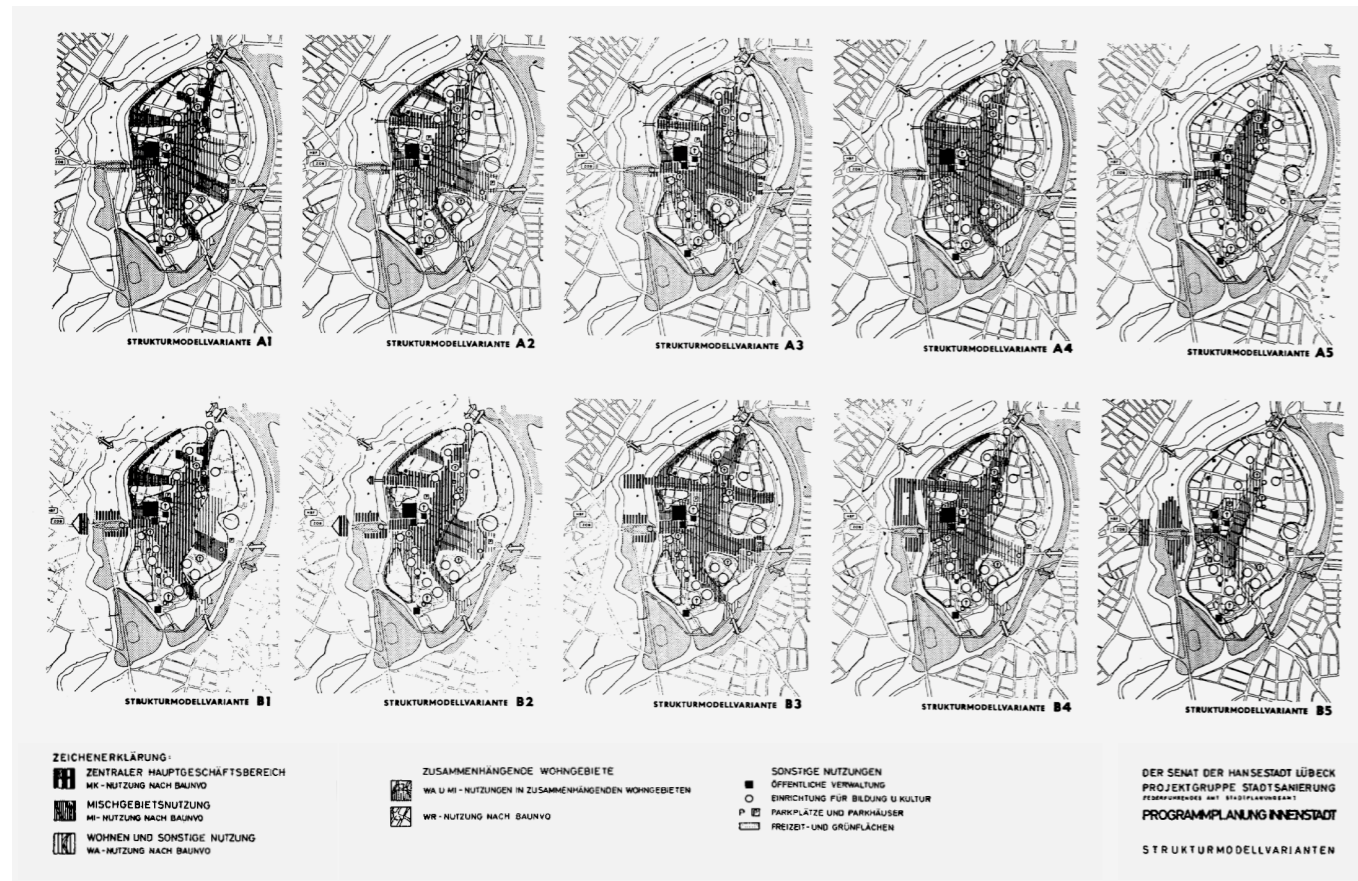
Grundannahme ist weiter, dass die Innenstadt in einzelnen Teilen attraktiver gestaltet werden soll, dass zur Attraktivität einer Innenstadt eine größere Anzahl von Geschäften, Dienstleistungen, Handwerksbetrieben etc. gehören, ebenso wie die Bereitstellung von Einrichtungen für Bildung, Freizeit und Kultur und die stadtbildgestalterisch angemessene Verwendung von vorhandener städtebaulich-historischer Substanz.

Im Zielbereich „Wohnen“ wird festgelegt, dass die Wohnfunktion der Lübecker Innenstadt erhalten und verbessert werden soll. Die vorhandenen Wohnquartiere sollen saniert und mit der erforderlichen sozialen, ökonomischen und technischen Infrastruktur ausgestattet werden. Die Erhöhung des Wohnwertes soll durch die Verbesserung der Umgebungsqualität erreicht werden.

Die Innenstadt soll auch in Zukunft Wohnstandort für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen sein. Ein Verbleib der vorhandenen Bewohner:innen nach Durchführung der Sanierungsmaßnahmen wird angestrebt.

Strukturmodellvarianten

Für die Umsetzung der Planungsziele und deren räumliche Verteilung wurden zehn Strukturmodellvarianten mit zwei Gruppen (A und B) entwickelt.

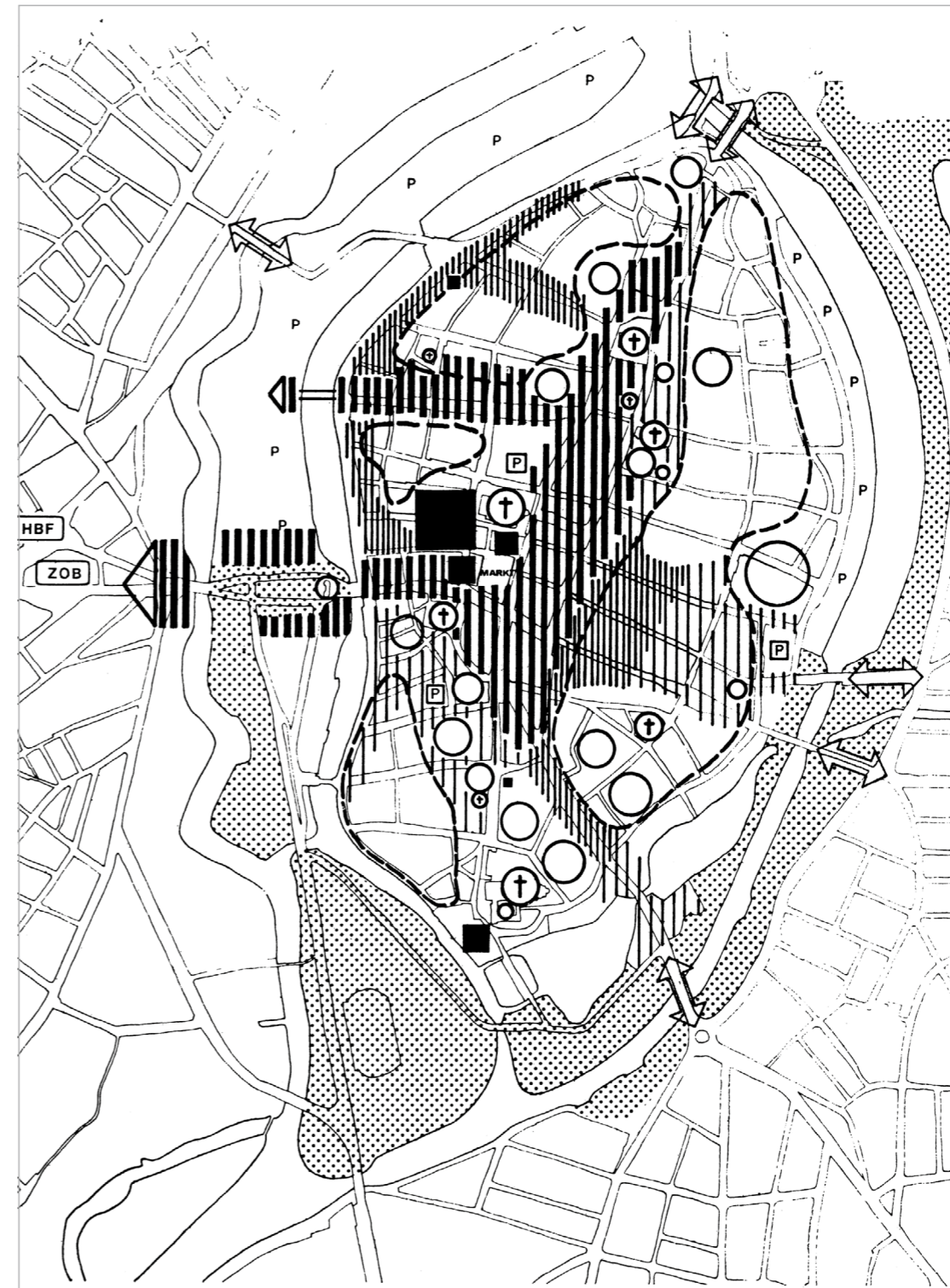


04.1 Gesamtübersicht – Strukturmodellvarianten A und B

1. Die Strukturmodellreihe A geht in ihrem Planungsansatz davon aus, dass das Angebot für die Kerngebietenutzung (Hauptgeschäftsbereich) bei weitgehender Erhaltung, Beruhigung und in einigen Varianten bei einer beträchtlichen Erweiterung und Ausdehnung zusammenhängender Wohngebiete in unterschiedlichen Ausdehnungsgraden, innerhalb der Altstadt, vergrößert oder verringert werden kann.
2. Die Strukturmodellreihe B geht davon aus, dass Erweiterungen von Kerngebietenutzungen (Hauptgeschäftsbereich) zugunsten größerer zusammenhängender beruhigter Wohnbereiche nicht in die Wohngebiete hineingreifen, sondern über die Grenzen der Altstadtinsel hinaus angeboten werden sollten.

Unter Abwägung aller Vor- und Nachteile wird von der Projektgruppe Stadtsanierung das Modell B2 als Grundlage für die Sanierung und Entwicklung der Altstadt empfohlen. Es sieht eine Verdichtung des Hauptgeschäftsbereiches durch Schließung von Lücken, den Ersatz historisch wertloser Bausubstanz und eine Verdichtung im Blockinneren (GRZ 1,0) vor. Erweiterungen des Hauptgeschäftsbereiches werden auf der Wallhalbinsel am Holstentorplatz vorgesehen.

Vorhandene Wohngebiete sollen mit den B-Modellen durch die Herausnahme des Durchgangsverkehrs, die Entfernung von störenden Gewerbebetrieben und die Verbesserung der Wohnqualität zu größeren zusammenhängenden (teilweise reinen) Wohngebieten ausgebaut werden.



04.2 Strukturmodellvariante B2

Flächenangebote für Dienstleistungsbetriebe und sonstiges nicht störendes Gewerbe befinden sich in klar abgegrenzten Blockteilen und Straßenabschnitten. Die Gebiete mit gemischten Nutzungen schließen unmittelbar an den Hauptgeschäftsbereich an.

Die Bestandteile des städtebaulichen Leitbildes

Mit dem eindeutigen Bekenntnis, dem Erhalt der Altstadt vor allen anderen Entwicklungen die oberste Priorität einzuräumen, hat die Projektgruppe Stadtsanierung im Jahre 1973 mit dem S4 – Bericht die entscheidende Grundlage für die Erhaltung und Erneuerung der denkmalgeschützten Lübecker Altstadt geschaffen. Kennzeichnend für das städtebauliche Leitbild ist die funktional und räumlich ganzheitliche Betrachtung der Altstadt, einschließlich der zentralen Innenstadt-Lagen, der Altstadtrandbereiche und des Bahnhofsviertels.

Die Offenlegung der (scheinbaren) Widersprüchlichkeit der drei Leitvorstellungen bei gleichzeitiger Präsentation von Angeboten zur Konfliktlösung wurde zur Methode der politischen Zieldiskussion gemacht. Als Lösung der Zielkonflikte wurden unterschiedliche Grade der Zielverwirklichung angeboten: Da die Planziele nicht gleichzeitig auf dem gesamten Gebiet der Innenstadt verwirklicht werden konnten, wurde vorgeschlagen, Teilräume für unterschiedliche Intensität der Zielverfolgung auszuweisen. Dies führte zum Beispiel bei den Leitvorstellungen für die „Zentrumsfunktion“ zu einem bewussten Verzicht einer flächenextensiven Entwicklungsstrategie auf der Altstadtinsel. Zugleich wurden Entwicklungsspielräume innerhalb der vorhandenen Innenstadt-Lagen eröffnet.

Die 1972 für notwendig erachteten Maßnahmen der Zielverwirklichung für den Verkehr enthielten bereits alle wesentlichen Elemente der erst in den Jahren 1977 (S 6 – Bericht) und 1990 („autofreie Altstadt“) entwickelten Vorschläge für die verkehrslenkenden und verkehrsbegrenzenden Maßnahmen in der Altstadt.

Die über Jahrzehnte vernachlässigte Wohnfunktion und die Qualität der Altstadt als Wohnstandort wurden durch die Leitvorstellungen erstmals seit dem Zweiten Weltkrieg wieder anerkannt. Diese bewusste Aufwertung des Wohnens war von großer Bedeutung, weil die Altstadt zum Zeitpunkt der Leitbilddiskussion ein sehr negatives „Wohnimage“ hatte und die Schwerpunkte der nachfolgenden Altstadtsanierung fast ausschließlich in den im Zweiten Weltkrieg nur wenig zerstörten Wohnquartieren

der Altstadt lagen. Dies bewirkte eine Rehabilitation der Wohnnutzung, in deren Folge das Wohnen in der Altstadt erstmals seit Ende des 19. Jahrhunderts den Ruf der Zweitklassigkeit ablegte.

Bei der Zieldiskussion über die künftigen Bewohner:innen blieb der S4 – Bericht sozialwissenschaftlich im Unverbindlichen, trotz des Verweises auf angeblich gesicherte Erkenntnisse der Stadtsoziologie, „dass es unter den Einwohnern jeder Stadt drei voneinander unterschiedliche Typen gibt“. Einerseits wurde die Erhaltung der Wohnbevölkerung zum Ziel erklärt, andererseits wurde eine „Ergänzung der Sozialstruktur“ angestrebt. Schließlich wurden beide Ziele wieder relativiert, denn: „Es ist kaum anzunehmen, dass alle heutigen Einwohner:innen dem beschriebenen Einwohnertyp, der vielfältige Urbanität wünscht, entsprechen.“

Zum Zeitpunkt seiner Aufstellung konnte der S4 – Bericht noch kein in allen Einzelzielen und Teilräumen widerspruchsfreies Planwerk für die Sanierung und Entwicklung der Altstadt sein. Dennoch oder gerade deshalb: Rückblickend betrachtet kann der S4 – Bericht auch fast fünf Jahrzehnte nach seiner Aufstellung hinsichtlich der Planungsmethodik, der inhaltlichen Aufbereitung von Zielen, Varianten und Konflikten bei der Zielverwirklichung sowie des Antizipierens der kommunalpolitischen Wirklichkeit und des ökonomisch Machbaren unverändert zu einem der bedeutendsten Planwerke in der jüngeren Planungsgeschichte der Hansestadt Lübeck gezählt werden. Eine Planung, deren Inhalte bis heute kaum etwas von ihrer Aktualität verloren haben.

Beschlüsse der Lübecker Bürgerschaft zum S4 – Bericht

Im Mai 1973 wurden die Ergebnisse des S4 – Berichtes dem Lübecker Senat zur Beratung vorgelegt, der dem folgenden Beschlussvorschlag des Stadtplanungsamtes seine Zustimmung gab:

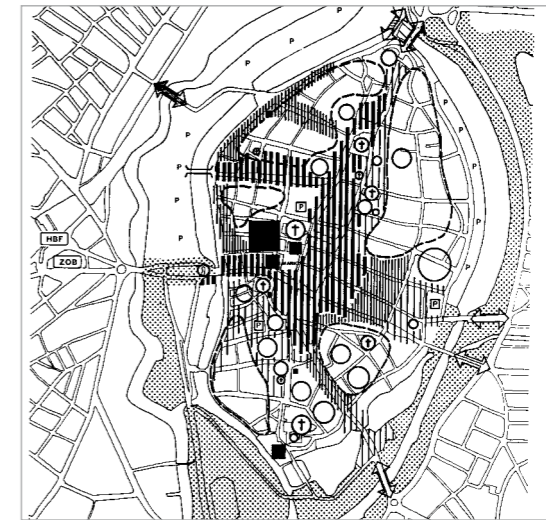
1. Bei der weiteren Erarbeitung des Konzeptes für die Sanierung der Lübecker Innenstadt (Programmplan) wird von dem Modell B2 unter Zugrundelegung des in der Anlage beigefügten Zielsystems und in Kenntnis der daraus resultierenden Konsequenzen ausgegangen.

2. Das Stadtplanungsamt wird beauftragt, das hierzu in dem S4 – Bericht enthaltene Material der Öffentlichkeit zur Diskussion und Entgegennahme von Anregungen zugänglich zu machen.

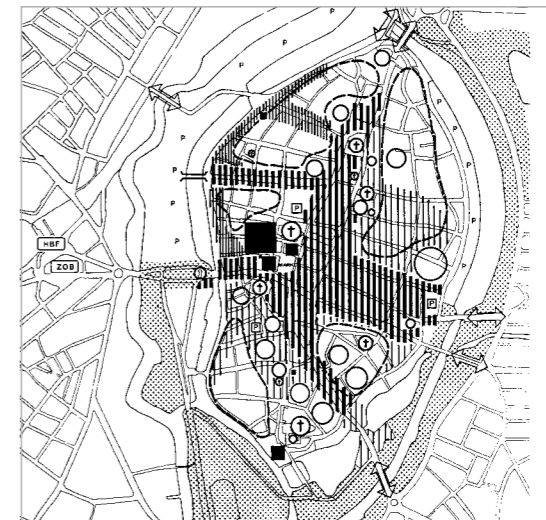
Wie nicht anders zu erwarten, begannen nach der Offenlegung des städtebaulichen Leitbildes kontroverse politische Diskussionen. Diese konzentrierten sich fast ausschließlich auf die künftigen Entwicklungsmöglichkeiten des Handels in den City-Lagen der Altstadt. Dabei ging es vor allem um die Entwicklung von Kerngebieten (MK) für großflächigen Einzelhandel. Während in den 1960er Jahren eine wertkonservative kulturelle Kontroverse über die Bewahrung des bauhistorischen Erbes die öffentliche Diskussion bestimmte, geriet in den politischen Diskussionen des Jahres 1975 das eigentliche Ziel, die Lübecker Altstadt als herausragendes Kulturdenkmal zu erhalten und der Denkmalfunktion Vorrang vor allen anderen Zielen zu geben, zunehmend in den Hintergrund.

Bereits in den ersten Beratungen der Beschlussvorlage im Januar 1975 stellten die Bürgerschaftsfraktionen von CDU und FDP Änderungsanträge, die im Gegensatz zum Ziel der Altstadterhaltung standen. Im Juni wurden diese Anträge weiter präzisiert und in der August-Sitzung der Bürgerschaft stellten schließlich alle Fraktionen Anträge, in denen die Variante A2 mit Teilhalten der Varianten A3 und A4 zur Grundlage der weiteren Sanierungsplanungen gemacht werden sollte. In dieser Fassung wurde der S4 – Bericht am 28. August 1975 als „Programmplan Altstadt“ beschlossen.

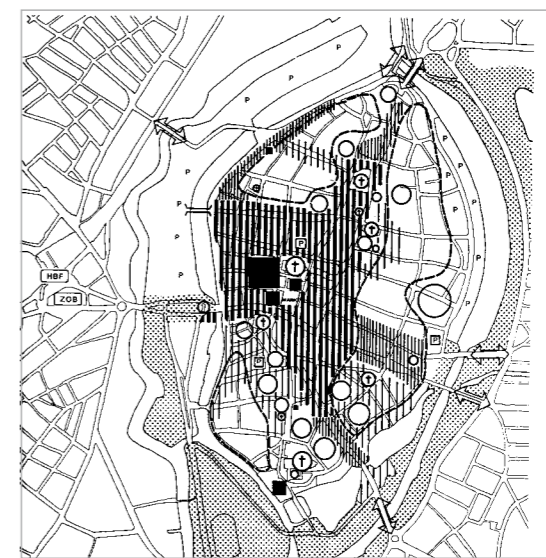
Mit diesem Beschluss findet der entscheidende Abschnitt einer kontroversen Diskussion über das städtebauliche Leitbild für die Sanierung und Entwicklung der Lübecker Altstadt ein vorläufiges Ende. Erst ein Jahrzehnt später, im Zusammenhang mit dem städtebaulichen Rahmenplan Innenstadt (1983), wurde die Diskussion wieder aufgenommen. Trotz der 1975 beschlossenen A-Varianten erfolgte die städtebauliche Entwicklung der Altstadt faktisch auf der Grundlage der B2-Variante. Das hing unter anderem mit den wechselnden kommunalpolitischen Mehrheiten in der Bürgerschaft und später mit der Deutschen Einheit zusammen.



04.3 Strukturmodellvariante A2



04.4 Strukturmodellvariante A3



04.5 Strukturmodellvariante A4

Mit dem Städtebauförderungsgesetz 1971 wurde der Begriff des Sozialplans in das Planungsrecht eingeführt. Anders als bei Neubaugebieten wird bei der Stadtreparatur das vorhandene soziale Gefüge unmittelbar berührt. Sanierungsmaßnahmen greifen direkt in die Lebenszusammenhänge der Menschen ein. Zwar konnten bereits vor Einführung des StBauFG bei umfassenden Baumaßnahmen Leistungen in Anspruch genommen werden, doch es hat sich sehr schnell gezeigt, dass Eingriffe in die Struktur älterer Wohnviertel eine Vielzahl von sozialen Folgen und Härten mit sich bringen, die nicht allein durch reine Geld- und Sachentschädigungen auszugleichen sind.

Der Sozialplan sollte eine Vorstellung von der künftigen sozialen und wirtschaftlichen Struktur des zu erneuernden Viertels entwickeln, die Chancen einer Verwirklichung beurteilen und dabei die Auswirkungen auf die Menschen berücksichtigen, die durch die Sanierungsmaßnahmen betroffen sind, in Not geraten oder soziale Härten erfahren. Der Sozialplan ging mit diesen Vorstellungen über reine Entschädigungsleistungen hinaus. Die Stadtplanung – bis dato eine Domäne der Architekten:innen und Städtebauer:innen – musste erstmals soziale Gesichtspunkte in ihre stadträumlichen Konzepte aufnehmen. Das Städtebauförderungsgesetz schreibt den Sozialplan vor und bildet damit die rechtliche Grundlage für eine Stadt(entwicklungs)planung, die sozial sensibel betrieben werden muss, einen integrativen Ansatz erfordert und die Beteiligung der Bürger:innen eröffnet.

Organisation und Methodik der Sozialplanung

Die Komplexität der Aufgabe begründete ein abgestimmtes, integriertes Vorgehen der Verwaltung einschließlich Einbeziehung aller Betroffenen in die Planungsprozesse, um die Altstadt als Kulturdenkmal zu erhalten, die Zentrumsfunktion zu stärken, das Wohnen zu erhalten und zu fördern, dabei die Lebenslagen der Altstadtbewohner:innen sowie die Belange der Betriebe und Eigentümer:innen nicht außer Acht zu lassen und die damit verbundenen Zielkonflikte zu lösen. „Demokratisierung

der Planung“ war das Stichwort, das bei der Aufstellung des Programmplanes Innenstadt Anwendung fand.

- Eine ämterübergreifende Arbeitsweise wurde eingeführt: Anfang 1972 arbeitete die Projektgruppe Stadtsanierung unter Federführung des Stadtplanungsamtes an der Aufstellung eines Rahmenplanes bzw. Programmplanes Altstadt. Eine sonst vertikal gegliederte Verwaltung hatte sich nun horizontal und über alle Dezernate und Ämter hinweg interdisziplinär ausgerichtet und damit gemeinsam die Verantwortung für die inhaltliche Ausgestaltung der Altstadtentwicklung und der Sanierung übernommen.
- Gemeinsam mit den Bürger:innen wurden Leitvorstellungen, Lebens- und Wohnvorstellungen für die Altstadt und zur Lebenssituation gesammelt, daraus Zielsysteme entwickelt, auf ihre jeweiligen räumlichen, ökonomischen und sozialen Konsequenzen überprüft und erneut zur Diskussion gestellt.
- Parallel dazu wurden räumliche, soziale und ökonomische Daten erhoben und analysiert, um Leitbildvorstellungen und Bedarf zu einem Handlungsleitfaden für die Stadt zu verknüpfen. Beide Prozesse liefen nicht nebeneinander, sondern ihre Ergebnisse wurden immer wieder rückgekoppelt und miteinander verknüpft.
- Untersuchungen, die die Wohnsituation und Lebenslagen der Bürger:innen sowie deren Mitwirkungsbereitschaft und Wünsche hinsichtlich Wohnung und Wohnumfeld eruieren sollten, wurden als Vorstufen für die Sozialplanung in Auftrag gegeben.
- Im Stadtplanungsamt selbst erarbeitete ein interdisziplinär besetztes Team aus Stadtplaner:innen, einem speziell für die Sanierung und die Sozialplanung eingestellten Soziologen und einem Wirtschaftswissenschaftler die Grundlagen für eine sozial verträgliche Sanierung. Dieses Team war auch für die Steuerung der Sanierungsdurchführung verantwortlich.

- Die Durchführung der Sanierung und des Sozialplans, z. B. Umsetzungen, Umzugshilfen, Entschädigungen, Härteausgleich etc. hat der 1981 für die Altstadtsanierung eingesetzte Sanierungsträger wahrgenommen. Die inhaltliche Ausgestaltung oblag weiterhin dem Stadtplanungsamt.



05.1 Interdisziplinär ausgerichtete Projektgruppe Stadtsanierung

Durchführung der Sozialplanung

Im S 4 – Bericht hat die Bürgerschaft die künftige Entwicklungsstruktur unter den Leitzielen Erhalt des Kulturdenkmals, Erweiterung des Wohnens sowie Erhalt und Stärkung der City-Funktion festgeschrieben. Hierbei wurde auch die Schaffung von neuzeitlichem und preiswertem Wohnraum für die in den Sanierungsgebieten ansässige Bevölkerung thematisiert. Für die einzelnen Blöcke wurden entsprechend dieser Leitziele dezidierte Sanierungsziele im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen als Voraussetzung für die förmlichen Festlegungen zu Sanierungsgebieten entwickelt.

Die Sanierung wurde mit einer umfassenden Sozialplanung vorbereitet und begleitet, die auf die einzelnen Sanierungsgebiete und die einzelnen Haushalte ausgerichtet war.

Das Geografische Institut der Universität Kiel führte im Auftrag des Stadtplanungsamtes Lübeck hierzu im Jahre 1974 eine soziale und wirtschaftliche Strukturuntersuchung durch, mit der die Wohnverhältnisse, die Bedürfnisse, Wünsche und Interessen sowie die sozialen Bezüge und Kommunikationsmuster der Bewohner:innen erfasst wurden.

Auf der Basis dieser Untersuchungen und der damals geltenden Rechtsgrundlagen wurden die Grundsätze zur Sozialplanung aufgestellt. Diese umfassten neben allgemeinen auch spezielle Grundsätze für die Umsetzung von Bewohner:innen sowie für den Umgang mit Eigentümer:innen und Gewerbetreibenden. Sie dienten dazu, nachteilige Auswirkungen für die von der Sanierung betroffenen Menschen bestmöglich zu vermeiden.

Die betroffenen Mieter:innen, Eigentümer:innen, Pächter:innen und andere Nutzungsbe-rechtigte sollten die Möglichkeit erhalten, auch nach der Sanierung im Sanierungsgebiet zu verbleiben. Die Grundsätze gingen von einer erhaltenden Erneuerung unter dem Einsatz öffentlicher Mittel aus, damit die Mietkosten die gängigen Sozialmieten nicht überschreiten. Um die Gesamtkosten niedrig zu halten, empfahl der Sozialplan relativ unaufwändige Standards, die in etwa dem Niveau des sozialen Wohnungsbaus entsprechen sollten.

Die Bewohner:innenstruktur sollte durch junge Haushalte ergänzt werden, um eine Überalterung zu verhindern. Zu dem Zweck forderte die Sozialplanung den Bau und die Sanierung familiengerechter Wohnungen. In logischer Folge wurde in den Grundsätzen explizit auf die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen eingegangen, für die im öffentlichen Raum Spiel- und Bewegungsplätze sowie entsprechende Freizeiteinrichtungen geplant und gebaut werden sollten. In ähnlich dezidiert Weise ging die Sozialplanung auf demographische und kulturelle Unterschiede ein.

Zu den Elementen der Sozialplanung gehörten die Infrastrukturplanung, die Entwicklung der Bevölkerung, das Erarbeiten sozialer Konzepte für Problemgruppen, Beteiligung und Aktivierung, Öffentlichkeitsarbeit sowie Gemeinwesenarbeit und finanzielle Hilfen für sanierungs-betroffene Bewohner:innen und Betriebe.

Die Planung unterlag einem Demokratisierungsprozess. Es sollte nicht nur darum gehen, Härten zu vermeiden und bei der Durchführung anzusetzen, sondern die Menschen in



05.2 Erörterung der Planung mit Betroffenen

den Untersuchungsgebieten, den einzelnen Blöcken, schon bei der Formulierung von Zielen für ihr zukünftiges Wohnen und Wohnumfeld zu beteiligen. Die Mitwirkung galt als Voraussetzung für eine erfolgreiche Stadtsanierung. Die mit der Sozialplanung verbundene Bürger:innenbeteiligung sollte für eine stärkere gesellschaftliche Verankerung der Planung sorgen.



05.3 Ortstermin im Rahmen eines Planspiels

Parallel zu den baulichen, städtebaulichen und technischen Bestandsaufnahmen wurden die Bewohner:innen, Eigentümer:innen, Betriebe und sozialen Einrichtungen „face to face“ befragt. In den ersten Sanierungsgebieten in den 1970er Jahren wurde jeder Haushalt interviewt, in der 1980er und frühen 1990er Jahren war man dazu übergegangen, eine Stichprobe von 50 % zu ziehen, so dass repräsentative Ergebnisse vorlagen. Die Schlussfolgerungen, die aus den sozioökonomischen Untersuchungen gezogen wurden, fanden Eingang in die sozialplanerischen Grundsätze für die jeweiligen Untersuchungs- und Sanierungsgebiete. Wurden noch zu Beginn der Sanierung die Gutachten für Städtebau und Architektur und die sozioökonomischen Analysen getrennt vergeben, ging das Stadtplanungsamt Mitte der 1980er Jahre dazu über, die Vorbereitenden Untersuchungen und die Neuordnungskonzepte interdisziplinär bearbeiten zu lassen.

Damit wurden die sozialen Bedürfnisse und Lagen, die ökonomischen Notwendigkeiten, die Bezüge und Bindungen an die Nachbarschaften und an das Gebiet, die Wünsche und Interessen direkt bei der Aufstellung der Neuordnungskonzepte berücksichtigt und bestimmten die Planung ähnlich stark mit wie baulich-technische, städtebauliche, denkmalpflegerische und wirtschaftliche Voraussetzungen.

Umsetzungen und Umzüge

Da bei der historisch wertvollen Bausubstanz der Sanierungsaufwand umfangreich und langwierig war, wurden Umzüge der Haushalte in andere Wohnungen oder Häuser erforderlich. In vielen Fällen geschah dies im Taktverfahren: Die Mieter:innen zogen in der Regel in bereits sanierte Häuser um; mitunter zogen Haushalte nach erfolgter Sanierung auch in ihre nunmehr „neuen“ alten Wohnungen zurück. Um genügend Ersatzwohnraum zur Verfügung zu haben, wurde zu Beginn der Sanierung das „Ersatzgebiet Alsheide“ förmlich festgelegt und zunächst saniert. So wurde ein Grundstock an sanierten Häusern geschaffen. Darüber hinaus konnten Mieter:innen in bereits von der Stadt mit öffentlichen Mitteln sanierten Wohnraum anderenorts innerhalb der Altstadt ziehen.

Allerdings zeichnete sich schon zu Beginn der 1980er Jahre ab, dass die öffentlich geförderten Wohnungen für Umsetzungsmieter:innen häufig zu teuer waren, so dass die Sozialplanung und der Sanierungsträger Wohnungen auch außerhalb der Innenstadt anbieten mussten. Trotz anders lautendem Grundsatzpostulat konnte eine sanierungsbedingte „Vertreibung“ damit nicht vermieden werden. Dies geschah vor allem in den Zeiten reger Sanierungstätigkeiten in den 1980er Jahren, als mehr Häuser saniert wurden, als preisgünstiger Ersatzwohnraum zur Verfügung stand bzw. zeitgleich geschaffen werden konnte.

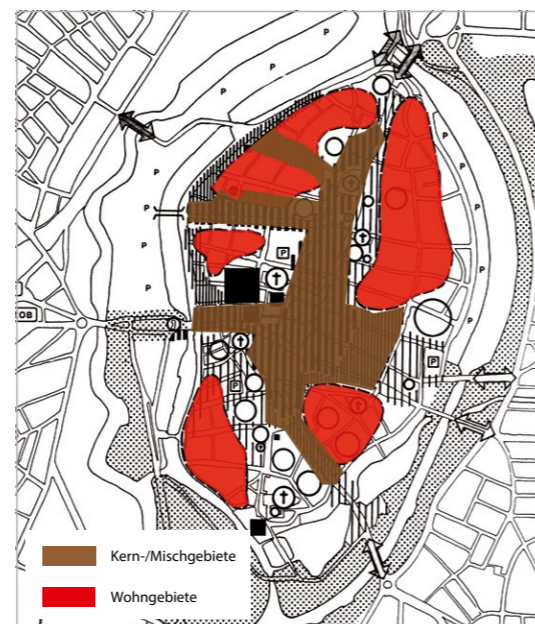
Umzüge einer Reihe von einkommensärmeren Haushalten in andere Stadtteile hingen zweifellos mit den gestiegenen Mieten in der Altstadt auf dem freien Wohnungsmarkt zusammen, die wiederum mit der Aufwertung der Altstadt einhergingen. Die Altstadt ist im Laufe der Jahrzehnte für einkommensstärkere Gruppen und bildungsorientierte Haushalte interessant geworden, wobei die Sanierung die Initialzündung gegeben hat. Anfang der 1990er Jahre entstand zusätzlich durch die Öffnung der Grenze zur ehemaligen DDR ein Druck auf den Lübecker Wohnungsmarkt, der sich auch auf die Mieten der Altstadt auswirkte – ein zusätzliches Erschwernis für eine sozialgerechte Sanierung bzw. für die einkommensärmeren Haushalte, sich auf dem Wohnungsmarkt der Altstadt zu behaupten.

Programmplanung Altstadt als Grundlage der Rahmenplanung

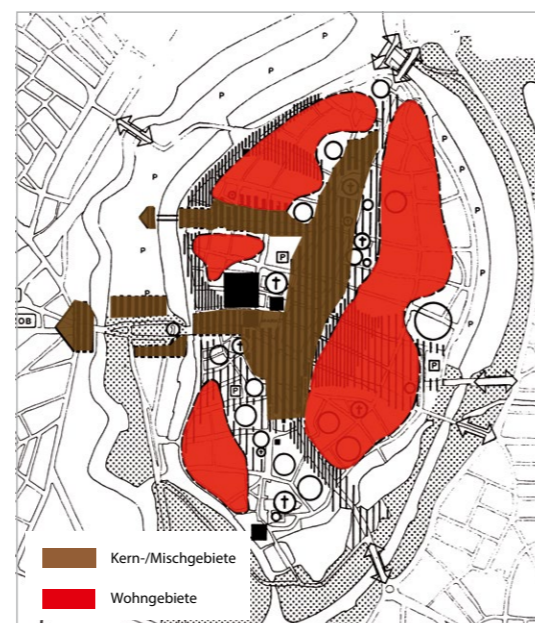
„Die Innenstadt liegt nun mal im Spannungsfeld konkurrierender Nutzungsanforderungen und Funktionszuweisungen.“ Wie ein roter Faden zieht sich diese Feststellung des ehemaligen Lübecker Bausenators Hans-Dieter Schmidt durch alle städtebaulichen Entwicklungsplanungen für die Altstadt, die in den 1970er und 1980er Jahren erarbeitet wurden. Die Rahmenplanung Innenstadt begann am 28. August 1975, dem Tag an dem die Lübecker Bürgerschaft den S 4 – Bericht als „Programmplan Altstadt“ beschlossen hat. Dem Bürgerschaftsbeschluss entsprechend sollte die Innenstadtentwicklung auf Grundlage der „Strukturmodellvariante A 2“ erfolgen. Diese sah eine Ausweitung der Hauptgeschäftsbereiche und eine damit einhergehende Verdichtung von „Kerngebieten“ (MK-Gebieten) auf der Altstadtinsel vor. Die Bauverwaltung war gehalten, eine neue Abgrenzung von Blöcken nach den Nutzungsarten der Baunutzungsverordnung (BauNVO) vorzunehmen, um dem Nutzungsbestand an den Beschluss anzupassen.

Der Bürgerschaftsbeschluss von 1975 stand im Gegensatz zu den Empfehlungen der Verwaltung. Diese hatte mit der „Strukturmodellvariante B2“ eine Konzentration der Hauptgeschäftsbereiche auf ausgewählte Gebiete der Altstadtinsel bei gleichzeitiger Ausweitung in Richtung Holstentor / Wallhalbinsel / Bahnhof empfohlen. Mit der Variante B 2 sollte ein Hineindrängen von Kerngebieten- und Mischgebietenutzungen in die schützenswerten innerstädtischen Wohngebiete und Altstadtquartiere vermieden werden.

Der Programmplan Altstadt musste inhaltlich und räumlich konkretisiert werden. Parallel zu den langsam fortschreitenden Baumaßnahmen in den ersten Sanierungsgebieten begannen ab 1976 die Arbeiten an der Programmplanfortschreibung.



06.1 Strukturmodellvariante A2



06.2 Strukturmodellvariante B2

Stadtbildaufnahme

1978 wurde eine Stadtbildaufnahme der Altstadtinsel von der Wohnungsbaukreditanstalt des Landes Schleswig-Holstein in Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungsamt der Hansestadt Lübeck erstellt, die folgende Bestandteile umfasst:

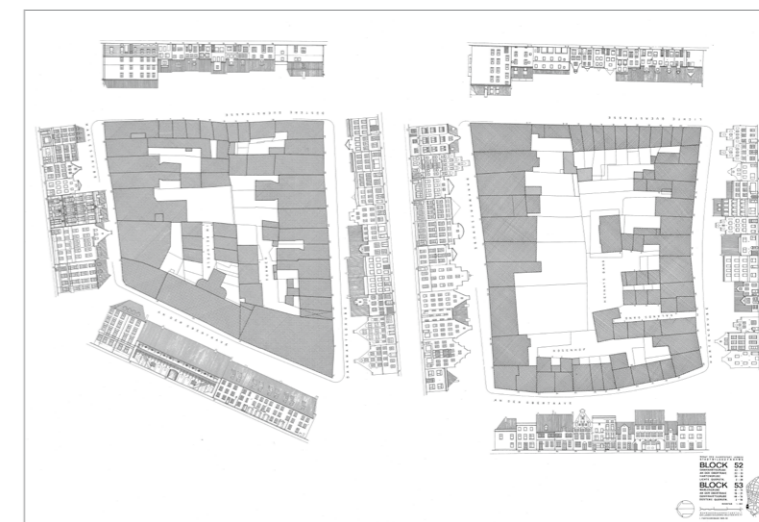
- fotografische Bestandsaufnahme aller straßenseitigen Gebäudefassaden
- zeichnerische Bestandsaufnahme im Maßstab 1:200 mit Darstellung der Blockgrundrisse, zugeordneter Fassadenabwicklungen und besonders hervorzuhebender Bauten oder Bereiche
- Offsetdrucke im Maßstab 1:500 dieser Zeichnungen in Ringbuch-Mappen
- Bestandsmodell im Maßstab 1:500 der gesamten Altstadt einschließlich Wallanlagen, sechsteilig mit herausnehmbaren Blockeinsätzen und demonstrierbarer Blockbebauung

1981 wurde die Stadtbildaufnahme um den Band Innenhöfe und Gänge ergänzt. In den noch vorhandenen 101 Gängen der Lübecker Altstadt wurden insgesamt 717 Gebäude aufgemessen, fotografiert und gezeichnet.

Die 1978 veröffentlichte und 1981 ergänzte Stadtbildaufnahme erhielt 1990 eine Fortschreibung, um die zahlreichen Veränderungen an den Fassaden zu dokumentieren. Die Ringbuch-Mappen der Stadtbildaufnahme – Stadtbildatlas genannt – haben sich über viele Jahre bewährt. Auch wenn mit der Zeit die Aktualität im Detail verloren geht, sind sie bei der Beurteilung von Maßnahmen und der Beratung von Bauwilligen auch heute noch von großem Wert. Das Modell ist dank einiger Überarbeitungen weiterhin im Einsatz.



06.3 Altstadtmodell



06.4 Stadtbildatlas Block 52/ 53

Erhaltungssatzung

Für den Bereich der Altstadtinsel hat die Lübecker Bürgerschaft 1979 eine Erhaltungssatzung gem. § 172 BauGB beschlossen. Zur Wahrung und Erneuerung des durch Jahrhunderte geprägten Bildes der Altstadt von Lübeck und zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des Gebietes auf Grund seiner städtebaulichen Gestalt bedürfen Abbrüche, Änderungen und Nutzungsänderungen sowie die Errichtung baulicher Anlagen seitdem der Genehmigung.

Gestaltungssatzung

Auf der Grundlage einer detaillierten Stadtbildanalyse wurde 1982 die Gestaltungssatzung Innenstadt als örtliche Bauvorschrift beschlossen, mit der insbesondere die charakteristischen baulichen Gestaltungsmerkmale bewahrt oder wiederaufgenommen werden sollen. Die Analyse untersuchte die gestaltprägenden Elemente, Blockstrukturen und Parzellen, Haustypen, Baukörper und deren Stellung. Weiterhin wurden Fassaden und deren Gliederung, Achsialität, Symmetrie und Plastizität betrachtet, darüber hinaus Dachform und Dachausrichtung sowie die Materialität von Fassaden und Dächern. Diese Analyse wurde in abstrahierte Gestaltungsvorschriften übersetzt, die für Um- und Anbauten ebenso gelten, wie für Neubauten. Die einzelnen Straßenabschnitte im Geltungsbereich sind zwei Bereichen mit unterschiedlichen Anforderungen zugeordnet.

Alle baulichen Veränderungen sollen insbesondere hinsichtlich Gebäudetyp, Dachausbildung, Gliederung der Straßenfassade und Verhältnis von Wandflächen zu Öffnungen entsprechend den Vorgaben der Satzung ausgeführt werden, damit die geschichtliche, künstlerische und städtebauliche Eigenart des Stadtbildes gesichert wird.

Der Abschnitt IV der Gestaltungssatzung „Anforderungen an Werbeanlagen“ wurde 2016 mit dem Beschluss einer Werbeanlagensatzung für die Altstadtbereiche Lübeck und Lübeck-Travemünde ersetzt. Ein entsprechendes Handbuch umfasst das Regelwerk und die Begründungen mit graphischen und bebilderten Beispielen.



06.5 Stadtanalyse und Gestaltungssatzung Innenstadt



06.6 Werbeanlagensatzung

Denkmalplan

Die Festsetzungen der vorgenannten Gestaltungssatzung gelten nicht für bauliche Anlagen, die unter Denkmalschutz stehen. Hier greift das Denkmalschutzgesetz des Landes Schleswig-Holstein in der jeweils geltenden Fassung. Anfang der 1970er Jahre standen ca. 650 Gebäude in der Lübecker Altstadt unter Denkmalschutz. Im Rahmen der durchgeführten Sanierungen konnten weitere historisch wertvolle Gebäude erfasst, wissenschaftlich erforscht und dokumentiert werden. Aktuell beläuft sich die Zahl der unter Denkmalschutz stehenden Gebäude in der Altstadt auf ca. 1700.

Auf die Forderung der UNESCO, das Stadtdenkmal unter den Aspekten des Welterbes vollständig zu erfassen und zu beschreiben, wurde mit der Erstellung des „Denkmalplan Altstadt“ reagiert. Der Denkmalplan gliedert sich in zwei Teile: Der erste Teil umfasst die flächendeckende und systematische Inventarisierung der Altstadt in ihrer stadträumlichen Struktur und dem Äußeren der Gebäude. Der zweite Teil beinhaltet eine Inventarisierung der Gebäude im Inneren mit ihrer für das Welterbe und in seiner historischen Vielfalt einzigartigen Gebäudeausstattung.

Rahmenplanerlass Schleswig-Holstein

Zehn Jahre Sanierungserfahrung hatten in Lübeck Ende der 1970er Jahre Fragen nach einem flächendeckenden Gesamtsanierungskonzept für die Altstadt aufgeworfen. Dieses Konzept sollte Aussagen treffen zu den Sanierungszielen, zu Nutzungen, Verkehr, Gestaltung und möglichen Durchführungsstrategien. Etwa zeitgleich zu den Lübecker Überlegungen trat 1980 in Schleswig-Holstein der „Erlass über die Planung städtebaulicher Maßnahmen nach dem Städtebauförderungsgesetz“ (Rahmenplanerlass) in Kraft. Der Rahmenplanerlass eröffnete unter anderem die Möglichkeit, Planungs- und Sanierungsmaßnahmen in den denkmalgeschützten Altstädten auch außerhalb von Sanierungsgebieten umzusetzen. Auf der Grundlage eines beschlossenen städtebaulichen Rahmenplans wurden nun bereits vor der förmlichen Festlegung von Sanierungsgebieten mit Zustimmung des Innenministeriums die Förderung einzelner Ordnungs- und Baumaßnahmen und die inhaltliche, räumliche und zeitliche Steuerung der geplanten Sanierungsmaßnahmen möglich. Dazu sollte der städtebauliche Rahmenplan parzellenbezogen sein und in themenbezogenen Fachplänen zusammengefasst werden. Dies entsprach den Lübecker Überlegungen zu einem Gesamtsanierungskonzept.

Ein knappes Jahrzehnt nach Fertigstellung des Programplans Altstadt begannen Anfang 1983 die Arbeiten zur Aufstellung des ersten städtebaulichen Rahmenplans Innenstadt. Um die Forderungen des Innenministeriums zumindest in formaler Hinsicht zu erfüllen, wurde 1983 in einem ersten Arbeitsschritt

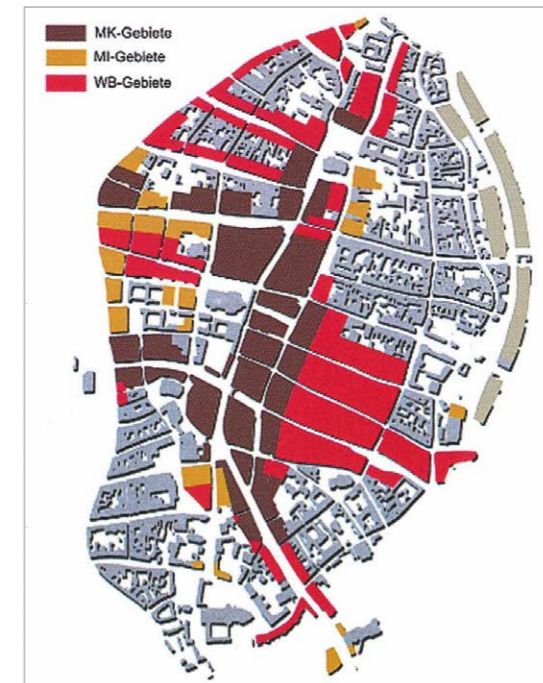
zunächst ein Rahmenplanentwurf als verwaltungsinterne Planung erarbeitet. Dieser hatte einen eher statischen und deskriptiven Charakter. Er zeichnete sich durch eine erstmalige Gesamtzusammenstellung aller vorliegenden Untersuchungen und Planungen sowie durch eine aktualisierte Bestandsaufnahme nach den Nutzungskategorien der Baunutzungsverordnung (BauNVO) aus. 15 Jahre nach der ersten Bestandsaufnahme durch die GEWOS GmbH lagen damit Grundlagen für eine vergleichende Untersuchung von Nutzungsstrukturen in der Altstadt vor.

Die von der Bürgerschaft 1975 mehrheitlich beschlossene Ausweitung von Kerngebietenutzungen in der Altstadt wurde im Rahmenplanentwurf 1983 wieder aufgegriffen. Die vergleichende Analyse der Nutzungen führte zur Entwicklung eines modifizierten Nutzungskonzeptes, das Elemente der „Strukturmodellvariante B2“ enthielt. Dies gelang durch die Ausweisung sogenannter „Besonderer Wohngebiete“ (WB-Gebiete), einer 1977 in die BauNVO aufgenommenen neuen Gebietskategorie.

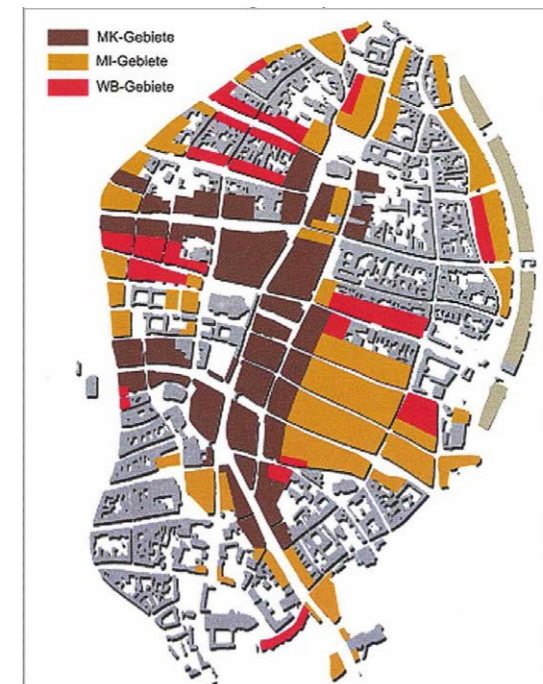
Erste Rahmenplanfortschreibung 1984/85

Im Januar 1984 wurden die Arbeiten am Rahmenplan fortgesetzt. Die Planfortschreibung bestand aus einer Konkretisierung des Nutzungskonzeptes, einer Zeitplanung für die Sanierung und einer umfangreichen Öffentlichkeitsbeteiligung. Die Rahmenplanfortschreibung vollzog sich vor dem Hintergrund lebhafter Planungs- und Sanierungsaktivitäten in praktisch allen Quartieren der Altstadt. Bis 1985 waren neun Sanierungsgebiete mit 14 Altstadtblöcken förmlich festgelegt.

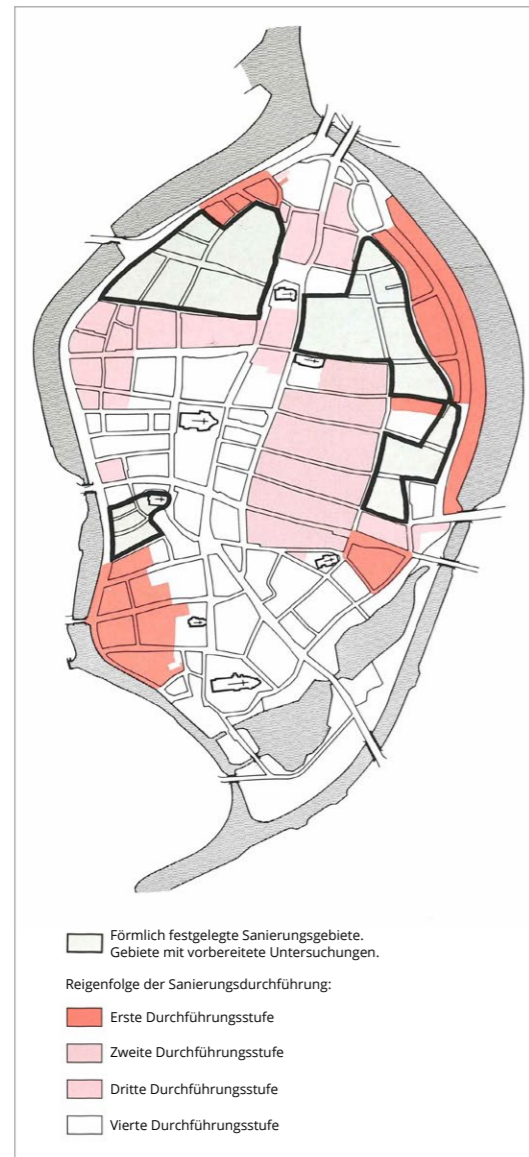
Die Bürgerschaft hat am 31. Januar 1985 die weiteren Ausweitungen von Kern- und Mischgebieten zu Lasten der Wohngebiete mehrheitlich beschlossen. In das Nutzungskonzept wurden daraufhin von der Bauverwaltung zusätzliche MK- und MI-Gebiete auf der Altstadtinsel aufgenommen.



06.7 Rahmenplanentwurf 1983. Geplantes Nutzungskonzept



06.8 Rahmenplan Innenstadt 1984/85. Beschlossenes Nutzungskonzept



06.9 Rahmenplan Innenstadt.
Beschlossene Durchführungsstufen

Mit dem Bürgerschaftsbeschluss zum Rahmenplan Innenstadt lagen die formalen Voraussetzungen für die Bewilligung von Städtebauförderungsmitteln vor. Das Innenministerium erkannte den Rahmenplanentwurf wiederum nur als vorläufige Fördervoraussetzung an: Die beschlossene Rahmenplanfortschreibung ließ eine Änderung der Ziele und Zwecke der Sanierung erwarten und der Rahmenplan enthielt keine parzellenscharfe Überplanung aller in der Altstadt befindlichen Grundstücke. Der Plan bedurfte also aus förderrechtlichen Bedingungen einer Konkretisierung.

Zweite Rahmenplanfortschreibung 1985/1988

Die zweite Fortschreibung des Rahmenplans hatte deutlich andere Schwerpunkte und kam in Teilen einer Neuaufstellung gleich. Erstmals wurde ein entwicklungsplanerischer Ansatz verfolgt, der auf die funktionale Bedeutung der Innenstadt im Gefüge der Gesamtstadt konkret einging und Angebote für die Entwicklung neuer Standorte und für die Ansiedlung neuer Nutzungen enthielt.

Dieser Planungsansatz hatte auch demografische und wirtschaftliche Hintergründe: Lübecks Einwohner:innenzahl war seit Beginn der Altstadtsanierung um etwa 30.000 auf rd. 209.000 EW gesunken. Strukturveränderungen bei Werften und dem verarbeitenden Gewerbe hatten zu Arbeitsplatzverlusten und hoher Arbeitslosigkeit geführt. In den äußeren Stadtteilen waren Wohnungsleerstände zu verzeichnen. Auch der Innenstadt war anzusehen, dass die Hansestadt in den vier Jahrzehnten ihres „Zonenrand-Daseins“ an der nordöstlichen Grenze der Republik den Anschluss an die Entwicklung im Bundesgebiet zu verlieren drohte. Über den sanierungsgebietsbezogenen Planungsansatz sollte daher mit dem Rahmenplan auch versucht werden, stadtentwicklungsplanerische Anstoßeffekte für die Entwicklung des Stadtzentrums zu geben.

Das kann am Beispiel des Baulückenkatasters und der Entwicklungsflächenanalyse stellvertretend für andere Untersuchungen und Konzepte verdeutlicht werden. Bei beiden Planungsinstrumenten richtete sich das Interesse vor allem auf die Ermittlung von Nutzungsreserven und Entwicklungsmöglichkeiten für neue Handels-, Wirtschafts-, Dienstleistungs-, Tourismus- und Kultureinrichtungen auf der Altstadtinsel und an den Altstadträndern. Im Sinne einer angebotsorientierten Planung wurde erstmals untersucht, ob und wo die von Wirtschaftsorganisationen geforderten zusätzlichen Kern- und Mischgebietsflächen innerhalb der Hauptgeschäftsbereiche entwickelt werden können. Die Ergebnisse aus den Jahren 1986/87 lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Auf der Altstadtinsel waren insgesamt rund 30.000 m² Bruttogeschossflächen (BGF) in MK-/ MI-Gebieten innerhalb der Hauptgeschäftsbereiche vorhanden.
- Auf den am Altstadtrand untersuchten Standorten war ein Bauflächenpotential für rund 100.000 m² BGF vorhanden.

Mit 30.000 m² BGF innerhalb der Hauptgeschäftsbereiche und weiteren 100.000 m² BGF für ergänzende Nutzungen am Altstadtrand verfügte die Innenstadt über deutlich mehr Flächenreserven, als an Nachfragepotential und Kaufkraft in der Hansestadt und ihrem regionalen Einzugsbereich auf absehbare Zeit vorhanden waren. Das von der Bürgerschaft beschlossene Ziel einer Stärkung der zentralen Funktionen der Altstadt konnte mit den vorhandenen Bau- und Entwicklungsflächenreserven erreicht werden.

Trotz Zunahme der Sanierungsgebiete auf der Altstadtinsel sah der Rahmenplan eine Ausweitung des Untersuchungsgebietes auf die Altstadtränder vor, um die Entwicklung von Ersatz- und Ergänzungseinrichtungen auf der Wallhalbinsel und beiderseits des Klughafens mit den Instrumenten und Fördermöglichkeiten des Städtebauförderungsrechtes steuern zu können. Stichwortartig zusammengefasst lassen sich weitere Planungen und Konzepte nennen, die teilweise bereits während der Rahmenplanfortschreibung in Baumaßnahmen überführt werden konnten: Konzepte zur Straßenraumgestaltung, Fortschreibung der Stadtbildaufnahme, Spielhallensatzung Innenstadt, Hotelstandortanalyse, Konzepte für den östlichen und westlichen Altstrand.

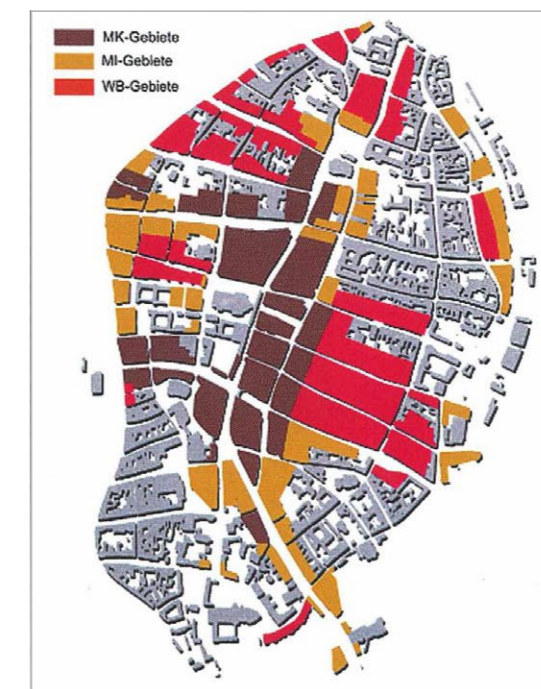
Über die im Rahmenplanerlass des Jahres 1980 geforderte parzellenscharfe Darstellung der Planungen waren die Lübecker Stadtplanung und das Kieler Innenministerium unterschiedlicher Auffassung. Die Lübecker Stadtplanung verwies auf die Größe der Altstadtinsel und deren teilweise extrem kleinteilige Parzellenstruktur. Das Innenministerium verwies darauf, dass eine parzellenscharfe Planung Voraussetzung für die Bewilligung von Städtebauförderungsmitteln sei. Aufgrund der Lübecker Besonderheiten wurde schließlich einvernehmlich

eine zweistufige Rahmenplanbearbeitung vereinbart. Diese unterschied zwischen übergeordneten Planungen und Konzepten innerhalb der Altstadt sowie zwischen Altstadt und Vorstadt und zwischen städtebaulichen Konzepten für Quartiere, Sanierungsgebiete, Blöcke und Grundstücke.

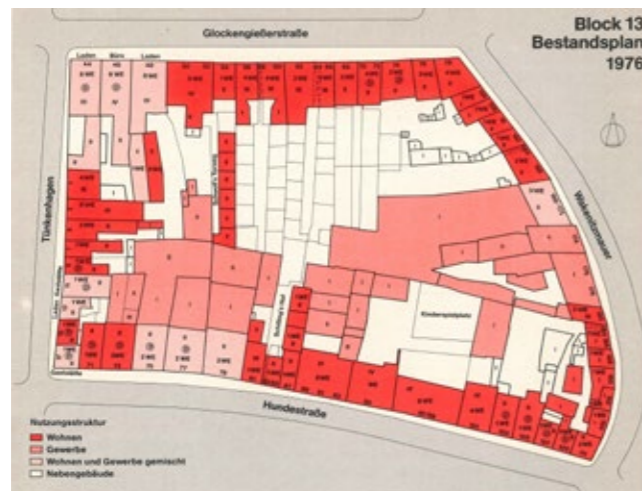
Rahmenplanbeschluss 1988

Die Arbeiten am Rahmenplan wurden im September 1988 abgeschlossen. Im Vorfeld der Bürgerschaftsberatungen im Dezember 1988 forderten Wirtschaftsverbände erneut zusätzlich Ausweisungen von Kern- und Mischgebieten, von denen etwa 20% der Altstadtinsel betroffen gewesen wären. Dieser Forderung kam die Bürgerschaft in ihrer Sitzung am 14. Dezember nicht nach: Aufgrund der nach der Kommunalwahl 1986 veränderten Mehrheitsverhältnisse wurde der Rahmenplan ohne Änderungen und ohne Wortbeiträge bei 22 Stimmenthaltungen mit einfacher Mehrheit angenommen.

Der Vergleich der Nutzungskonzepte 1984/85 und 1988 verdeutlicht das Bemühen um den Erhalt der historischen Altstadt durch Festlegung der Nutzungskategorien WB in östlichen und nördlichen Teilen der Altstadt. Der Rahmenplan 1988 wurde vom Innenministerium als maßgebliche Förderungsgrundlage bei der Fortsetzung der Stadtsanierungsmaßnahmen anerkannt.



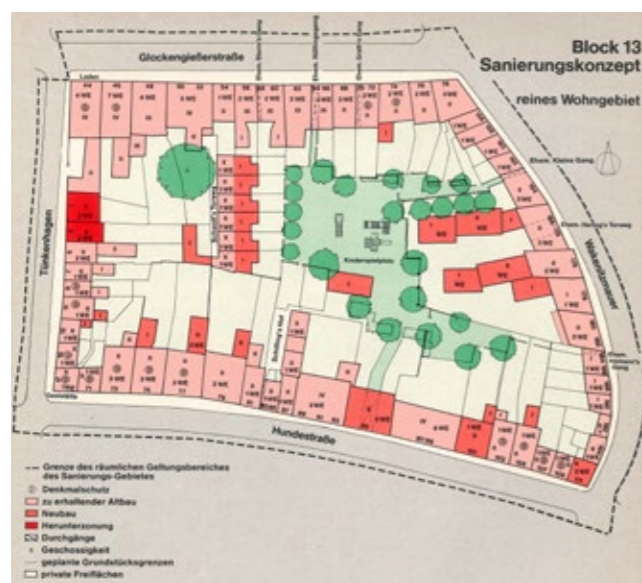
06.10 Rahmenplan Innenstadt – Fortschreibung 1988.
Beschlossenes Nutzungskonzept



06.11 Bestandsplan Block 13



06.12 Maßnahmenplan Block 13



06.13 Sanierungskonzept Block 13

Konzepte für jedes einzelne Sanierungsgebiet

Ergänzend zu dem übergeordneten Rahmenplan Innenstadt wurden für die einzelnen Sanierungsgebiete Konzepte mit parzellenbezogenen Aussagen erarbeitet. Hierbei zeigen jeweils der Bestandsplan, der Maßnahmenplan und das Sanierungskonzept anschaulich die drei Entwicklungsstufen auf.

Die im Bestandsplan dargestellten Aussagen zu Art der Nutzung, Geschossigkeit und Anzahl der Wohn- und Gewerbeeinheiten wurden mit einer städtebaulichen und technischen Bestandsaufnahme für jedes Gebäude ermittelt. Die Erfassung der relevanten Daten zu Dachkonstruktion und -eindeckung, Wänden, Decken, Treppen, Fenstern und Türen sowie Haustechnik, Außenanlagen und historischen Besonderheiten mündeten in einer Aussage zum baulichen Gesamteindruck und einer Beurteilung der Sanierungsintensität. Die Begehung der Gebäude wurde nur in wenigen Ausnahmefällen verweigert, so dass von fast allen Gebäuden in den Sanierungsgebieten Grundrisse aller Geschosse im Maßstab 1:100 vorliegen. Im Maßnahmenplan werden u. a. die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen mit ihrer unterschiedlichen Intensität sowie Herunterzonen, Abbrüche und Neubauten skizziert. Das Sanierungskonzept stellt den geplanten Endzustand nach Durchführung aller Maßnahmen dar.

UNESCO Welterbe

Im Dezember 1987 hat das Welterbe-Komitee der UNESCO große Teile der Altstadt von Lübeck in die Welterbeliste aufgenommen.

Mit dem mittelalterlichen Stadtkern der Hansestadt Lübeck als eine der besterhaltenen mittelalterlichen Großstadt nördlich der Alpen wurde erstmals in Nordeuropa ein ganzes Stadtquartier von der UNESCO als Welterbe anerkannt. Die durch Jahrhunderte gewachsene und durch viele hervorragende Einzelbauten geprägte Bausubstanz in der Altstadt weist Lübeck als architektonisches Erbe von europäischer Bedeutung aus, dass unter städtebaulichen und denkmalpflegerischen Gesichtspunkten ein einzigartiges Beispiel mittelalterlicher Stadtbaukunst darstellt. 850 Jahre haben in Lübeck ihre Spuren und Zeugnisse von unschätzbarem Wert hinterlassen.

Geprägt wird das städtebauliche Ensemble durch die Stadtsilhouette und Stadtaufsicht, das Netz der Straßen und Plätze sowie der Parzellierung und historischen Bebauung. Bei der Aufnahme der Lübecker Altstadt in die Welterbeliste weist die UNESCO ausdrücklich auf die Bedeutung und Notwendigkeit der weiteren Erforschung der archäologischen Substanz in Lübeck hin. Die gesamte Altstadt ist als Grabungsschutzgebiet ausgewiesen.



06.14 UNESCO-Welterbe Logo

Neue Perspektiven durch die Deutsche Einheit

Ein Jahr nach dem Bürgerschaftsbeschluss zum Rahmenplan Innenstadt öffnete sich am 9. November 1989 die innerdeutsche Grenze. Mit der neu gewonnenen Zentralität der Hansestadt stieg die Nachfrage an Grundstücken für Handels-, Gewerbe-, Dienstleistungs-, Kultur- und Infrastruktureinrichtungen in der Stadt und im Stadtzentrum sprunghaft an. Der Bedeutungszuwachs der Innenstadt als ein Identität stiftendes Zentrum einer neuen Region führte auch zu deutlich gestiegenen Anforderungen und Erwartungen an die Innenstadtentwicklung. Um den veränderten entwicklungspolitischen Zielen gerecht werden zu können, wurde die Stadtentwicklungsplanung nach der Deutschen Einheit auf fünf zentrale Arbeitsfelder ausgerichtet. Eines davon umfasste die Innenstadt, zu der die historische Altstadt und ihre Randgebiete (Burgfeld im Norden, Falkenstraße / Klughafen im Osten, Bahnhof / Stadtgraben / Zuchtviehmarkt im Westen) gehören. Für die räumlich so definierte Innenstadt ging es in den 1990er Jahren vorrangig um die Entwicklung und Initiierung von Planungen und Projekten, die zur weiteren Stärkung der Zentrumsfunktionen beitragen sollten.

In den eineinhalb Jahrzehnten nach der Grenzöffnung gehörte es zu den wichtigsten Zielen der Innenstadtentwicklung, die Altstadtsanierung

und die städtebaulichen Besonderheiten der denkmalgeschützten Altstadt als Alleinstellungsmerkmal herauszuarbeiten und als ökonomischen Standortvorteil gegenüber anderen Konkurrenzstandorten auf der „grünen Wiese“ oder im Stadtlumland zu nutzen. Um dies zu erreichen, konzentrierten sich die Planungen auf die Teile der Innenstadt, die außerhalb der Sanierungsgebiete lagen: die kriegszerstörten Wiederaufbaugelände im Zentrum (rot), die westlichen und östlichen Randgebiete (gelb) und die Flächen rund um den Bahnhof (blau).



06.15 Räumliche Schwerpunkte der Innenstadtplanung ab 1990

Inhaltlich ging es um die Erneuerung und Wiederherstellung des Stadtgrundrisses und der öffentlichen Straßen und Plätze, um die Entwicklung konkurrenzfähiger Handels- und Dienstleistungsstandorte im Zentrum und am Bahnhof, um Nutzungsmöglichkeiten für großflächige Tourismus- und Kultureinrichtungen an den Rändern sowie um eine altstadtverträgliche Bewältigung der mit diesen Entwicklungen verbundenen Verkehrsbelastungen. Zu den Instrumenten der Planung gehörten vor allem städtebauliche und hochbauliche Ideen- und Realisierungswettbewerbe, kooperative Gutachterverfahren und Planungswerkstätten. Die Arbeiten an den Entwicklungskonzepten für die Innenstadt erfolgten vor dem Hintergrund zweistelliger Zuwachsraten im Handel und einer nachfragebedingten ständig steigenden Verkehrsbelastung auf der Altstadtinsel.

Städtebauliche und verkehrliche**Entwicklungskonzepte:**

1990	Altstadtrandkonzept für den westlichen und östlichen Altstadtrand
1990/91	Städtebauliches Entwicklungskonzept für das Bahnhofsviertel
ab 1990	Verkehrskonzept „autofreie“ Altstadt
1991	Leitvorstellungen zur Gestaltung von Straßen, Plätzen, Gängen, Höfen
1993	Park & Ride Konzept
1994	Städtebauliches Entwicklungskonzept für die nördliche Wallhalbinsel
1994	Einzelhandelsentwicklungskonzept Altstadt und Altstadtrand
1998	Entwicklungskonzept Passagen und Blockinnenhöfe
1999	Verkehrsentwicklungsplan
2010	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
2011	Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept
2013	Wohnungsmarktkonzept
2013	Fahrradfreundliches Lübeck
2014/18	Regionaler Nahverkehrsplan
2019	Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept

Wettbewerbe / Gutachterverfahren:

1987	Mittlere Wallhalbinsel: Neubau Penta-Hotel Lastadie
1988/89	Mittlere Wallhalbinsel: Neubau Musik- und Kongresshalle
1990	Bahnhofsviertel: Platzgestaltung Bahnhofsvorfeld
1990	Burgfeld: Hotelbebauung
1990	Koberg: Platzgestaltung Koberg
1994	Bahnhofsviertel: Bebauung Nutz- und Zuchtviehmarkt
1992	Fischergrube: Wohnbebauung „Hünicke-Gelände“
1992	Nördliche Wallhalbinsel: Neues Stadtquartier
1993	Schranken: Platzgestaltung und Bebauung
1993	Schüsselbuden
1995	Markt: Bebauung Postgrundstück
1998	St.-Annen-Straße: Neubau Kunsthalle
2003	Westlicher Altstadtrand: Umgestaltung Ober- / Untertrave
2005	Gestaltung Haerder-Center
2006	Umfeld Marienkirche

2007	Gestaltung Geschäftshaus Breite Straße / Beckergrube
2007	Bebauung Block 88
2007	Wohn- und Geschäftshaus Wahnstraße
2007	Mitten in Lübeck
2009	Ulrich-Gabler-Haus, Alfstraße / Schüsselbuden
2015	Fassadengestaltung im Gründungsviertel
2017	Erweiterung des kath. Marien-Krankenhauses

Welterbe- und Gestaltungsbeirat

2003 hat die Lübecker Bürgerschaft einstimmig beschlossen, einen Gestaltungsbeirat als unabhängiges Sachverständigen-gremium einzuführen. Seine Aufgabe ist es, Bauherren, Architekt:innen und die Bauverwaltung bei Bauprojekten, die aufgrund ihrer Lage, Größe, Nutzung oder Vorbildwirkung eine besondere Bedeutung für den öffentlichen Raum haben, fachlich in Fragen der Gestaltung zu beraten. So soll die architektonische und städtebauliche Qualität ausgewählter Bauvorhaben sichergestellt werden. Trotz gelegentlicher Kritik im Detail hat sich der Beirat etabliert und stellt eine feste Institution in der Bau- und Planungskultur Lübecks dar.

Mit der Publikation von Heft 114 der Reihe „Lübeck plant und baut“ wird die Arbeit des Lübecker Welterbe- und Gestaltungsbeirats in den ersten 15 Jahren seines Bestehens dokumentiert. Es wird an die Entstehungsgeschichte erinnert und Einblick in die Arbeitsweise des Gremiums gegeben. Zahlreiche Bauvorhaben, die im Laufe der Zeit beraten wurden, werden vorgestellt.



06.16 15 Jahre Welterbe- und Gestaltungsbeirat

Integriertes Stadtentwicklungskonzept

Am 25. März 2010 hat die Bürgerschaft das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) als ganzheitlichen Orientierungsrahmen für die zukünftige Stadtentwicklung Lübecks beschlossen, der bei allen Planungen, Projekten und Maßnahmen zu berücksichtigen ist. Im ISEK werden Handlungsfelder und -schwerpunkte für eine Weiterentwicklung der Stadt formuliert. Dabei werden sowohl die Probleme als auch die Potenziale der Stadt sowie übergreifend alle Themen und Fachgebiete für alle Stadtteile der Stadt betrachtet.

Im ISEK sind für alle zehn Lübecker Stadtteile ein aus Analyse, Handlungsfeldern und Zielen abgeleitetes Stadtteilprofil erarbeitet worden. Das Stadtteilprofil Innenstadt mit dem Schlagwort „Leben im Weltkulturerbe“ legt bei den Projektvorschlägen den Schwerpunkt auf die Aufwertung und Umgestaltung des öffentlichen Raums. Einige der 2010 vorgeschlagenen Projekte konnten inzwischen umgesetzt bzw. eingeleitet werden, z. B.:

- Erstellung eines Managementplans UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“
- Entwicklung des Gründungs Viertels
- Bau des Europäischen Hansemuseums
- Umgestaltung der Achse Schranken / Klingenberg
- Umgestaltung der Straße An der Untertrave



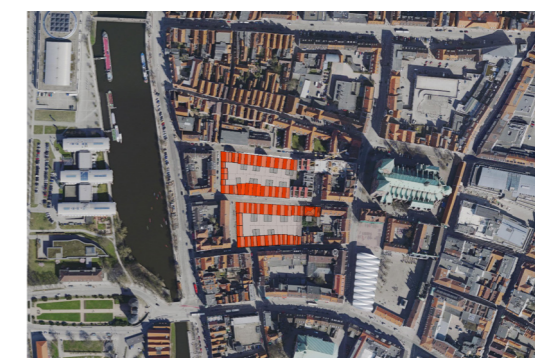
06.17 ISEK

Gründungs viertel

Das Gründungs viertel liegt im westlichen Teil der Altstadtinsel zwischen der Marienkirche und dem Uferbereich der Stadttrave. Archäologische Funde belegen, dass fast alle Grundstücksgrenzen seit dem Ende des 12. Jahrhunderts bis in das 20. Jahrhundert hinein unverändert blieben. Bei der Bombardierung Lübecks 1942, der rund ein Fünftel der Altstadt zum Opfer fiel, wurde auch dieses mittelalterliche Kaufmannsviertel nahezu vollständig zerstört. In den 1950er Jahren wurden auf dem Areal zwei berufsbildende Schulen errichtet und eine Straße verlagert und begradigt. Dieser vollständige Bruch mit der historischen Altstadtstruktur stellte sich später als Fehlentwicklung und erheblicher Störfaktor im Altstadtgefüge heraus. Bereits in den 1990er Jahren gab es erste Überlegungen, die Schulen zu verlagern und damit die Grundlage für die Neustrukturierung des gesamten Areals zu schaffen. Aber erst 2009 ermöglichte eine Förderung aus dem Investitionsprogramm Nationale UNESCO-Welterbestätten vor dem Hintergrund des Schulentwicklungsplans, die Nachkriegsschulen abzurechen und eine ausführliche archäologische Grabung und Dokumentation auf dem Gelände des Gründungs Viertels durchzuführen.



06.18 Blick nach Westen mit Schulen



06.19 Luftbild mit Planung

Unter Berücksichtigung umfangreicher Beteiligungen wurde von der Verwaltung ein städtebauliches Konzept als Rahmenplan erarbeitet, das in zahlreichen Arbeitssitzungen mit dem Welterbe- und Gestaltungsbeirat, einem Expertengremium und der Politik diskutiert, modifiziert und konkretisiert wurde. Der „Rahmenplan Gründungs Viertel“ als Grundlage für die Neuordnung greift die historischen Straßenfluchten und die differenzierte Bebauungsstruktur mit unterschiedlichen First- und Traufhöhen des historischen Gründungs Viertels wieder auf.

Auf der Basis der Gestaltungssatzung Innenstadt und des beschlossenen Bebauungsplanes Gründungs Viertel wurde ein Gestaltungsleitfaden für die Neubebauung im Gründungs Viertel entwickelt.



06.20 Der Gestaltungsleitfaden

An dem europaweit ausgeschriebenen Ideenwettbewerb zur Fassadengestaltung der Gebäude im Gründungs Viertel haben sich 130 Architekturbüros mit ihren Entwürfen für drei unterschiedliche Musterhäuser beteiligt. Die Jury hat acht Preise und sechs Anerkennungen vergeben. Alle prämierten Entwürfe wurden in eine Empfehlungsliste für die künftigen Bauherren aufgenommen. Werden Architekt:innen aus der Empfehlungsliste beauftragt und ein prämiertes Entwurf ohne wesentliche Modifikation umgesetzt, ist die Vorlage im Welterbe- und Gestaltungsbeirat nicht mehr erforderlich. Alle anderen Bebauungsentwürfe sind dem Beirat vorzulegen und müssen von diesem freigegeben werden.

Auf dem rund 10.000 m² großen Areal entsteht ein zukunftsweisendes, lebendiges Quartier, das sich in seiner Dichte, dem Straßenverlauf und der differenzierten Bebauung wieder an dem historischen Vorbild der mittelalterlichen Stadt orientiert. Auf 38 städtischen Grundstückspartellen unterschiedlicher Größe werden Häuser für individuelles Wohnen und Arbeiten gebaut.

170 Wohnungen und gewerbliche Nutzungen in den Erdgeschossen sollen urbanes Leben zurückgewinnen und die Lübecker Altstadt als attraktiven Wohnstandort stärken. Es entsteht ein Quartier, das sich durch ein klares Bekenntnis zur Formensprache des Ortes auszeichnet.

Mit dem „Lübecker Weg“ wurden erfolgreich Planungs- und Umsetzungsmöglichkeiten für einen neuen Städtebau und eine neue Architektur praktiziert. Eine hohe architektonische Qualität wird durch ein privatrechtlich verankertes Regelwerk zur Qualitätssicherung und die intensive Beteiligung des Welterbe- und Gestaltungsbeirats gewährleistet.

Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept

Unter der Dachmarke LÜBECK überMORGEN werden verschiedene Planungsverfahren gebündelt und miteinander verzahnt. Neben dem Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept sind dies u. a. der Flächennutzungsplan, der Freiraumentwicklungsplan und die Planung der Radschnellwege-Verbindungen.

Der Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept wurde von Februar 2018 bis Juni 2019 entwickelt und eng mit den Ergebnissen eines Zukunftsdialogs und unterschiedlicher Beteiligungsprozesse verschränkt. Über die Dauer des Gesamtprozesses wurden die jeweiligen Ergebnisse der städtebaulichen Planung, der Verkehrsplanung und der Bürger:innenbeteiligung immer wieder zusammengeführt und aufeinander abgestimmt.

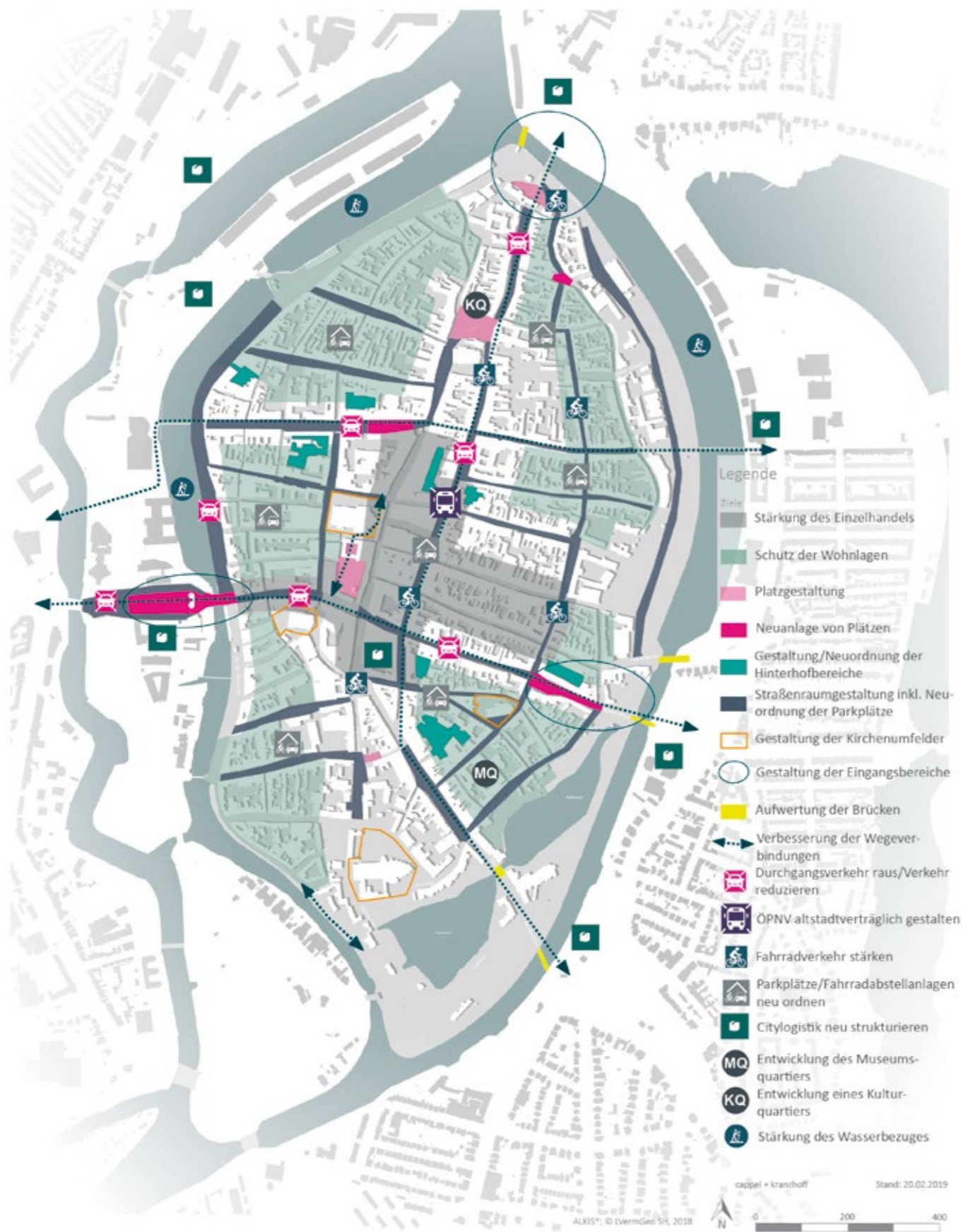
Dieser Prozess erforderte eine interdisziplinäre, kooperative und transparente Arbeitsweise sowohl der verschiedenen Beteiligten untereinander als auch mit den unterschiedlichen Akteur:innen der Hansestadt Lübeck. Dies geschah mit Hilfe jeweils situationsangemessener Kommunikationsformen und geeigneter Methoden, um die unterschiedlichen Ebenen und Bereiche miteinander zu verbinden.

Der vorliegende städtebauliche Rahmenplan Innenstadt formuliert Ziele, Maßnahmen und Projekte und bündelt diese zu einer zukunftsfähigen und integrierten Strategie für eine lebendige Altstadtentwicklung. Er gibt Auskunft darüber, welche Priorität und Ausgestaltung die einzelnen Funktionen wie Wohnen und Arbeiten, Einzelhandel und Gewerbe, Tourismus und Kultur zukünftig haben sollen. Des Weiteren gibt er Antworten auf die komplexe Herausforderung, wie eine zukünftige Mobilität aussehen kann, die auf die Besonderheiten Lübecks als Welterbe eingeht und gleichermaßen die unterschiedlichen Anforderungen der Stadtgesellschaft an Mobilität berücksichtigt. Der erste dafür notwendige Schritt ist, den Durchgangsverkehr zu unterbinden und den öffentlichen Raum für alle mit hoher Qualität zu gestalten. Das bedeutet, dem/r langsamsten Verkehrsteilnehmer:in, also dem/r Fußgänger:in, bei der Planung Priorität einzuräumen und aus dessen/deren Perspektive heraus zu handeln.

Der Rahmenplan Innenstadt beinhaltet 20 Projekte, von denen fünf als Schlüsselprojekte ausgewählt wurden: Die Neugestaltung der Beckergrube vom Koberg bis zur Untertrave mit Schaffung eines Platzes vor dem Theater, die Aufwertung des Bereiches rund um Rathaus und Marienkirche, die Umgestaltung der Königstraße als verbindendes Element, die Umgestaltung der Wahnstraße und der Krähenstraße mit neuem Platz sowie die Neuordnung des Holstentorareals. Mit den bei der Umsetzung der Schlüsselprojekte gewonnenen Erfahrungen sollen die darauffolgenden Projekte durchgeführt und die Innenstadt Stück für Stück lebenswerter gemacht werden. Dazu dient der Rahmenplan als roter Faden.

06.21
Fassadenabwicklung Braunstraße
im Gründungs Viertel





06.22 Rahmenplan Innenstadt

Ziele des Rahmenplans

Der Rahmenplan Innenstadt umfasst vier konkrete Ziele, 20 Projekte und diverse Instrumente, die für die Umsetzung erforderlich sind.

Ziel 1

Es sollen alle vorhandenen Funktionen in der Innenstadt erhalten bleiben. Die Innenstadt wird als Wohn-, Kultur-, und Wirtschaftsstandort gleichermaßen gestärkt.

Ziel 2

Aufenthalts- statt Durchgangsorte schaffen. Der Durchgangsverkehr wird unterbunden. Die öffentlichen Räume werden so aufgewertet, dass sie zum Verweilen und nicht nur zur Durchfahrt einladen. Es gibt mehr Grün; die Verbindung in die angrenzenden Grünräume wird verbessert.

Ziel 3

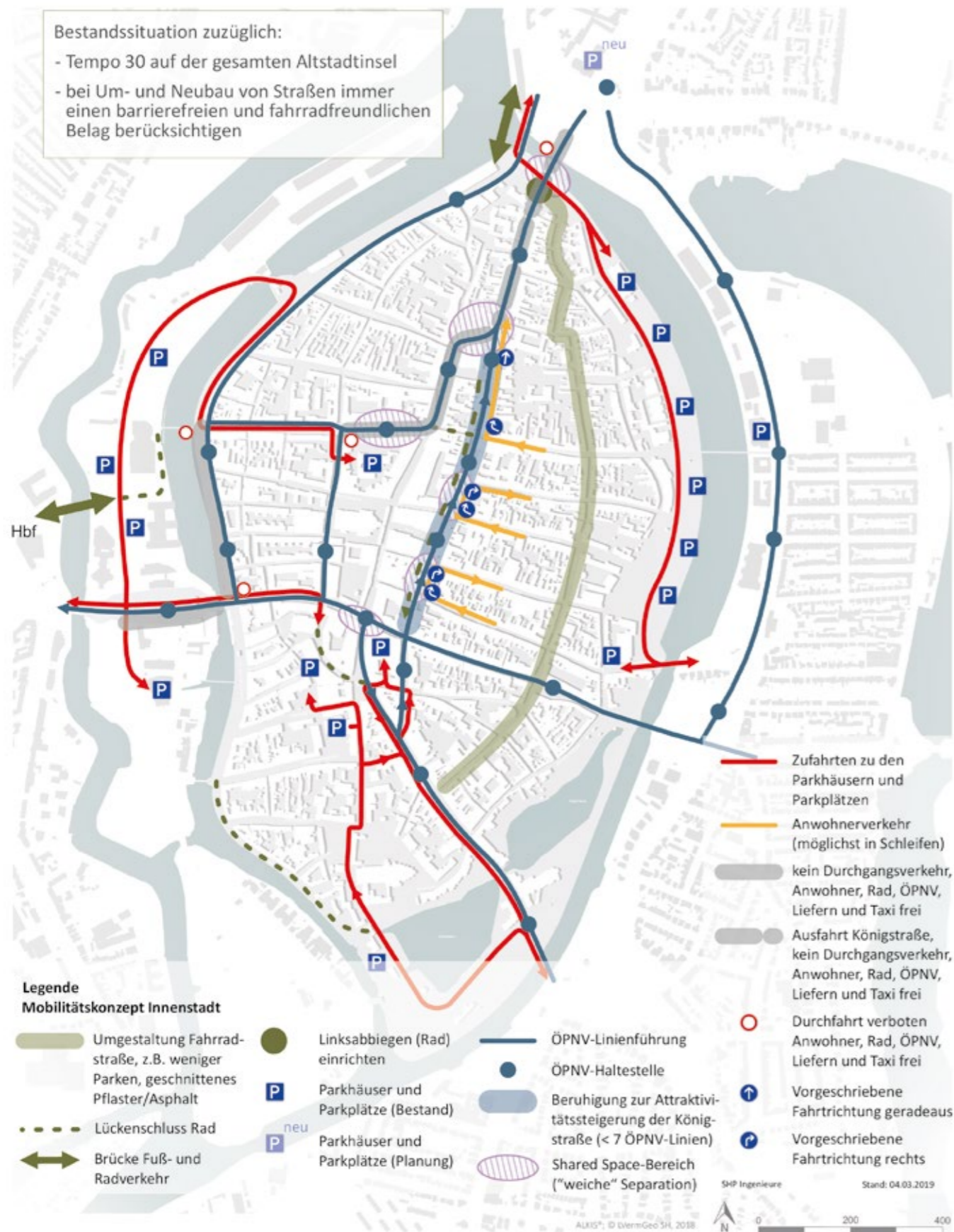
Die Erreichbarkeit der Innenstadt soll für Alle verbessert werden. Die Prioritäten der Verkehrsteilnehmer werden neu geordnet, es wird vorrangig aus der Sicht des/r Fußgänger:in gedacht. Zukunftsorientierte Mobilität wird berücksichtigt.

Ziel 4

Die besondere Baukultur des UNESCO-Welterbes soll erhalten und weiterentwickelt werden. Die unterschiedlichen Baustile der verschiedenen Jahrzehnte werden wertgeschätzt und bilden ein harmonisches großes Ganzes.



06.23 Diskussion mit Bürger:innen während der Perspektivenwerkstatt



06.24 Mobilitätskonzept Innenstadt

Bausteine des Mobilitätskonzepts

zu Ziel 1

- Förderung von gemeinschaftlichen Wohnprojekten
- Ausbau von Kinder- und Jugendeinrichtungen
- Nutzungsuntersagung der nicht genehmigungsfähigen Ferienwohnungen in Gängen und Höfen
- Förderung des Individualtourismus
- Einrichtung eines Centermanagements Innenstadt
- Gründung einer PACT (Breite Straße)
- Reduzierung der Werbeanlagen
- keine weitere Stärkung der grüne Wiese-Standorte

zu Ziel 2

- Herstellung von drei neuen Plätzen
- Schaffung von beispielbarem öffentlichem Raum durch Wegfall von Stellplätzen in den engen Straßen
- Schaffung von unterschiedlichen Verweilmöglichkeiten und qualitativ hochwertigen Nutzungen auf den Plätzen
- Schaffung von „Grünoasen“ an den Hauptkirchen

zu Ziel 3

- Einrichtung von Begegnungszonen (max. 20 km/h)
- Schaffung von Parkangeboten in Parkhäusern für Bewohner:innen
- Einrichtung von „Mobility Hubs“ vor der Altstadt
- Schließung der Lücken im Radwegenetz
- Schaffung von Fahrradabstellanlagen
- Umleitung von drei bis vier Buslinien aus der Königstraße
- Verwendung von barrierefreien, fußgänger- und fahrradfreundlichen Oberflächenbelägen

zu Ziel 4

- Wiederbesetzung der Stelle des/r Stadtbildpflger:in
- Baukulturelle Einzelbewertung aller nach 1945 erbauten Gebäude, Vermittlung des baukulturellen Wertes
- Erhalt der historischen Baustruktur, aber auch Zulassen von flexiblen, nicht-historisierenden Neubauten



06.25 bis 06.27 Konflikte im Straßenraum



06.28 20 Projekte in drei Umsetzungsstufen

Instrumente zur Realisierung der Ziele des Rahmenplans und Mobilitätskonzepts

Um die Ziele des Rahmenplans und Mobilitätskonzepts realisieren zu können, reichen die Projekte allein nicht aus. Folgende Instrumente müssen begleitend angepasst, aktualisiert oder sogar neu erstellt werden:

Stadtplanung

- Gestaltungsleitlinien für Straßenräume
- Neuauflage Gestaltungs- und Erhaltungssatzung
- Erhaltungssatzung zum Schutz der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung (FeWos)
- Freiraumentwicklungsplan
- Qualitätssicherung durch Wettbewerbe

Handel und Tourismus

- Leerstandmanagement
- Kooperationen
- Besucherleit- und -Lenkungssystem

Stadtdialog

- Geeignete Beteiligungsformate
- Zielgruppenspezifische Beteiligung

Die ausführliche Broschüre zum Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept ist online abrufbar unter www.uebermorgen.luebeck.de

Verkehr

- Liefer- und Wirtschaftsverkehrskonzept
- Parkraumbewirtschaftung und Parkleitsystem
- Temporeduzierung
- Überplanung des ÖPNV-Angebots



06.29 Projektvorschläge während der Perspektivenwerkstatt

Auf Beschluss der Lübecker Bürgerschaft wurden in der Lübecker Altstadt insgesamt 25 Sanierungsgebiete förmlich festgelegt, die zu dem Fördergebiet Gesamtmaßnahme ALTSTADT zusammengefasst waren. Damit unterlagen ca. 2.000 Grundstücke in 45 Altstadt-Blöcken im jeweiligen Zeitraum der Festlegung den Regelungen des Besonderen Städtebaurechts gemäß Baugesetzbuch.

Die Sanierungsgebiete werden im Folgenden in chronologischer Reihenfolge jeweils mit einem Plan zum Maßnahmenbeginn und mit einer Kurzbeschreibung dargestellt. Anschließend dokumentieren eine oder mehrere Einzelmaßnahmen mit Vorher- und Nachher-Fotos sowie Angaben zur Art der geförderten Maßnahme, den Architekt:innen und dem Jahr der Fertigstellung die Sanierungserfolge der Städtebauförderung.

Die Auswahl der Maßnahmen stellt keine Wertung dar, sondern gibt einen exemplarischen Überblick über die umfangreiche Sanierungstätigkeit in den verschiedenen Sanierungsgebieten.

Die Vorher-Fotos stammen aus der fotografischen Bestandsaufnahme der straßenseitigen Gebäudefassaden, die 1978 von der Wohnungsbaukreditanstalt des Landes Schleswig-Holstein in Zusammenarbeit mit dem Lübecker Stadtplanungsamt erstellt wurden. Das Archiv der Hansestadt Lübeck hat die Aufnahmen digitalisiert und für diesen Bericht zur Verfügung gestellt. Die Fotos dokumentieren den heute kaum noch vorstellbaren Zustand, in dem sich die Lübecker Altstadt in den 1970er Jahren befand.

Der Einsatz von Städtebauförderungsmitteln erfolgte bei insgesamt 402 Baumaßnahmen und 374 Ordnungsmaßnahmen. Die Bedeutung der Einzelmaßnahme hängt dabei nicht vorrangig oder allein von der Förderhöhe ab. Auch mit dem Einsatz geringer Fördersummen konnte oftmals eine positive Wirkung im Quartier erzielt werden.

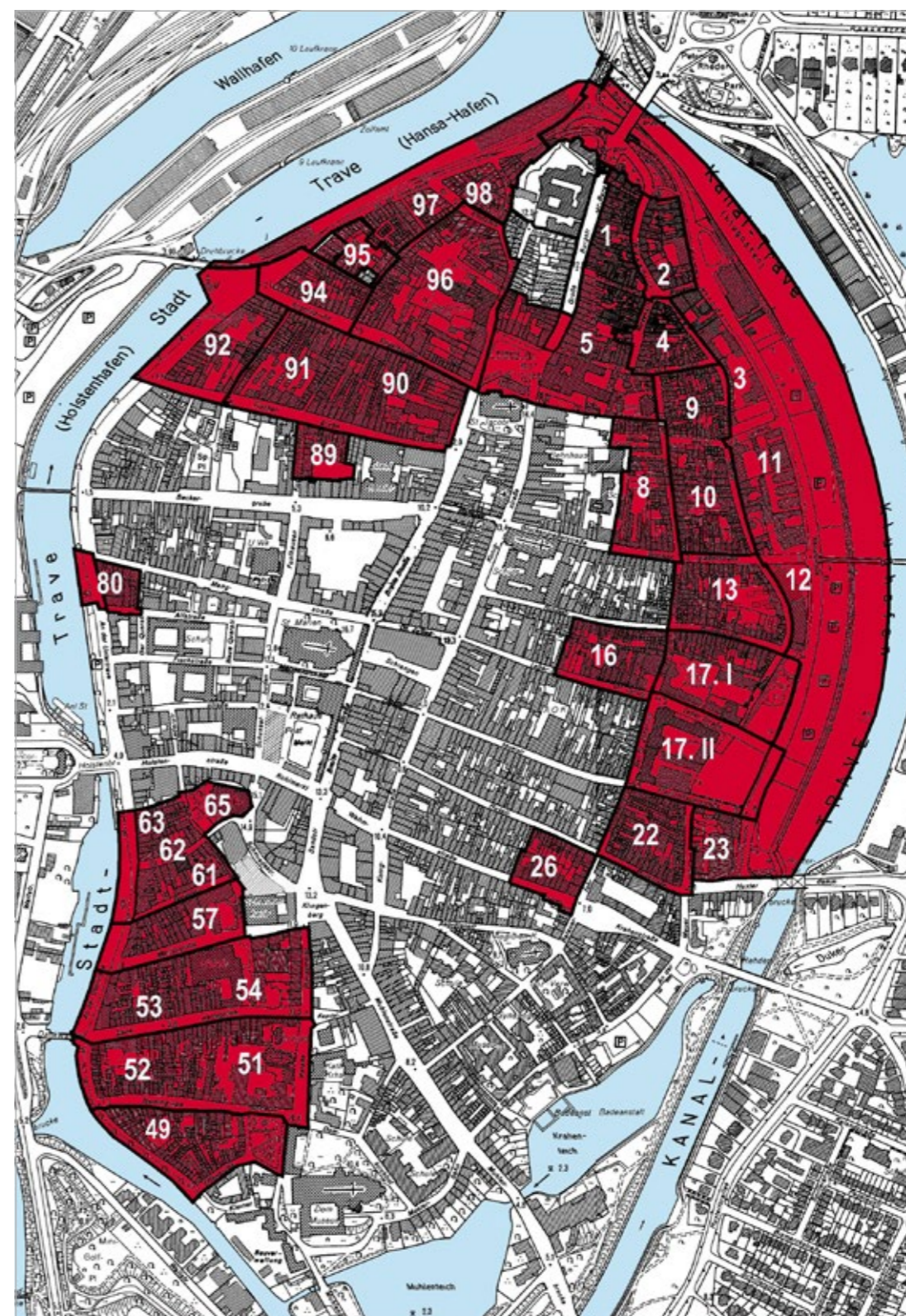
Bei Ordnungsmaßnahmen war ein gewisser Nachahmungseffekt zu beobachten. Aus den erforderlichen Kontakten bei der Organisation einer geplanten Freilegung ergab sich häufig die Möglichkeit, auf den benachbarten Grundstücken ebenso das jeweilige Sanierungskonzept umzusetzen.

Die dargestellten Einzelmaßnahmen sind in der Regel umfassend mit dem Einsatz von Städtebauförderungsmitteln realisiert worden.

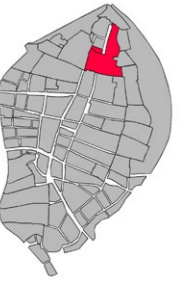
Daneben gibt es einzelne Objekte, bei denen nur die Ordnungsmaßnahme gefördert wurde. Die anschließende Sanierung oder den Neubau des Gebäudes haben die Eigentümer:innen selbst finanziert.

Bei wenigen der abgebildeten Objekte kamen keine Städtebauförderungsmittel zum Einsatz. Hier erfolgt die Darstellung, um den baulichen Zusammenhang abzubilden und die Anstoßwirkung der Städtebauförderungsmittel auf private Investitionen zu veranschaulichen.

Die Abkürzungen der Info-Blöcke bei den Einzelmaßnahmen werden auf Seite 215 erläutert.



07.1 Von der förmlichen Festsetzung als Sanierungsgebiet betroffene Altstadtblöcke



Sanierungsgebiet „Block 1, 5 + 6, 7, 8tlw. – Große Burgstraße“



07.2
Koberg, Stand 1986, im Norden des Blockes 7 gelegen, im Hintergrund mittig die Ernestinenschule, links davon die Blockrandbebauung als südlicher Abschluss der Blockes 6



07.3
Koberg nach der Umgestaltung, Luftbild 2019

Koberg
Maßnahme: Erschließung
Bauherr:in: Hansestadt Lübeck
Architektur: Meyer & Fleckenstein, Hamburg
Fertigstellung: 1996

Das Sanierungsgebiet grenzt im Osten an die Straßen Wakenitzmauer, Rosenstraße und Langer Lohberg, im Süden an die Gerberstraße und den Jakobikirchhof, im Westen an die Kleine und Große Burgstraße, im Norden an die Stadtmauer und umfasst die dort gelegenen Grundstücke und die Straßenflächen der Kaiserstraße und Kleinen Gröpelgrube ganz, sowie von Große Gröpelgrube, Koberg und Große Burgstraße teilweise.

Trotz der Veränderungen in der Bau- und Nutzungsstruktur der Blöcke 1 und 5 – vor allem in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts – ist der mittelalterliche Ursprung bis heute ablesbar in der Parzellierung des Gebiets und den Mauern der meisten Gebäude. Die Blöcke zählen zu den städtebaulich besterhaltenen der Altstadt mit geschlossener Blockrandbebauung, historischen Flügeln und Ganganlagen, aber auch mit intensiver Überbauung im Blockinnenbereich.



07.4 Maßnahmenplan

Der Schwerpunkt der Sanierung war im Bereich der Blöcke 1 und 5 daher ausgerichtet auf die Erhaltung der historischen Bausubstanz und die Verbesserung der Bedingungen für Wohn- und Gewerbenutzung. Abbrüche von gewerblichen Verbauungen und die Herstellung begrünter Freiflächen im Blockinnenbereich dienten einer Aufwertung des Wohnumfeldes.

Der südliche Teil des Sanierungsgebietes – mit den Teilbereichen der Blöcke 6, 7 und 8 – wird geprägt von der Platzanlage des Kobergs und den architektonisch bedeutsamen Gebäuden, dem Heiligen-Geist-Hospital und der Jakobikirche. Der Koberg – neben dem Markt der wichtigste Platz der Innenstadt – hatte sich zu einem reinen Verkehrsknoten mit Durchgangsverkehr, Parkplätzen, Bushaltestellen und Taxistandplätzen entwickelt. Die Situation erforderte eine städtebauliche und funktionale Neuordnung, die entsprechend dem 1. Preis eines städtebaulichen Realisierungs-Wettbewerbs erfolgte.



07.5 Kaiserstraße 3+5, 1978

Kaiserstraße 5 / Kaiserturm

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Haufe Petereit Architekten, Lübeck
 Fertigstellung: 2014

Das Haus Kaiserstraße 5 / Kaiserturm gehört sicherlich zu den ungewöhnlicheren Bauten der Lübecker Altstadt. Der örtliche Abschnitt der Stadtmauer und der in sie eingelassene Kaiserturm sind am Ende des 12. Jahrhunderts wegen der drohenden Intervention Friedrichs I. unter erheblichem militärischen und zeitlichen Druck unvollständig errichtet worden. In den folgenden Jahrhunderten wurde der Turm immer wieder erweitert und verändert. Der Turm wurde bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts als Verteidigungsbauwerk und schließlich auch als Wohngebäude genutzt, bis es 1818 zum Abbruch des oberen Turmteils kam. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse im Innern des Turms wurden vermutlich um das Jahr 1800 an den südlichen Teil der Stadtmauer weitere Wohngebäude angefügt, die heutigen Hausnummern 3 und 5. Dabei kam es zu einer ungewöhnlichen Aufteilung der Besitzums- und Wohnflächen: Während das Erdgeschoss des Turms der Hausnummer 3 als ebenerdiger Keller zugeschlagen wurde, gehörten die restlichen Turmgeschosse zum Haus Nr. 5, welches wegen seiner geringen Größe kaum mehr als eine Art bewohnbarer Zugang zum Turm war.

Die jetzigen Besitzer bewohnen das Haus Nr. 3 nach Sanierung seit September 2006 und hatten auch erst zu diesem Zeitpunkt die Gelegenheit, das Nachbarhaus Nr. 5 nach langem Leerstand zu erwerben. Im Rahmen der anspruchsvollen, denkmalgerechten Sanierung wurden u. a. zwei Durchgänge durch die Stadtmauer wieder geöffnet, die jetzt Wohnhaus und Turm miteinander verbinden. Für ihr besonderes Engagement wurden die Bauherren 2014 mit dem Bauherrenpreis der Arbeitsgemeinschaft Historische Städte ausgezeichnet.



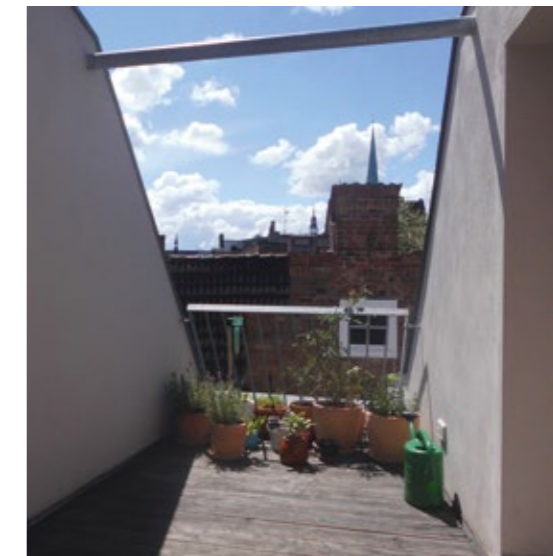
07.6 Kaiserstraße 5, 2020



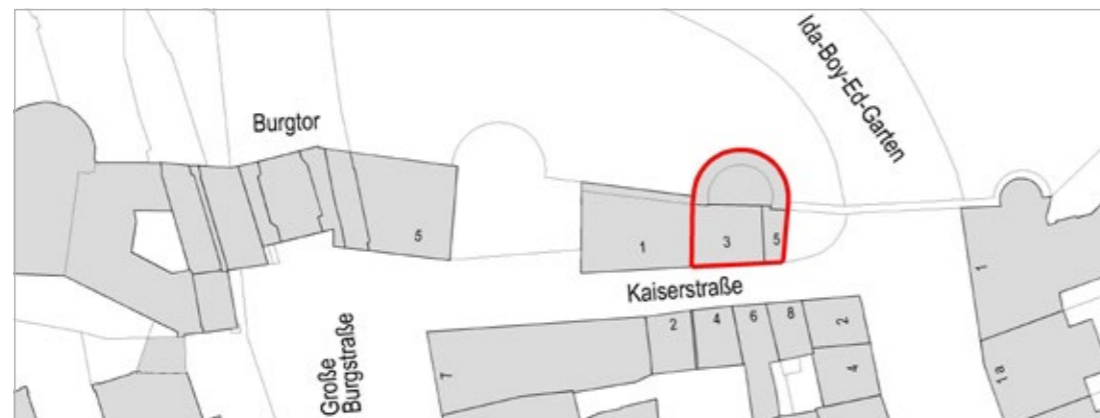
07.8 Blick vom Ida-Boy-Ed-Garten auf die Stadtmauer



07.9 Kaiserstraße 3+5 nach der Sanierung



07.10 Dachterrasse



07.7 Lageplan



07.11 Aufgang zur Galerie



07.12 Gotischer Spitzbogen mit Glastür



Große Burgstraße 21

Maßnahme: OM
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Haufe Petereit Architekten, Lübeck
 Fertigstellung: 2014

Durch den Abbruch von nachträglichen Anbauten wurde der historische Seitenflügel wieder freigestellt.



07.13 Vorher



07.14 Nachher

Große Burgstraße 31

Maßnahme: OM
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Wilfried Ohnesorge, Lübeck
 Fertigstellung: 2003

Die ehemals gewerblich genutzte Bebauung im Hinterhof wurde zugunsten einer gärtnerisch genutzten Freifläche abgerissen.



07.16 Vorher



07.15 Nachher



07.17 Ehemalige Bebauung



07.18 Neubau

Wakenitzmauer 18

Maßnahme: OM,
 Neubau ohne StBauFm
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Uwe Ellinghaus, Lübeck
 Fertigstellung: 2008

Das Grundstück war nahezu vollständig mit Vorder- und Hinterhaus bebaut. Gemäß Sanierungskonzept sollte die rückwärtige Bebauung ersatzlos abgebrochen werden. Das Vorderhaus war zunächst noch als durchgreifend sanierungsbedürftig eingestuft. Aufgrund fehlender Bauunterhaltung und langjährigem Leerstand geriet das Haus in einen so schlechten Zustand, dass die Erhaltungswürdigkeit nicht mehr gegeben war.

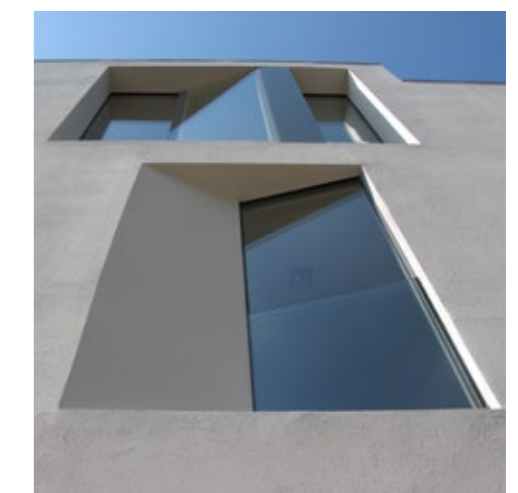
Die nach Freilegung des Grundstücks erfolgte Bebauung zeigt sich als selbstbewusster Neubau in einer historischen Häuserzeile. Das Haus hat die für die Altstadt vorgeschriebene Lochfassade. Doch die bodentiefen Fenster sind asymmetrisch angeordnet und stehen leicht schräg zur Fassade. Auch im Innenraum ist die Formensprache modern. Der kleine Hof mit einem Wasserspiel an der Rückseite bietet den Bewohner:innen ein Stück privaten Rückzugsraum im Freien.



07.19 Dachterrasse



07.20 Blick vor der Galerie



07.21 Fassadendetail



07.22 Straßenfassade, 2010



07.23 Hoffassade, 2010

Große Burgstraße 53

Maßnahme: OM und Mod + Inst
 Bauherr:in: Hansestadt Lübeck
 Architektur: Haufe Petereit Architekten, Lübeck
 Fertigstellung: 2020

Das Grundstück wurde erstmals 1289 erwähnt und beinhaltete damals ebenfalls die Nr. 55. Die Teilung erfolgte 1308. Nach diversen Umbauten vom 16. bis 18. Jahrhundert erfolgte 1824 mit der Putzfassade im Stil des Klassizismus eine prägende Umgestaltung der Straßenansicht. Das Haus wurde lange Zeit im straßenseitigen Erdgeschoss als Ladenfläche und im Rest des Hauses als Mehrfamilienhaus genutzt. Seit 2011 stand das Haus für mehrere Jahre leer. Die Wohnungen der oberen Geschosse und des Seitenflügels hatten teilweise keine eigene Küche bzw. kein eigenes Bad oder WC. Die innenliegenden Räume waren nicht ausreichend belichtet und belüftet. Auch die heutigen Anforderungen an den Brand- und den Schallschutz waren nicht erfüllt.

Das Gebäudeensemble aus Vorderhaus und Seitenflügel ist in das Denkmalsbuch der Hansestadt Lübeck eingetragen. Aufgrund der Größe, Gebäudestruktur und der vorhandenen Mittelgang-Erschließung im Erdgeschoss bot sich

weiterhin die Nutzung als Mehrfamilienhaus an. Besonders im Hinblick auf Verkehrsflächen, Erschließungen und Belichtungsmöglichkeiten der Wohnungen mussten Veränderungen durchgeführt werden, um dieses Haus nach heutigen Ansprüchen bewohnbar zu machen.

Insgesamt sind vier individuelle Wohnungen entstanden. Jeder Wohnung ist eine private Freifläche auf dem Grundstück zugeordnet. An der rückwärtigen Grundstücksgrenze liegt eine gemeinschaftliche Freifläche.



07.24 Straßenfassade, 2020



07.25 Hoffassade, 2020



07.26 Tür zum Hof vor...



07.27 ...und nach der Sanierung



07.28 Treppe der Maisonettwohnung im 1./2. OG



07.29 Einbauschränk mit Garderobe im 1.OG



07.30 Raum im EG des Seitenflügels



07.31 Raum im DG des Vorderhauses



07.32 Langer Lohberg 2+4



07.33 Gr. Gröpelgrube 8



07.34 Gr. Gröpelgrube 6

jeweils 1978



07.36 Langer Lohberg 2+4, 2013

Große Gröpelgrube 6-8 und Langer Lohberg 2+4

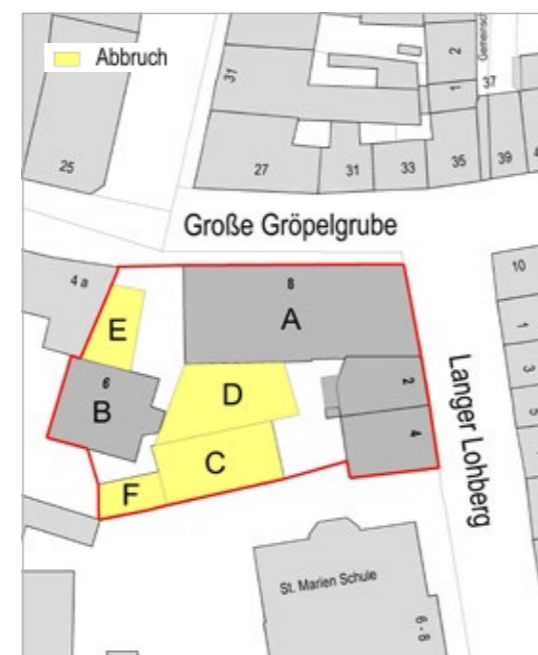
Maßnahme: OM und Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Herion Architekten, Lübeck
 Fertigstellung: 2009

Der Gebäudekomplex wurde Ende 2005 von einer Eigentümer:innengemeinschaft erworben. Bei dem Gebäude Große Gröpelgrube 8 (A) handelt es sich um einen Baukörper aus dem 14. Jahrhundert, der im 19. Jahrhundert aufgestockt und mit insgesamt sieben Wohneinheiten genutzt wurde. In dem Gebäude Große Gröpelgrube 6 (B) – einer ehemaligen Schmiede – befanden sich zwei Wohneinheiten. Die Gebäude C, D, E und F wurden als Lager- und Werkstattgebäude bzw. als Garage genutzt. Die angrenzenden Gebäude Langer Lohberg 2 und 4 konnten ebenfalls erworben und nach einer Bodenordnung in das Projekt integriert werden.

Die Aufstockung aus dem 19. Jahrhundert wurde im Rahmen der Sanierungsarbeiten durch ein neues Satteldach nach historischem Vorbild ersetzt. Die Belichtung erfolgt über moderne Glasgauben. Insgesamt haben zwölf Haushalte in den vier verbliebenen Gebäuden neuen Wohnraum gefunden. Die Freifläche, die durch Abbruch der Gebäude C, D, E und F entstanden ist, wird als gemeinschaftlicher Garten genutzt.

Bei Freilegungsarbeiten wurde ornamentale und figürliche Malerei im Erdgeschoss der Nr. 8 sichtbar. Die ursprüngliche Planung konnte dank des Verzichts der beiden betroffenen Eigentümer:innen entsprechend den Befunden geändert werden. In der ehemals zum benach-

barten Heiligen-Geist-Hospital gehörenden Pilgerherberge konnte die Pilgerhalle durch den Ankauf von der Stiftung Heiligen-Geist-Hospital erhalten werden. Mit Unterstützung der Lübecker Denkmalpflege, der Possehl-Stiftung, des Verbands Frau und Kultur und des Vereins Lübecker Stadtführer ließ die Stiftung die einzigartige Malerei restaurieren und stellt sie auf Anfrage für öffentliche Besichtigungen zur Verfügung.



07.35 Lageplan



07.37 Gr. Gröpelgrube 8, 2020



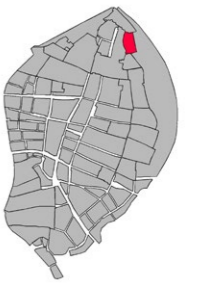
07.38 Gr. Gröpelgrube 6, 2020



07.39 Erdgeschossshalle



07.40 Christopherus, Südwand



Sanierungsgebiet „Block 2 – Tivoli“



07.41 Maßnahmenplan

Der Beginn der Industrialisierung in Lübeck um 1870 hatte ein explosionsartiges Anwachsen der Bevölkerungszahlen zur Folge: von 32.000 Einwohner:innen 1860 stieg die Zahl bis 1900 auf 82.000. Die Wohnbebauung im Block 2 – begrenzt durch die Straßen Wakenitzmauer, Rosenpforte und Kanalstraße – erfolgte, in Lübeck erstmalig, im Stil des Industriezeitalters: dichte Blockbebauung mit mehrgeschossigen Wohnhäusern und Wohnungen für möglichst viele Mietparteien. Im Blockinnenbereich entstanden enge und verschattete Innenhöfe, die kaum Raum für Grün ließen.

Die förmliche Festlegung des Sanierungsgebiets erfolgte 1991, nachdem die Vorbereitenden Untersuchungen ergeben hatten, dass erhebliche städtebauliche und bauliche Mängel und Missstände vorlagen. Die baulichen Mängel waren überwiegend in der mangelhaften Ausstattung der Wohnungen begründet. Die städtebaulichen Missstände lagen im Blockinnenbereich, wo starke Überbauungen sowie Garagenanlagen die Nutzung der Grundstücke für Wohnzwecke einschränkten.

Kanalstraße 12-18

Maßnahme: Neubau ohne StBauFm
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Thomas Tillmann, Lübeck
 Fertigstellung: 1997

Das Grundstück wird seit Mitte der 1960er Jahre von einem Groß- und Einzelhandel für Teppichböden, Gardinen und Zubehör genutzt. Verkaufsraum, Werkstatt, Lager und Büroräume waren in verschiedenen 1 1/2 bis 2-geschossigen Baukörpern untergebracht, die eine hohe Überbauung des Grundstücks darstellten.

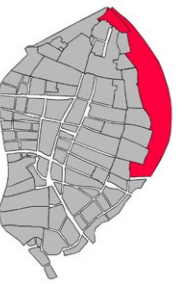
Die ersten, 1989 vorgestellten Entwürfe für die Neubebauung des Grundstücks gingen von einer 100%-igen Überbebauung und einer zweigeschossigen Blockrandbebauung aus. Durch die 1993 erfolgte Errichtung eines zentralen Warenlagers in Selmsdorf reduzierte sich der Flächenbedarf der Firma am Standort Kanalstraße deutlich.

Nach langjährigen Verhandlungen wurde 1995 die Baugenehmigung für den viergeschossigen Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses mit dreigeschossigem Seitenflügel an der Nordgrenze des Grundstücks erteilt.

07.42
Ehemaliger Gewerbebau

07.43 Neubau Wohn- und Geschäftshaus





**Sanierungsgebiet
„Block 3, 11, 12, 23 + 2, 17, 100 tlw. –
Kanalstraße / Klughafen“**

Das Sanierungsgebiet umfasst die Flächen vor der ehemaligen, 1857 abgetragenen Stadtmauer zwischen Burgtor und Huxterdamm in den Blöcken 3, 11, 12 und 23 sowie Teilflächen der Blöcke 2, 17 und 100.

Dieser ehemalige Uferbereich der Wakenitz ist um die Jahrhundertwende durch die Anlage der Kanaltrave sowohl landschaftlich als auch strukturell völlig verändert worden. Durch den Kanalbau wurde die Absenkung des Wasserspiegels um ca. 3 m erforderlich. Diese Maßnahme erbrachte östlich der ehemaligen Stadtmauer zusätzliche Flächen, die zur Nutzbarmachung aufgeschüttet und durch die neuangelegte Kanalstraße erschlossen wurden. Die historischen Rippenstraßen – angefangen vom Weiten Lohberg bis zur Fleischhauerstraße – endeten ursprünglich an der Stadtmauer. Im Zuge des Uferumbaus wurden sie bis zur Kanalstraße verlängert. Die neugewonnenen Flächen beidseitig der Kanalstraße wurden vorwiegend gewerblich genutzt, entlang des Klughafens hauptsächlich durch hafengebundene Betriebe. Wohngebäude entstanden nur vereinzelt westlich der Kanalstraße.

Zur Behebung der im Rahmen der Voruntersuchung festgestellten baulichen und städtebaulichen Missstände wurden u. a. folgende Planungsziele formuliert:

- Städtebauliche Neuordnung des Gebietes und Verbesserung seiner Funktionsfähigkeit
- Verlagerung störender Gewerbebetriebe
- Neuansiedlung nichtstörender gewerblicher Nutzung
- Entsiegelung der Freiflächen
- Herstellung öffentlicher Grünflächen
- Herstellung öffentlicher Parkplatzanlagen
- Schaffung sozialer Infrastruktureinrichtungen für die angrenzenden Wohngebiete
- Anbindung an die Falkenstraße durch eine kombinierte Fuß- und Radwegebrücke
- Sanierung der vorhandenen Wohngebäude
- Herstellung privater Freiflächen



07.45 + 07.46 Kanalstraße – ehemalige Bebauung, 1978



07.47 Ansicht Kanalstraße, 1978

Kanalstraße 42-48

Maßnahme: OM und GBF

Bauherr:in: GG TRAVE als ST

Architektur: Chlumsky – Peters – Hildebrand, Lübeck

Fertigstellung: 1992

Das Gebäude Kanalstraße 42-48 wurde 1923 als Kontorhaus einer Eisen- und Stahlfirma errichtet, 1925 von der Deutschen Reichspost übernommen und anschließend vom Fernmeldeamt Lübeck für Büros, Lager und Schulschulungseinrichtungen genutzt.

Nach mehrjährigem Leerstand wurde das Gebäude für die Musik- und Kunstschule Lübeck hergerichtet, die ein Angebot an alle ist, sich aktiv mit Musik, Kunst oder Tanz auseinanderzusetzen. Im Obergeschoss befinden sich die Studioräume des Offenen Kanals, einem Radiosender, dessen Programm von Privatpersonen gestaltet wird.



07.48 Ansicht Kanalstraße, 2020



07.49 Kanalstraße / Ecke Weiter Lohberg, 1978



07.50 Kanalstraße / Ecke Weiter Lohberg, 2020



07.51 Weiter Lohberg / Ecke Wakenitzmuer, 1978



07.52 Weiter Lohberg / Ecke Wakenitzmuer mit Neubau Kita, 2020

Kanalstraße 50

Maßnahme: Neubau ohne Einsatz von StBauFm

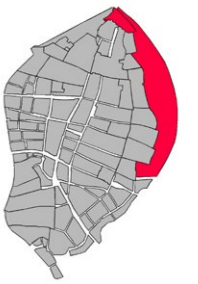
Bauherr:in: Verein Musik- und Kunstschule Lübeck e.V.

Architektur: Petersen Pörksen Partner, Lübeck

Fertigstellung: 2011

Die Kindertageseinrichtung der Musik- und Kunstschule Lübeck ist 2011 als dreigeschossiger, schlanker Baukörper an der Stelle eines historischen Stadttors als Bestandteil der Stadtmauer errichtet worden. Die Architekten erhielten für das Gebäude den 1. Preis beim BDA-Preis Schleswig-Holstein 2011.

Dank der engen Verzahnung sind sowohl die Nutzung von Räumen und Ausstattung der Musik- und Kunstschule Lübeck als auch musische Zusatzangebote durch Fachlehrkräfte möglich. Der Kindergarten „Der kleine MuKK“ mit seinem musisch-künstlerischen Schwerpunkt wurde mit dem Kulturpreis des Landes 2014 ausgezeichnet.



07.53 Kanalstraße 70, 2020

Kanalstraße 70

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: Verein „Werkhof Lübeck e.V.“
 Architektur: Jürgen Kümmel, Lübeck
 Fertigstellung: 1991

Der 1988 gegründete gemeinnützige Verein „Werkhof Lübeck e.V.“ hat die Industriehalle 1990 erworben, um dort ein Zentrum für alternative Arbeits- und Lebensformen zu errichten. Ziel war neben der Berücksichtigung ökologischer und sozialer Belange auch die Schaffung eines politischen Forums und die Aufhebung geschlechtsspezifischer Arbeitsteilung. Das Gebäude bietet rd. 1000 m² Nutzfläche für verschiedene Projekte sowie rd. 300 m² Hallenfläche für Veranstaltungen wie z. B. Vorträge, Konzerte, Ausstellungen und Flohmärkte.



07.56 Kanalstraße 54-56 nach dem Umbau

Kanalstraße 54-56

Maßnahme: OM,
 Umbau ohne StBauFm
 Bauherr:in: Hansestadt Lübeck, privat
 Architektur: Brodersen und Gebauer, Lübeck
 Fertigstellung: 1995

Die Firma Zweirad-Wöltjen lag deutlich über der empfohlenen Betriebsgröße. Die ursprüngliche Planung, das gesamte Grundstück für einen Gewerbehof zu nutzen, wurde modifiziert und das Grundstück geteilt. Zweirad-Wöltjen hat den nördlichen Grundstücksteil mit der großen Halle übernommen. Im Rahmen einer Ordnungsmaßnahme wurden die Anbauten abgebrochen.

07.57 bis 07.64
Kanalstraße 70-54, 1978

Kanalstraße 54-64

Maßnahme: OM
 Bauherr:in: Hansestadt Lübeck
 Fertigstellung: 1991

Das Grundstück Kanalstraße 54-64 wurde bis 1991 von einem Baustoffhandel genutzt, der den Standort wegen fehlender Erweiterungsmöglichkeiten aufgeben musste. Damit bot sich die Möglichkeit, die künftige Nutzung des Grundstücks an den Sanierungszielen für den östlichen Altstadtrand zu orientieren.

Das rd. 4.100 m² große Grundstück war im nördlichen Bereich mit einer Halle und einem angrenzenden Gebäude sowie Überdachungen bebaut. Im südlichen Bereich des Grundstücks befanden sich drei Gebäudeeinheiten mit diversen Anbauten.

Ein Gutachten sah in der Errichtung eines Gewerbehofs ein geeignetes Angebot für „Verlagerungsfälle“ aus der Lübecker Altstadt. Es wurde u. a. empfohlen, nur Betriebe mit einem Flächenbedarf bis zu 400 m² unterzubringen.



07.54 Lageplan Block 11 vorher



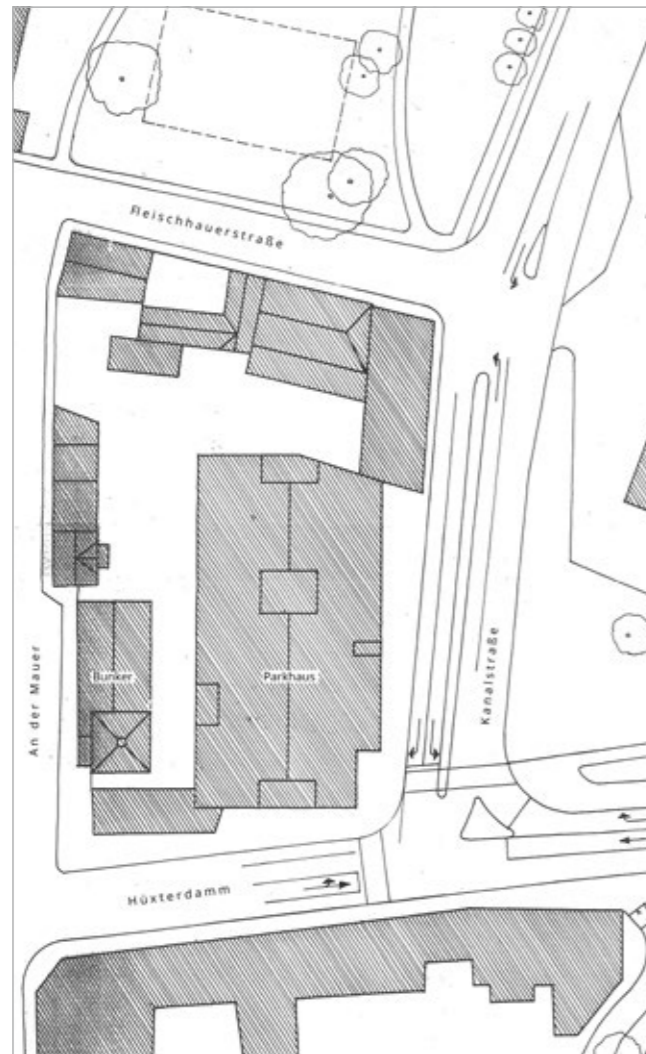
07.55 Lageplan Block 11 nachher

Kanalstraße 62-64

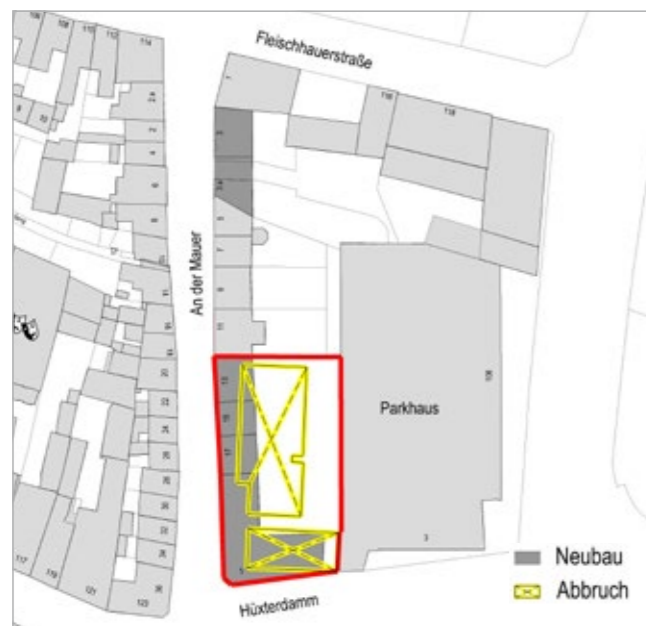
Maßnahme: Neubau ohne StBauFm
 Bauherr:in: Koordinierungsbüro Wirtschaft in Lübeck (KWL)
 Architektur: Petersen Pörksen Partner, Lübeck
 Fertigstellung: 1997

Auf dem südlichen Grundstücksteil entwickelte die KWL nach Abbruch der Bestandsgebäude einen Gewerbehof. Moderne Formen, die sich aus der Konstruktion und der Nutzung ergeben, kennzeichnen den Bau. Die Nutzung erstreckt sich über drei Geschosse: die beiden Hauptgeschosse sind frei aufteilbar und die Dachgeschosse, die getrennt erschlossen werden können, sind für Büronutzung ausgelegt.

07.65
Kanalstraße 62-64,
Neubau Gewerbehof



07.66 Bestandsplan Block 23 vor Maßnahmenbeginn



07.67 Maßnahmenplan

An der Mauer 13-17

Maßnahme: OM, Neubauten ohne StBauFm
 Bauherr:in: GG Trave als ST, privat
 Fertigstellung der OM: 2011
 Fertigstellung der Neubauten: 2016 - 2019

Architektur der Neubauten:

An der Mauer 13 + 15: Uwe Ellinghaus, Lübeck
 An der Mauer 17: Roland Kuhn, Berlin
 An der Mauer 17a + Hüxterdamm 1:
 Konermund Sigmund, Lübeck

Der Block 23 unterscheidet sich deutlich von den typischen Blöcken der Lübecker Altstadt. Dies ist sowohl durch die Randlage bedingt, als auch durch die großvolumige Bebauung mit dem Parkhaus Hüxterdamm / Ecke Kanalstraße und dem Aalhofbunker Hüxterdamm / Ecke An der Mauer. Das städtebauliche Konzept sah unter Berücksichtigung der guten verkehrlichen Anbindung und der Eingangssituation zur historischen Altstadt den Erhalt des Parkhauses vor. Der Hochbunker wurde in den Jahren 1940/42 als öffentlicher Schutzbunker errichtet und nach dem Krieg entfestigt.

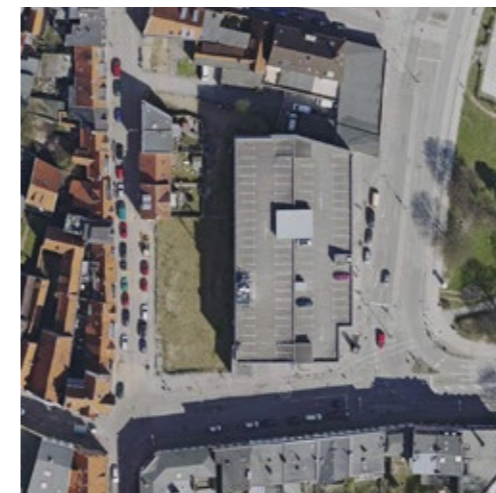
Das Gebäude sollte zunächst erhalten werden, wies jedoch einen hohen Sanierungsbedarf auf. Für ein Konzept zur Umnutzung des Bunkers zu Musikprobenräumen konnte kein Betreiber gefunden werden. Deshalb wurde ein Gutachten zur Ermittlung eines geeigneten Abrissverfahrens erarbeitet.

Um eine befriedigende städtebauliche Neuordnung dieses Bereiches zu erhalten, wurde das benachbarte zweigeschossige Flachdachgebäude am Hüxterdamm in die Maßnahme integriert.

Nach Abschluss der Abbrucharbeiten wurde das Bunkergrundstück neu parzelliert: Vier Einfamilienhäuser und ein Mehrfamilienhaus mit gewerblicher Nutzung im Erdgeschoss sind hier entstanden. Die neuen Grundstücke wurden auf der Grundlage der vom Gutachterausschuss für Grundstückswerte der Hansestadt Lübeck ermittelten Verkehrswerte zum Festpreis angeboten. Die Bewerber:innen mussten eine, von Architekt:innen ausgearbeitete, Entwurfplanung vorlegen, die den Vorgaben zu Ausnutzung und Gestaltung entsprach. Die Auswahl der Entwürfe erfolgte durch den Lübecker Welterbe- und Gestaltungsbeirat.



07.68 Luftbild 2006



07.70 Luftbild 2013



07.72 Luftbild 2019



07.69 Der Aalhofbunker



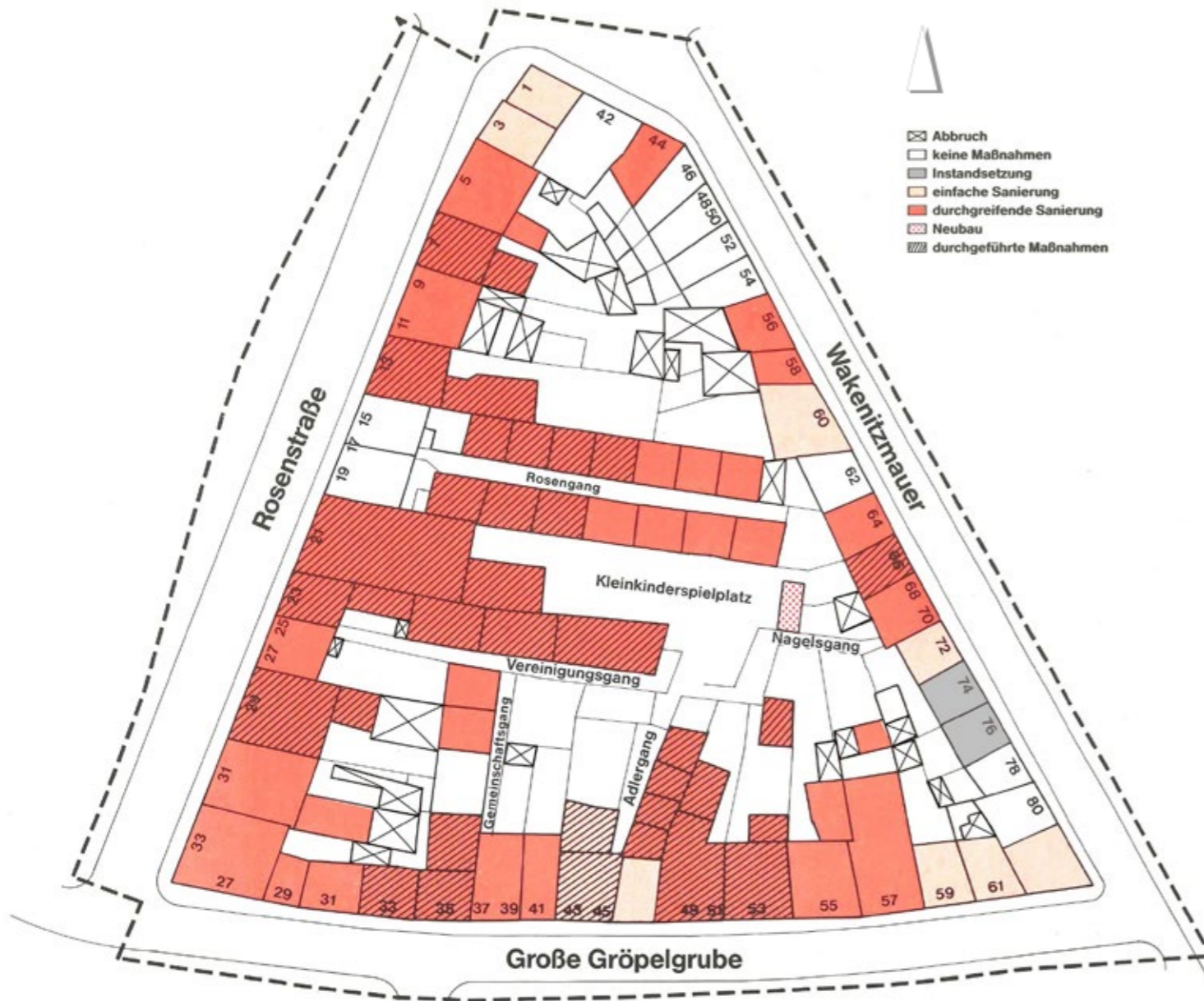
07.71 Das Grundstück



07.73 Die Neubauten



Sanierungsgebiet „Block 4 – Rosenstraße“



07.74 Maßnahmenplan

Das Sanierungsgebiet wird von den Straßen Wakenitzmauer, Große Gröpelgrube und Rosenstraße begrenzt. Die Bebauung des Blockes 4 präsentierte sich bei der Bestandsaufnahme als geschlossenes historisches Ensemble von überwiegend Kleinstbürgerhäusern des Zwerchgiebeltyps, wie es in Lübeck einmalig ist. Die Nutzung ist fast ausschließlich Wohnen, lediglich im Erdgeschoss des Gebäudes Rosenstraße 9 ist eine gebietsversorgende Gaststätte angesiedelt, die Bestandsschutz genießt. Entsprechend der Ausweisung des Blockes 4 als reines Wohngebiet sind keine weiteren Gaststätten zulässig.

Der Zustand der Bausubstanz wies erhebliche Unterschiede auf. Der überwiegende Teil der von Eigentümer:innen bewohnten Einfamilienhäusern war relativ gut instandgesetzt, wies aber gestalterische Mängel auf, wie z. B. farbige Glasbausteine und handelsübliche Normfenster. Dadurch wurde das Straßenbild empfindlich beeinträchtigt. Bei einem erheblichen Anteil der Mehrfamilienhäuser standen hohe Mieter:innendichte und ein baulich schlechter Zustand in einem bezeichnenden Verhältnis zueinander.

Für den baulich-städtebaulichen Bereich wurden deshalb u. a. folgende Ziele formuliert:

- Erhaltung und Wiederherstellung des typischen Straßenbildes sowie Anpassung von Umbauten an die historische Substanz
- Verbesserung der Gebäudenutzung durch Schaffung neuzeitlicher Wohnverhältnisse
- Sanierung der Gebäudesubstanz

Das Blockinnere, das zuvor durch eine sehr dichte Überbauung mit Wohngängen und Hofgebäuden geprägt war, hatte bei Festlegung des Sanierungsgebietes bereits einige Veränderungen erfahren. Durch die schon erfolgte Entkernung im südlichen Teil des Blockes und die teilweise Entwidmung von Nagelsgang und Gemeinschaftsgang konnten Bodenordnungsmaßnahmen durchgeführt werden. Auf den freigewordenen Flächen sind private Gärten und ein öffentlicher Grünbereich mit Kleinkinderspielbereich entstanden. Der Spielplatz ist von allen drei, den Block begrenzenden, Straßen erschlossen.



07.75 Blick von Osten in den Blockinnenbereich, 2014



07.76 Stand 1978

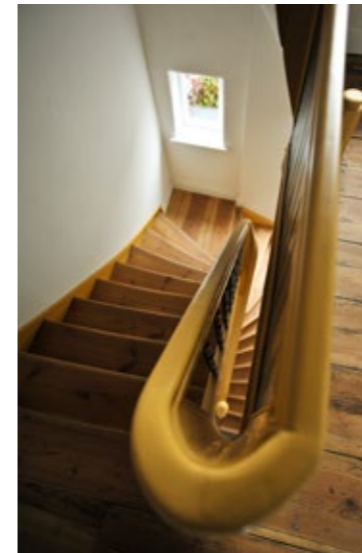


07.77 Stand 2015



07.79 Blick aus dem Seitenflügel auf die neue Freifläche

Die im Innern weitestgehend erhaltene historische Raumstruktur wurde beibehalten und mit modernen Elementen, wie z. B. einem kleinen Seitenflügel ergänzt. Das Grundstück verfügt jetzt über eine der Größe angemessene Freifläche.



07.80 Sanierte Treppe



07.81 Diele im EG



07.78 Maßnahmenplan

Wakenitzmauer 68

Maßnahme: OM und Mod + Inst
 Bauherr:in: GG TRAVE als ST
 Architektur: Holger Thöl, Lübeck
 Fertigstellung: 2015

Wegen des hohen Sanierungsbedarfs wurde bei der Teilaufhebung des Sanierungsgebietes 2003 der Sanierungsvermerk im Grundbuch des Grundstücks Wakenitzmauer 68 nicht gelöscht. Nach Ankauf durch den Sanierungsträger konnte zunächst im Rahmen einer Ordnungsmaßnahme die fast vollständige Hofüberbauung abgerissen und eine Bodenordnung zugunsten des benachbarten Grundstücks Nr. 66 durchgeführt werden.

Für das Grundstück Nr. 68 ist im Denkmalbuch vermerkt, dass das Gebäude Teil einer zweigeschossigen Traufenhausreihe (Nr. 62-70) aus der Zeit um 1600 ist. Auf der südlichen Seite besteht ein niedriger Durchlass zu dem 1978 beseitigten ehemaligen Nagelgang. Die Dielenwand zum Gangdurchlass ist verbrettert. Im ehemaligen Hangelgeschoss gibt es Öffnungen zu dem oberhalb des Gangdurchlasses liegenden Kriechboden.



07.82 Dielenwand zum Gangdurchlass



Sanierungsgebiet „Block 8 – Glandorpsgang“



07.83 Bestandsplan vor Maßnahmenbeginn

Dieses Sanierungsgebiet liegt im südöstlichen Bereich des Blockes 8 und wird begrenzt durch die Straßen Glockengießerstraße (ab Nr. 39), Langer Lohberg, Gerberstraße sowie im Westen durch die Flächen der Berend-Schröder-Schule und der Emanuel-Geibel-Schule im Norden.

Das Sanierungsgebiet Glandorpsgang wurde bereits 1972, ein Jahr nach Verabschiedung des Städtebauförderungsgesetzes, festgelegt. Aufgrund einer Überleitungsvorschrift (§ 93 StBauFG) war dies möglich, auch ohne die notwendigen Vorbereitenden Untersuchungen. Diese Untersuchungen, im baulichen, sozialen und wirtschaftlichen Bereich, wurden in den Jahren 1974 bis 1976 nachgeholt.

Die Bestandsaufnahme stellte eine hohe Sanierungsbedürftigkeit fest, aufgrund der baulichen Beschaffenheit der Gebäude und der schlechten Zugänglichkeit mancher Grundstücke. Das Gebiet galt überwiegend dem Wohnen, nur 10 % der genutzten Geschossfläche wurde durch Gewerbebetriebe genutzt, gut 30 % der verfügbaren Flächen standen leer. Es fehlten ausreichend Spiel- und Freiflächen in Wohnnähe.

Die Untersuchung der Bausubstanz ergab, dass alle Gebäude sanierungsbedürftig waren. Der konstruktive Zustand vieler Gebäude war schlecht, besonders bei den Nebengebäuden waren der Brandschutz und die Standsicherheit häufig nicht ausreichend. Die Ausstattung mit Bad bzw. Dusche und Heizung sowie der Grundrisszuschnitt der Gebäude entsprachen nicht den Anforderungen an zeitgemäßes Wohnen. Jeweils 30 % der Vorderhäuser benötigten eine durchgreifende bzw. einfache Sanierung, die übrigen bedurften einer Modernisierung bzw. Instandsetzung. Rd. 75 % der Hofgebäude sollten ersatzlos abgebrochen werden, um die erforderlichen wohnraumnahen Freiflächen einrichten zu können.

Von 1977 bis 1990 befand sich das Sanierungsbüro des Stadtplanungsamtes im Erdgeschoss des Gebäudes Glockengießerstraße 63. Einmal wöchentlich konnten sich hier Mieter:innen, Hausbesitzer:innen und Eigentümer:innen von Gewerbebetrieben in allen Fragen der Sanierung ausführlich beraten lassen.



07.84 Glockengießerstraße 63



07.85 bis 07.89
Stand 1974



07.90 bis 07.94
Nach der Sanierung

Langer Lohberg 58

Maßnahme: OM und Mod + Inst
Bauherr:in: privat
Architektur: Helmut Riemann,
Lübeck
Fertigstellung: 1986

Langer Lohberg 56

Maßnahme: Mod + Inst
Bauherr:in: GG TRAVE als ST
Architektur: Christoph Deecke,
Lübeck
Fertigstellung: 1980

Langer Lohberg 54

Maßnahme: Mod + Inst
Bauherr:in: GG TRAVE als ST
Architektur: Gothe und Kampe,
Lübeck
Fertigstellung: 1976

Langer Lohberg 50/52

Maßnahme: Mod + Inst
Bauherr:in: GG TRAVE als ST
Architektur: Christoph Deecke,
Lübeck
Fertigstellung: 1980

Langer Lohberg 48

Maßnahme: OM und Mod + Inst
Bauherr:in: GG TRAVE als ST
Architektur: Christoph Deecke,
Lübeck
Fertigstellung: 1980



Sanierungsgebiet „Block 9 + 10 – Langer Lohberg / Wakenitzmauer“



07.95 Maßnahmenplan

Das Sanierungsgebiet wird durch die Straßen Wakenitzmauer, Glockengießerstraße, Langer Lohberg und Große Gröpelgrube begrenzt und von der Straße Weiter Lohberg durchquert. Bei der Bestandsaufnahme präsentierte sich die Bebauung der Blöcke 9 und 10 als geschlossenes historisches Ensemble. Das jeweils typische Straßenbild war an einigen Stellen durch unmaßstäbliche Neubauten und unbefriedigende Fassadenmodernisierungen gestört.

Der Gebäudebestand zeigt in seinem äußeren Erscheinungsbild die Merkmale aller Epochen von der Gotik an. Stark vertreten sind klassizistische bzw. nachklassizistische Fassaden.

Der Zustand der Bausubstanz wies erhebliche Unterschiede auf. Sanierungstatbestände waren insbesondere bei den großen Mehrfamilienhäusern vorhanden, aber auch in den Gängen, weniger bei den Einfamilienhäusern.

Etwa 35 bis 40 % der Gebäude erforderten eine durchgreifende Sanierung, ca. 20 % eine einfache Sanierung und ca. 12 % der Bausubstanz wurde als abgängig eingestuft.

Die Blockinnenhöfe wiesen eine dichte Überbauung mit Wohngängen, Schuppen und Hofgebäuden auf. Soweit sie einen städtebaulichen Missstand dargestellt hatten, waren sie im nördlichen Teil des Blockes 10 bereits abgebrochen. Auf den freigewordenen Flächen entstanden private Gärten und ein öffentlicher Kinderspielplatz.

Eine Besonderheit für die Lübecker Altstadt stellt die Straße Weiter Lohberg dar. Sie ist die einzige Innenstadtstraße mit einer Vorgartenfläche. Um den Erhalt der ziergärtnerischen Nutzung sicherzustellen, ist die Hansestadt Lübeck Eigentümerin dieser Flächen geblieben.



07.96 Stand 1978

Weiter Lohberg 1 + 1a

Maßnahme: OM,
Sanierung ohne StBauFm
Bauherr:in: privat
Architektur: GG TRAVE als ST
Fertigstellung: 2006



07.97 Arrondiertes Grundstück mit Freifläche

Das mit einem Garagengebäude bebaute Eckgrundstück „Weiter Lohberg 1a“ befand sich im Eigentum der Hansestadt Lübeck. Gemäß Sanierungskonzept sollte die auf dem Nachbargrundstück „Weiter Lohberg 1“ befindliche Flachdach-Garage zugunsten einer Freifläche abgebrochen werden. Der Eigentümer stimmte dieser Ordnungsmaßnahme bei gleichzeitiger Arrondierung seines Grundstücks um das Grundstück Nr.1a zu.

Wakenitzmauer 112/110

Maßnahme: Mod + Inst
Bauherr:in: GG TRAVE als ST
Architektur: Nickel & Tkotz, Lübeck
Fertigstellung: 1992

Wakenitzmauer 108a

Maßnahme: OM und Neubau
Bauherr:in: privat
Architektur: Nickel & Tkotz, Lübeck
Fertigstellung: 1993



07.98 Stand 1978



07.99 Stand 2020



07.100 Stand 2004

Glockengießerstraße 67

Maßnahme: Mod + Inst
Bauherr:in: privat
Architektur: Günter zur Nieden, Lübeck
Fertigstellung: 2004



07.101 + 07.102 Stand 2003

Eigentlich sollte nur ein kleines Ladenlokal gemietet werden. Doch dann bot sich Ende 2003 das Haus Glockengießerstraße / Ecke Langer Lohberg zum Kauf an, um die Geschäftsidee für hochwertige Schokolade, Pralinen und Kaffee zu realisieren. Wegen des außerordentlich schlechten Bauzustands ermittelte der Gutachterausschuss für Grundstückswerte in der Hansestadt Lübeck einen relativ moderaten Verkehrswert für das Grundstück. Der vorab vereinbarten Kaufpreis musste daraufhin reduziert werden und erleichterte den Käufer:innen die erforderliche, umfangreiche Sanierung.

**Glockengießerstraße 97**

Maßnahme: Mod + Inst
Bauherr:in: GG TRAVE als ST
Architektur: Insa Schröder-Ropeter, Lübeck
Fertigstellung: 2006



07.103 Stand 2012



07.104 Stand 2000



07.105 Stand 1985



07.106 Lageplan

Glockengießerstraße 77 – Lödings Hof

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: GG TRAVE als ST
 Architektur: Uwe Oldenburg, Lübeck
 Fertigstellung: 1992

Der nach dem Branntweinbrenner Gottlieb Heinrich Löding benannte Hof zeichnet sich durch eine große Freifläche aus, die parzelliert ist und für die gärtnerische Nutzung den Gangbewohner:innen zur Verfügung steht. Gemäß dem städtebaulichen Konzept wurde auf einem rückwärtigen Teil des Grundstücks Glockengießerstraße 81 ein größeres Abstellgebäude für die gemeinschaftliche Nutzung und ein Unterstand für Mülltonnen errichtet. Aufgrund abnehmender Nachfrage wurde das Abstellgebäude 2014 geteilt und je zur Hälfte an die Eigentümer:innen der Ganghäuser 3 und 9 (mit direktem Zugang) verkauft. Die anteilige Gangfläche und die Mülltonnenboxen verblieben im Eigentum der Stadt.



07.107 Abstellhaus und Mülltonnen-Boxen



07.108 Gangfläche mit gärtnerischer Nutzung



07.109 Stand 2012

Langer Lohberg 47

Maßnahme: OM und Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Gothe und Steen, Lübeck
 Fertigstellung: 1989



07.110 Nr. 47, Stand 1978



07.111 Nr. 49, Stand 1978

Langer Lohberg 49

Maßnahme: OM und Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Haufe Petereit Architekten, Lübeck
 Fertigstellung: 2005



07.112 Stand 2020

Langer Lohberg 51

Maßnahme: Sanierung ohne StBauFm
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Dechau, Goepfert und Riemann, Lübeck
 Fertigstellung: 1980



07.113 Nr. 51, Stand 1978



07.114 Nr. 53, Stand 1978

Langer Lohberg 53

Maßnahme: OM und Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Peter Kröger, Lübeck
 Fertigstellung: 1986



Sanierungsgebiet „Block 13 – Tünkenhagen“



07.115 Maßnahmenplan

Das Sanierungsgebiet wird von den Straßen Wakenitzmauer, Hundestraße, Tünkenhagen und Glockengießerstraße begrenzt. An der „Wakenitzmauer“ tritt der gebogene Verlauf der ehemaligen Stadtmauer noch deutlich in Erscheinung, die hier dem einstigen Ufer folgte. Die ursprüngliche Ufernähe des Quartiers und das periodisch auftretende Hochwasser zwangen zu einer durchweg kellerlosen Bauweise.

Der Zustand der Bausubstanz wies bei Bestandsaufnahme erhebliche Unterschiede auf. Knapp ein Viertel aller Häuser war von Eigentümer:innen bewohnt und dementsprechend gut instandgehalten. Modernisierende Eingriffe wie z. B. farbige Glasbausteine und handelsübliche Normfenster beeinträchtigten jedoch das Stadtbild empfindlich. Der überwiegende Teil der Gebäude war gekennzeichnet durch eine hohe Mieter:innendichte und einen baulich schlechten Zustand.

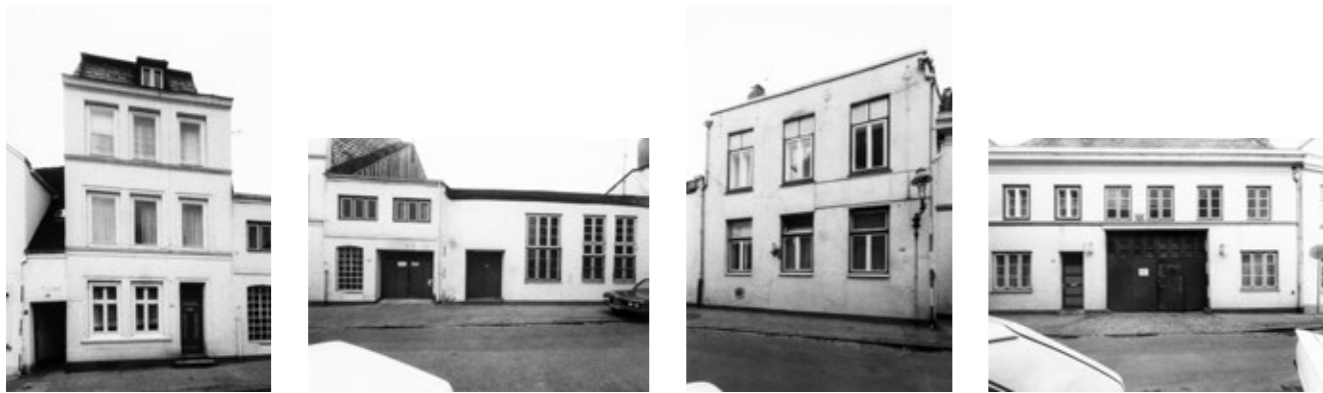
Bereits vor Beginn der Bestandsaufnahme war die Aufgabe und Verlagerung störender, mit der Wohnnutzung nicht zu vereinbarenden Gewerbebetriebe (Maschinenfabrik, Garagenhof, Schrotthandel), im östlichen Teil des Blockes erfolgt. Die Durchführung dieser Ordnungsmaßnahme wurde mit Fördermitteln aus dem Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) finanziert und hat die Wohnqualität im Block 13 ganz erheblich verbessert. Auf den freigewordenen Flächen sind private Gärten und ein öffentlicher Kinderspielplatz entstanden.



07.116 Bestand vor Durchführung der Ordnungsmaßnahme



07.117 Nach der Ordnungsmaßnahme: Spielplatz im Blockinnenhof



07.118 bis 07.121 Stand 1978



07.122 bis 07.125 Stand 2020

Wakenitzmuer 168-182

Maßnahme: OM und Mod + Inst
 Bauherr:in: Lübecker Bauverein eG
 Architektur: Arthur Spielmann, Lübeck
 Fertigstellung: 1983

Im Rahmen eines Grundstückstausches hat der Lübecker Bauverein eG 1981 das Grundstück Wakenitzmuer 168-182 von der Hansestadt Lübeck übernommen. Von der ca. 2.500 m² großen Fläche verblieb ein ca. 900 m² großes Teilstück bei der Stadt und wurde dem öffentlichen Kinderspielplatz zugeschlagen.

Der Abbruch der Betriebsgebäude im Blockinnenbereich war bereits 1977/78 mit Hilfe von ZIP-Mitteln erfolgt. Unter Erhalt eines Teils der historischen Fassaden und Umfassungswände an der Wakenitzmuer, ergänzt durch Neubauten, wurden in den Häusern Therapieräume und insgesamt 21 Wohnungen für Menschen mit Behinderung errichtet.

Glockengießerstraße 44

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: Gesellschaft zur Beförderung gemeinnütziger Tätigkeit
 Architektur: Christoph Deecke, Lübeck
 Fertigstellung: 2002

Das Gebäude zählte zu einem der letzten unsanierten Häusern in der Glockengießerstraße als die Gesellschaft zur Beförderung gemeinnütziger Tätigkeit es 1999 erwarb. Zunächst mussten die verbliebenen Mieter:innen in andere Gebäude umgesetzt und der Mietvertrag für die Gastronomie im Erdgeschoss aufgehoben werden.

Das dreigeschossige Dielenhaus wurde bis 1852 als Brauhaus genutzt und im 18. und 19. Jahrhundert umfangreich verändert. Die Reduzierung der ursprünglich hohen Diele durch eine abgehängte Decke wurde bei der Sanierung revidiert. Der rückwärtige Anbau war leider nicht mehr zu retten und wurde wieder aufgebaut, unter Einsatz der alten Baustoffe.

Bei weitgehender Erhaltung der historischen Wohnungsgrundrisse entstanden insgesamt sechs Wohneinheiten, die über den Hof – von der Straße „Tünkenhagen“ aus – erschlossen werden. In die Gewerberäume im Erdgeschoss zog eine Damenschneiderei als Jugendausbildungswerkstatt ein, die vom Berufsvorbereitungs- und Ausbildungszentrum Lübeck Innenstadt des Jugendaufbauwerks betrieben wird.

Das Engagement wurde 2002 mit dem Bauherrenpreis der Arbeitsgemeinschaft Historische Städte gewürdigt. Die Jury begeisterte neben der baulichen Ausführung, dass die Auszubildenden in dem Haus auch wohnen können. Andere Wohnungen sind für Alleinerziehende reserviert. So leistet die Glockengießerstraße 44 auch einen wichtigen Beitrag für ein ausgeglichenes soziales Gefüge in der Innenstadt.

Die benachbarten Gebäude Nr. 46 und Nr. 48 wurden ebenfalls von der Gesellschaft zur Beförderung gemeinnütziger Tätigkeit unter Einsatz von Städtebauförderungsmitteln saniert.



07.126 Vor der Sanierung



07.127 Stand 2020



07.128 Hundestraße 75 und 77, 1980



07.129 Hundestraße 79, 1978



07.132 Stand 1978

Hundestraße 87

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: GG TRAVE als ST
 Architektur: Wilfried Ohnesorge,
 Lübeck
 Fertigstellung: 2007

Die baulichen Mängel waren erheblich. Nicht nur die Fenster und das Dach hatten Schäden, auch die sanitären Anlagen waren dürftig. Die Aufteilung in mehrere Kleinstwohnungen bei einer Gesamtfläche von ca. 115 m² entsprach nicht dem Sanierungskonzept. Die Anordnung eines Modernisierungs- und Instandsetzungsgebots wurde bereits vorbereitet. Nach einem ersten Erörterungstermin erklärte sich der Eigentümer bereit, an den Sanierungsträger zu verkaufen.

Erst mit der Freilegung wurde das ganze Ausmaß des Sanierungsbedarfs deutlich. Die Gründung war nicht mehr tragfähig. Deshalb musste ein neues Fundament und eine Stahlrahmenkonstruktion über zwei Geschosse eingebaut werden. Die neue Konstruktion ermöglicht eine offene Raumgestaltung in dem jetzt als Einfamilienhaus genutzten Gebäude. Das hohe Dach gliedert sich in zwei Ebenen. Nach deutlichem Rückbau blieb auf dem Zwerchgiebel eine kleine Terrasse erhalten, weil das Grundstück über keine Freifläche verfügt, die hierfür geeignet wäre.



07.130 Hundestraße 75+77, 2012



07.131 Hundestraße 79, 2012

Hundestraße 75

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Zell + Vossgrag,
 Lübeck
 Fertigstellung: 1984

Hundestraße 77

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Zell + Vossgrag,
 Lübeck
 Fertigstellung: 1984

Hundestraße 79

Maßnahme: OM und Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Johann-Gottfried Koethe,
 Lübeck
 Fertigstellung: 1987



07.133 Nach der Sanierung



07.134 Die Fassade im Straßenverlauf



Sanierungsgebiet „Block 16 tlw. – Rosengarten“



- ORDNUNGSMASSNAHMEN (ABBRUCH)
- KEINE MASSNAHMEN
- INSTANDESETZUNG
- EINFACHE SANIERUNG
- DURCHGREIFENDE SANIERUNG
- NEUBAU HERUNTERZÜGUNG



07.135 Maßnahmenplan

Das Sanierungsgebiet umfasst die östliche Hälfte des Blockes 16 und wird begrenzt durch die Straßen Dr.-Julius-Leber-Straße (ab Nr. 41), Rosengarten und Hundestraße (ab Nr. 24). Als westliche Grenze wurde der bereits sanierte „Hasenhof“ und der westlich daran anschließende Bereich mit der von der Königstraße ausstrahlenden Mischgebietsnutzung gewählt.

Die Vorbereitenden Untersuchungen deckten bauliche, städtebauliche und strukturelle Missstände auf. Bei den baulichen Missständen wurden u. a. die schlechte Bausubstanz mit konstruktiven Mängeln, nicht abgeschlossenen Wohnungen und die unzureichende sanitäre Ausstattung benannt.

Bei den städtebaulichen Missständen wurden die starke Überbauung der privaten Grundstücke durch gewerbliche Bauten sowie die überwiegende Versiegelung der Freiflächen und die Baulücken in der Blockrandbebauung aufgezeigt.

Die baulichen und städtebaulichen Missstände hatten im Laufe der Jahre eine Veränderung der Sozialstruktur zur Folge: eine unausgewogene Bevölkerungsstruktur durch Überrepräsentierung einkommensschwacher Bewohner:innengruppen, eine große Mieter:innenmobilität und ein hoher Anteil kleiner Haushalte.



07.136 Hofsituation vor der Ordnungsmaßnahme



07.137 Straßenfassade, 2020



07.138 Rückwärtiger Anbau, 2020

Rosengarten 14-18

Maßnahme: OM und Mod + Inst
 Bauherr:in: Gesellschaft zur Beförderung
 gemeinnütziger Tätigkeit
 Architektur: Gothe und Steen, Lübeck
 Fertigstellung: 1987

An der Stelle zweier Giebelhäuser (Nr. 14 + 16) wurde 1916/17 nach einem Entwurf von Alfred Redelstorff für die Nordische Kunstanstalt ein Geschäftshaus mit Druckerei errichtet. Durch spätere Anbauten war das Grundstück völlig überbaut. Diese Gebäudeteile wurden im Rahmen einer Ordnungsmaßnahme abgebrochen. Das Hauptgebäude wird nach Sanierung und Umbau seit 1987 als Musikschule genutzt. Aufgrund der positiven Entwicklung der Lübecker Musikschule, die eine Einrichtung der GEMEINNÜTZIGEN ist, wurde eine Erweiterung erforderlich und 2001 im rückwärtigen Bereich ein eingeschossiger Anbau mit weiteren Unterrichtsräumen errichtet.



07.139 Hoffassade, 2020



Sanierungsgebiet „Block 17.1 – St.-Johannis-Jungfrauenkloster“



- | | |
|--|------------------------------|
| | ORUNUNGSMASSNAHMEN (ABBRUCH) |
| | KEINE MASSNAHMEN |
| | INSTANDSETZUNG |
| | EINFACHE SANIERUNG |
| | DURCHGREIFENDE SANIERUNG |
| | NEUBAU |

07.140 Maßnahmenplan

Das Sanierungsgebiet wird begrenzt durch die Straßen Rosengarten, Hundestraße, Wakenitzmauer und Dr.-Julius-Leber-Straße. Der Block 17.1 ist aufgrund der Bebauungs- und Nutzungsstruktur durch eine annähernd mittige Teilung gekennzeichnet. In der nördlichen Hälfte steht auf insgesamt 28 Grundstücken eine geschlossene Blockrandbebauung mit überwiegender Wohnnutzung. In der südlichen Hälfte befinden sich drei Baukörper in offener Bauweise, die als Altenheim, Kindertagesstätte und für ein Jugendprojekt genutzt werden.

Die bauliche Bestandsaufnahme hat für den Block Mängel in Bezug auf die bauliche Beschaffenheit bei 59 % der Gebäude und bei der Ausstattung von 32 % der Wohnungen festgestellt. Zum Zeitpunkt der Befragung standen vier Gebäude leer. Zum Zeitpunkt der Festlegung des Sanierungsgebietes standen 14 Gebäude unter Denkmalschutz; bei der Aufhebung der Satzung waren es 19.

Städtebauliche Missstände waren u. a. die starke Überbauung der privaten Grundstücke mit gewerblichen Bauten. Die Freiflächen wiesen einen hohen Grad der Versiegelung auf und wurden häufig als Gewerbe- und Stellplatzflächen genutzt.

Die soziale und wirtschaftliche Bestandsaufnahme kam zu folgenden Ergebnissen: Der Anteil ausländischer Haushalte war mit 26 % relativ hoch. Es überwogen die jüngeren Haushalte (bis 30 Jahre) mit 48 % die älteren Haushalte (über 50 Jahre) mit nur 16 %. Bedingt durch die Altersstruktur war der Mieter:innenwechsel in den vorausgegangenen Jahren sehr hoch. Die Einkommenssituation war bei 34 % der Haushalte etwas besser als in anderen Altstadtteilen. Jedoch bezogen 41 % kein Einkommen aus einer beruflichen Tätigkeit (Arbeitslose, Rentner:innen, Auszubildende).



07.141 Altenheim, Dr.-Julius-Leber-Straße 73



Hundestraße 62

Maßnahme: OM und Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Haufe Petereit
 Architekten, Lübeck
 Fertigstellung: 2008



07.142 Stand 2005



07.143 Stand 2008

Hundestraße 68

Maßnahme: OM und Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Insa Schöder-Ropeter,
 Lübeck
 Fertigstellung: 2006



07.144 Stand 1978 07.145 Stand 2006 >



07.146 Hundestraße 78, 1978



07.147 Hundestraße 76, 1978



Hundestraße 76

Maßnahme: OM und Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Klaus Mai, Lübeck
 Fertigstellung: 1990

Hundestraße 78

Maßnahme: OM,
 Sanierung ohne StBauFm
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Christoph Deecke, Lübeck
 Fertigstellung: 1990

07.148 Hundestraße 78+76, 2012



07.149 Stand 1978

Hundestraße 98

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: GG TRAVE als ST
 Architektur: Haufe Petereit Architekten, Lübeck
 Fertigstellung: 2009

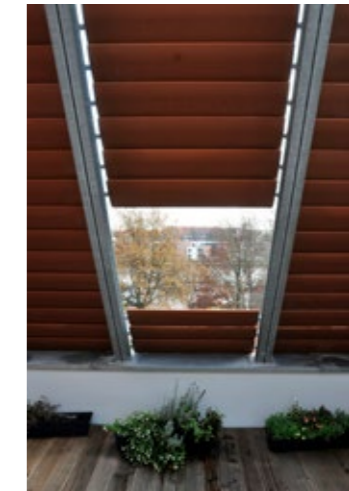
Das Haus bildet in der Hundestraße den östlichen Eckabschluss zur Wakenitzmauer. Die erste Bebauung fand auf dem Grundstück Mitte des 16. Jahrhunderts statt. Die alte Renaissance-Straßenfassade wurde im 18. Jahrhundert klassizistisch überformt und verputzt, der zweiachsige Flügelanbau Ende des 19. Jahrhunderts um ein Geschoss erhöht.

Im Rahmen der Sanierung erfolgte ein Rückbau des Seitenflügels und des rückwärtigen Daches des Haupthauses auf die alte Sparrenlage. Dabei erhielt der Seitenflügel eine „Dachkonstruktion“, deren straßenseitige Dachfläche aus verstellbaren Ziegel-Lamellen besteht. Darunter befindet sich ein Freisitz.

Die kleine Hoffläche des Grundstücks ist durch die sehr hohe Nachbarbebauung stark eingeschränkt. Trotz mehrfacher Anfragen zur Durchführung einer Ordnungsmaßnahme ist es nicht gelungen, das Sanierungskonzept umzusetzen, das den Abbruch des nachbarlichen Hintergebäudes vorsieht.



07.152 Terrasse auf dem Seitenflügel



07.153 Ausblick zum Klughafen



07.150 und 07.151 Nach der Sanierung



07.154 Stand 1978



07.155 und 07.156 Stand 2020

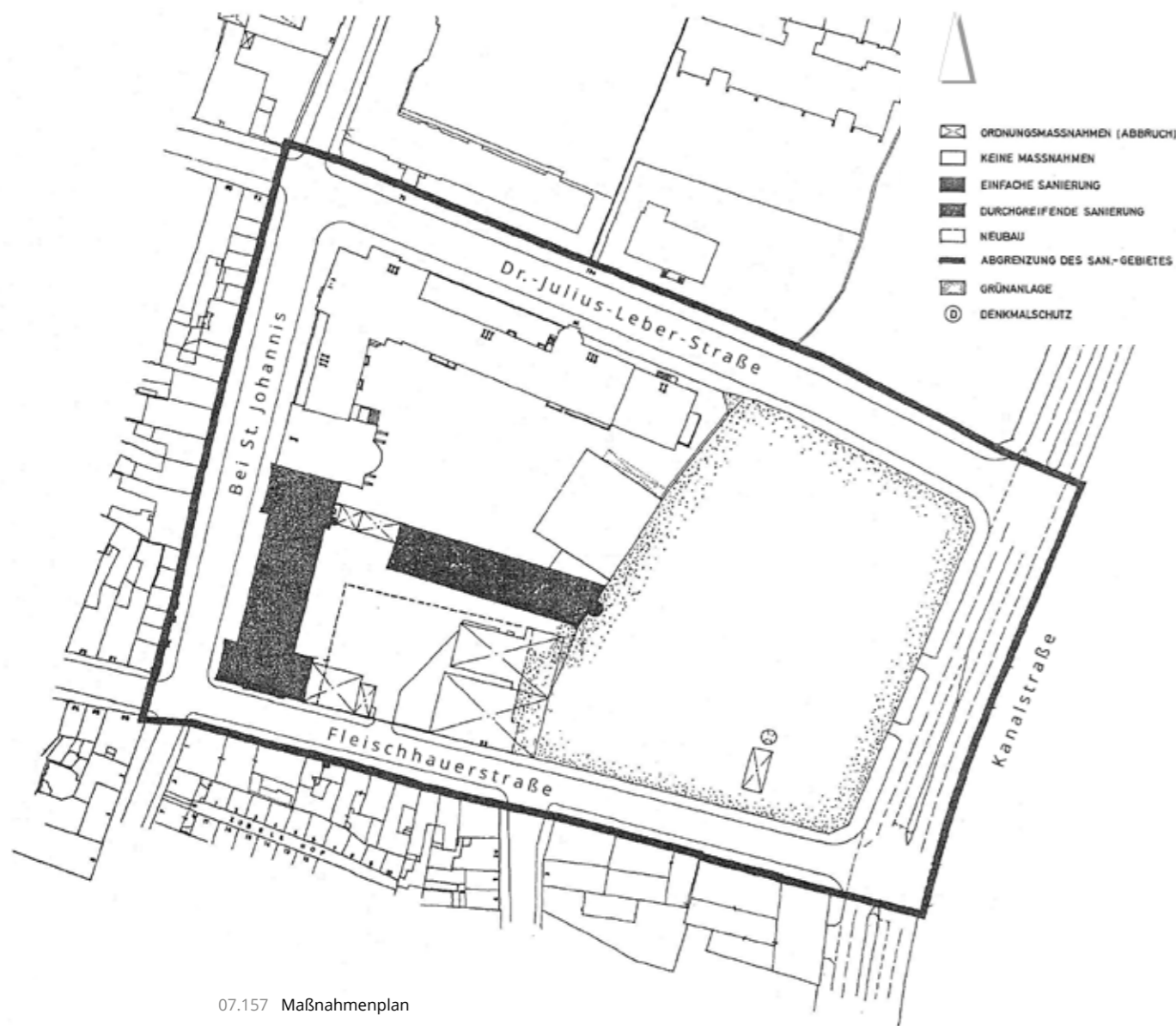
Hundestraße / Ecke Kanalstraße

Der Bunker wurde 1980 ohne Einsatz von Städtebauförderungsmitteln abgebrochen. Hier befindet sich heute eine öffentliche Grünanlage mit Kinderspielplatz.





Sanierungsgebiet „Block 17.2 – Johanneum“



07.157 Maßnahmenplan

Der Block 17.2 zwischen den Straßen Bei St. Johannis, Dr.-Julius-Leber-Straße, Kanalstraße und Fleischhauerstraße ist Standort des Gymnasiums „Johanneum“ und war Standort der Feuerwache 1. Für beide Einrichtungen lagen Erweiterungspläne vor, die jedoch aus städtebaulichen und funktionalen Gründen nicht gemeinsam an diesem Standort realisiert werden konnten.

Nach entsprechenden Verhandlungen unterbreitete das Land der Hansestadt Lübeck das Angebot – unter der Voraussetzung der förmlichen Festlegung des Blockes 17.2 als Sanierungsgebiet – folgende Maßnahmen gemäß Städtebauförderungsgesetz zu fördern:

- Abbruch der Bauten im Bereich des geplanten Standortes der neuen Sporthalle für das Johanneum auf dem Gelände der Feuerwache 1
- Neubau der Sporthalle Johanneum auf dem Gelände der Feuerwache 1 innerhalb der historischen Bebauungsgrenzen
- Umbaumaßnahmen zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der Feuerwache 1
- Herrichtung der Flächen im östlichen Teil des Blockes 17.2 als Grünfläche mit Fußwegeerschließung
- Errichtung eines Ersatzbaus für die zu verlagernden Betriebsteile der Feuerwache 1 einschließlich Übungsflächen und Zufahrtsstraßen auf dem städtischen Grundstück an der Stockelsdorfer Straße, unmittelbar an der BAB Ausfahrt Lübeck Mitte

Der 1981 von der Lübecker Bürgerschaft beschlossene Feuerwehrplan sah neben der notwendigen Verlagerung der Hauptfeuerwache aus der engen Altstadt auch die Einrichtung dezentraler Stützpunkte vor. Die Anfahrtswege bei der Brandbekämpfung in den Außenbezirken sollten verkürzt und damit der Brandschutz in den einzelnen Stadtteilen einander angeglichen werden. Die Errichtung der Gruppenwachen in Schlutup (1981) und in Kücknitz (1982) wurde anteilig mit Städtebauförderungsmitteln finanziert. Die Gruppenwache in der Welsbachstraße (1982) wurde mit Einsatz von ZIP-Mitteln errichtet.

Von dem an dieser Stelle ehemals befindlichen Johanniskloster wurden Anfang des 19. Jahrhunderts – abgesehen vom Refektorium – alle Gebäude abgerissen. Das Refektorium wurde 1987 für schulische Zwecke umgebaut.

Der für den Bau der Sporthalle verwendete Bereich entspricht dem Wirtschaftshof des ehemaligen Johannisklosters. Bei den archäologischen Untersuchungen (1979-1982) wurden zahlreiche Befunde ergraben, die zu Erkenntnissen über den bis dahin nahezu unbekannt frühen Zeitraum der lübeckischen Stadtgeschichte um 1200 führten.

Zu dem Gutachterverfahren „zur Erlangung von Vorschlägen für den Neubau einer dreiteiligen Sporthalle“ wurden je drei Architekturbüros aus Lübeck und Hamburg eingeladen. Ausgewählt wurde der Entwurf der Neue Heimat Städtebau GmbH, Niederlassung Hamburg. Das 1985 fertiggestellte Gebäude ist ca. 3 m in das Erdreich „eingegraben“, was sich positiv auf die Belichtung und die Sichtbeziehung zum rückwärtigen Refektorium auswirkt.



07.158 Nr. 91



07.159 Nr. 93



07.160 Nr. 95

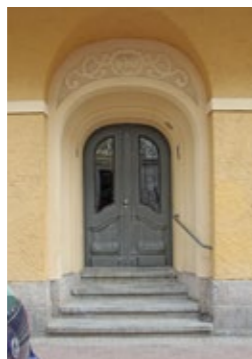


07.161 Parkplatz Ecke Kanalstraße, jeweils Stand 1978

Die Gebäude Fleischhauerstraße Nr. 93 und 95 wurden für den Bau der Turnhalle abgebrochen.



07.162 Fleischhauerstraße 91, Stand 2015



07.163 Haustür Nr. 91



07.164 Ehemalige Wagenhalle mit schulischer Nutzung



07.165 Rückseite der ehem. Wagenhalle



07.166a Die 1985 errichtete Turnhalle in der Fleischhauerstraße, im Hintergrund das Refektorium

Fleischhauerstraße 91/93

Maßnahme: GBF
 Bauherr:in: Hansestadt Lübeck
 Architektur: Neue Heimat Städtebau GmbH, Hamburg
 Fertigstellung: 1985



07.166b Fleischhauerstraße / Ecke Kanalstraße, öffentliche Grünfläche mit Bolzplatz



Sanierungsgebiet „Block 22 – Schlumacherstraße“



07.167 Maßnahmenplan

Das Sanierungsgebiet wird von den Straßen An der Mauer, Huxstraße, Schlumacherstraße und Fleischhauerstraße begrenzt. Schon im Mittelalter war die Huxstraße die bedeutendste Straße, da sie zum Huxtertor und Huxterdamm führte, d.h. in das östliche Vorland. Dies drückt sich auch in dem baulichen Charakter aus. Die Gebäude sind zwei- und dreigeschossige Giebelhäuser von stattlicher Breite und die Grundstücke reichen z.T. bis in die Blockmitte. Die Gebäude dienten schon früh gewerblichen Zwecken und die in den Blockinnenbereich ragenden Seitenflügel dem Wohnen.

Von geschlossener Einheitlichkeit sind die traufenständigen Zwerchgiebelhäuser in der Straße An der Mauer (Verlauf der ehemaligen Stadtmauer), die hier bis Mitte des 19. Jahrhunderts die Randbebauung zur aufgestauten Wakenitz bildeten. Diese Straße diente seit jeher ausschließlich dem Wohnen.

Auch in der Schlumacherstraße und der Fleischhauerstraße, die den zweigeschossigen Zwerchgiebeltyp zeigen, ist die Wohnfunktion seit jeher vorherrschend. Im Blockinnenbereich haben sich verschiedene Wohngänge und ein Wohnstift – der Dornes Hof – erhalten, wodurch dieser Block einer der dichtbebauteften der Lübecker Innenstadt ist.

Der Zustand der Bausubstanz wies erhebliche Unterschiede auf. Von den Eigentümer:innen bewohnte Häuser waren meist gut instandgehalten, wobei handelsübliche Normfenster oftmals als Störung des Straßenbildes auffielen. Die Sanierungstatbestände waren insbesondere bei den großen Mietshäusern vorhanden. Auch etliche Ganghäuser wiesen Defizite auf.

Die städtebaulichen Missstände ergaben sich insbesondere durch die starke Überbauung rückwärtiger Grundstücksflächen.

Von dem im Plan dargestellten Abbruch des Hintergebäudes Huxstraße 115 – einer ehemaligen Freikirche von 1905 – wurde wieder Abstand genommen. Das Gebäude ist seit 1990 Spielstätte des freien Theater Combinale.



07.168 Eingangsbereich Theater Combinale



07.169 Stand 1978



07.170 Stand 2020

Hüxstraße 99

Maßnahme: Sanierung ohne StBauFm
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Haufe Petereit Architekten, Lübeck
 Fertigstellung: 2016



07.174 Nr. 108, Stand 2010



07.175 Nr. 106, Stand 2010



07.176 Hofansicht 2014

Fleischhauerstraße 106 + 108

Maßnahme: OM und Mod + Inst
 Bauherr:in: GG TRAVE mbH als ST
 Architektur: Steffen Soltau, Lübeck
 Fertigstellung: 2014

Die Gebäude wurden zum Zeitpunkt des Erwerbs mit insgesamt sechs Wohnungen genutzt, die über eine gemeinsame Treppenanlage in der Nr. 108 erschlossen waren.

Die langjährige mangelhafte Bauunterhaltung hatte zu starken Schäden geführt. Die Standsicherheit der Gebäude war nicht mehr in allen Teilen gegeben. In der Nr. 108 wurde im Obergeschoss Schwammbefall festgestellt.



07.177 Straßenansicht nach der Sanierung

Im Rahmen der umfangreichen Sanierung erfolgte wieder eine Teilung der Gebäude, die heute jeweils als Einfamilienhaus genutzt werden.



07.171 Stand 1978



07.172 Stand 2013



07.173 Maßnahmenplan

Hüxstraße 105

Maßnahme: OM, Sanierung ohne StBauFM
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Christian Rosehr, Lübeck
 Fertigstellung: 2016



Sanierungsgebiet „Block 26 tlw. – Wahnstraße“



07.178 Maßnahmenplan

Das Sanierungsgebiet liegt im östlichen Teil des Blockes 26 und wird begrenzt von den Straßen Balauerfohr, Huxstraße (ab Nr. 68) und Wahnstraße (ab Nr. 69). Es beinhaltet auch die Straßenfläche der Wahnstraße im entsprechenden Abschnitt bis zum benachbarten Block 29 sowie das dort befindliche Grundstück Wahnstraße 90, das eine nach Kriegszerstörung provisorische Bebauung aufwies. Bedingt durch die geplante Neubebauung des Grundstücks war ein Umbau der Wahnstraße im Kreuzungsbereich – u. a. die Verlegung einer Bushaltestelle – erforderlich. Diese Maßnahme wurde von der Hansestadt Lübeck ohne Einsatz von Städtebauförderungsmitteln finanziert.

Die im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen durchgeführten baulichen und städtebaulichen Bestandsaufnahmen und die Untersuchungen zur sozialen und wirtschaftlichen Struktur ließen im untersuchten Gebiet erhebliche Missstände im baulichen, städtebaulichen und strukturellen Bereich erkennen, so dass gesunde Wohn- und Arbeitsbedingungen in weiten Bereichen nicht mehr gegeben waren.

Zur Behebung der Missstände wurde u. a. vorrangig angestrebt, Ordnungsmaßnahmen im Blockinnenbereich durchzuführen, um so die Herstellung privater Freiflächen zu ermöglichen.



07.179 Ehemalige Nachkriegs-Bebauung

Wahnstraße 90

Maßnahme: Neubau ohne StBauFm

Bauher:in: privat

Architektur: GPK Architekten, Lübeck

Fertigstellung: 2016

Um eine angemessene architektonische Antwort im historischen Kontext zu finden, wurde 2007 ein konkurrierendes Gutachterverfahren mit drei Architekturbüros durchgeführt.

Das Auswahlgremium kam zum Ergebnis, dass eine Traufständigkeit des Neubaus zur Wahnstraße und eine Giebelausbildung zum Platz die richtige Antwort auf die städtebauliche Situation sind.

Das Gebäude wird im Erdgeschoss mit einer Gewerbeeinheit genutzt. In den darüber liegenden Geschossen befinden sich je vier 1- und 2-Zimmer-Wohnungen.



07.180 Neubau Wohn- und Geschäftshaus



Sanierungsgebiet „Block 49 – Roßmühle“



07.181 Maßnahmenplan

Das Sanierungsgebiet wird begrenzt von den Straßen An der Obertrave, Hartengrube, Kleiner und Großer Bauhof und Effengrube. Die Bebauung präsentiert sich größtenteils als geschlossenes historisches Ensemble. Es wird an wenigen Stellen durch unmassstäbliche und wenig aussagekräftige Neubauten unterbrochen. Diese wurden auf der Basis eines Bebauungsplans im Bereich des Großen Bauhofs in den 1950er Jahren ausgeführt.

Der Blockinnenhof ist durch eine Vielzahl von Gängen und Höfen gegliedert, die mit ein- und zweigeschossigen Gangbudnen bebaut sind und diesen Block städtebaulich prägen.

Der Gebäudebestand zeigt in seinem äußeren Erscheinungsbild Stilmerkmale aller Epochen bis zur Gegenwart. An der Obertrave herrscht das traufenständige Einfamilienhaus mit Zwerchgiebel vor. Im Bereich Großer Bauhof

und obere Hartengrube dominieren die 1950er Jahre, während in der unteren Hartengrube alle Baustile der letzten 200 Jahre vertreten sind.

Die Sanierungstatbestände waren insbesondere bei den großen alten Mietshäusern, aber auch in den Gängen mit historischer Bausubstanz vorhanden, weniger bei den eigengenutzten Einfamilienhäusern. Die städtebaulichen

Misstände ergaben sich insbesondere durch Überbauung privater Grundstücke mit gewerblichen Bauten, durch Versiegelung der Freiflächen und Nutzung als Gewerbe- und Stellplatzflächen und durch z.T. ungünstige Grundstückszuschnitte. Gemessen an den Misständen in anderen Blöcken der Lübecker Altstadt war das Ausmaß vorhandener Misstände und Mängel zugleich gering.



07.182 Nach der Sanierung

An der Obertrave 36

Maßnahme: Mod.+ Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Klaus Mai, Lübeck
 Fertigstellung: 2009

Das Haus war ursprünglich ein zweigeschossiges Backsteingebäude wie das rechte Nachbargebäude Nr. 38, mit dem es zusammen die Vorderbebauung zu dem dahinter gelegenen Rehagens Gang bildet.

1879 erhielt es nach dreigeschossigem Ausbau des Inneren und Abwalmung des zur Straße aufgeständerten Daches eine spätklassizistische Putzfassade. Das dortige Sandsteinwappen mit springendem Hirsch und Inschrifttafel über dem Portal steht unter Denkmalschutz.

Durch das rückwärtig angebaute Ganghaus ist das Gebäude mit insgesamt 90 m² Wohnfläche nur einseitig zur Straße belichtet.



07.183 Haustür mit Sandsteinwappen



07.184 Zugang zum Rehagens Gang



07.185 + 07.186 Stand 2013



07.187 + 07.188 Nach der Sanierung

**An der Obertrave 37, Haus 1**

Maßnahme: Mod.+ Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Insa Schröder-Ropeter,
 Lübeck
 Fertigstellung: 2014

Der Rehagens Gang – unter diesem Namen erstmals 1593 genannt – ist eine wohl ehemals zweiseitig bebaute Anlage mit Zugang durch das Haus An der Obertrave Nr. 38. Die eingeschossige Budenreihe auf der Nordseite mit den Häusern 1 bis 4 hat ein durchlaufendes Dach, das um die Mitte des 18. Jahrhunderts an der Gangseite zur Mansarde umgebaut wurde. Jeweils zwei Gebäude haben zusammengefasste, dreiecksübergiebelte Fachwerk-Dächerker.

Das Haus Nr. 1 verfügt über die für Ganghäuser typische Aufteilung: im Erdgeschoss eine kombinierte Diele und Wohnküche, ein Duschbad und ein kleines Wohnzimmer. Das Dachgeschoss wird als Schlafraum genutzt. Ein kleiner Schuppen auf der anderen Seite des Gangs dient als Abstellraum.





Sanierungsgebiet „Block 51 + 52 - Lichte Querstraße“



07.189 Maßnahmenplan

Das Sanierungsgebiet wird von den Straßen An der Obertrave, Dankwartsgrube, Parade und Hartengrube begrenzt und von der Lichten Querstraße durchquert. Von einem ruhigen, zu Grün und Wasser hin orientierten Wohnbereich steigt das Gebiet den Stadthügel hinauf und geht über in eine Mischstruktur von Wohnen und Gewerbe. Im oberen Teil an der Parade prägen öffentliche Gebäude (Schule, Kirche, Altenheim) den Block 51.

Das Gebiet zeigt in der Blockrandbebauung und der Gangstruktur eine erhaltene Dachlandschaft mit mittelalterlichen Strukturen. Anbauten, Schuppen und Werkstätten erweitern sich im Blockinnenbereich, überwiegend mit Pappdächern versehen, so dass die Vegetations- und Freifläche gering ist. Der östliche Blockbereich hat in Dachflächenausdehnung und Gebäudegröße neuzeitlichen Maßstab. Mit dem 1976 errichteten Altenheim in der oberen

Hartengrube kam es zu einem starken Eingriff in die über mehrere Jahrhunderte gewachsene, kleinteilige Bebauungsstruktur. Der überproportionierte Baukörper nimmt fast die halbe Tiefe des Baublocks ein. In Block 51 entlang der Dankwartsgrube waren die Grundstücke stark überbaut. Beide Blockinnenbereiche waren jedoch in einzelnen Grundstücken und auf den meisten öffentlichen Flächen von Grün durchzogen.

Die Gebäude waren teilweise in einem stark sanierungsbedürftigem Zustand. Betroffen waren Gebäude auf Grundstücken mit geringen Freiflächen (obere Dankwartsgrube), mehrgeschossige Mietshäuser (untere Dankwartsgrube), Ganghäuser und kleinere Straßenzweihen Häuser. An der Obertrave war eine Reihe von eigentümergegenutzten Häusern bereits saniert.



07.190 Brandwand Haus Nr. 2

Dankwatsgrube 9, Haus 2 + 3

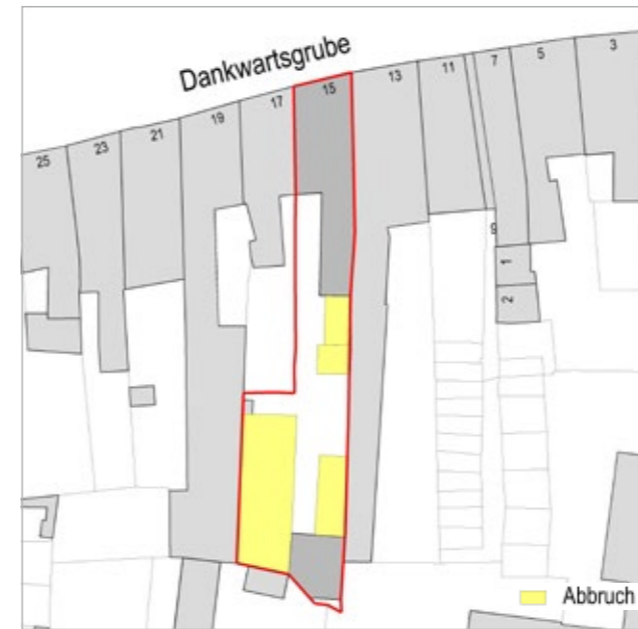
Maßnahme: Haus 2 = Mod.+ Inst
Haus 3 = Neubau ohne StBauFm
Bauherr:in: privat
Architektur: Schümann, Sunder-Plassmann,
Lübeck
Fertigstellung: 2013

Zwei von ehemals 14 Ganghäusern standen noch im Kellingsgang hinter Dankwatsgrube 9. Lediglich an der Pflasterung lies sich die Grundfläche eines dritten Hauses ablesen.

Neben dem sanierten Haus Nr. 2 wurde auf dem Nachbargrundstück Nr. 3 ein Neubau errichtet. In diesem besonderen Fall ist damit eine Wohneinheit über ehemals zwei Parzellen möglich geworden.



07.191 Neubau Haus Nr. 3



07.194 Maßnahmenplan



07.195 Stand 2011



07.197 Nach der Sanierung



07.192 Stand 2012

Hartengrube 14-16

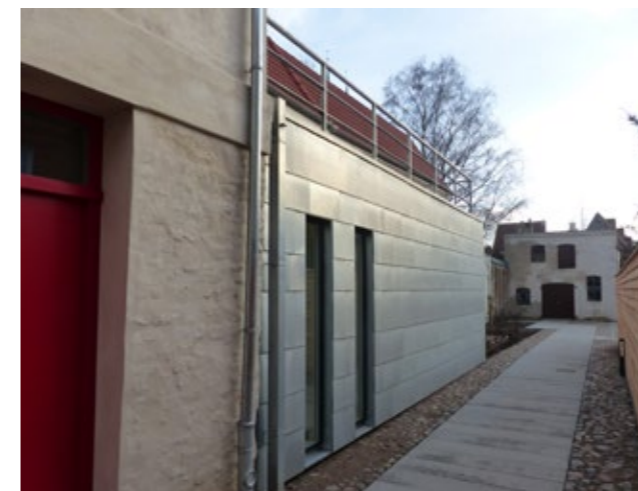
Maßnahme: GBF – Frauenhaus
Bauherr:in: GG TRAVE
Architektur: Johann-Gottfried Koethe,
Lübeck
Fertigstellung: 1991



07.193 Stand 1978



07.196 Freifläche nach Abbruch der Hofgebäude



07.198 Blick auf die ehemalige Schmiede

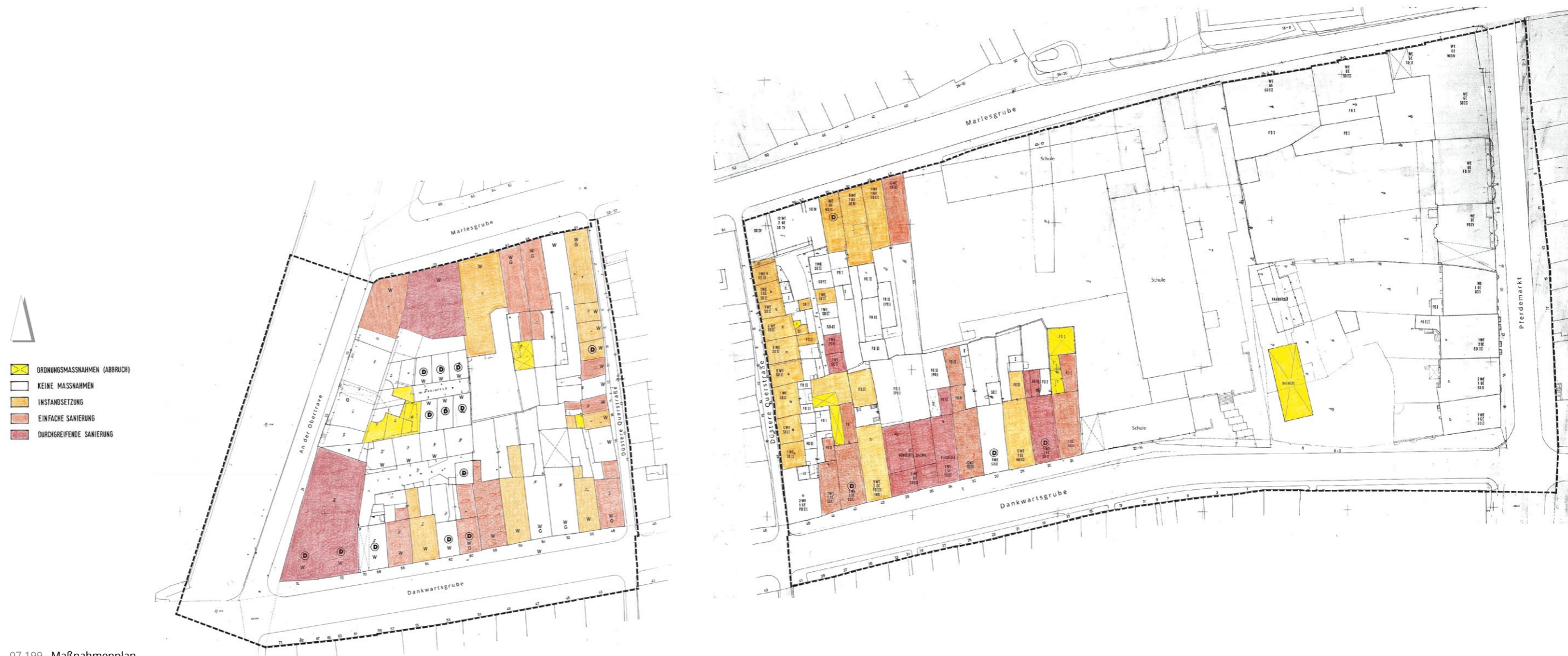
Dankwatsgrube 15

Maßnahme: OM, Sanierung ohne StBauFm
Bauherr:in: privat
Architektur: Thomas Schröder-Berkentien,
Lübeck
Fertigstellung: 2017

Im Rahmen einer Ordnungsmaßnahme wurden neuzeitliche Anbauten an den Seitenflügel und Garagengebäude abgerissen. Der Seitenflügel wird jetzt durch einen modernen Anbau ergänzt, dessen Größe den Befunden einer historischen Bebauung an dieser Stelle entspricht. Das Grundstück verfügt nun wieder über eine große Freifläche, die den Blick auf die ehemalige Schmiede freigibt.



Sanierungsgebiet „Block 53 + 54 – Marlesgrube / Pferdemarkt / Dankwartsgrube / An der Obertrave“



07.199 Maßnahmenplan

Das Sanierungsgebiet wird von den Straßen An der Obertrave, Marlesgrube, Pferdemarkt und Dankwartsgrube begrenzt und von der Düsternen Querstraße durchquert.

Charakteristische Merkmale der Grundstücks- und Bebauungsstruktur sind großvolumige langgestreckte Baukörper An der Obertrave

und der Nordseite der Marlesgrube, eine daran nach Osten anschließende kleinteilige Bebauungsstruktur mit überwiegend giebelständigen Dielenhäusern mit Seitenflügeln, Reihenhäuser mit durchlaufenden Dächern in der Düsternen Querstraße und die noch erhaltenen Budenreihen der Gänge.

Der östliche Teil des Blockes 54 wurde im Krieg bis auf wenige Gebäude am Pferdemarkt zerstört. Die anschließende Bebauung mit Gewerbeschule und Parkhaus stellt einen massiven Eingriff in die Blockstruktur dar. Die Neubauten ignorieren sowohl die historische Parzellenstruktur als auch die geschlossenen Blockränder.

Der Bereich An der Obertrave wurde intensiv gewerblich genutzt. Insbesondere die häufigen An- und Auslieferfahrten der Betriebe führten zu einer Beeinträchtigung der angrenzenden Straßen, wo die Wohnnutzung überwog. Die Haushaltsstruktur war geprägt durch überwiegend kleine Haushalte. Die durchschnittliche Wohnfläche pro Person betrug 34 m².



07.200 Nach der Sanierung

Dankwartsgrube 66

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Oldenburg – Tillmann – Frenzel,
 Lübeck
 Fertigstellung: 1991



07.201 Stand 1978



07.205 Stand 2020



07.206 Stand 1978



07.202 Nach der Sanierung

Dankwartsgrube 72+74

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: AG Ansgar Speer und
 Oldenburg – Frenzel – Tillmann,
 Lübeck
 Fertigstellung: 1985



07.203 Nr. 74, 1978



07.204 Nr. 72, 1978

Marlesgrube 47

Maßnahme: Sanierung ohne
 StBauFm
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Sven Möller,
 Hamburg
 Fertigstellung: 1995

Marlesgrube 49

Maßnahme: Mod+ Inst
 Bauherr:in: GG TRAVE
 Architektur: Wolfgang Pohl
 Fertigstellung: 1998

Marlesgrube 51

Maßnahme: Mod + Inst /
 Sanierung ohne StBauFm
 Bauherr:in: GG TRAVE
 Architektur: Wolfgang Pohl /
 Wolfgang Bruch
 Fertigstellung: 1998 /
 2017

Die Häuser Marlesgrube 49 und 51 wurden bereits in den 1990er Jahren mit Einsatz von Städtebauförderungsmitteln saniert. Das Erdgeschoss wird seitdem vom Verein „Frauen helfen Frauen“ genutzt. In den Obergeschossen befinden sich Wohnungen. Nach längerem Leerstand zweier Wohnungen in der Nr. 51 und Pilzbefall im Dachstuhl bestand erneut Handlungsbedarf.

Die Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH als Eigentümerin hat die erforderlichen Sanierungsarbeiten 2017 ohne Förderung durchgeführt und Platz für zwei Wohngemeinschaften geschaffen. Die große Maisonette-Wohnung im 3. OG und dem neu ausgebauten Dachgeschoss teilen sich jetzt acht Student:innen. Die Wohnung im 2. OG bewohnt eine 3er-Wohngemeinschaft.



Sanierungsgebiet „Block 57 – Depenau / Marlesgrube / An der Obertrave / Kleine Kiesau“



07.207 Maßnahmenplan

Das Sanierungsgebiet wird von den Straßen An der Obertrave, Depenau, Kleine Kiesau und Marlesgrube begrenzt. Die östliche Hälfte des Blockes wurde im Krieg zerstört und 1954-56 mit einer gebietsuntypischen Hochgarage mit Tankstelle bebaut.

Für die Blöcke 53, 54 und 57 wurde 1984 eine Bestandsaufnahme zu sozialen und wirtschaftlichen Aspekten durchgeführt. Die Befragung ergab, dass im Block 57 in knapp der Hälfte der Haushalte kein Beruf ausgeübt wurde (Rentner:innen, Arbeitslose, Auszubildende). Das Gebiet war vorrangig Wohnstandort für jüngere 1- und 2-Personenhaushalte, die aufgrund ihrer schlechten Einkommenssituation keine hohen Ansprüche an den Wohnstandort stellen konnten.

Unter Zugrundelegung des Standards des Sozialen Wohnungsbaus war ein wesentlicher Teil der Wohnungen mangelhaft ausgestattet: 20 % verfügten über kein Bad bzw. keine Dusche, bei 22 % befand sich die Toilette außerhalb der Wohnung.

Obwohl rund die Hälfte der Haushalte den schlechten baulichen Zustand der Gebäude bemängelten, wohnte der überwiegende Teil der Mieter:innen und ansässigen Eigentümer:innen gerne in dem Gebiet. Neben dem Hauptargument der zentralen Lage des Wohnstandortes, erklärte sich dies durch die engen Bindungen der Bewohner:innen untereinander.

07.208 Städtebaulicher Missstand in der Marlesgrube:
das Parkhaus Mitte



07.209 Stand 2011

Depenau 27

Maßnahme: Mod.+ Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Insa Schröder-Ropeter,
 Lübeck
 Fertigstellung: 2017

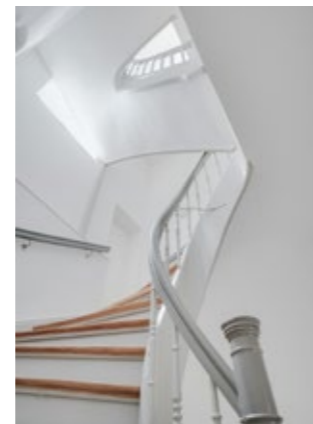
Wie an den beiden klassizistischen Giebeln abzulesen ist, handelt es sich um ein Doppelhaus. Um 1870 wurden zwei Gebäude zu einem vereint.

In dem Haus befinden sich nach der Sanierung insgesamt sechs individuelle Wohnungen und eine kleine Gewerbeeinheit.

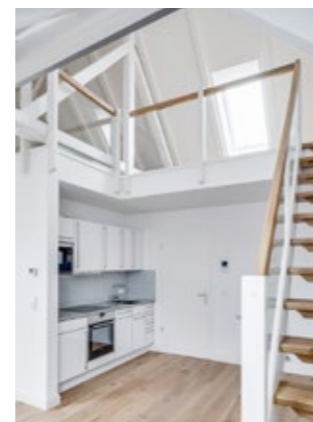
Da dieser Teil der Depenau bei Sturmflut unter Wasser stehen kann, darf aus Sicherheitsgründen keine Wohnung ausschließlich im Erdgeschoss liegen. Deshalb gehören zu der unteren Maisonette-Wohnung auch im 1. Obergeschoss noch ein Schlafrum und ein Bad.



07.210 Nach der Sanierung



07.211 Der sanierte Treppenraum



07.212 Neue Küche im DG

Depenau 31

Maßnahme: OM und Mod.+ Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Uwe Dethlefsen,
 Lübeck
 Fertigstellung: 1997



07.213 Stand 1978



07.214 Nach der Sanierung



07.215 Stand 1978

Depenau 35

Maßnahme: OM und Mod.+ Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Gothe und Steen,
 Lübeck
 Fertigstellung: 1990

07.216
Nach der
Sanierung



Sanierungsgebiet „Block 61, 62, 63 + 65 tlw. – Petersgrube“



07.217 Maßnahmenplan

Das Sanierungsgebiet wird durch die Straßen Pagönnienstraße, Petrikirchhof, Schmiedestraße, Kleine Kiesau, Depenau und An der Obertrave begrenzt. Im Mittelalter beherbergte der Bereich überwiegend die Binnenschiffer. Nach dem Bau der teilweise sehr prächtigen Wohn- und Geschäftshäuser am Straßenrand erfolgte aufgrund des knappen Baulands bald eine dichte Überbauung der Blockinnenhöfe. Seit der funktionale Bezug zum Hafen verloren gegangen war, standen viele große Speichergebäude leer. Der Anteil der denkmalgeschützten Gebäude im Sanierungsgebiet lag bei rd. 40 % (heute 60 %). Die Häuser in den Straßen Kleine Petersgrube und Große Petersgrube stehen fast ausschließlich unter Denkmalschutz.

Große Petersgrube 11

Maßnahme: Mod.+ Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Christoph Deecke, Lübeck
 Fertigstellung: 1982



07.218 Stand 1978



07.219 Stand 2012



07.220 Gr. Petersgrube 17-29, 1978

Große Petersgrube 11

Bauherr:in: Land Schleswig-Holstein
 Architektur: Zentrale Planungsstelle
 der Landesbauverwaltung SH
 Baudurchführung: Landesbauamt Lübeck
 Fertigstellung: 1993

Im Jahre 1974 fasste die Landesregierung Schleswig-Holstein den Entschluss mit der Erweiterung der staatlichen Musikhochschule Lübeck (MHL) einen Beitrag für die Aktivierung der Lübecker Altstadt zu leisten. Die Wahl geeigneter Alstadthäuser fiel auf 22 Gebäude in den Straßen Große Petersgrube, An der Obertrave und Depenau im Block 61.



07.221 Gr. Petersgrube 19 + 21



07.222 Gr. Petersgrube 23



07.223 Gr. Petersgrube 25

07.224 Gr. Petersgrube 27+29 tw.,
2013

In enger Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungsamt und dem Amt für Denkmalpflege wurde 1977 eine Planung vorgelegt, die vom Grundsatz der restaurativen Denkmalpflege geleitet war. Aufgrund bauaufsichtlicher Forderungen mussten in einigen Bereichen Neubauteile eingefügt werden. Nicht unumstritten war der Abriss kleinerer Gebäude in der Depenau und An der Obertrave zugunsten eines Neubaus für einen großen Konzertsaal. Für die Gestaltung der Dachflächen und Fassaden dieses Neubaus wurde ein Gutachterverfahren durchgeführt, um Lösungsvorschläge für die Verbindung von neuen und alten Architekturformen zu erhalten.



07.225 Gr. Petersgrube 29 / An der Obertrave, rechts Neubau mit dem Großen Saal An der Obertrave / Depenau, 2020

Das Raumprogramm in fünf Bauabschnitten für 250 Studierende und 100 Lehrkräfte umfasste ca. 3.500 m². Durch die Einpassung in den historischen Bestand ergaben sich Über- bzw. Unterschreitungen in den Raumgrößen, so dass die genutzten Flächen ca. 4.300 m² erreichten.

Mit der Baudurchführung wurde 1979 begonnen. Am 11. Juni 1982 hat der Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein Gerhard Stoltenberg der Musikhochschule Lübeck den ersten Bauabschnitt übergeben.

Als letzter Bauabschnitt wurde 1993 der Große Saal fertiggestellt. Heute gehören neben den Gebäuden im Block 61 zur MHL auch die Holstentorhalle als Unterrichts- und Übungszentrum und die klassizistische Villa Brahms (vormals Villa Eschenburg) am Jerusalemberg.

Insgesamt werden an der MHL rd. 450 Studierende aus 42 Nationen von über 170 Dozenten unterrichtet.



07.226 Diele, 1978



07.227 Diele, Gr. Petersgrube 21, 2013



Sanierungsgebiet „Block 80 – Alfstraße / An der Untertrave / Mengstraße / Gerade Querstraße“



07.228 Bestandsplan vor Maßnahmenbeginn

Das Sanierungsgebiet wird von den Straßen An der Untertrave, Mengstraße, Gerade Querstraße und Alfstraße begrenzt. Die geschlossene Blockrandbebauung besteht vorwiegend aus 3- teilweise 4- und 5-geschossigen Kaufmannshäusern (Mengstraße) sowie imposanten Speichergebäuden (An der Untertrave und Alfstraße). Die architektonische Ausprägung der Gebäude ist trotz städtebaulicher und entwicklungsgeschichtlicher Heterogenität einheitlich historisch, wobei auch die baulichen Auswirkungen der Jahrhundertwende sowie die Sanierungstätigkeit der 1970er Jahre ablesbar sind. Im Nord-Ost-Bereich wurde die fast 100%-ige

Überbauung des Blockinnenhofs im Zuge der Einrichtung eines Jugendzentrums zum Teil entfernt. Gebäudebezogene Sanierungsbestände waren insbesondere bei den großen historischen Speichern an der Alfstraße vorhanden.

Aufgrund der blockspezifischen Sanierungsproblematik (kaum Wohnbevölkerung betroffen, leerstehende Speichergebäude) wurde von der Aufstellung spezieller Grundsätze zur Sozialplanung für den Block 80 abgesehen.

An der Untertrave 96

Maßnahme: Mod.+ Inst
Bauherr:in: GG TRAVE
Architektur: Helmut Schumacher, Lübeck
Fertigstellung: 1984

Parallel zu der abschnittswisen Renovierung in den Jahren 1981 und 1984 wurde das Haus bauhistorisch untersucht. Das wesentliche Ergebnis dieser Untersuchung ist die Rekonstruktion eines „Etagenmietshauses“ von 1569. Vor der Freilegung der Hauptausstattungs-schichten im Hausinnern von 1569, 1606 und aus der Mitte des 17. Jahrhunderts war das Haus von der Lübecker Hausforschung gefügekundlich nach Merkmalen der Fachwerkfassade dem späten 17. Jahrhundert bzw. dem 18. Jahrhundert zugeordnet worden.

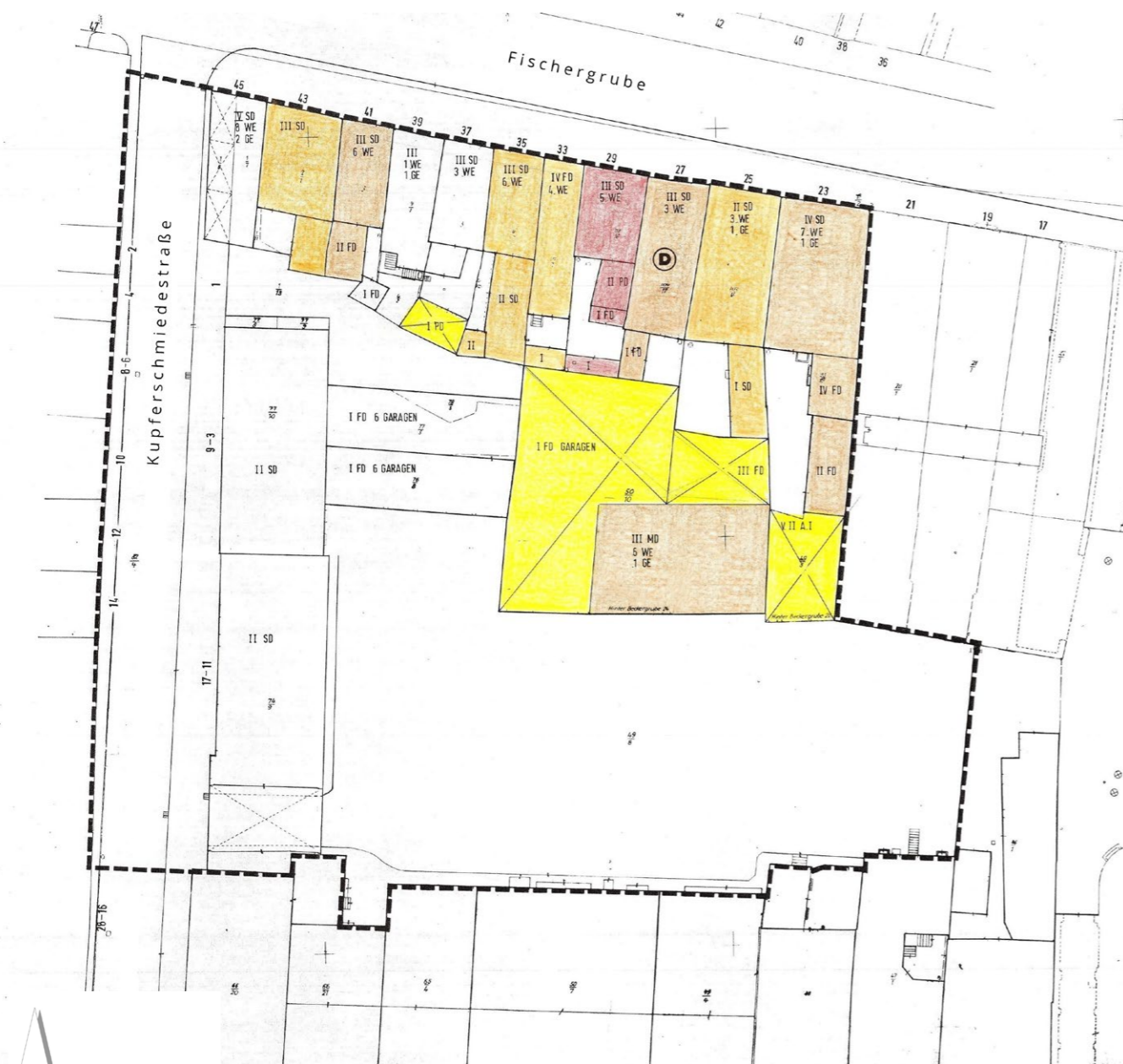
Von 1985 bis 1997 war das Haus Sitz der städtischen Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH, die seit 1981 für die Hansestadt Lübeck als Sanierungsträger tätig ist.



07.229 Nach der Sanierung



Sanierungsgebiet „Block 89 tlw. – Fischergrube / Kupferschmiedestraße“



- KEINE MASSNAHMEN
- INSTANDSETZUNG
- EINFACHE SANIERUNG
- DURCHGREIFENDE SANIERUNG
- ORDNUNGSMASSNAHME

07.230 Maßnahmenplan

Das Sanierungsgebiet grenzt im Norden an die Fischergrube, im Osten an das Stadttheater, im Süden an die rückwärtige Bebauung der Beckergrube und im Westen an die Kupferschmiedestraße. Gemäß der Vorbereitenden Untersuchung bestanden ca. 85 % der Haushalte aus 1-2 Personen, wobei 57 % der Haushalte ohne Einkommen aus beruflicher Tätigkeit lebten. Da 41 % der Einkommen unterhalb der Armutsgrenze lagen, nahm die Einkommenssituation dieses Blockteils im Vergleich zu anderen Altstadtquartieren eine Sonderstellung ein. Die einkommensschwachen Gruppen waren in den am schlechtesten ausgestatteten Wohnungen untergebracht.

Der Blockinnenbereich ist einer der insgesamt zehn stadteigenen Blockinnenhöfe in der Altstadt. Im Zuge eines geordneten Wiederaufbaus der zum Teil kriegszerstörten Innenstadt wurden in den 1950er Jahren Maßnahmen zur Neuordnung des Grund und Bodens notwendig. Hierzu gehörte auch die Ausweisung

Hinter Beckergrube 24

Maßnahme: OM,
Sanierung ohne StBauFm
Bauherr:in: privat
Architektur: Olaf Otte, Lübeck
Fertigstellung: 2014



07.231 Stand 2000

bebauungsfähiger Grundstücke mit den jeweils dazugehörigen Blockinnenbereichen.

Diese Blockinnenhöfe sollten der Öffentlichkeit nicht zugänglich sein, sondern ausschließlich den jeweiligen Eigentümer:innen der Blockrand-Grundstücke zur gemeinschaftlichen Nutzung überlassen werden. Im Rahmen von Umlegungsverfahren wurde die Lage und Anzahl der den einzelnen Hofanlieger:innen zugeteilten Einstellplätze geregelt. Die Hofanlieger:innen haben das Recht, die Ihnen zugeteilten Einstellplätze anderen Personen zu überlassen bzw. sie zu vermieten.

Da die gesamte Anlieferung und Erschließung der Gewerbebetriebe über den Blockinnenhof erfolgt und eine Beeinträchtigung der Wohnfunktion nach Meinung der Bewohner:innen nur in begrenztem Umfang gesehen wurde, war die Bereitschaft zu einer Änderung der Situation nicht vorhanden.

Gemäß Sanierungskonzept wurde das dreigeschossige Hauptgebäude wieder freigestellt. Im Erdgeschoss befindet sich die Kinderbetreuungseinrichtung „Die Krabbelkäfer“; in den Obergeschossen entstanden sechs Wohnungen, die mit neuen Bädern und Küchen sowie rückseitig angebauten Balkonen modernen Wohnansprüchen gerecht werden.



07.232 Stand 2020



Sanierungsgebiet „Block 90 + 91 – Fischergrube“



07.233 Maßnahmenplan

Das Sanierungsgebiet wird von den Straßen Große Kiesau, Engelsgrube, Breite Straße und Fischergrube begrenzt und von der Schwönekenquerstraße durchquert. Im Block 90 besteht ein deutlicher Höhenunterschied zwischen Breite Straße und Schwönekenquerstraße. Aufgrund der von Ost nach West erfolgten schrittweisen Besiedlung ist das Gelände teilweise terrassiert.

Bis auf den süd-östlichen Bereich von Block 91 bestand eine durchgehende Blockrandbebauung, wobei an den Straßen Engelsgrube und

Fischergrube die Vorderhäuser in der Regel mit rückwärtigen Flügelbauten versehen sind. Im Blockinnenbereich sind die langgezogenen Grundstücke vielfach mit ein- oder doppelseitig angelegten Gängen überbaut. Im gesamten Bereich fehlten Frei- und Grünflächen in unmittelbarer Wohnungsnahe.

Das über Jahrhunderte erfolgte „Volllaufen“ der Grundstücke führte in Teilbereichen zu einer 80-90%-igen Überbauung. Bei der Aufnahme des allgemeinen Gebäudezustands zeigte sich eine starke Konzentration der Häuser

mit schlechtem Gebäudezustand insbesondere im Blockinnenbereich, d.h. in den Gängen und den rückwärtigen Grundstücksteilen.

Als Folge der schwierigen Wohnverhältnisse zeigten die demographischen Daten eine deutliche Überalterung an. Die Altersstruktur der Bewohner:innen im Blockinnenbereich verstärkte den Trend zur Überalterung noch einmal: Fast die Hälfte der befragten Ganghausbewohner:innen war über 60 Jahre alt. Die Polarisierung zwischen Alt und Jung wurde durch den relativ hohen Anteil jüngerer Ausländer:innen verstärkt.

Im Gebiet selbst und den umgebenden Blöcken des Verflechtungsbereiches lag vorwiegend eine gemischte Nutzung vor, mit nicht störendem Gewerbe bei überwiegender Wohnen in ruhiger und zentraler Lage. Im Gegensatz zu der hohen Anzahl leerstehender Wohnungen fanden sich beim Gewerbe eine geringe Anzahl ungenutzter Flächen. Es war keine räumliche Konzentration der freien Flächen festzustellen.



07.234 bis 07.236 Stand 1978



07.240 bis 07.242 Stand 1978



07.237 bis 07.239 Stand 2012



07.243 bis 07.245 Stand 2020

Engelsgrube 45

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Thomas Tillman,
 Lübeck
 Fertigstellung: 1982

Engelsgrube 47

Maßnahme: OM und Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Deecke + Stein,
 Lübeck
 Fertigstellung: 1984

Engelsgrube 49

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Deecke + Stein,
 Lübeck
 Fertigstellung: 1989

Fischergrube 20

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Gerhard Sylla,
 Lübeck
 Fertigstellung: 1986

Fischergrube 18

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Ansgar Speer,
 Lübeck
 Fertigstellung: 1988

Fischergrube 16

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Ansgar Speer,
 Lübeck
 Fertigstellung: 1988

Fischergrube 14

Maßnahme: OM, Sanierung
 ohne StBauFm
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Walter Hauschild,
 Lübeck
 Fertigstellung: 1985



07.246 Stand 1992

Fischergrube 54-66

Maßnahme: OM, Neubauten ohne StBauFm
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Chlumsky – Peters – Hildebrandt,
 Lübeck
 Fertigstellung: 1996

Die historische Bebauung auf dem ca. 4.600 m² großen Areal ging durch den Bombenangriff am Palmsonntag 1942 verloren. Im Anschluss an die einzigen erhaltenen Gebäude Fischergrube 72 und 74 wurde 1957 ein dreistöckiges traufständiges Wohn- und Geschäftshaus mit unterkellertem Lageranbau errichtet. Auf den übrigen Grundstücken entstanden Garagen und 1969 eine zweigeschossige Halle mit Flachdach.



07.247 Lageplan

Im Rahmen einer städtebaulichen Ordnungsmaßnahme wurden Halle, Garagen, und gewerbliche Anbauten der Gebäude Fischergrube 68-70 abgerissen. Städtebauliches Ziel für die Bebauung mit ca. 100 Wohneinheiten war die Wiederherstellung der historischen Bauflucht von Fischergrube und Schwönekenquerstraße. Der Entwurf für die Neubebauung unter Berücksichtigung der historischen Parzellenstruktur wurde in einem Gutachterverfahren ermittelt. Die Architekten Chlumsky – Peters – Hildebrandt haben die giebelständigen Straßenhäuser mit Schaugiebeln in historischer Tradition ausgebildet und den Hofbereich mit zweigeschossigen Häuserzeilen parzelliert.



07.248 Stand 2020

Schwönekenquerstraße 13

Maßnahme: OM und Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Henning Witt +
 Klaas Ingmar Sens,
 Lübeck
 Fertigstellung: 2010



07.249 Stand 1978



07.250 Stand 2012

Engelsgrube 59

Maßnahme: OM und Mod + Inst
 Bauherr:in: GG TRAVE als ST
 Architektur: Justus Deecke, Lübeck
 Fertigstellung: 2010



07.251 Stand 1978



07.252 Stand 2014



07.253 bis 07.260 Stand 1978



07.261 Große Kiesau 3



07.262 Große Kiesau 7



07.263 Große Kiesau 9



07.264 Große Kiesau 11



07.265 Große Kiesau 13



07.266 Große Kiesau 15



07.267 Große Kiesau 17

07.268 Große Kiesau 19
jeweils Stand 2020**Große Kiesau 3**

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Matthias Menzel, Lübeck
 Fertigstellung: 1995

Große Kiesau 9

Maßnahme: Sanierung ohne StBauFm
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Bernhard Toben, Ratekau
 Fertigstellung: 1992

Große Kiesau 13

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Holger Thöl, Lübeck
 Fertigstellung: 2010

Große Kiesau 17

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Rüdiger Protsch, Lübeck
 Fertigstellung: 1985

Große Kiesau 7

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: GG TRAVE als ST
 Architektur: Holger Thöl, Lübeck
 Fertigstellung: 2007

Große Kiesau 11

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Riemann + Koethe, Lübeck
 Fertigstellung: 1983

Große Kiesau 15

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Rüdiger Protsch, Lübeck
 Fertigstellung: 1982

Große Kiesau 19

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Holger Thöl, Lübeck
 Fertigstellung: 2007



Sanierungsgebiet „Block 92 – Große Kiesau“



07.269 Bestandsplan vor Maßnahmenbeginn

Das Sanierungsgebiet wird begrenzt von den Straßen Engelsgrube, Große Kiesau, Fischergrube und An der Untertrave. Die Bestandsaufnahme ergab, dass bei rd. 60 % der Gebäude die bauliche Beschaffenheit Mängel aufwies und bei knapp einem Drittel der Wohnungen die Ausstattung mangelhaft war. So verfügten 31 % der Haushalte über Einzelöfen, 22 % über kein Bad oder Dusche und bei 17 % befand sich die Toilette außerhalb der Wohnung. Etwa die Hälfte aller Wohnungen hatten ein bis zwei Zimmer. Die größeren Wohnungen mit drei oder vier Zimmern befanden sich vorwiegend in den Nachkriegsbauten im Bereich Fischergrube / An der Untertrave. Die Große Kiesau ist von zweigeschossigen Einfamilienhäusern geprägt, die oft von den Eigentümer:innen genutzt werden.

Von den 18 Gewerbebetrieben im Gebiet waren acht Gaststätten. Bei der Befragung wurde folglich neben Verkehrslärm auch oft Gaststättenlärm als Störung der Wohnfunktion genannt. Ein Gewerbebetrieb in der Fischergrube nutzte das rückwärtige Grundstück der Fischergrube 78 als Lagerumschlag, dessen Lärmemission eine starke Beeinträchtigung der Wohnruhe darstellte. Nach Verlagerung des Betriebs konnte auf diesem Grundstück eine Ordnungsmaßnahme durchgeführt werden.

In den Gebäuden An der Untertrave 54-57 war bis 2007 das Hauptzollamt untergebracht. Bei der Nachnutzung der Immobilien mit Wohnungen wurden im Rahmen einer Ordnungsmaßnahme Garagen im Blockinnenbereich abgebrochen. Dank einer Bodenordnung erhielten drei Grundstücke in der Großen Kiesau zusätzliche Freiflächen.



07.270 An der Untertrave 54-57, ehemaliges Hauptzollamt



07.271 Stand 1978



07.272 Stand 2015

An der Untertrave 59

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: GG TRAVE als ST
 Architektur: Roger Krancher,
 Lübeck
 Fertigstellung: 1992

An der Untertrave 60

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: GG TRAVE als ST
 Architektur: Wolfgang Bruch,
 Lübeck
 Fertigstellung: 2007

07.273 An der Untertrave 60,
Hofansicht mit
nördlichem Seitenflügel

07.274 An der Untertrave 60, Saniertes Querhaus

Der Gebäudekomplex An der Untertrave 60 befand sich nach jahrzehntelangem Leerstand in stark sanierungsbedürftigem Zustand. Der südliche Seitenflügel wurde im Rahmen einer Ordnungsmaßnahme abgebrochen. In Vorderhaus, nördlichem Seitenflügel und Quergebäude entstanden insgesamt vier Eigentumswohnungen und ein Ladengeschäft. Die Fassade des Querhauses, das zuletzt eine Autowerkstatt beherbergt hatte, wies starke Zerstörung auf. In Abstimmung mit der Denkmalpflege wurde hier nicht rekonstruiert, sondern eine moderne Lösung mit Fassadenelementen aus Stahl und Holzlamellen gewählt.



07.275 Maßnahmenplan



07.276 Gemeinsame Gartengestaltung

Hinter Fischergrube 78

Maßnahme: OM
 Bauherr:in: GG TRAVE als ST
 Architektur: Wilfried Ohnesorge,
 Lübeck
 Fertigstellung: 2006

Das rückwärtige, separate Flurstück befand sich im Eigentum der Hansestadt Lübeck. Nach Abbruch eines dreigeschossigen Lagergebäudes mit angrenzender Überdachung wurde das Flurstück aufgeteilt und abschnittsweise den benachbarten Grundstücken Große Kiesau 32-42 zugeschlagen. Damit konnte deren geringe Grundstücksfläche erheblich vergrößert und eine gärtnerische Gestaltung der Freiflächen ermöglicht werden.



07.277 Ehemaliges Lagergebäude



07.278 Blick auf die neue Freifläche



07.279 Stand 1978



07.280 Stand 2012

Fischergrube 84

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: GG TRAVE als ST
 Architektur: Wolfgang Bruch, Lübeck
 Fertigstellung: 2002



07.281 Ansicht rückwärtige Bebauung (84 c, d + e tlw.) vorher



07.282 Ansicht rückwärtige Bebauung (84 c, d + e tlw.) nach der Sanierung



07.283 Lageplan



07.284 Sanierter Altbau (84) und Neubau Mehrfamilienhäuser(82 +80)

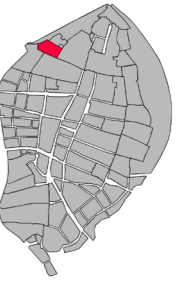
Fischergrube 80+82

Maßnahme: Neubau ohne StBauFm
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Jörg Schreckenber, Lübeck
 Fertigstellung: 2006



07.285 Stand 1978

Im Gegensatz zum Haus Nr. 80, das beim Bombenangriff am Palmsonntag 1942 vollständig zerstört wurde, ist die straßenseitige Bebauung der Nr. 82 erst nach dem Krieg dem Abriss zum Opfer gefallen. Der rückwärtige, zweigeschossige Seitenflügel dieses Gebäudes (84 e) und das anschließende Quergebäude (84 d) gehören heute zur Nr. 84, wo im Zuge der Sanierung elf individuelle Wohnungen in Größen zwischen 41 und 153 m² entstanden.



Sanierungsgebiet „Block 94 - Alsheide“

Das Sanierungsgebiet wird von den Straßen An der Untertrave, Alsheide, Engelswisch und Engelsgrube begrenzt. In unmittelbarer Nachbarschaft befindet sich im Norden (im Block 95) das Ersatzgebiet Alsheide, in dem auf einem ehemaligen Fabrikgelände Wohnungen für Umsetzungsmieter:innen aus Sanierungsgebieten erstellt wurden.

Der Block Alsheide gehört mit zum überwiegend erhaltenen Teil des historischen Stadtkerns. Alle Gebäude waren sanierungsbedürftig. Die erforderlichen Maßnahmen reichten von einfacher bis durchgreifender Sanierung. Alsheide war einer der am dichtesten bebauten Blöcke der Lübecker Altstadt. Um dem Mangel an fehlenden Freiflächen im Blockinnenbereich zu begegnen, lag ein Schwerpunkt der Maßnahmen auf dem ersatzlosen Abbruch nicht erhaltenswerter Hofgebäude.

Die Nutzungsstruktur des Gebiets war z. T. noch durch die Lage am Hafen geprägt. Zahlreiche Gaststätten, Großhandelsbetriebe, ein Schiffsausrüstungsbetrieb, die Heilsarmee und eine Pension waren hierfür ebenso typisch wie der hohe Anteil kleiner Wohnungen. Um die Wohnsituation im Gebiet zu verbessern, wurden die Grundstücke an den Straßen Alsheide und Engelswisch als WA (Allgemeines Wohngebiet) und An der Untertrave und Engelsgrube als WB (Besonderes Wohngebiet) ausgewiesen. Nicht zum Wohnen geeignete Räume der Erdgeschosszone des WB-Gebietes dienen der gewerblichen Nutzung.



07.286 Maßnahmenplan



07.287 Übersichtsplan

**An der Untertrave 42**

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Riemann + Koethe, Lübeck
 Fertigstellung: 1981

**An der Untertrave 43**

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Arnold Falk, Lübeck
 Fertigstellung: 1980



07.292 An der Untertrave 40-49, 2020

07.288 bis 07.291
Stand 1978**An der Untertrave 44/45**

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Arnold Falk, Lübeck
 Fertigstellung: 1980

**An der Untertrave 46**

Maßnahme: OM und Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Arnold Falk, Lübeck
 Fertigstellung: 1982



07.293 Kopfbau des sanierten Schuppen 6

An der Untertrave 47a - Schuppen 6

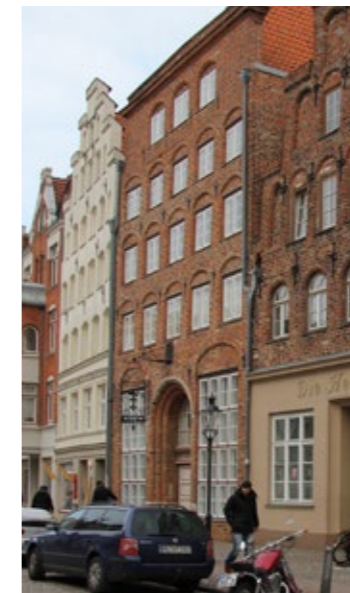
Maßnahme: GBF
 Bauherr:in: GG TRAVE als ST
 Architektur: Henning Stein, Lübeck
 Fertigstellung: 2002

Der 1906 errichtete Hafenschuppen 6 steht seit 1988 unter Denkmalschutz. Beim Umbau zu einem Veranstaltungssaal konnten die Eingriffe in die historische Substanz gering gehalten werden. Lediglich neue Sanitärräume und ein Tresenbereich für das Veranstaltungs-Catering wurden in den markanten Kopfbau integriert.



07.295 Stand 1994

07.294 + 07.296 bis 07.299 Stand 1978



07.300 Stand 2020

07.301 Stand 2020

07.302 bis 07.305 Stand 2012

Engelsgrube 80

Maßnahme: Neubau
 Bauherr:in: GG TRAVE als ST
 Architektur: Höffer + Hamann, Lübeck
 Fertigstellung: 1987

Engelsgrube 74

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Eberhardt v. Reusner, Lübeck
 Fertigstellung: 2019

Engelsgrube 70

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Christoph Deecke, Lübeck
 Fertigstellung: 1984

Engelsgrube 68

Maßnahme: OM und Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Christoph Deecke, Lübeck
 Fertigstellung: 1984

Engelsgrube 66

Maßnahme: OM und Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Fritz Reuter, Lübeck
 Fertigstellung: 1982

Engelsgrube 56

Maßnahme: OM und Mod + Inst
 Bauherr:in: GG Trave als ST
 Architektur: Goepfert-Riemann-Dechau, Lübeck
 Fertigstellung: 1979



07.306 bis 07.311 Stand 1978



07.312 bis 07.317 Stand 2020

Alsheide 5

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: GG TRAVE als ST
 Architektur: Breckwoldt + Graaf,
 Stockelsdorf
 Fertigstellung: 1989

Alsheide 7

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: GG TRAVE als ST
 Architektur: Jürgen Dechau,
 Lübeck
 Fertigstellung: 1977

Alsheide 9

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Wandelt, Lübeck
 Fertigstellung: 1984

Alsheide 11

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: GG TRAVE als ST
 Architektur: Jürgen Dechau,
 Lübeck
 Fertigstellung: 1977

Alsheide 13

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: GG TRAVE als ST
 Architektur: Jürgen Dechau,
 Lübeck
 Fertigstellung: 1977

Alsheide 17

Maßnahme: OM und Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Tillmann + Frenzel,
 Lübeck
 Fertigstellung: 1980

Alsheide 15

Maßnahme: OM und Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Riemann + Koethe,
 Lübeck
 Fertigstellung: 1982



Sanierungsgebiet „Block 95 – Ersatzgebiet Alsheide“



07.318 Bebauungskonzept

Das Ersatzgebiet Alsheide liegt in der südlichen Hälfte des Blockes 95 und umfasst die Grundstücke An der Untertrave 27-33, Alsheide 4-10 und Engelswisch 32-46. Die vorhandene Bebauung bestand zum überwiegenden Teil aus Lagerhallen. Die Grundstücke An der Untertrave 32 und Alsheide 4 waren mit Wohnhäusern bebaut, die im Erdgeschoss gewerblich genutzt waren. Sämtliche Gebäude standen leer. Nach Abbruch des Bestandes wurden 1980 sechs Einfamilien-Miet-Stadthäuser und 43 Mietwohnungen in stadthausähnlichen Mehrfamilienhäusern als geschlossene Blockrandbebauung mit Flügel- und Rückgebäuden fertiggestellt.

Die Entwicklung von Fassaden, Grundrissen und Schnitten der Wohnanlage war das Ergebnis eines längeren Planungsprozesses und von intensiven Diskussionen der beteiligten Partner. Im Zusammenhang mit dem Ersatzgebiet Alsheide wurde eine Gestaltungsanalyse und eine Gestaltungssatzung für die gesamte Lübecker Altstadt entwickelt. Die Verfasser der

Gestaltungssatzung – die Professoren Dr. Trieb und Markelien – haben an der Fassadengestaltung der Neubauten im Ersatzgebiet gutachterlich mitgewirkt. Das Ersatzgebiet Alsheide war somit Testvorhaben für die Entwicklung der Gestaltungssatzung für den Gesamtbereich der Lübecker Altstadt.

Im Innenhof wurde eine räumliche Untergliederung der Freifläche in zahlreiche Teilbereiche vorgenommen, die verschiedenen Nutzungen dienen. Gestaltungsmittel sind Hecken, Mauern, kleine Baumgruppen und Einzelbäume. Ein wesentlicher Anteil wird privat von den Erdgeschossbewohner:innen gepflegt und genutzt. Ein öffentlicher Spielplatz ist erreichbar über Erschließungswege von den drei umgebenden Straßen.

Die Finanzierung wurde durchgeführt als kombiniertes Studien- und Modellvorhaben und Versuchs- und Vergleichsbauvorhaben. Die Gesamtkosten von ca. 4,3 Mio. Euro wurden zu 56 % aus öffentlicher Förderung bestritten.



07.319 An der Untertrave 27-33, 2020



07.320 Stand 1978



07.321 Engelswisch 46-42, 2020



07.322 Stand 1978

An der Untertrave 27-33 Engelswisch 32-46

Bauherr:in:
Sanierungsgesellschaft Lübecker
Wohnungsbauunternehmen mbH

Städtebauliche Planung:
Stadtplanungsamt Lübeck und
Architekten BDA Dannien und
Fendrich

Hochbauplanung:
Architekten BDA Dannien und
Fendrich (Federführung), Gothe,
Höffer und Hamann, Schumacher,
Reuter

Freiflächenplanung:
Landschaftarchitekten BDLA
Wesnigk, Bad Schwartau



Sanierungsgebiet „Block 95 tlw., 97, 98, 100 tlw. – An der Untertrave / Hansahafen“



07.323 Maßnahmenplan



07.324 Maßnahmenplan

Der räumliche Geltungsbereich des Sanierungsgebietes schließt neben den vollständigen Blöcken 97 und 98 und den dazugehörigen Straßenflächen auch Teilflächen der Blöcke 95 und 100 ein. Während die einbezogenen Teilflächen des Blockes 95 alle bei der förmlichen Festlegung des „Ersatzgebietes Alsheide“ unberücksichtigt gebliebenen Grundstücke umfassen, handelt es sich bei den aus dem Block 100 einbezogenen Teilflächen nur um die Grundstücke mit Sanierungstatbeständen.

Die im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen durchgeführten baulichen Bestandsaufnahmen und Untersuchungen zur sozialen und wirtschaftlichen Struktur ließen im untersuchten Gebiet erhebliche Missstände im städtebaulichen, baulichen und strukturellen Bereich erkennen, so dass gesunde Wohn- und Arbeitsbedingungen in weiten Bereichen nicht mehr gegeben waren.

Als bauliche Missstände wurden z. B. die schlechte Bausubstanz mit konstruktiven Mängeln, nicht abgeschlossene Wohnungen und eine unzureichende Belichtung und Belüftung

sowie eine mangelhafte sanitäre Ausstattung festgestellt. Bei städtebaulichen Missständen sind u. a. die starke Überbauung der privaten Grundstücke und die daraus resultierenden fehlenden privaten Freiflächen benannt worden. Die erheblichen baulichen und städtebaulichen Missstände haben im Laufe der Zeit Veränderungen in der Sozialstruktur bewirkt. Einkommensschwache Bewohner:innengruppen waren überrepräsentiert und in den am schlechtesten ausgestatteten Wohnungen untergebracht.

Bei den Sanierungszielen wurden die Wiederherstellung und Verbesserung der Funktionsfähigkeit des Gebietes entsprechend den Zielen des Rahmenplans (MI-Nutzung im Bereich An der Untertrave und WR-Nutzung im Engelswisch) vorrangig benannt. Darüber hinaus wurde angestrebt, mit der Durchführung von Ordnungsmaßnahmen private Freiflächen zu schaffen und die öffentlichen Straßenflächen umzugestalten.



07.325 Stand 1978



07.326 Treppe im OG



07.327 Nach der Sanierung

An der Untertrave 21

Maßnahme: GBF
 Bauherr:in: GG TRAVE als ST
 Architektur: Christoph Deecke, Lübeck
 Fertigstellung: 1997

Hier wurden zwei hintereinander liegende Traufenhäuser aus dem 16. Jahrhundert, die ursprünglich durch eine innere Brandwand in der Mitte geteilt waren, 1808 zusammengefasst und aufgestockt. Dabei wurde die Brandwand durchbrochen

und eine gemeinsame zentrale Treppenanlage geschaffen. Diese Situation ist in Lübeck einmalig. Seit der Sanierung wird das Objekt von der Begegnungsstätte Café W.u.T. (Warm und Trocken), einer Einrichtung der Selbsthilfe Organisation Soziales Lübeck e.V. genutzt. Der Treffpunkt für Menschen in sozialer Not bietet den Nutzer:innen täglich verschiedene Mahlzeiten. Für Rat- und Hilfesuchende gibt es eine Beratungsstelle, eine Kleiderkammer und Übernachtungsmöglichkeiten.



07.328 Nach der Sanierung

An der Untertrave 4-5

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: GG TRAVE als ST
 Architektur: Henning Stein, Lübeck
 Fertigstellung: 2008



07.329 Stand 1978



07.330 Nach der Sanierung

Engelswisch 30

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Thomas Haake, Lübeck
 Fertigstellung: 1986



07.331 Stand 1978



07.332 Stand 1978



07.333 Dachloggia



07.334 Nach der Sanierung



07.336 Nach der Sanierung

Kleine Allee 23

Maßnahme: OM + Mod + Inst
 Bauherr:in: GG TRAVE als ST
 Architektur: Thomas Tillmann,
 Lübeck
 Fertigstellung: 2008

Bis zu einem Brandschaden Ende 2004 wurde das Gebäude im Erdgeschoss mit einer Gaststätte und in den Obergeschossen mit vier Kleinstwohnungen genutzt.

Das Grundstück war zu 95 % überbaut. Deshalb wurden im Rahmen einer Ordnungsmaßnahme zunächst einige rückwärtige Anbauten abgerissen und der Seitenflügel heruntergezont.

Nach der Sanierung verfügen die beiden Maisonette-Wohnungen, die sich das erste Obergeschoss teilen, über private Freiflächen im Innenhof bzw. auf einer kleinen Dachterrasse.

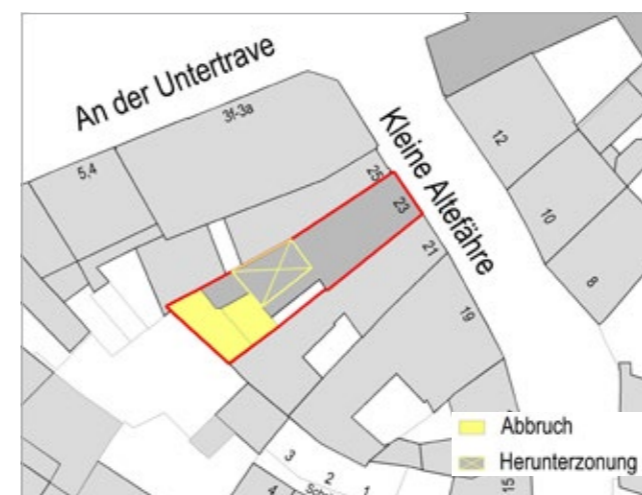


07.335 Ausblick im Dachgeschoss

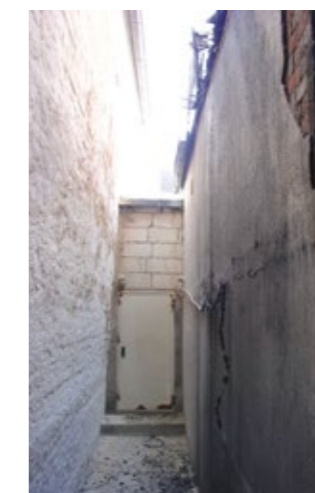
An der Untertrave 10-11

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: GG TRAVE als ST
 Architektur: Insa Schröder-Ropeter, Lübeck
 Fertigstellung: 2012

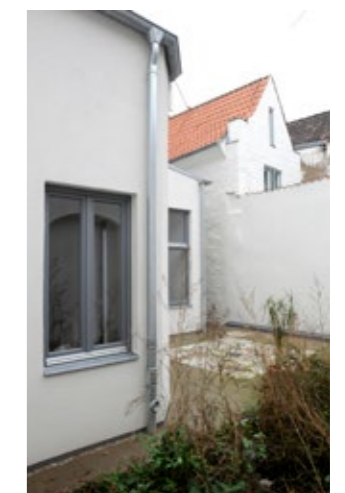
Das Wohn- und Geschäftshaus wurde 1865 nach Zusammenlegung der Grundstücke zweier vorheriger Gebäude errichtet. Mit dem dreigeschossigen Eckgebäude wird das schiefwinklig rechteckige Grundstück zu 100 % überbaut. Nach der umfassenden Sanierung entstanden über der Gewerbeeinheit im Erdgeschoss in den Obergeschossen zwei Wohnungen. Beide partizipieren an dem Erker der klassizistischen Fassade, der den Innenräumen viel Licht verschafft. Die obere Maisonette-Wohnung verfügt über eine Dachloggia, die hinter der Attika verborgen ist.



07.337 Maßnahmenplan



07.338 Ehemalige „Freifläche“



07.339 Neue Hofgestaltung



Sanierungsgebiet „Block 96 – Ernestinenschule“



07.340 Maßnahmenplan

Das Sanierungsgebiet wird von den Straßen Große Altefähre, Kleine Burgstraße, Koberg, Engelsgrube und Engelswisch begrenzt. Die Besonderheiten des Blockes ergeben sich aus seiner überdurchschnittlichen Größe, der starken Konzentration von öffentlichen Einrichtungen (Ernestinenschule, Altenheim, Sozialberatungsstelle, St. Annen-Heim), dem relativ großen und durchgrünten Blockinnenbereich, einer fast lückenlosen Blockrandbebauung und einer auffälligen Topographie, die stark durch ein Gefälle vom Koberg zum Hansahafen geprägt ist.

Während in den Straßen Engelswisch, Große Altefähre und Kleine Burgstraße fast ausschließlich Wohnnutzung vorherrscht, sind im oberen Teil der Engelsgrube und am Koberg gewerbliche Nutzungen im Erdgeschoss anzutreffen.

Bei der Untersuchung der sozialen und wirtschaftlichen Struktur wurde festgestellt, dass die ungesunden Wohn- und Lebensverhältnisse zu einer sozialen Erosion und Entmischung geführt hatten. Die demographische und soziale Struktur war gekennzeichnet durch

Überrepräsentation älterer Jahrgänge und alleinstehender Personen, durch ein Defizit an Haushalten der jungen Generation sowie durch eine Dominanz von Angehörigen unterer sozialer Schichten.

Die wohnräumliche Struktur war gekennzeichnet durch eine sehr schlechte Ausstattung der Wohnungen mit Bad bzw. Dusche und Heizung. Das Wohnumfeld wies neben den baulichen Mängeln, die sich aus der überalterten Bausubstanz ergaben, auch städtebauliche Defizite auf, wie z. B. fehlende Spielmöglichkeiten für Kinder und eine insgesamt schlechte infrastrukturelle Ausstattung.

Trotz massiver Kritik an den Lebensbedingungen hatte ein Großteil der Bewohner:innen ein enges Verhältnis zum eigenen Wohngebiet. Eine intensive Beziehung hatten vor allem die älteren, schon lange ansässigen Bewohner:innen entwickelt. Der Wunsch im Gebiet wohnen zu bleiben, war zugleich bei einem großen Teil der jüngeren Haushalte vorhanden, unter der Voraussetzung, dass genügend zeitgemäße Wohnungen angeboten und die Wohnumfeldmängel beseitigt werden.



07.341 Kleine Burgstraße 24-26

Das Gymnasium Ernestinenschule wurde 1803/04 nach einem Entwurf von Baudirektor Johannes Baltzer errichtet.



07.342 Stand 1978



07.343 Ehemalige Hofsituation mit Anbauten

Große Altefähre 7

Maßnahme: OM und Mod + Inst
 Bauherr:in: GG TRAVE als ST
 Architektur: MEYER STEFFENS, Lübeck
 Fertigstellung: 2017

Zunächst wurden ein mehrgeschossiger rückwärtiger Anbau – im Handabtrag durchs Vorderhaus – abgebrochen und die statischen Probleme im Vordergebäude behoben. Bei der Sanierung entstand auf jeder der vier Etagen eine individuelle Eigentumswohnung, der jeweils eine private Freifläche – Terrasse, Balkon oder Loggia – zugeordnet ist.



07.344 Straßenansicht nach der Sanierung



07.345 Gartenseite nach OM und Sanierung



07.346 Nach der Sanierung



07.347 Stand 1978

Engelsgrube 28

Maßnahme: Mod + Inst
 Bauherr:in: GG TRAVE als ST
 Architektur: Stefan Franck, Lübeck
 Fertigstellung: 2011

Das Gebäude wurde über mehrere Jahre mit sieben Wohnparteien genutzt und war insgesamt in einem sehr schlechten baulichen Zustand. Nach der denkmalgerechten Sanierung wird das Gebäude als Einfamilienhaus genutzt.

Die Deutsche Bundesstiftung Umwelt hat die Sanierung begleitet mit dem Forschungsprojekt „Entwicklung und Umsetzung eines Konzeptes zur nachhaltigen denkmalgerechten Sanierung mittelalterlicher Backsteinkonstruktionen unter Berücksichtigung der Energieeinsparung am Beispiel eines gotischen Dielenhauses der Lübecker Altstadt“.



07.348 Diele nach der Sanierung

Förderung außerhalb von Sanierungsgebieten

Der Rahmenplanerlass von 1980 eröffnete u. a. die Möglichkeit, Sanierungsmaßnahmen auch außerhalb von Sanierungsgebieten umzusetzen. In den meisten Fällen lagen die Gebäude in Blöcken, die zu einem späteren Zeitpunkt als Sanierungsgebiet förmlich festgelegt wurden.

So konnten z. B. 1983 in der Königstraße die Häuser Nr. 28, 30 und 32 mit Einsatz von Städtebauförderungsmitteln durch den Sanierungsträger angekauft werden. Langjährige Vernachlässigung hatte zu starkem Sanierungsbedarf geführt.

Von besonderem öffentlichem Interesse war das Haus Nr. 30, das eine der ältesten gotischen Giebelfronten in Lübeck aufweist. Auf der Grundlage einer detaillierten Bauaufnahme durch das Forschungsprojekt Innenstadt mit Photogrammetrie der Fassaden und einer verformungsgetreuen Bestandsaufnahme sowie Fachgutachten zur Statik und zu Feuchtigkeitsschäden im Haus, wurde ein Modernisierungsgutachten von Chlumsky – Peters – Hildebrand Architekten erstellt. Entsprechend der Struktur des historischen Dielenhauses sah die Planung eine gewerbliche Nutzung im Erdgeschoss und eine Wohnnutzung im Ober- und Dachgeschoss vor.

Königstraße 30

Maßnahme: OM und Mod + Inst
 Bauherr:in: privat
 Architektur: Chlumsky – Peters – Hildebrand,
 Lübeck
 Fertigstellung: 1986



07.349 Straßenfassade, 1984



07.350 Straßenfassade, 2012



07.351 Diele, 2012

Nach der umfassenden Sanierung des denkmalgeschützten Gebäudes zogen die Bauherr:innen in die Wohnräume des Vorderhauses ein. In der großen Diele des Erdgeschosses betreiben sie einen Laden für hochwertige Damenoberbekleidung.



07.352 Diele, 1984



07.353 Treppe, 2012



07.354 Treppe, 1984

Unvollendete Sanierungsprojekte

In den vergangenen Jahrzehnten wurde eine Vielzahl von Bau- und Ordnungsmaßnahmen erfolgreich durchgeführt. Die Umsetzung erfolgte entsprechend dem Sanierungskonzept für das jeweilige Sanierungsgebiet mit einer Förderung gemäß den geltenden Städtebauförderungsrichtlinien.

Doch auch wenn die Voraussetzungen für den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln vorliegen, war nicht jede/r Eigentümer:in zur Durchführung von dringend erforderlichen Maßnahmen bereit. In einigen Fällen konnte die Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH in ihrer Eigenschaft als Sanierungsträger die Gebäude übernehmen und die Sanierungskonzepte umsetzen. Um tätig werden zu können, wurde im Einzelfall auch der Rechtsweg beschritten.

Der nachfolgend beschriebene Sanierungsfall kann als Beispiel für fehlendes Bewusstsein für den verantwortungsvollen Umgang mit historischer Bausubstanz gewertet werden.

Ein Grundstück im Süd-Osten des Blockes 1, mit einem um 1636/37 errichteten Dielenhaus mit Renaissancefassade erhielt durch den 1839 erfolgten Abbruch der angrenzenden Eckbebauung vor der nun freien östlichen Traufenseite einen Garten zur Straße Wakenitzmauer. Durch das sternförmige Aufeinandertreffen der Straßen Kleine Gröpelgrube, Wakenitzmauer, Rosenpforte und Rosenstraße erhält das Grundstück eine besondere städtebauliche Bedeutung.

Das denkmalgeschützte Gebäude hat über Jahrzehnte keine fachgerechte Bauunterhaltung erfahren und wurde unter Missachtung der historischen Gebäudestruktur in neun kleine, teilweise nicht abgeschlossene Wohneinheiten, geteilt und vermietet. Die gemäß Gutachterausschuss anrechenbare Wohnfläche des Hauses beträgt 231 m².

2012 erfolgte innerhalb weniger Tage nach Veröffentlichung des Verkaufsangebotes eine notarielle Beurkundung des innen wie außen stark sanierungsbedürftigen Gebäudes. Die Hansestadt Lübeck konnte ihr gesetzliches Vorkaufsrecht zu Gunsten der Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH als Sanierungsträger der Hansestadt Lübeck ausüben, weil das Innenministerium einer Aufnahme dieser Einzelmaßnahme in den Maßnahmenplan zwecks Ankaufs kurzfristig zugestimmte. Der Käufer erhob gegen die Ausübung des Vorkaufsrechts Widerspruch, verbunden mit der Erklärung des Abwendungsrechts gem. § 27 Abs. 1 BauGB.

Im gleichen Schreiben verpflichtete sich der Käufer, das Grundstück „zu sanieren, insbesondere Sanierung der auf dem Grundstück befindlichen Gebäude (einschließlich denkmalgerechte Sanierung des denkmalgeschützten Gebäudes), Herrichtung und Entsiegelung der Freiflächen, und die Wohnverhältnisse zu verbessern, dies entsprechend den Zielen und Zwecken der Sanierungsabsichten der Stadt, wie sie im Ausübungsbescheid benannt worden sind, und zwar innerhalb einer Frist von 2 Jahren.“ Diese Frist war auch an Bedingungen geknüpft, die der Käufer nicht beeinflussen konnte, wie z. B. „die Zusage von in Anspruch zu nehmenden Fördermitteln“.

Auf dem Verhandlungsweg wurde versucht, Einigung über einen öffentlich-rechtlichen Vertrag nach § 11 BauGB über die Durchführung von Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen im Sinne des § 177 BauGB mit dem Käufer zu erzielen. Die Änderungswünsche des Käufers am Vertragsentwurf der Hansestadt Lübeck ließen jedoch erkennen, dass seine Vorstellungen gravierende Abweichungen vom städtischen Sanierungskonzept aufwiesen, weshalb die Hansestadt Lübeck nicht auf die Ausübung des Vorkaufsrechts verzichten konnte.

Im anschließenden Verwaltungsrechtsstreit vor der 4. Kammer des Schleswig-Holsteinischen Verwaltungsgerichts wurde mit dem Urteil vom 20.07.2015 der Bescheid der Hansestadt Lübeck aufgehoben. Das Gericht sah keine Anhaltspunkte an der Zuverlässigkeit des Käufers zu zweifeln und hielt eine Wahrscheinlichkeit für den Wahrheitsgehalt seiner Erklärung für „zunächst gegeben“.

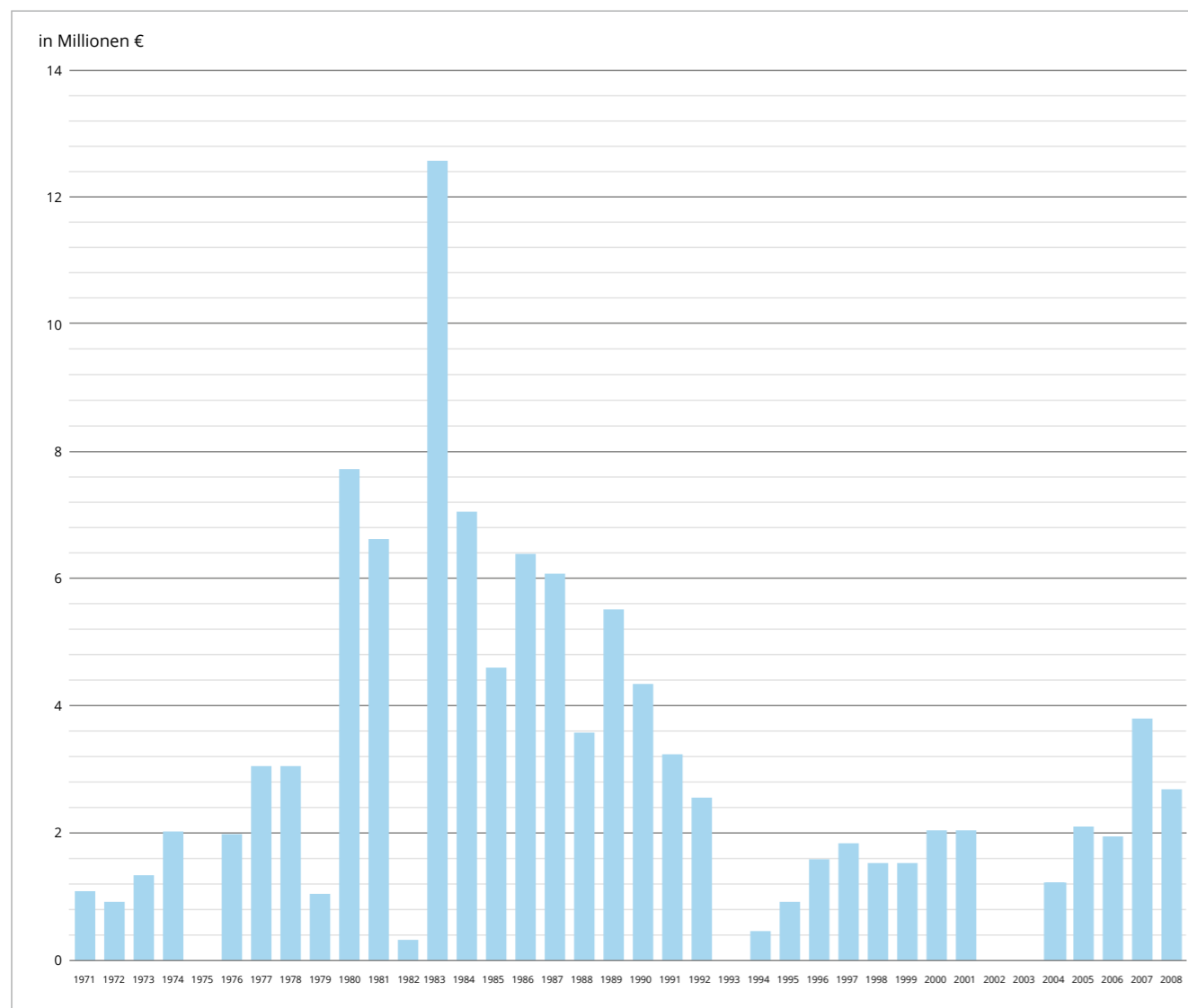
Mit Stand 31.10.2020 ist festzustellen, dass bisher kein genehmigungsfähiger Bauantrag eingereicht wurde. Die Möglichkeit zum Einsatz von Städtebauförderungsmitteln ist nach Aufhebung des Sanierungsgebietes nicht mehr gegeben. Es ist zu befürchten, dass der städtebauliche Missstand noch längere Zeit andauern wird.



07.355 Postkarte, etwa um 1920



07.356 Stand 2020



08.1 Bewilligte Städtebauförderungsmittel 1971 bis 2008

Die Darstellung der bewilligten Städtebauförderungsmittel je Programmjahr seit 1971 zeigt, dass die vergangenen Jahrzehnte durch eine sehr unterschiedliche Ausstattung mit Fördergeldern geprägt waren. Standen am Anfang der Sanierungstätigkeit in den 1970er Jahren rd. 22,4 Mio. Euro zur Verfügung, so war in den 1980er Jahren ein bemerkenswerter Anstieg der bewilligten Städtebauförderungsmittel auf das Zweieinhalbfache dieser Summe zu verzeichnen. In den Jahren 1981 bis 1990 konnten insgesamt rd. 57,2 Mio. Euro eingesetzt werden.

Die gute finanzielle Ausstattung spiegelte sich in der Zahl der Sanierungsgebiete wieder. Gab es im ersten Sanierungsjahrzehnt fünf förmlich festgelegte Sanierungsgebiete, so wuchs die Anzahl im zweiten Jahrzehnt um 17 auf insgesamt 22 Sanierungsgebiete.

Die Öffnung der innerdeutschen Grenze am 9. November 1989 hatte praktisch über Nacht eine dramatische Veränderung der stadtentwicklungspolitischen Rahmenbedingungen in den ehemaligen „Zonenrandstädten“ der Bun-

desrepublik zur Folge. Der Bund konzentrierte in den 1990er Jahren die Städtebauförderungsmittel in den fünf neuen Bundesländern und legte 2001 noch ein zusätzliches Förderprogramm für den „Stadtumbau Ost“ auf. Diese Umschichtung hatte eine drastische Reduzierung der Städtebauförderungsmittel für Städte und Gemeinden in den elf westlichen Bundesländern zur Folge – bis hin zu einer zeitweisen Einstellung der Förderung.

In den 1990er Jahren wurden trotz der Reduzierung der Fördermittel in der Lübecker Altstadt drei weitere Sanierungsgebiete mit zusammen acht Blöcken förmlich festgelegt. Damit umfasste die Gesamtmaßnahme ALTSTADT insgesamt 25 Sanierungsgebiete mit 45 Altstadt-Blöcken.

Trotz der nochmaligen Ausweitung der Sanierungsgebiete waren bereits Mitte der 1990er Jahre die Folgen der fehlenden Städtebauförderungsmittel deutlich zu spüren. In der Altstadt war mangels attraktiver Finanzierungsbedingungen ein dramatischer Rückgang der privaten Sanierungstätigkeit deutlich zu spüren. Die bisherige Förderpraxis der „verlorenen“ Zuschüsse musste eingestellt werden. Städtebauförderungsmittel, die aus den Vorjahren zur Verfügung standen, konnten nur noch als verzinsliche Darlehen angeboten werden. Da die Verzinsung dieser Darlehen nur knapp unter den marktüblichen Bankzinsen lag, nahmen die privaten Sanierer:innen kaum noch Fördermittel in Anspruch.

Um für private Eigentümer:innen wieder einen Sanierungsanreiz zu bieten, wurde die Förderung ab Mitte der 1990er Jahre umgestellt auf die Variante hälftiger Zuschuss und hälftig verzinsliches Darlehen. Ab 2004 wurde die Förderung wieder ganz als „verlorener“ Zuschuss gezahlt.

1992 legte das Land Schleswig-Holstein für drei Folgejahre ein eigenes Darlehensprogramm in Höhe von rd. 50 Mio. Euro auf, das den Sanierungskommunen im Land die Fortführung ihrer Maßnahmen ermöglichen sollte.

Die Hansestadt Lübeck nahm das Darlehensprogramm in einer Höhe von ca. 7,7 Mio. Euro in Anspruch, damit die Sanierung in der Lübecker Altstadt – wenn auch nur in reduzierter Form – weitergeführt werden konnte.

Die aus der letzten Bewilligung resultierenden Mittelabrufe bis 2012 wurden in den Folgejahren gemeinsam mit generierten sanierungsbedingten Einnahmen (Verkaufserlöse, Ausgleichsbeträge, Zinserträge und Bewirtschaftungsüberschüsse) für die Maßnahmen bis einschließlich 2020 eingesetzt. In der Gesamtmaßnahme ALTSTADT wurden abschließend die Erschließungsmaßnahme „An der Untertrave“ (Drehbrückenplatz bis Große Altefähre) und die Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahme „Große Burgstraße 53“ im Block 5 durchgeführt.

Einnahmen und Ausgaben

Die nachfolgenden Auflistungen stellen die Mittelverteilung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme ALTSTADT gegliedert nach Einnahme – bzw. Ausgabenart dar. Grundlage ist der Stand des Treuhandvermögens am 31.10.2020, wie er in der Schlussabrechnung berücksichtigt ist. Da die Prüfung dieser Schlussabrechnung noch aussteht, handelt es sich um eine vorläufige Übersicht.

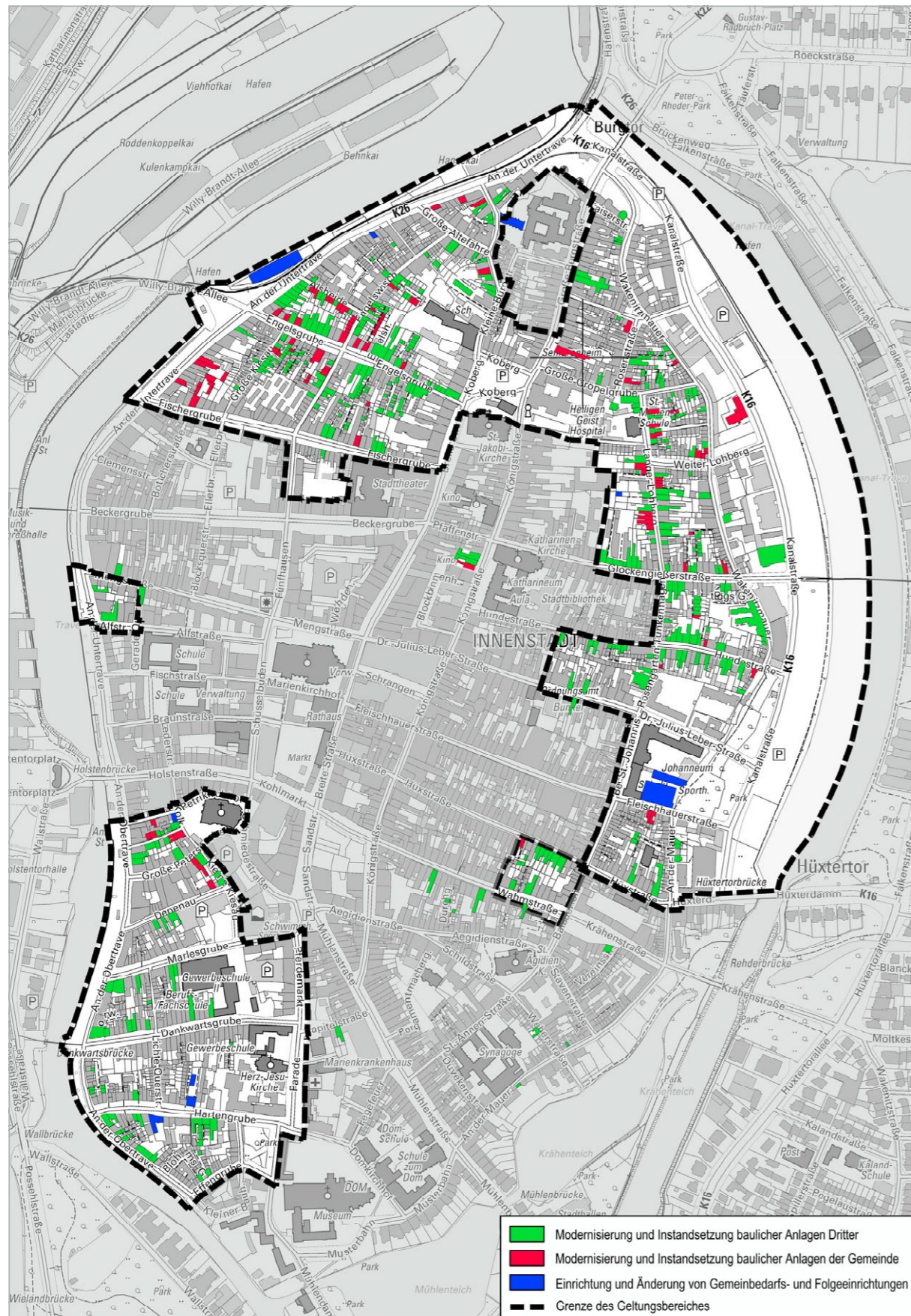
Für die städtebauliche Gesamtmaßnahme stehen in der sanierungsbezogenen Bilanz Einnahmen in Höhe von 166.158.000 Euro gegenüber. Weitere sanierungsbedingte Einnahmen sind durch die noch ausstehende Erhebung von Ausgleichsbeträgen zu erwarten.

Einnahmeart	Bereitgestellte Mittel in Euro
Ausgleichsbeträge	2.310.000
Erlöse aus der Veräußerung von Grundstücken	27.072.000
Zinserträge	2.491.000
Rückflüsse aus Darlehen der Gemeinde an Dritte	3.630.000
Zuwendungen Dritter, sofern Städtebauförderungsmittel zur Vor- und Zwischenfinanzierung eingesetzt wurden	233.000
Einnahmen aus der Bewirtschaftung	9.069.000
Sonstige Mittel Dritter	1.740.000
Eigenanteile der Gemeinde	26.968.000
Landesmittel	48.980.000
Bundesmittel	35.324.000
Darlehensprogramm Städtebauförderung	7.669.000
Sonstiges	672.000
Mittelbereitstellung aus Städtebauförderung inkl. städtischen Eigenanteilen und externen Drittmitteln sowie sanierungsbedingten Einnahmen gesamt	166.158.000

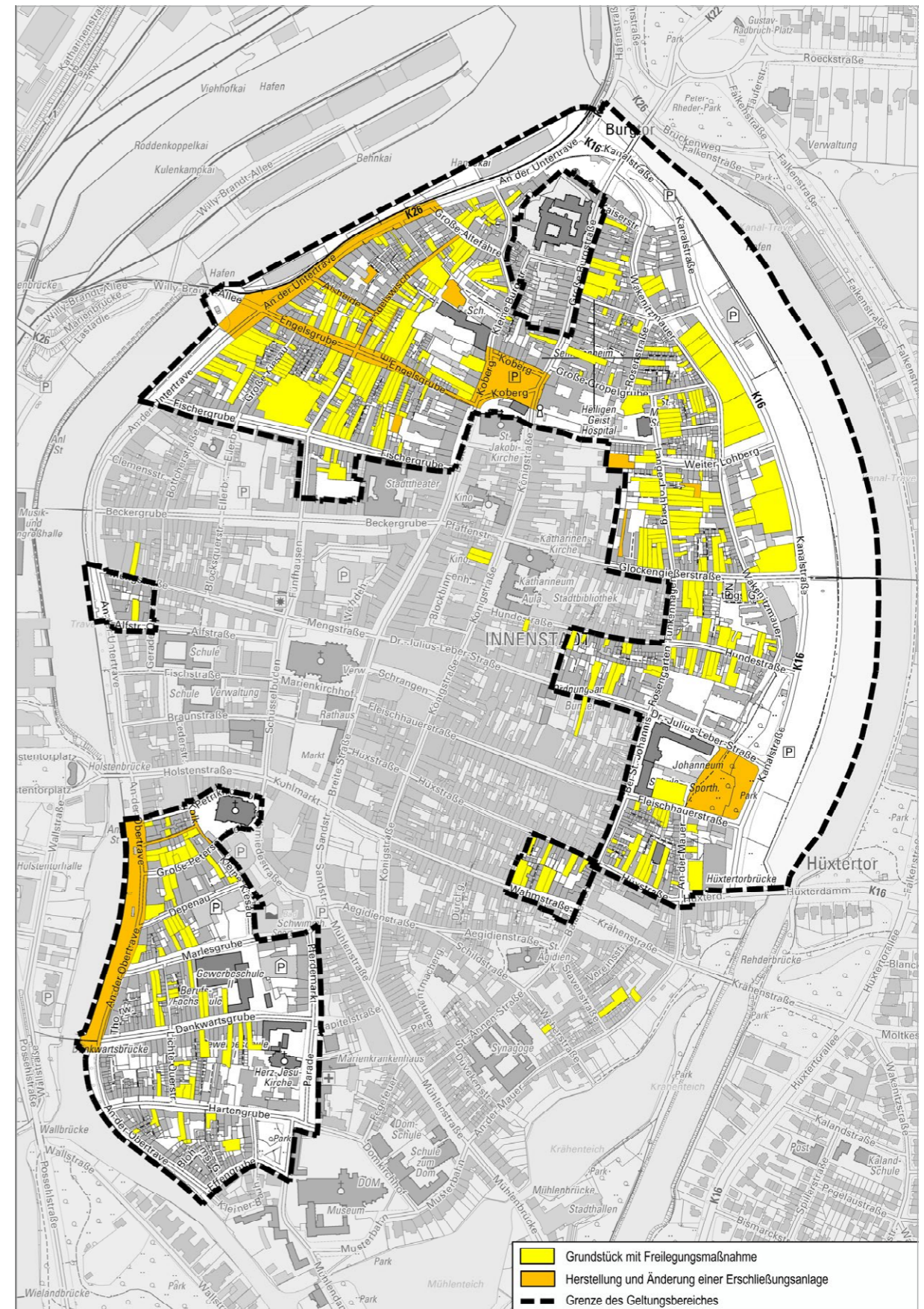
08.2 Einnahmen der Gesamtmaßnahme ALTSTADT

Ausgabenart	Eingesetzte Mittel in Euro
Maßnahmen der Vorbereitung	
Städtebauliche Planung und Vorbereitung der Sanierung	5.665.000
Maßnahmen der Durchführung	
• Ordnungsmaßnahmen	
Grunderwerb	13.084.000
Sonstige Maßnahmen der Bodenordnung	60.000
Umzug von Bewohner:innen und Betrieben	232.000
Freilegung von Grundstücken	17.245.000
Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen	9.569.000
• Baumaßnahmen	
Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter - Zuschüsse	42.430.000
Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter - Darlehen	3.658.000
Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen der Gemeinde	28.452.000
Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen	14.882.000
• Sonstige Maßnahmen der Durchführung	
Bewirtschaftung von Grundstücken	6.485.000
Maßnahmen der Abwicklung	
Sanierungsträger GG TRAVE mbH	15.308.000
Öffentlichkeitsarbeit	79.000
Sonstige Maßnahmen der Abwicklung	90.000
Kreditzinsen	3.693.000
Rückzahlung/ Tilgung Darlehensprogramm	5.044.000
Mitteleinsatz aus Städtebauförderungsmitteln inkl. städtischen Eigenanteilen und externen Drittmitteln gesamt	165.976.000

08.3 Ausgaben der Gesamtmaßnahme ALTSTADT



08.4 Insgesamt wurden 402 Baumaßnahmen mit Städtebauförderungsmitteln gefördert.



08.5 Insgesamt wurden 374 Ordnungsmaßnahmen mit Städtebauförderungsmitteln gefördert.

Erschließungsmaßnahmen

In der Gesamtmaßnahme ALTSTADT wurden 16 Erschließungsmaßnahmen mit einem Einsatz von insgesamt rd. 9,6 Mio. Euro Städtebauförderungsmittel durchgeführt, darunter z. B. die Herrichtung der Grünanlage im Block 17.2 an der Kanalstraße, die Herstellung von Kinderspielflächen und der Ausbau und die Umgestaltung von Straßen, Wegen und Plätzen.

1987 erfolgte eine flächendeckende Bestandsaufnahme und Analyse öffentlicher Straßen, Plätze, Gänge und Höfe. Aufbauend auf den Ergebnissen, die sowohl unter stadtplanerischen als auch unter denkmalpflegerischen Gesichtspunkten von grundlegender Bedeutung für die Altstadtsanierung waren, wurden Leitvorstellungen und Gestaltungsvorschläge entwickelt. Entsprechend ihrer Funktion sind die öffentlichen Verkehrsflächen in der Altstadt in drei Straßentypen unterteilt: Anliegerstraßen, Altstadterschließungsstraßen und Fußgängerstraßen.

In Abhängigkeit von Funktion und Zustand berücksichtigt ein Umbau dieser Straßentypen u. a. folgende Kriterien:

- Erhaltung und Wiederherstellung des historischen Straßenprofils,
- funktionale und höhenmäßige Trennung von Gehweg und Fahrbahn,
- Wiederverwendung des historischen Materials unter Berücksichtigung der „Pflasterklassen“,
- Reduzierung der Fahrbahnbreiten zugunsten des Fußgängerverkehrs,
- Einheitlicher Materialeinsatz in Straßen gleichen Typs.

Engelsgrube

Bereits Ende der 1980er Jahre wurde in der nordwestlichen Altstadt mit dem Umbau und der Umgestaltung der Straßen Engelswisch und Engelsgrube unter Berücksichtigung der neuen Leitvorstellungen begonnen.



08.7 Blick nach Osten, 1980



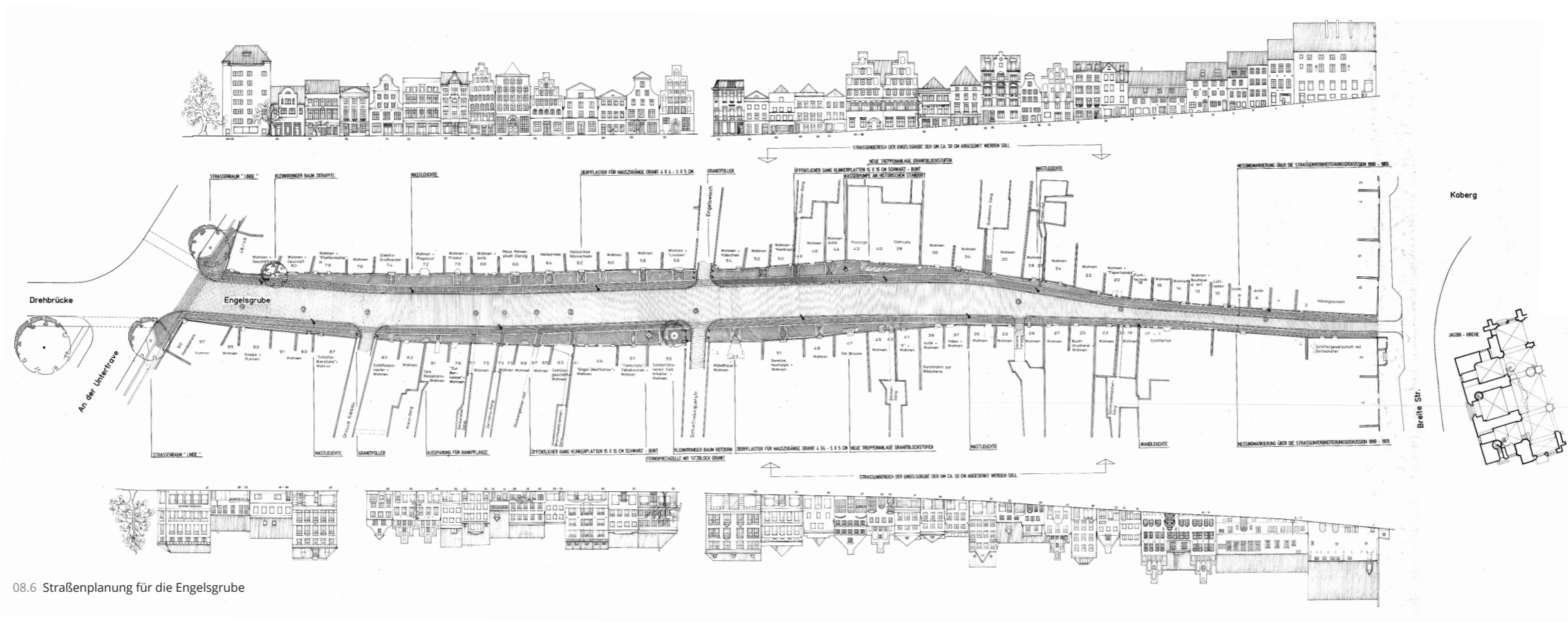
08.8 nach der Umgestaltung



08.9 Blick nach Westen, 1980



08.10 nach der Umgestaltung



08.6 Straßenplanung für die Engelsgrube

An der Obertrave

Die Straßen „An der Obertrave“ und „An der Untertrave“ nehmen eine Sonderrolle im Stadtgefüge der historischen Lübecker Altstadt ein. Am westlichen Altstadtrand gelegen waren sie über Jahrhunderte Hafenumschlagplatz für Waren und Güter aus aller Welt. Nach Verlagerung der Hafenaktivitäten verloren sie ihre Bedeutung und Lebendigkeit. Überdimensionierte Verkehrsflächen ohne Aufenthaltsqualität bewirkten eine Trennung des bebauten Altstadtrandes mit seinen weitestgehend erhaltenen historischen Lager- und Kaufmannshäusern vom Wasser. Auf der Grundlage des 1. Preises des städtebaulichen Ideenwettbewerbs aus dem Jahr 2003 (TGP Landschaftsarchitekten in AG mit PPP Architekten und Atelier 10, Hochgürtel und Lohse Architekten) wurde in einem ersten Bauabschnitt die Straße An der Obertrave unter Beteiligung der Eigentümer:innen, Bewohner:innen und Geschäftsleute umgestaltet.

Mit einem durchgängigen, hochwertigen Bodenbelag aus Granit, breiten Hausvorfeldern und einer platzartigen, im Sommer verkehrsfrei gehaltenen Uferpromenade mit punktuellen Baumpflanzungen wird eine hohe Aufenthaltsqualität mit viel Raum für Aktivitäten, Flanieren und Außengastronomie erreicht. In hervorragender Lage direkt am Wasser gegenüber den historischen Salzspeichern bietet die neue Uferterrasse Raum für zusätzliche Außengastronomie. Eine abgestimmte Möblierung schafft ein homogenes und hochwertiges Ambiente. Der Verlust von Parkplätzen in den Sommermonaten wird durch eine neue Fußgänger:innenbrücke zur gegenüberliegenden Wallhalbinsel mit direktem Anschluss an das Parkhaus Holstentor kompensiert.



08.11 Vor der Umgestaltung: Nutzung als Großparkplatz



08.12 An der Obertrave, Blick von der Holstentorbrücke.



08.13 An der Obertrave, Kleinkinderspielbereich und Brunnenfeld

An der Untertrave

Im Bereich An der Untertrave konnte 2013 das südliche Teilstück Holstenstraße bis Braunstraße (B) unter Ausparung des Promenadenbereichs umgestaltet werden. Im nördlichen Teilstück Große Altefähre bis Hubbrücke (C) wurden 2015 Straße und Hausvorfelder im Sinne des vorliegenden Wettbewerbsergebnisses parallel zum Bau des neuen Europäischen Hansemuseums erneuert. Diese Teilstücke wurden ohne den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln realisiert.

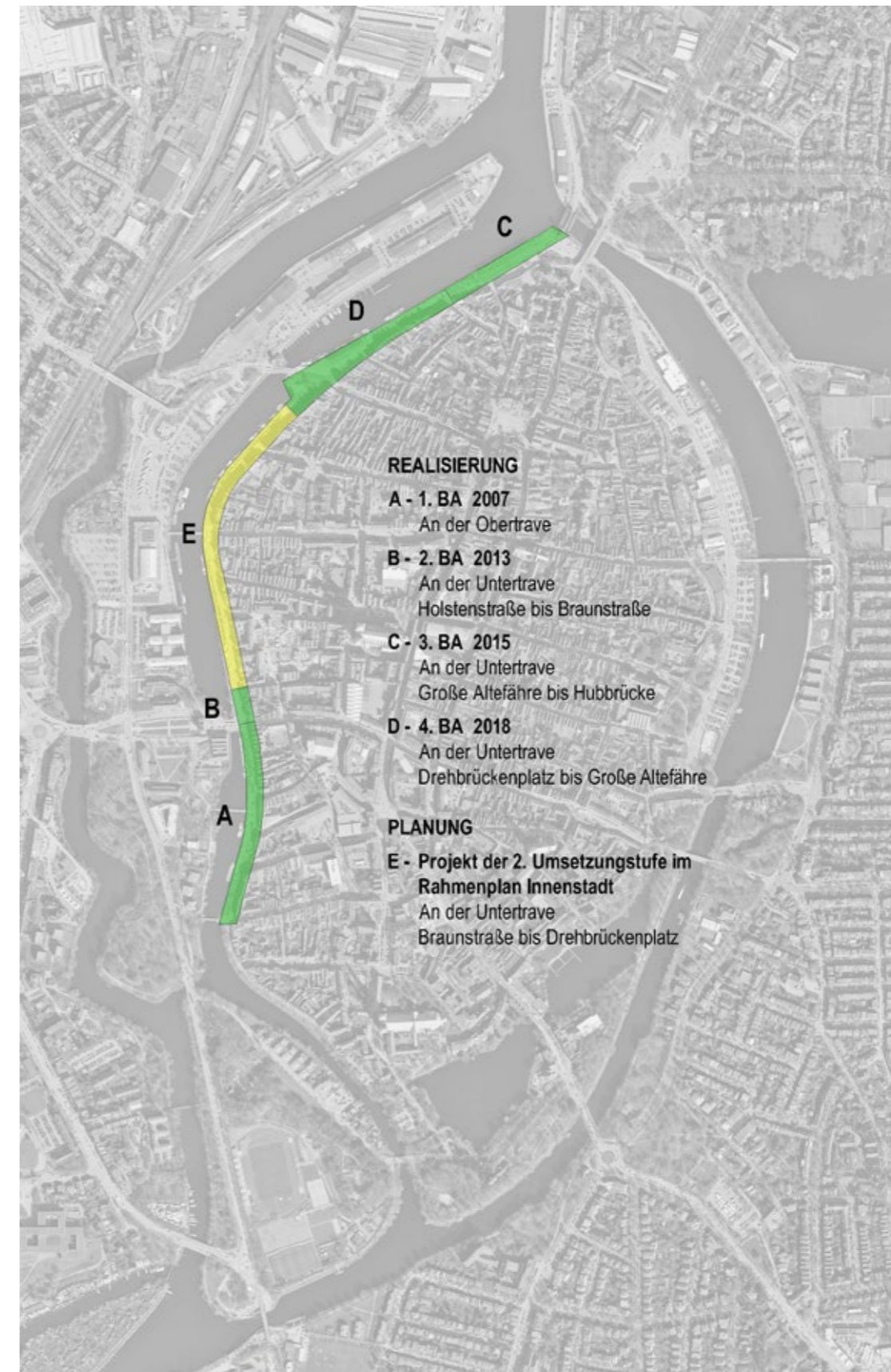
Das Zwischenstück – Braunstraße bis Große Altefähre (D + E) – präsentierte sich weiterhin als überdimensionierte Verkehrsfläche mit ungestalteten, maroden und verwahrlosten Freiflächen. Die Umgestaltung dieser Fläche war als Ko-Finanzierung aus verschiedenen Förderprogrammen (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung, Nationale Projekte des Städtebaus und Städtebauförderungsmittel) geplant.

Am 18.12.2016 haben die Lübecker Bürger:innen in einem Bürgerentscheid mit sehr knapper Mehrheit entschieden, dass der Baumbestand

entlang der zukünftigen wasserseitigen Promenade „An der Untertrave“ zu erhalten ist. Damit war die vorliegende Planung nicht zu realisieren und die Gesamtfinanzierung für den durch das Programm Nationale Projekte des Städtebaus geförderten südlichen Abschnitt konnte nicht in Anspruch genommen werden. Der nördliche Abschnitt der Maßnahme (D) ist von dem Bürgerentscheid nicht betroffen, da es nur im südlichen Abschnitt (E) entlang der Promenade eine Reihe von Linde gibt. Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat am 26.01.2017 bestätigt, dass es weiterhin Wille der Hansestadt Lübeck ist, zumindest dieses Teilstück zu realisieren und damit dem Abschluss der Gesamtmaßnahme einem erheblichen Stück näher zu kommen. Der nördliche Abschnitt der Straße An der Untertrave (D) wurde bis Ende 2018 mit Städtebauförderungsmitteln umgestaltet. Der noch fehlende Abschnitt zwischen Braunstraße und Drehbrückenplatz (E) ist im 2019 beschlossenen Rahmenplan Innenstadt als Projekt in der 2. Umsetzungsstufe vorgesehen.



08.14 Wort-Bild-Marke der Städtebauförderung in der Gehwegpflasterung



08.15 Bauabschnitte am westlichen Altstadtrand

Sowohl in den Sanierungsgebieten als auch für die übrigen Bereiche der Lübecker Altstadt wurden in den vergangenen Jahrzehnten erhebliche Summen an Mitteln von unterschiedlichen Fördermittelgebern bewilligt. Die nachfolgende Aufzählung von Projekten kann einen Einblick über ergänzende Förderprogramme geben. Eine vollständige Aufzählung und der Rückschluss auf die Verteilung der anteiligen Fördergelder sind jedoch nicht möglich.

Mit den ersten Fördermitteln, die dem Sanierungsgeschehen in der Lübecker Altstadt zuzuordnen sind, hat die Hansestadt Lübeck am 23.01.1969 ein Gutachten bei der Gesellschaft für Wohnungs- und Siedlungswesen (GEWOS) in Auftrag gegeben, um sich genauere Kenntnisse über die Sanierungsnotwendigkeit der Altstadt zu verschaffen. Das Gutachten wurde aus Mitteln des Landes und des Bundes jeweils zur Hälfte finanziert (230.000,- DM). Die darüber hinaus zur Verfügung stehenden 30.000,- DM wurden mit Zustimmung der Fördermittelgeber, komplettiert mit städtischen Mitteln in Höhe von 25.000,- DM, für die Durchführung einer Befragungsaktion verwendet, die Grundlagen für die Sozialplanung lieferten.

Zukunfts-Investitions-Programm

Aus dem „Zukunfts-Investitions-Programm“ (ZIP) des Bundes wurden zahlreiche Sanierungs- und Ordnungsmaßnahmen in der Lübecker Altstadt im Programmbereich „Verbesserung der Lebensbedingungen in Städten und Gemeinden“ gefördert.



09.1 Sanierungsbedarf im Innenbereich von Block 4

Der Innenbereich vieler Blöcke war durch eine sehr dichte Überbauung mit zum großen Teil baufälligen Hofgebäuden gekennzeichnet. Auch um den Erfolg der Objektsanierung in der Blockrandbebauung langfristig zu sichern, war die Herstellung ausreichender Freiflächen erforderlich. Durch den Abriss nicht erhaltenswerter Gebäude konnten sowohl private als auch öffentliche Freiflächen entstehen. Auf den öffentlichen Flächen wurden meist Spielplätze und Grünflächen geschaffen, die die wohnungsnah Aufenthaltsqualität deutlich verbesserten.

Die Durchführung von Ordnungsmaßnahmen im Innenbereich des Blockes 4 und die Anlage eines öffentlichen Spielplatzes wurden 1977-78 mit ZIP-Mitteln in Höhe von ca. 150.000 Euro gefördert. Im Block 13 wurden für Abbruchmaßnahmen, die Freiflächengestaltung und die Erstellung eines Kinderspielplatzes sowie Erschließungsmaßnahmen und zehn Objektsanierungen 1977-78 Zuschüsse von insgesamt knapp 1,3 Mio. Euro bewilligt.

Im Block 96 nutzte die Brauerei Wilcken den Gebäudekomplex Engelswisch 17-21, der durch technische Einbauten und die Beseitigung des alten Grundrissgefüges völlig verändert war, seit Ende des 19. Jahrhunderts. Für die zunächst geplante Nachnutzung mit Einbau von 21 Wohnungen lag bereits ein Bewilligungsbescheid vor. Aber die benachbarte Ernestinenschule hatte Bedarf an einer fußläufig erreichbaren Turnhalle, die aus städtebaulichen Gründen nicht im Innenbereich des Blockes 96 realisierbar war. Unter Einbeziehung einer Baulücke auf der Nachbarparzelle Nr. 15 entstanden 1982 in dem Gebäudekomplex eine Turnhalle in der Größe von 15 x 17 m sowie ein Gymnastikraum und die erforderlichen Nebenräume. Diese für die historische Innenstadt maßstabssprengende Nutzung erforderte die Entkernung der Gebäude und war wegen des Verlustes historischer Substanz sehr umstritten. Das Äußere der Gebäude wurde unter Wiederherstellung der verunstalteten Dielengeschosse und Freilegung der teils verbauten Rückfassaden von Nr. 17 und 19 instand gesetzt. Die Gesamtmaßnahme bestehend aus

der Betriebsverlagerung der Brauerei und dem Bau der Turnhalle wurde mit ca. 1,74 Mio. Euro ZIP-Mitteln gefördert.



09.2 Engelswisch 17-21

Um den Bau einer neuen Sporthalle für das Gymnasium „Johanneum“ im Block 17.2 realisieren zu können, musste die dort befindliche Feuerwache 1 verlagert werden. Beim Bau des Ersatzbaus an der Stockelsdorfer Straße, unmittelbar an der BAB Ausfahrt Lübeck Mitte, und für den Neubau dezentraler Gruppenwachen in Schlutup und Kücknitz wurden Städtebauförderungsmitel eingesetzt. Der Bau der Gruppenwache in der Welsbachstraße hingegen wurde 1982 mit ca. 1,6 Mio. Euro aus ZIP-Mitteln ermöglicht.

Das Ersatzgebiet Alsheide liegt in der südlichen Hälfte des Blockes 95 und umfasst die Grundstücke An der Untertrave 27-33, Alsheide 4-10 und Engelswisch 32-46. Die vorhandene Bebauung bestand zum überwiegenden Teil aus Lagerhallen. Die Grundstücke An der

Untertrave 32 und Alsheide 4 waren mit Wohngebäuden bebaut, die im Erdgeschoss gewerblich nutzbar waren. Sämtliche Gebäude standen leer. Nach Abbruch des Bestandes wurden 1980 sechs Einfamilien-Miet-Stadthäuser und 43 Mietwohnungen in stadthausähnlichen Mehrfamilienhäusern als geschlossene Blockrandbebauung mit Flügel- und Rückgebäuden fertiggestellt.

Im Innenhof wurde eine räumliche Untergliederung der Freifläche in zahlreiche Teilbereiche vorgenommen, die verschiedenen Nutzungen dienen. Gestaltungsmittel sind Hecken, Mauern, kleine Baumgruppen und Einzelbäume. Ein wesentlicher Anteil wird privat von den Erdgeschossbewohner:innen gepflegt und genutzt. Ein öffentlicher Spielplatz ist über Erschließungswege von den drei umgebenden Straßen erreichbar.

Die Maßnahme wurde durchgeführt als kombiniertes Studien- und Modellvorhaben und Versuchs- und Vergleichsbauvorhaben. Die Gesamtkosten von ca. 4,3 Mio. Euro wurden zu 56 % aus öffentlicher Förderung bestritten.



09.3 An der Untertrave 27-33

Für das 1976 errichtete Parkhaus Rosenpforte am östlichen Altstadtrand mit Gesamtkosten von ca. 1,3 Mio. Euro wurden ca. 830.000 Euro ZIP-Mittel und knapp 100.000 Euro von der Kreditanstalt für Wiederaufbau gezahlt.

Strukturhilfemittel des Bundes

Das 1988 entwickelte Leitbild für den östlichen Altstadtrand sah auf der Wasserseite der Kanalstraße ebenerdige, stark durchgrünte Parkplatzanlagen mit Grün- und Erholungsflächen für die Bewohner:innen der angrenzenden Sanierungsgebiete vor.

Mit den im Treuhandvermögen verwalteten Strukturhilfemitteln des Bundes wurde in den 1990er Jahren in die Verkehrsinfrastruktur am westlichen und östlichen Altstadtrand investiert. Durch den Bau von Parkplätzen und Parkhäusern am Altstadtrand wurde das Angebot für altstadtnahes Parken wesentlich vergrößert. Für die Maßnahmen Parkhaus Falkenstraße mit Klughafen-Brücke, Parkhaus Holstentor in der Possehlstraße, Tiefgarage Penta-Hotel, Parkplatzanlage Bastion und den Neubau von Stellplatzanlagen in der Kanalstraße wurden insgesamt Strukturhilfemittel in Höhe von ca. 9,3 Mio. Euro eingesetzt.



09.4 + 09.5 Parkplatz Kanalstraße



Kommunaler Investitionsfond

Auf der Altstadtinsel sind insgesamt neun Maßnahmen der entwässerungstechnischen Erschließung mit Darlehen in Höhe von ca. 5,3 Mio. Euro aus Mitteln des Kommunalen Investitionsfonds gefördert worden.

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Zuschüsse gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) in Höhe von ca. 1,4 Mio. Euro wurden für die Umgestaltung von Königstraße und Koberg und für die Einrichtung von Busspuren und Haltestellen in der Großen Burgstraße gewährt.

Europäischer Fond für regionale Entwicklung

Die Achse vom Schranggen bis zum Klingenberg ist das Rückgrat der Altstadt. Doch viele Jahre entsprach das Erscheinungsbild des öffentlichen Raumes nicht den Qualitätsanforderungen, die an diesen zentralen Bereich des UNESCO-Welterbes gestellt werden müssen. Die Hansestadt Lübeck rief daher 2007 das Stadtentwicklungsprojekt „Mitten in Lübeck“ ins Leben. Zunächst wurde mit einer zweitägigen Perspektivenwerkstatt ein Beteiligungsverfahren durchgeführt, an dem weit über 500 Lübecker Bürger:innen mitgewirkt haben. Das Ergebnis der Perspektivenwerkstatt war Grundlage für die Auslobung des anschließenden Ideenwettbewerbs, bei dem die Lübecker Arbeitsgemeinschaft Trüper Gondesen Partner, Landschaftsarchitekten, das Architekturbüro Petersen Pörksen Partner und das Planungsbüro Hahm den ersten Preis erhielt. Der gesamte Bereich vom Klingenberg bis zum Schranggen wurde mit großformatigen Granitplatten gepflastert. Großzügige, in die Straßenoberfläche eingelassene Brunnenanlagen bilden Anziehungspunkte für Jung und Alt. Zahlreiche Bänke laden zum Verweilen ein. Baumreihen aus geschnittenen Linden bilden hierbei die historischen Baufluchten ab. Die Kosten für den Umbau der zentralen Achse lagen bei ca. 11,2 Mio. Euro. Die Possehl-Stiftung beteiligte sich mit 4,6 Mio. Euro (incl. Perspektivenwerkstatt und Wettbewerb) und die EU förderte das Projekt mit ca. 2,1 Mio. Euro aus dem Landesprogramm Wirtschaft (LPW) mit Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE).



09.6 Wasserspiel auf dem Klingenberg

Investitionsprogramm Nationale UNESCO-Welterbestätten 2009-2013

Bei der Bombardierung Lübecks am Palmsonntag 1942 wurde das Gründungsviertel westlich der Marienkirche fast vollständig zerstört. Mit den in den 1950er Jahren errichteten Berufsschulen und den Straßenraumerweiterungen ist ein ehemals gemischt genutzter Bereich mit kleinteiliger Parzellenstruktur und einer straßenraumbildenden geschlossenen Bebauung in ein monofunktionales Quartier mit großmaßstäblichen Solitärbauten umgewandelt worden. Dieser vollständige Bruch mit der historischen Lübecker Altstadtstruktur wurde als Fehlentwicklung und erheblicher Störfaktor im Altstadtgefüge erkannt und sollte nach Abbruch der Schulen durch eine der Altstadt angemessene Neubebauung korrigiert werden. Trotz Zerstörung der Gebäude im Zweiten Weltkrieg war die Stadtstruktur mit ihrer gesamten Entwicklung seit der Stadtgründung im 12. Jahrhundert im Boden durch Mauer- und Fundamentreste erhalten geblieben, was 1987 von der UNESCO ergänzend in die Formulierungen zur Nominierung aufgenommen worden ist. Die vor der geplanten Neubebauung erforderlichen archäologischen Grabungen wurden dank der Förderung von insgesamt 9 Mio. Euro aus dem Investitionsprogramm Nationale UNESCO-Welterbestätten in mehreren Bauabschnitten durchgeführt. Für ein witterungsunabhängiges Arbeiten erfolgte die Grabung unter Großzelten, die gleichzeitig den Schutz der ausgegrabenen Substanz gewährleisteten.



09.7 Grabungsfelder im Gründungsviertel



09.8 Ausgrabung Fischstraße 24-28



09.9 Kleine Burgstraße 22, Crane-Konvent

Das Gebäude des ehemaligen Crane-Konvents wurde 1283 als Beginnenkonvent von dem Kaufmann Willekinus Crane gestiftet. Nach der Reformation wurde es bis 1846 als Armenhaus, danach als „Siechenhaus“ genutzt. Von 1920 bis 1970 wurde hier ein Altersheim eingerichtet und betrieben. Danach nutzten städtische Behörden die Räume für Büros und der Verein Brockensammlung Lübeck das Untergeschoss als Lager- und Verkaufsraum. Mit den Fördermitteln des Investitionsprogramms Nationale UNESCO-Welterbestätten in Höhe von ca. 2,2 Mio. Euro erfolgte eine umfassende Instandsetzung mit Einbauten für die benachbarte Ernestinenschule. Neben Gruppen- und Klassenräumen in Erd- und Obergeschossen wurde im Untergeschoss eine Mensa mit Küche eingegliedert.



09.10 Schulmensa im Untergeschoss



09.11 Düvekenstraße 11/13

Die Gebäudezeile Düvekenstraße 1-17 besteht aus zehn Wohngebäuden auf sieben Grundstücken. Mehrere Gebäude sind jeweils unter einem Dach gebaut (Nr. 1-9 und 15-17), die Gebäude Nr. 11 und 13 sind als Besonderheit in das Dach eines historischen Flügels des benachbarten St.-Annen-Museums integriert. Alle Gebäude stehen bereits seit 1967 unter Denkmalschutz. Anfang der 1970er Jahre wurden die Gebäude Nr. 15-19 hinter den historischen Fassaden neu aufgebaut. Bis auf die sanierungsbedürftigen Gebäude Nr. 7, 11 und 13 waren alle Häuser von der städtischen Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH als Eigentümerin zum Wohnen vermietet. Mit der Förderung des Investitionsprogramms Nationale UNESCO-Welterbestätten in Höhe von ca. 255.000 Euro wurden die drei leerstehenden Gebäude durchgreifend und denkmalgerecht saniert und sind jetzt wieder als Wohnhäuser vermietet.



09.12 Burgkloster, Kapitelsaal nach Norden

Investitionsprogramm Nationale UNESCO-Welterbestätten 2010-2014

Das Burgkloster, ehem. St. Maria-Magdalenen-Kloster der Dominikaner, befindet sich im Norden der Lübecker Altstadt zwischen Burgtor und Koberg. Nach einer Brandzerstörung wurden die Gebäude 1276 neu errichtet und noch bis 1399 durch kleinere Umbauarbeiten verändert. Mit Einführung der Reformation 1531 wurde das Kloster aufgelöst und im Gebäude ein Armenhaus eingerichtet. Die zum Kloster gehörige Klosterkirche stürzte 1817 ein und wurde aus Mangel an Geld für Sicherungsmaßnahmen abgetragen. Von den ehemaligen Klostergebäuden sind heute im Wesentlichen der Kreuzgang, die Sakristei, Sommer- und Winterrefektorium, der Kapitelsaal, ein zweischiffiger Gewölbekeller, das Hospital und das sogenannte Beichthaus erhalten. 1893-96 wurde entlang der Großen Burgstraße ein Gerichtsgebäude im neugotischen Stil errichtet unter Einbeziehung des Kreuzgangs, dessen Obergeschoss abgebrochen und durch Gefängnisse, Gerichts- und Verwaltungsräume überbaut wurde. Neben diversen Bauunterhaltungsmaßnahmen musste vor allem die Sicherung, Restaurierung und Pflege der in den Gebäuden vorhandenen Wand- und Gewölbemalereien durchgeführt werden. Das Projekt wurde mit ca. 1,1 Mio. Euro aus dem Investitionsprogramm Nationale UNESCO-Welterbestätten gefördert.



09.13 Katharinenkirche, Westfassade

Die Katharinenkirche, eine dreischiffige, gewölbte Backsteinbasilika ohne Turm wurde etwa in der Zeit zwischen 1300 und 1360 in einer Ecksituation zwischen Königstraße und Glockengießerstraße als Bettelordenskirche des ehemaligen Franziskanerordens erbaut. Die Kirche ist dominanter Teil einer ehemaligen Klosteranlage, deren teilweise erhaltenen Klostergebäude heute als altsprachliches Gymnasium und als Bibliotheksräume mit einzigartiger Wand- und Deckenmalerei genutzt werden. Die Katharinenkirche zählt aufgrund ihrer Architektursprache und ihrer Wandmalerei zu den bedeutendsten mittelalterlichen Großbauten im Ostseeraum und ist Zeugnis für die Entwicklungsgeschichte des Kirchenbaus und ihrer sogenannten wandfesten Ausstattung. Dank der Fördermittel des Investitionsprogramms Nationale UNESCO-Welterbestätten in Höhe von ca. 2,7 Mio. Euro konnten neben der baulichen und statischen Sicherung des Gebäudes umfangreiche restauratorische Sicherungsarbeiten im Kircheninnenraum vorgenommen werden.



09.14
Salzspeicher-
gruppe,
Traveseite

Die ehemaligen Salzspeicher stehen im Ensemble mit dem weltweit bekannten Holstentor und sind zusammen mit diesem und den sieben historischen Kirchtürmen stadtbildprägend in der Stadtsilhouette Lübecks. Die mehrgeschossigen Gebäude wurden im 16.-18. Jahrhundert erbaut und sind Zeugnis der regen Handelsbeziehungen zur Saline in Lüneburg. Nach Ende der Blütezeit des Salzhandels wurden sie als Kornspeicher und Holzlager genutzt. Seit 1894 befinden sie sich in städtischem Eigentum und wurden in der Nachkriegszeit im Innern für Geschäftszwecke völlig umgebaut. Zum mittel- und langfristigen Erhalt des historischen Sichtmauerwerks war eine statische Sicherung des Giebelmauerwerks dringlich erforderlich. Ebenso war wegen immer wieder auftretender Durchfeuchtungsschäden eine Reparatur/Erneuerung der Dacheindeckung und der Dachkehlen notwendig. Die Maßnahme wurde mit insgesamt 1,35 Mio. Euro aus dem Investitionsprogramm Nationale UNESCO-Welterbestätten gefördert.

Investitionsprogramm Nationale UNESCO- Welterbestätten 2015

Grundlage für die Umgestaltung des westlichen Altstadtrandes war der 1. Preis eines städtebaulichen Ideenwettbewerbs aus dem Jahr 2003. Der erste Bauabschnitt mit der Straße An der Obertrave wurde am 01.06.2007 eingeweiht. In der Straße An der Untertrave konnten 2013 im Süden und 2015 im Norden jeweils ein Teilstück umgestaltet werden. Für das verbliebene Zwischenstück war ein Finanzierungskonzept mit verschiedenen Fördergeldgebern entwickelt worden: Im südlichen Abschnitt mit Förderung durch das Programm Nationale Projekte des Städtebaus und im nördlichen Abschnitt mit einer Förderung aus der Städtebauförderung, beide Abschnitte ergänzend durch erhebliche Fördermittelanteile aus dem Landesprogramm Wirtschaft (LPW) des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE). Weil im Rahmen eines Bürgerentscheids beschlossen wurde, die bestehenden Linden entlang der zukünftigen wasserseitigen Promenade zu erhalten, konnte die Planung nicht wie beabsichtigt umgesetzt werden. Die geplante Gesamtfinanzierung des Projekts kam damit nicht mehr zur Anwendung.



09.15
Drehbrückenplatz
mit Wassertreppe

Erfreulicherweise ist es gelungen, auf Basis der geänderten Ausgangslage, den Drehbrückenplatz als herausragende Einzelmaßnahme und besonderes städtebauliches „Schmuckstück“ innerhalb der Gesamtmaßnahme „Umgestaltung Westlicher Altstadtrand – An der Untertrave“ durch das Programm Nationale

Projekte des Städtebaus mit einem Zuschuss in Höhe von 3,4 Mio. Euro zu realisieren. Der neu gestaltete Platz lebt von den vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten und der hohen Aufenthaltsqualität. Insbesondere die großzügige barrierefreie Wassertreppe erfreut sich größter Beliebtheit.

Denkmalpflegeprogramm

„National wertvolle Kulturdenkmäler“

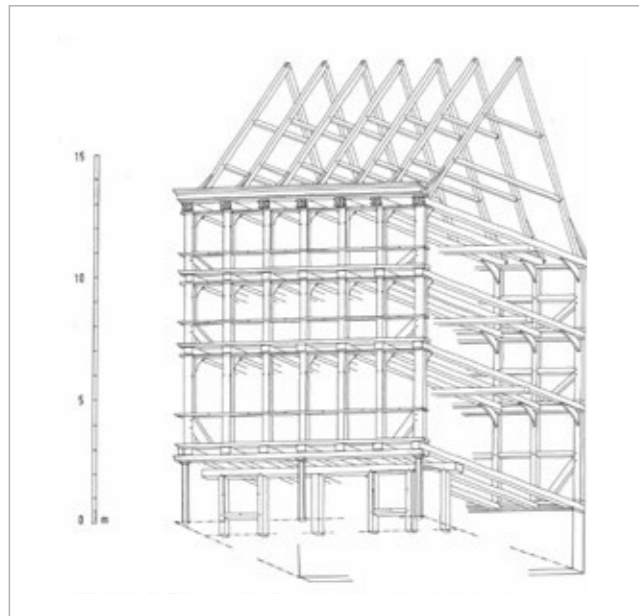
Zur Substanzerhaltung und Restaurierung von unbeweglichen Kulturdenkmälern von nationaler Bedeutung hat der/die Beauftragte der Bundesregierung für Kultur und Medien (BKM) bereits 1950 das Denkmalpflegeprogramm „National wertvolle Kulturdenkmäler“ eingerichtet. Zu den Förderobjekten in Lübeck gehören u. a. die St. Marienkirche, die Katharinenkirche, das Burghofkloster, der Germanistenkeller im Lübecker Rathaus, das St. Annenmuseum und das Heiligen-Geist-Hospital. Weitere Fördergelder sind aus dem Sonderprogramm des/der BKM u. a. in folgende Sanierungsmaßnahmen geflossen: St. Aegidienkirche, Synagoge, Reformierte Kirche, das Gebäude Engelsgrube 74 und die Predigerhäuser der Jakobikirche.



09.16
Jakobikirchhof 4,
Doppelgiebelfront
und Eingang

Stiftungen

Aus Mitteln der **Stiftung Volkswagenwerk** wurde das 1978 begonnene Projekt „Wissenschaftliche Erschließung archäologischer Funde und historischer Quellen aus der Hansestadt Lübeck“ gefördert. Das 1980 begonnene Projekt „Der Profanbau der Innenstadt Lübeck, geschichtliche Zusammenhänge von Baustruktur und Nutzung“ haben die Stiftung Volkswagenwerk und die Hansestadt Lübeck gemeinsam finanziert. Letzteres Forschungsprojekt beschäftigte sich fast ausschließlich mit der Geschichte des Lübecker Hausbaus. Unter der Leitung von Prof. Dr.-Ing. Günther Kokkellink von der TU Hannover wurde die Wechselbeziehung zwischen dem Wandel der Bau- und Lebensformen untersucht. Nach einer flächendeckenden Baubestandsaufnahme, ergänzt durch spezielle Befunduntersuchungen wurden Bild- und Schriftquellen der Archive und Museen ausgewertet.



09.17 An der Untertrave 96
Isometrische Darstellung des Fachwerkgerüsts von 1569, Erdgeschoss rekonstruiert

Die **Deutsche Bundesstiftung Umwelt** hat die Sanierung des Gebäudes Engelsgrube 28 mit dem Forschungsprojekt „Entwicklung und Umsetzung eines Konzeptes zur nachhaltigen denkmalgerechten Sanierung mittelalterlicher Backsteinkonstruktionen unter Berücksichtigung der Energieeinsparung am Beispiel eines gotischen Dielenhauses der Lübecker Altstadt“ begleitet.

Aufbauend auf der bauhistorischen, bauphysikalischen, restauratorischen und materialkundlichen Erfassung der Ausgangssituation im Modellobjekt erfolgte die Begleitung der Sanierung hinsichtlich der Haustechnologie- und Wärmeschutzmaßnahmen sowie dem denkmalgerechten Umgang mit der Bausubstanz.



09.18 Messung mit der Wärmebildkamera

Die bundesweit agierende, erst 1989 gegründete **Deutsche Stiftung Denkmalschutz** hat in der Lübecker Innenstadt von 1991 bis 2019 insgesamt 36 Projekte mit 59 Maßnahmen gefördert; u. a. das Gebäude Königstraße 21, heute Domizil des Bereiches Archäologie und Denkmalpflege und des Willy-Brandt-Hauses, einer multimedialen und interaktiven Dauerausstellung über das politische Leben und Wirken Willy Brandts. Ebenso ist die Unterstützung von Sanierungsarbeiten im Audienzsaal des Lübecker Rathauses und in den historischen Räumen der Stadtbibliothek zu erwähnen. Insgesamt wurden ca. 6,8 Mio. Euro aufgewendet, von denen allein 3,1 Mio. Euro auf das „Schloss Rantzau“ entfielen.



09.19 Parade 1, Schloss Rantzau

Die größte Lübecker Stiftung ist die 1919 gegründete **Possehl-Stiftung**. Gemäß Satzung ist eines der Ziele der Stiftung „das schöne Bild und die öffentlichen Anlagen der Stadt zu erhalten“. Eine Vielzahl von privaten Sanierungen wurde in den vergangenen Jahrzehnten von der Possehl-Stiftung unterstützt. Nach eigenen Angaben ist in der Zeit von 1972 bis 2019 für ca. 800 Gebäude in der Lübecker Altstadt eine Gesamtsumme von 56 Mio. Euro gezahlt worden. Hier steht die Possehl-Stiftung mit Blick auf das Fördervolumen weit vor anderen Stiftungen. Neben der großen Unterstützung bei Baumaßnahmen an den Lübecker Kirchen sind als herausragende Fördermaßnahmen die Umgestaltung der Achse Schrangens/Klingenberg – „Mitten in Lübeck“ und der Bau des Europäischen Hansemuseums zu nennen.



09.20 An der Untertrave 1, Europäisches Hansemuseum

Auch die 2004 gegründete **Gemeinnützige Sparkassen Stiftung zu Lübeck** verfolgt mit dem Stiftungszweck „Erhalt unseres kulturellen Erbes“ die Förderung der Denkmalpflege und den Erhalt der bau- und kunstgeschichtlich bedeutsamen Kirchen. Insgesamt sind bisher ca. 2,5 Mio. Euro für Sanierungsmaßnahmen in der Lübecker Altstadt gezahlt worden. Unterstützt

wurden Arbeiten an den Kirchen St. Jacobi, St. Marien, St. Petri und dem Dom sowie am Heiligen-Geist-Hospital. Ebenso bewilligt wurden Fördergelder für das Rathaus, das Theater Lübeck, die Carlebach-Synagoge, die Reformierte Kirchengemeinde, den Füchtlinghof und die Kulturstiftung Behnhaus.



09.21 Koberg 8-11, Heiligen-Geist-Hospital

Im Auftrag des Bundesministeriums für Bauwesen, Raumordnung und Städtebau hat das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung e. V. (DIW Berlin) 1995 die ökonomische Wirkung des Einsatzes von Mitteln des Bund-Länder-Programms Städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen untersucht. Gegenstand der Studie waren ausfinanzierte und abgerechnete Maßnahmen in Westdeutschland. Veränderungen der Rahmenbedingungen der Städtebauförderung in den 1990er Jahren, wie z. B. die Konzentration der Fördermittel in Ostdeutschland, blieben also unberücksichtigt.

Die damalige Expertise errechnete für die in den Sanierungsgebieten eingesetzten Städtebauförderungsmittel einen Faktor von 5,8 als Anstoßeffekt auf private Investitionen und einen Faktor von 7,9 als Anstoßeffekt auf öffentliches und privates Bauvolumen. Der Berechnung zugrunde lag die Annahme, dass mit der Ausweisung eines Sanierungsgebietes die Bündelung von öffentlichen Investitionen (z. B. Mittel des sozialen Wohnungsbaus, des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Denkmalschutzes) erreicht wird. Die Qualität der lokalen Standortbedingungen hat wesentlichen Einfluss auf den Ort der Investition. Somit führt die Aufwertung eines Quartiers zu höheren privaten Investitionen aufgrund der verbesserten Standortqualität des Gebietes.

2004 wurde das DIW Berlin vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung erneut mit der Untersuchung der Anstoßwirkungen öffentlicher Mittel in der Städtebauförderung beauftragt. Hierbei standen die veränderten Rahmenbedingungen seit der Wiedervereinigung im Mittelpunkt der Studie. Ca. 4,5 Mrd. Euro Bundesmittel der Städtebauförderung flossen seit 1971 in die alten Länder, in den neuen Ländern waren es seit 1990 schon mehr als 4 Mrd. Euro. Die Untersuchung von 1995 berücksichtigte jedoch keine einzige Maßnahme in Ostdeutschland. Die neue Studie wurde entsprechend modifiziert, weil angenommen wurde, dass die ökonomischen Wirkungen der Städtebauförderung in Ostdeutschland und Westdeutschland substantielle Unterschiede aufweisen.

Dank einer Untersuchung zu den ökonomischen Wirkungen der Städtebauförderung in Mecklenburg-Vorpommern, die das DIW Berlin gemeinsam mit der Universität Kassel und der Gesellschaft für angewandte Kommunalforschung (GEFAK) im Jahr 1998 durchgeführt hat, konnten die Konsequenzen der grundlegend veränderten Rahmenbedingungen der Städtebauförderung auch quantitativ erfasst werden. Obwohl Unterschiede zwischen Mecklenburg-Vorpommern und den anderen vier neuen Bundesländern vorliegen, wurde die Situation in diesem Bundesland als so repräsentativ erachtet, dass für die Bewertung der Unterschiede der Förderwirkung zwischen West- und Ostdeutschland, die Forschungsergebnisse aus Mecklenburg-Vorpommern als Anhaltspunkt gewertet wurden.

Der Anstoßeffekt aller öffentlichen Mittel auf private Investitionen ist in den neuen Bundesländern rd. ein Drittel höher als in alten Bundesländern. Dies ist begründet durch den prekären Zustand der städtebaulichen Substanz, wodurch die positiven Ausstrahlungseffekte des Einsatzes öffentlicher Mittel deutlich höher ausfallen. Die Städtebauförderung ist in den neuen Bundesländern strukturbedingt breitflächig angelegt, in den alten Bundesländern liegt der Fokus hauptsächlich auf der punktuellen Behebung städtebaulicher Missstände.

Die Ergebnisse der o.g. Studie für die alten Bundesländer und der Untersuchung für Mecklenburg-Vorpommern – stellvertretend für die neuen Bundesländer – wurden in einer Mittelwertberechnung als Aussage für Gesamtdeutschland zusammen geführt. Somit ergab sich für den Anstoßeffekt der Städtebauförderungsmittel auf private Investitionen ein Wert von 6,4 und für den Anstoßeffekt auf öffentliches und privates Bauvolumen ein Wert von 8,5. Unter dem Hinweis, dass es dabei um grobe Näherungswerte handelt, sollte deutlich gemacht werden, in welche Richtung sich die Anstoßeffekte aller Wahrscheinlichkeit nach entwickelt haben.

Anlässlich des 40-jährigen Jubiläums der Städtebauförderung wurde 2011 in einer Studie der Hochschule für Technik Stuttgart der Wirkungsgrad der Städtebauförderung anhand von Fallstudien für Baden-Württemberg untersucht. Es wurden regional ausgewogen in 13 Städten und Gemeinden in Baden-Württemberg 25 Sanierungsmaßnahmen ausgewählt. Im Vordergrund stand die Frage, wie hoch der Quotient aus dem privaten und öffentlichen Bauvolumen im Verhältnis zu den eingesetzten Städtebauförderungsmitteln war.

Dieser als Multiplikator der Städtebauförderung bezeichnete Faktor lag im Durchschnitt bei 8,47. Bei Berücksichtigung der Lage des Sanierungsgebietes ergab sich für den Gebietstyp „historischer Stadtkern“ ein Faktor von 7,63. Bezogen auf die getätigten Investitionen pro Hektar erreichte der historische Stadtkern das beste Ergebnis der verglichenen Gebiete. Bei zusätzlicher Berücksichtigung der Dauer der Maßnahme in der Bewertung, lagen andere Wohnquartiere und alte Gewerbe- und Industriegebiete vorn. Historische Stadtkerne waren bezogen auf das investierte Geld und in Bezug auf die Größe sehr effizient, jedoch dauerten die Maßnahmen aufgrund der kleinteiligen Eigentümerstruktur und der komplexeren Bauverhältnisse in der Regel länger.

Damit bestätigt diese Studie von 2011 die vom DIW Berlin 1995 ermittelten Werte auf eindrucksvolle Weise und belegt die positive Wirkung der Städtebauförderung auf private und öffentliche Investitionen in der Innenentwicklung.

Für die Stadt Lübeck bzw. das Land Schleswig-Holstein wurden keine entsprechenden Untersuchungen durchgeführt. Aufgrund der Vergleichbarkeit der Maßnahmen wird bei vorsichtiger Schätzung davon ausgegangen, dass ein Euro Städtebauförderungsmittel etwa sieben Euro Bauvolumen generiert. Bezogen auf die in Lübeck seit 1972 eingesetzten Städtebauförderungsmittel in Höhe von rd. 166 Mio. Euro bedeutet dies, dass in den vergangenen 48 Jahren durch diese Fördergelder mutmaßlich ein Bauvolumen in Höhe von mehr als einer Mrd. Euro ausgelöst wurde.

Der Hansestadt Lübeck ist es gelungen, den drohenden Verfall der historischen Altstadt zu verhindern. Einen entscheidenden Anteil daran haben die Städtebauförderungsmittel aus dem Programm „Sanierung und Entwicklung“. Durch eine Vielzahl geförderter Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen konnte ein wichtiger Beitrag zur Erhaltung und Erneuerung städtebaulich und denkmalpflegerisch wertvoller Bausubstanz geleistet werden. Die in fast fünf Jahrzehnten eingesetzten Städtebauförderungsmittel haben in allen Sanierungsgebieten maßgeblich zu einer Verbesserung der gesamten, der sozialen und der funktionalen Situation beigetragen. 402 geförderte Baumaßnahmen und 374 geförderte Ordnungsmaßnahmen sind die Grundlage für eine positive Entwicklung der Altstadt und der Gesamtgemeinde.

In der Anfangszeit der Lübecker Altstadt-sanierung wurden die Aktivitäten durch die Sanierung eher zufällig zur Verfügung stehender einzelner Gebäude bestimmt, deren Eigentümerin fast ausschließlich die Stadt oder städtische Stiftungen waren. Die Häuser lagen größtenteils außerhalb der Sanierungsgebiete, verstreut über die gesamte Altstadtinsel. Ihr baulicher Zustand ließ eine wirtschaftliche Vermietung nicht mehr zu, erforderte aber dringend Sicherungs- und durchgreifende Sanierungsmaßnahmen. Nicht selten wurden nur die historischen Fassaden gerettet und das Innere der Gebäude quasi als Neubau errichtet, so wie bei vielen Wohnstiften. Dies führte zu teilweise erheblicher Kritik, insbesondere von den Bürgerinitiativen der Altstadt, die auch ihren Weg in die Medien fand. Die anhaltende öffentliche Diskussion führte zu einem Umdenken, wonach vermehrt auf die gesamte Bausubstanz geachtet wurde.

Die einzelfallbezogene Vorgehensweise war noch keine auf Blöcke oder größere Quartiere bezogene Sanierungsstrategie, die sich an Erhebungen und übergeordneten Zielen orientierte, sondern diente ausschließlich der Rettung der ansonsten verlorenen historischen Bausubstanz.

Ein planmäßigeres Vorgehen folgte kurz darauf mit der Entwicklung der meist blockweise abgegrenzten Sanierungskonzepte und den daraus abgeleiteten konkreten Baumaßnahmen sowie der sozialen Begleitung für die betroffenen Mieter:innen, Eigentümer:innen, Betriebe und Beschäftigten. Die Grundlage dieser Konzepte bildeten die vorausgegangenen städtebaulichen, sozialen, wirtschaftlichen und baulichen Bestandserfassungen und Analysen – die sogenannten Vorbereitenden Untersuchungen (VU).

Unter Federführung des Stadtplanungsamtes wurden die VU und die Sanierungskonzepte in den frühen 1970er Jahren größtenteils innerhalb der Stadtverwaltung erarbeitet. Die komplexeren Planungsprozesse und die wachsende Zahl der Sanierungsgebiete und Baumaßnahmen erforderten allerdings zunehmend die Beteiligung externer Fachplaner:innen, die Teilaufgaben für die Verwaltung erarbeiten konnten. Davon profitierten ab Mitte der 1970er Jahre zahlreiche Unternehmen aus Lübeck und der Region, die sich auf die neuartigen Aufgaben der Stadtsanierung spezialisiert hatten.

Strategiewechsel

Die Strategien in den Anfangsjahren der Lübecker Altstadtsanierung lassen noch das tradierte Planungsverständnis der Wiederaufbaujahre erkennen. Zumindest für Teile der Sanierungsgebiete wurde von großflächigen Abbrüchen und einer anschließenden Neubebauung ausgegangen. Die neuen Anforderungen der erhaltenden Erneuerung denkmalgeschützter Bausubstanz und des behutsamen Umgangs mit Bewohner:innen und Betrieben in Altstadtquartieren waren daher zunächst gewöhnungsbedürftig. Ein Beispiel hierfür ist das im Jahre 1977 festgelegte Ersatzgebiet Alsheide an der gleichnamigen Straße in der nordwestlichen Altstadt (Block 95). Hier kam es zunächst noch zu flächenhaften Abbrüchen von Wohn- und Betriebsgebäuden einschließlich umfangreicher Betriebsverlagerungen, um Platz für Ersatzwohnungen der von der Sanierung Betroffenen in den damals festgelegten Sanierungsgebieten zu schaffen. Die Flächensanierung blieb im Verlauf

der Sanierung aber glücklicherweise auf wenige Baumaßnahmen beschränkt. Die Strategie hatte sich im Verlauf der folgenden Sanierungs-jahrzehnte laufend und letztlich grundlegend geändert.

Neue Freiräume durch Ordnungsmaßnahmen

In den 1970er und 1980er Jahren waren die Schwerpunkte bei den Ordnungsmaßnahmen der Erwerb von Grundstücken und die Durchführung von Bodenordnungen sowie die Freilegung von Grundstücken und die Herstellung und Änderung von Erschließungsmaßnahmen.

Mit dem Ankauf von Grundstücken und der Durchführung von Bodenordnungsmaßnahmen konnten Grundstückszuschnitte vereinfacht oder fehlende Freiflächen zugeordnet

werden. Die Freilegung von Grundstücken erfolgte überwiegend in den Blockinnenbereichen. Die aus der starken Überbauung rückwärtiger Grundstücksflächen resultierende hohe Nutzungsdichte bewirkte fehlende Abstands-, Frei- und Grünflächen. Hier konnte mittels Abbruch nicht erhaltenswerter Bausubstanz eine deutliche Verbesserung der Freiraum- und Aufenthaltsqualität in den Blockinnenhöfen erreicht werden. Um eine wohnortnahe Versorgung mit Kinderspielplätzen zu gewährleisten, wurden auf den neu geschaffenen Freiflächen in den Blockinnenbereichen von vier Sanierungsgebieten entsprechende Anlagen errichtet. Mit der größten Freilegungsmaßnahme der Gesamtmaßnahme ALTSTADT – dem Abbruch des Aalhofbunkers – konnte eine geschlossene Blockrandbebauung mit Wohngebäuden im südwestlichen Bereich des Blockes 23 ermöglicht werden.



11.1 Abbruch des Aalhofbunkers 2010

Baumaßnahmen Dritter und der Gemeinde

Bei den Baumaßnahmen lag der Schwerpunkt anfangs auf von der Stadt durchgeführten Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen. Das Interesse und die Bereitschaft zur Durchführung entsprechender Maßnahmen durch private Eigentümer:innen nahm zugleich stetig zu und erreichte Mitte / Ende der 1980er Jahre ihren Höhepunkt. Dank der positiven Effekte der durchgeführten Sanierungen hinsichtlich der Wohn- und Lebensqualität in den damals festgelegten Sanierungsgebieten konnte die Altstadt langfristig das ehemals negative Image abschütteln.



11.2 Sporthalle Johanneum

Als herausragendes Beispiel für die Durchführung einer Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtung steht das Sanierungsgebiet „Block 17.2 – Johanneum“. Der Block war Standort des Gymnasiums „Johanneum“ und der Feuerwache 1. Für beide Einrichtungen lagen Erweiterungspläne vor, die jedoch aus städtebaulichen und funktionalen Gründen nicht gemeinsam an diesem Standort realisiert werden konnten. Aus Mitteln der Städtebauförderung wurden die Verlagerung und die Errichtung eines Ersatzbaus für die Feuerwache 1, der Abbruch der Bauten im Bereich des geplanten Standortes der neuen Sporthalle für das Johanneum auf dem Gelände der Feuerwache 1, der Neubau der Sporthalle Johanneum auf dem Gelände der Feuerwache 1 innerhalb der historischen Bebauungsgrenzen und die Herrichtung der Flächen im östlichen Teil des Blocks 17.2 als Grünfläche mit Fußwegeerschließung finanziert.



11.3 Engelsgrube nach der Umgestaltung

Umgestaltung des öffentlichen Raums

Mitte der 1980er Jahre gab es erstmal Überlegungen zu einer Ausweitung der bisherigen Sanierungsstrategien. Seit Beginn der Sanierung hatte es eine Vielzahl von Gebäude- und Blockinnenhofsanierungen gegeben, aber nur wenige Umgestaltungen von Straßenräumen. 1987 wurde eine flächendeckende Bestandsaufnahme und Analyse öffentlicher Straßen, Plätze, Gänge und Höfe in Auftrag gegeben. Aufbauend auf den Ergebnissen, die sowohl unter stadtplanerischen als auch unter denkmalpflegerischen Gesichtspunkten von grundlegender Bedeutung für die Altstadtsanierung waren, wurden Leitvorstellungen und Gestaltungsvorschläge entwickelt.

Ende der 1980er Jahre wurde in der nordwestlichen Altstadt der Umbau und die Umgestaltung der Straßen Engelswisch und Engelsgrube unter Berücksichtigung der neuen Leitvorstellungen realisiert. Mit der Reduzierung der Fahrbahnbreite erhielten Gehwege und Hausvorfelder einen höheren Stellenwert, die Aufenthaltsqualität konnte deutlich erhöht werden.

Mit den im Treuhandvermögen verwalteten Strukturhilfemitteln des Bundes wurde in den 1990er Jahren in die Verkehrsinfrastruktur am westlichen und östlichen Altstadtrand investiert. Durch Parkplätze und Parkhäuser am Altstadtrand (Neubau von Stellplatzanlagen in der Kanalstraße am östlichen Altstadtrand, Neubau des Parkhauses Holstentor in der Possehlstraße und Neubau des Parkhauses Falkenstraße) sowie durch den Neubau von Fußgängerbrücken am Altstadtrand (Klughafenbrücke von der Kanalstraße zum Parkhaus Falkenstraße, Holstenhafenbrücke von An der Untertrave zur Musik- und Kongresshalle, Dankwartsbrücke und Obertravenbrücke von An der Obertrave zum Parkhaus Possehlstraße) wurde das Angebot für altstadtnahes Parken wesentlich erhöht und die Erreichbarkeit der Altstadtinsel für Fußgänger deutlich verbessert.

Die Umgestaltung des westlichen Altstadtrands mit den Straßen An der Obertrave und An der Untertrave war Gegenstand eines städtebaulichen Ideenwettbewerbs im Jahre 2003. Auf der Grundlage des prämierten Wettbewerbsentwurfs wurde der Abschnitt Dankwartsbrücke bis Holstentorbrücke nach intensiver Diskussion mit Interessensvertreter:innen

der Bewohner:innen sowie detaillierter Abstimmung mit Fachbehörden realisiert. Seit April 2007 präsentiert sich die Straße „An der Obertrave“ als attraktive Promenade mit großzügigen Freiflächen als Aufenthaltsraum für alle Bevölkerungsgruppen und erfreut sich großer Beliebtheit.



11.4 An der Obertrave nach der Umgestaltung

In der Straße An der Untertrave konnten 2013 im Süden (Holstenstraße bis Braunstraße) und 2015 im Norden (Hubbrücke bis Große Altefähre) jeweils ein Teilstück mit städtischen Haushaltsmitteln bzw. anderen Fördergeldern gemäß dem Gesamtkonzept umgestaltet werden. Der Abschnitt Drehbrückenplatz bis Große Altefähre wurde bis Ende 2018 als letzte Erschließungsmaßnahme im Städtebauförderungsprogramm „Sanierung und Entwicklung“ realisiert. Im Bereich zwischen den Schuppen 6 und 9 blieb die Kaikante unverändert.

Die „neuen“ Flächen am westlichen Altstadtrand zeichnen sich durch einen sehr hohen Attraktivitätsgewinn aus. Sowohl Bewohner:innen als auch Besucher:innen der Altstadt genießen die Umgestaltung, die den unterschiedlichen funktionalen Anforderungen in dem rd. 1,8 km langen Abschnitt mit individuellen Antworten in einer durchgehend hohen Gestaltqualität begegnet.

Sozialstruktur und demografische Struktur

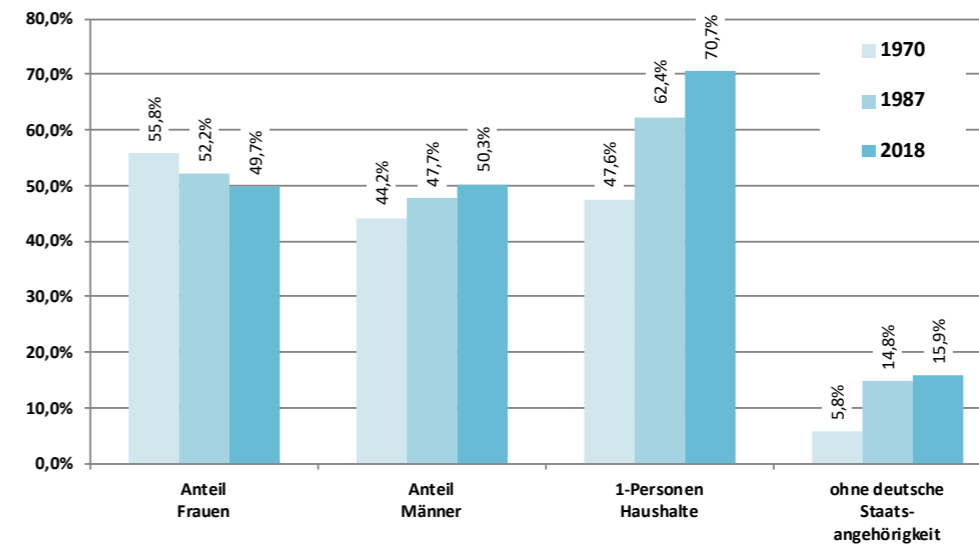
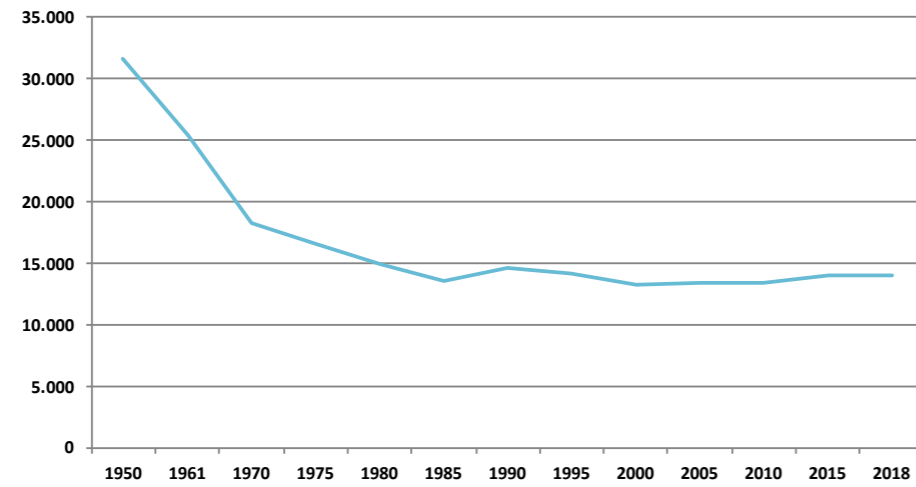
Die Altstadt hat sich nicht nur städtebaulich und baulich verändert, auch die Sozialstruktur und demografische Entwicklung unterlag einem Veränderungsprozess. Im Laufe der Sanierungstätigkeit hat es in den 1980er Jahren und den 1990er Jahren zwei Wirkungsanalysen mit unterschiedlichen Fragestellungen gegeben. Im Vergleich mit den aktuellen Zahlen (Stand 31.12.2018) der kommunalen Statistikstelle der Hansestadt Lübeck können folgende Aussagen gemacht werden:

Die Zahl der Einwohner:innen verzeichnete in den 1960er Jahren und bis Ende der 1970er Jahre besonders starke Rückgänge. Mit Beginn der 1980er Jahre und der verstärkt einsetzen- den Sanierungstätigkeit hat sich der Trend der Abwanderung aus der Lübecker Innenstadt verlangsamt bzw. umgekehrt. Mit geringfügigen Schwankungen hat sich die Zahl der Einwohner:innen in der Innenstadt jetzt bei rd. 14.000 eingependelt.

Bei der Entwicklung nach Geschlecht und der Anzahl der 1-Personen-Haushalte ist eine eindeutige Entwicklung ablesbar. Die Zahl der in der Innenstadt lebenden Frauen hat kontinuierlich abgenommen und liegt mit 49,7 % unter dem Wert für die Gesamtstadt (51,7%). Die Innenstadt ist der Stadtteil mit dem geringsten Frauenanteil. Die Anzahl der 1-Personen-Haushalte in der Innenstadt ist auf 70,7 % gestiegen und liegt damit deutlich über dem Wert für die Gesamtstadt (52,2 %). Im Vergleich der Stadtteile hat die Innenstadt

mit weitem Abstand die höchste Anzahl der 1-Personen-Haushalte. Der Anteil der in der Innenstadt lebenden Personen ohne deutsche Staatsangehörigkeit hat sich in den vergangenen drei Jahrzehnten auf 15,9 % erhöht. Die Hansestadt Lübeck verwendet seit 2007 das MigraPro Verfahren zur Ermittlung des Migrationshintergrundes. Der Anteil der Bewohner:innen mit Migrationshintergrund betrug 2018 in der Innenstadt 26 % und liegt damit geringfügig über dem Wert von 24,2 % für die Gesamtstadt.

11.5 Bevölkerungsentwicklung in der Lübecker Innenstadt

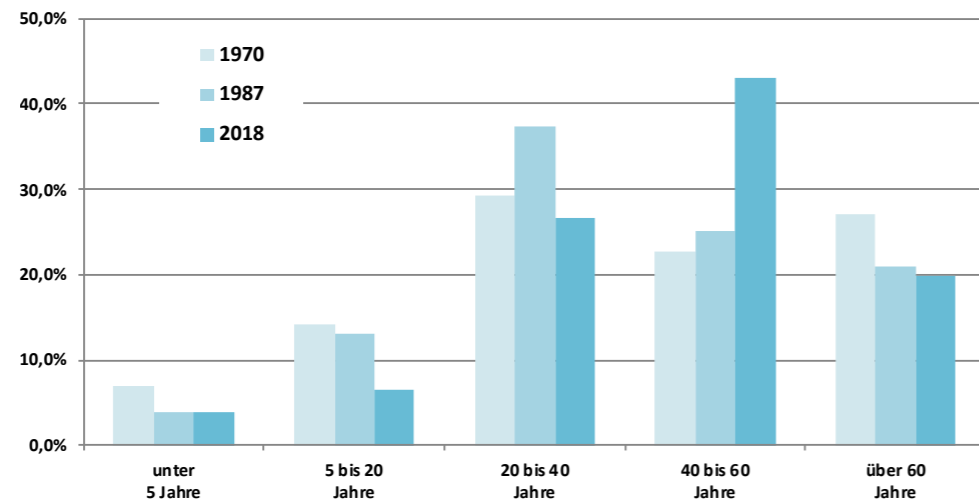


11.7 Anteile einzelner Bevölkerungsgruppen in der Lübecker Innenstadt

Die Altersstruktur hat sich im Zeitraum zwischen 1970 und 1987 tendenziell zuungunsten der Kinder, Jugendlichen und Alten und zugunsten der mittleren Jahrgänge entwickelt. Bei der Datenerhebung 2018 sind die Altersgruppen geringfügig anders geschnitten. Trotzdem lässt sich ein deutlicher Trend ablesen: Der Anteil der

Kleinkinder (unter 5 Jahre) und der Anteil der über 60 Jährigen ist im Vergleich zu 1987 fast unverändert geblieben. Der Anteil der Kinder und Jugendlichen (5 bis 20 Jahre) hat sich seit 1987 nahezu halbiert. Dafür machen die beiden mittleren Altersgruppen (20 bis 60 Jahre) jetzt fast 70 % der Innenstadtbewohner:innen aus.

11.6 Anteile der einzelnen Altersgruppen in der Lübecker Innenstadt



12 Beteiligung der Bürger:innen und Öffentlichkeitsarbeit

Bereits der S 1 – Bericht im Jahr 1972 der Projektgruppe Stadtplanung weist darauf hin, dass nicht nur das Städtebauförderungsgesetz (StBauFG), sondern auch der prozessuale Charakter der Stadtentwicklungsplanung die Beteiligung der Öffentlichkeit bei Planungs- und Sanierungsprozessen fordert. Unter Öffentlichkeit werden hier zwei Gruppen verstanden: die „Betroffenen“ (= Beteiligte) und die „Interessierten“. Die Mitarbeit der Bürger:innen ist nicht nur möglich, sie ist Voraussetzung für eine Lösung der Aufgaben der unmittelbaren Zukunft, der Stadtsanierung, die verhilft, die Lebensumwelt wohnlich einzurichten.

Verschiedene Beteiligungsformate

Über die Befragung der Betroffenen hinaus, die der Datenerhebung für diverse Untersuchungen diente, wurde die Beteiligung durch verschiedene Methoden vertieft: Planspiele, Bewohner:innenversammlungen nach (damals) § 4 StBauFG, Ausstellungen, Hausversammlungen und Hausgespräche bzw. Hausbesuche, aber auch Grillfeste gehörten dazu. Planspiele wurden besonders in den 1970er Jahren angewandt, um möglichst viele unterschiedliche Ideen und Vorstellungen für die Entwicklung der Untersuchungsgebiete zu erarbeiten. Die Bewohner:innenversammlungen dienten der Unterrichtung über den Stand der Sanierung und der Diskussion über Planungskonzepte und Maßnahmen. Die Versammlungen wurden gut besucht, sofern es sich um die Diskussion zu Neuordnungskonzepten handelte. Denn sie boten Gelegenheit, tatsächlich Einfluss auf die Planung zu nehmen und zugleich die Möglichkeit, über die alltäglichen Einschränkungen durch unsanierte Häuser, belastenden Verkehr, Müll, Emissionen von Betrieben usw. zu berichten.

Andere Versammlungen wiederum stießen auf nur geringe Resonanz. Insofern erhielt als Informations- und Diskussionsmedium das persönliche Gespräch mit den Betroffenen ein besonderes Gewicht: Hausbesuche und Einzelgespräche standen insbesondere bei konkreten Modernisierungen und Sanierungsmaßnahmen an. Hier wurden die Grundlagen für die individuellen Sozialpläne, Wohnwün-

sche, Entschädigungen, Umzugshilfen etc. gelegt. Bei diesen Gesprächen ging es oft auch um persönliche Probleme, die nicht unbedingt die Sanierung betrafen. Die Gespräche trugen aber wesentlich dazu bei, dass viele Betroffene eine positive Einstellung zu der Sanierung entwickelten.

Breite Öffentlichkeitsarbeit

Zu einer erfolgreichen Beteiligung gehörte weiter eine umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit, die der Information der Bürger:innen diente und Interesse an den Planungsprozessen zu weckte. Diesem Anspruch trug die Stadt Rechnung durch die Herausgabe der Altstadtzeitung, die kostenlos verteilt wurde. Außer den Beiträgen der Sanierungsabteilung des Stadtplanungsamtes nutzte auch der Sanierungsträger die Zeitung. Sie stand aber auch anderen Akteuren und Bewohner:innen für Beiträge zur Verfügung. In ihr wurde intensiv und auch kontrovers über die Ziele, die Zwecke und den Fortgang der Sanierung diskutiert.

Die erste Zeitung „Die Altstadt – Informationen und Meinungen zur Sanierung“ erschien im Januar 1976; bis 1981 gab es insgesamt 13 Ausgaben. Es handelte sich um ein vierseitiges Informationsblatt, das in den Sanierungsgebieten an alle Bewohner:innen verteilt wurde. Bestandteil war z. B. auch eine Beilage mit Informationen über Finanzierungshilfen und die Möglichkeiten der Steuerersparnis in Sanierungsgebieten.



12.1 Die Altstadt, Nr. 1 – 1976

Von der nachfolgenden „Lübecker Altstadtzeitung – Informationen und Meinungen zur Sanierung in der Altstadt“ wurden von 1986 bis 1997 jeweils zwei Ausgaben pro Jahr mit einer durchschnittlichen Auflage von 10.000 Exemplaren veröffentlicht. Die Zeitung gab es als Postwurfsendung und zum Mitnehmen für Interessierte an öffentlich zugänglichen Stellen wie z. B. der Volkshochschule und der Touristen-Information.



12.2 Lübecker Altstadtzeitung, Nr. 13 – 1986

In einer dritten Variante erschien die „Lübecker Altstadtzeitung – Aktuelle Informationen zur Sanierung in der Altstadt“ seit 2003 vierteljährlich als redaktioneller Teil der „Lübecker Stadtzeitung“. Anliegen der Zeitung war es,



12.3 Lübecker Altstadtzeitung, Nr.6 – 2004

den Lübecker:innen aktuelle Informationen in gut lesbarer und verständlicher Form zugänglich zu machen. Wie ein roter Faden zog sich durch alle Ausgaben die Rubrik „Nachgefragt“. Hier wurde eine Person interviewt, die in den Prozess einer Sanierung eingebunden war, wie z. B. Architekt:innen, private Bauherr:innen und Mitglieder des Lübecker Welterbe- und Gestaltungsbeirats. In den Rubriken „Bauspielhaft“ und „Erbauliches“ standen die Gebäude im Vordergrund. Eine Vielzahl von Gebäuden wurde vor, während und nach der Sanierung vorgestellt. Die insgesamt 59 Ausgaben, die bis 2017 veröffentlicht wurden, sind im Heft 113 der Reihe „Lübeck plant und baut“ dokumentiert.



12.4 Lübecker Altstadtzeitung, Dokumentation 2003-2017

Zahlreiche Publikationen

Die Ergebnisse der Blockuntersuchungen und die Neuordnungskonzepte wurden der Bevölkerung ab Ende der 1980er Jahre zusätzlich in Broschüren der Reihe „Lübeck plant und baut“ nahe gebracht. Auf Ereignisse in der Sanierung wie Planspiele oder öffentliche Veranstaltungen, auf denen Neuordnungskonzepte erörtert wurden, wiesen Falblätter, Einladungen und die örtliche Presse hin. Zu den Befragungen im Rahmen von Vorbereitenden Untersuchungen wurden die Betroffenen durch persönliche Anschreiben und durch Pressehinweise informiert.



12.5 Broschüre zum Sanierungskonzept Block 9/10

Die städtische Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH hatte bereits 1973 eine auf die Sanierung des Ilhorn-Stiftes bezogene Anerkennung als Sanierungsträger nach dem Städtebauförderungsgesetz erhalten. Im Januar 1981 wurde die Sanierungsträgerschaft vom Innenministerium in Kiel noch einmal für die gesamte



12.6 Arbeitsbericht des Sanierungsträgers, 1988

Lübecker Altstadt bestätigt. In dieser Eigenschaft veröffentlichte die TRAVE auch Arbeitsberichte über durchgeführte Sanierungen.

Beratung vor Ort

Mit Ausweitung der Sanierungsgebiete veränderten sich auch die Standorte der Sanierungsbüros. 1975 hatte das Stadtplanungsamt im Sanierungsgebiet „Block 8 – Glandorpsgang“ im Gebäude Glockengießerstraße 39 ein erstes Sanierungsbüro eingerichtet, in dem sich die Betroffenen der ersten drei Sanierungsgebiete beraten lassen konnten. 1976 zog das Team des Stadtplanungsamtes in das modernisierte Gebäude Langer Lohberg 42-46 um. Ein weiterer Umzug in das Erdgeschoss des sanierten Gebäudes in der Glockengießerstraße 63 erfolgte 1977. Einmal wöchentlich konnten sich Mieter:innen und Eigentümer:innen von Wohn- und Gewerbeimmobilien in allen Fragen der Sanierung ausführlich beraten lassen. Das Team gab Auskunft zu den Themenbereichen Bauen, Finanzen und Soziales. Ab 1981 erfolgte die Beratung gemeinsam mit den Kolleg:innen des Sanierungsträgers. Im Juni 1990 wurde das Sanierungsbüro nochmals verlegt in das Erdgeschoss des damals noch unsanierten Mehrfamilienhauses in der Rosenstraße 2. Hier bestand es bis 1994.



12.7 Sanierungsbüro in der Glockengießerstraße

Bilanzierende Ausstellung

1989 wurde im Foyer der Bauverwaltung die Ausstellung „Pläne auf Trümmern – 40 Jahre Wiederaufbauplanung“ gezeigt. Anlass war der am 17.02.1949 durch die Bürgerschaft beschlossene Bebauungsplan zum Wiederaufbau der Lübecker Altstadt. Die 40-jährige Wiederkehr dieses Datums regte das Stadt-

planungsamt in Zusammenarbeit mit dem Sanierungsträger TRAVE und dem Bund Deutscher Architekten zu einer Ausstellung an. Ausgehend von dem „Münter-Plan“ wurde aus 40-jähriger Distanz eine Einschätzung der Zerstörung, der sieben Jahre Planungs- und Diskussionszeit sowie eine Würdigung der oft geschmähten und missgedeuteten „Wiederaufbauphase“ der 1950er Jahre gegeben. Die Ausstellung verdeutlichte den Anspruch des Wiederaufbauplans – einer Planungskonzeption für die gesamte Altstadt – zeigte aber auch die Grenzen dieser Planung auf.



12.8 Plakat zu den Veranstaltungen

Überregionale Zusammenarbeit

Auf Initiative der Hansestadt Lübeck wurde im September 1973 die Arbeitsgemeinschaft Bamberg – Lübeck – Regensburg (BaLüRe) gegründet. Die Arbeitsgemeinschaft verstand sich von Anfang an als eine Interessenvertretung von Städten mit hochkarätigen denkmalgeschützten Altstädten. BaLüRe sah ihre Aufgabe darin, die spezifischen Interessen historischer Altstädte gegenüber den Ländern und dem Bund zu vertreten, um dort besonders auf die Inhalte der Gesetzgebung und der Ausführungsbestimmungen zur Städtebauförderung sowie auf die Finanzierungsmodalitäten bei der Sanierung mittelalterlicher Altstädte einzuwirken. Diese Kooperation fand ihre partnerschaftliche und erfolgreiche Ergänzung im Jahr 1991 mit den Städten Görlitz, Meißen und Stralsund. Anlässlich des 25-jährigen Jubiläums wurde 1998 erstmalig ein Preis der Arbeitsgemeinschaft Historische Städte für „Hervorragende Sanierung oder Neubau im historischen Stadtkern“ verliehen. Hierbei handelt es sich ausdrücklich um einen Bauherrenpreis, mit

dem das besondere Engagement von Bauherren gewürdigt wird, die mit einer gelungenen Sanierung oder durch einen Neubau zum Erhalt der denkmalgeschützten Altstädte beigetragen haben. Die Berichterstattung über Ausschreibung und Preisverleihung verschaffte dem Thema in der Öffentlichkeit vermehrt Aufmerksamkeit und dokumentiert, dass sich Investitionen in und für die Altstadt lohnen. Der Preis wird alle vier Jahre vergeben und ist mit einem Preisgeld und einer Bronzeplakette verbunden.



12.9 Bronzeplakette Bauherrenpreis

Umfangreicher Zwischenbericht

2008 ist das Buch „Hansestadt Lübeck – Sanierung und Entwicklung der Lübecker Altstadt“ im Wachholtz Verlag erschienen, mit dem knapp vier Jahrzehnte Altstadtsanierung dokumentiert werden. Das Redaktionsteam bestand aus dem ehemaligen Bausenator Dr. Volker Zahn, Dr. Matthias Rasch, Geschäftsführer der Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH und Christiane Schlonski vom Bereich Stadtplanung der Hansestadt Lübeck. Das Buch soll sowohl Fachleute als auch interessierte Laien ansprechen. Im ersten Abschnitt werden die fachlichen und gesellschaftlichen Voraussetzungen für die Altstadtsanierung beschrieben. Der zweite Abschnitt fragt nach den planerischen Leitbildern und Zielen. Im dritten Teil folgen auf fachliche Themen wie Sozialplanung, Denkmalpflege, Archäologie, Stadtgestaltung und Weltkulturerbe Interviews mit ganz unterschiedlichen Bewohner:innen der Altstadt.



12.10 Zwischenbericht 2008

Ende der 1960er Jahre befand sich die Lübecker Altstadt in einem dramatischen Zustand des Verfalls. Die planerischen Vorstellungen waren von Flächenabbrüchen geprägt, das Image der Altstadt in der Bevölkerung extrem negativ und die ökonomischen und kulturellen Interessen in der Stadt sehr gegensätzlich.

Darüber hinaus kämpfte Lübeck mit Strukturproblemen aufgrund der Randlage an der innerdeutschen Grenze. Innerhalb ihrer Größenkategorie gehörte die Stadt zu den steuerschwächsten Kommunen Westdeutschlands. Die Neubautätigkeiten an den Stadträndern, gefördert als sozialer Wohnungsbau, beschleunigten den Trend gegen den Wohnstandort Altstadt.

Als 1971 das neue Städtebauförderungsgesetz in Kraft trat, hat Lübeck diese Gesetzgebung und die damit verbundenen Fördermöglichkeiten frühzeitig erkannt und genutzt. Der Erstellung von planerischen Konzepten und der Ausweisung von Sanierungsgebieten wurde mit Blick auf den Erhaltungsgedanken Priorität eingeräumt. Ein Grundsatzbeschluss der Lübecker Bürgerschaft von 1976 lautete: „Vordringliches Ziel der Sanierung der Lübecker Innenstadt ist die Erhaltung als Kulturdenkmal.“ Ein weiterer Schwerpunkt war die Zukunft der Innenstadt als Wohnstandort.

Die Lübecker Innenstadt hat in den vergangenen fünf Jahrzehnten einen enormen Wandel erfahren. Mehrfach führten die praktischen Erfahrungen und die wechselnden ökonomischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen zu Anpassungen der Sanierungsstrategien. Die anfängliche Entkernung von Gebäuden und der Neubau normierter Wohnungsgrundrisse hinter historischen oder historisierenden Fassaden wichen einer individualisierten und denkmalgerechten Gebäudeerhaltung. Anfängliche Flächensanierungen und umfängliche Gebäudeabbrüche in den Innenhöfen der Altstadtblöcke wurden durch behutsame Eingriffe in die städtebaulichen Strukturen abgelöst. Kennzeichnend für die heutige Sanierungsstrategie sind ein bewusster Umgang mit schützenswerter Bausubstanz und eine auf Erhaltung angelegte Erneuerung der städtebaulichen Strukturen.

Bei der Aufhebung der förmlichen Festsetzung der Sanierungsgebiete wurde zugleich deutlich, dass nicht alle geplanten Maßnahmen durchgeführt werden konnten. Die Bereitschaft oder das Interesse der Eigentümer:innen an der erforderlichen Sanierung war nicht immer gegeben. Auch gab es Fälle, in denen trotz zur Verfügung stehender Städtebauförderungsmitel eine Sanierung wegen fehlender Eigenmittel nicht durchgeführt werden konnte. Die Möglichkeit tätig zu werden, bot sich oftmals erst nach einem Generationswechsel oder nach dem Verkauf der Immobilie. Im Ergebnis aber kann festgehalten werden, dass die wesentlichen Sanierungsziele erreicht wurden: Der ehemals drohende Verfall der Altstadt konnte verhindert werden. Lübeck zählt heute zweifelsfrei national wie international zu den beliebtesten Städten.

Die Städtebauförderungsmitel in Höhe von insgesamt rd. 166 Mio. Euro haben einen deutlichen Anstoßeffekt auf private Investitionen gehabt. Neben den 776 mit Städtebauförderungsmiteln geförderten Maßnahmen wurden viele Sanierungen mit privaten Mitteln und Zuschüssen von Stiftungen aber auch aufgrund der erhöhten steuerlichen Abschreibung in den Sanierungsgebieten durchgeführt. Dank der Bündelung mit anderen öffentlichen Mitteln konnten darüber hinaus im öffentlichen Raum zahlreiche Umgestaltungsmaßnahmen durchgeführt werden, die das heute bestehende gesunde Verhältnis von Wohnen und Erholung ermöglichen.

Die realisierten Bau- und Ordnungsmaßnahmen zeichnen sich durch eine große Vielfalt aus. Die Sanierung kleiner Ganghäuser, die den Erhalt der für Lübeck typischen Blockinnenhof-Nutzung sichern, ist genauso von Bedeutung wie Ordnungsmaßnahmen, mit denen wohnungsnah Freiflächen geschaffen wurden. Die Modernisierung und Instandsetzung großer Mehrfamilienhäuser ist ebenso wichtig wie die Schaffung familiengerechter Einfamilienhäuser. Gerade letztere sind oftmals durch Rückführung auf die historische Gebäude- und Raumstruktur realisiert worden. Vorheriger Wohnraummangel hatte eine übermäßige Nutzung der Gebäude

durch Um- und Anbauten zur Folge gehabt: In einem ehemals für eine Familie konzipierten Haus befanden sich so oftmals mehrere nicht abgeschlossene Kleinstwohneinheiten mit völlig unzureichender SanitärAusstattung. Im Rahmen der Sanierung erfolgte der Rückbau auf ein angemessenes Maß der Nutzung und die Ausstattung mit einem zeitgemäßen Standard.

Zu bedenken ist allerdings auch, dass aufgrund der kostenintensiven Sanierungen oft auch kostengünstiger Wohnraum für einkommensschwache Bevölkerungsgruppen verloren gegangen ist. Bereits die Analysen nach den ersten Sanierungsjahrzehnten zeigten, dass besser verdienende und bildungsorientierte Haushalte hinzugezogen sind und ein Gentrifizierungsprozess begann. Durch die gerade in der jüngeren Vergangenheit sehr kritische Situation auf dem Wohnungs- und Immobilienmarkt hat sich dieser Effekt weiter verstärkt.

Bedingt durch die großen baulichen und städtebaulichen Missstände hatte die Altstadt vor Beginn der Sanierung das abwertende Image des Alten, Verkommenen. Der desolate Altbau diente einzig und allein der Verwirklichung einer kurzfristigen Rendite und der Spekulation auf Abbruch mit anschließender maximaler Verwertung des Baugrunds. Von 1950 bis 1975 verlor die Altstadt über 50 % ihrer Bewohner:innen. Dank der umfassenden Sanierung vieler Altstadthäuser, die in diesem Stadtteil wieder ein gesundes Wohnen ermöglichen und ein lebenswertes Umfeld bieten, konnte der Trend der Abwanderung in den 1980er Jahren aufgehalten und umgekehrt werden.

Der Zeitraum für die erforderlichen Sanierungsarbeiten war wesentlich größer als anfangs veranschlagt. Auch gab es im Laufe der Jahre große Unterschiede in der Höhe der Bewilligung von Städtebauförderungsmiteln, die die Sanierungsintensität teilweise ausbremsten. Als die zur Verfügung stehenden Mittel für Zuschüsse nicht reichten, behalf sich die Hansestadt Lübeck mit der Umstellung der Förderung auf zinsgünstige Darlehen, um die private Sanierungstätigkeit nicht völlig zum Erliegen kommen zu lassen.

Neben der unmittelbaren finanziellen Unterstützung der Eigentümer:innen mit Städtebauförderungsmiteln hat sich das Instrument der erhöhten steuerlichen Abschreibung gemäß § 7h Einkommensteuergesetz als wesentlicher Anreiz für die Sanierung bewährt. Die Erfahrungen der letzten Jahre, in denen Städtebauförderungsmitel nicht mehr so reichlich wie in früheren Jahrzehnten zur Verfügung standen, haben gezeigt, dass die Möglichkeit der erhöhten steuerlichen Abschreibung viele Sanierungen erst finanzierbar gemacht hat. Damit hat sie in erheblichem Umfang zur Rettung historischer Bausubstanz beigetragen. Überlegungen des Bundes hier Einschränkungen vorzunehmen, werden seitens der Kommunen dementsprechend sehr kritisch gesehen. Sparmaßnahmen in diesem Bereich würden zwangsläufig zulasten der wertvollen, oft denkmalgeschützten Bausubstanz in den Sanierungsgebieten erfolgen.

Der Vielzahl der sanierten Einzelobjekte und der qualitätvollen Freiraumgestaltung ist die heutige hohe Wohn- und Lebensqualität in der Innenstadt zu verdanken. Die Gegenüberstellung der vorher und nachher aufgenommenen Fotos zeigt eindrucksvoll, wie desaströs der bauliche Zustand der Wohnbebauung in der Lübecker Altstadt in den 1970er Jahre war und wie überaus erfolgreich die Sanierungstätigkeit der vergangenen Jahrzehnte dies verändert hat.

Die Altstadt erfreut sich seit Jahren großer Beliebtheit bei Bewohner:innen und Besucher:innen. Aktuelle Befragungen haben ergeben, dass die Menschen sehr gern in der Lübecker Altstadt wohnen und hier auch ein hohes Maß an Attraktivität für Tourist:innen sehen.

In der Gesamtbilanz ist festzustellen, dass sich die große Kraftanstrengung aller Beteiligten gelohnt hat. Die Hansestadt Lübeck hat sich sowohl mit hohem finanziellen als auch personellen Einsatz an dem Prozess beteiligt. Bereits 1961 hatte die Bauverwaltung eine Abteilung „Sanierung“ eingerichtet, die wegen ihrer weitreichenden Bedeutung dem Leitenden Senatsbaudirektor direkt unterstellt war.

Anfang 1972 wurde für den anstehenden Arbeitsprozess die Organisationsform einer Projektgruppe gewählt, um mit einer ämter-übergreifenden Arbeitsweise gemeinsam die Verantwortung für die inhaltliche Ausgestaltung der Altstadtentwicklung und der Sanierung zu übernehmen. Die Federführung der Projektgruppe Stadtsanierung lag beim damaligen Stadtplanungsamt, das sein Team von Stadtplaner:innen mit einem Soziologen und einem Wirtschaftswissenschaftler ergänzte, um auch in diesen Bereichen kompetent zur Verfügung zu stehen. Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat der Altstadtsanierung stets Priorität eingeräumt. Die Städtebauförderung als Gemeinschaftsaufgabe von Bund, Land und Kommune hat in Lübeck einen besonderen Stellenwert. Der städtische Eigenanteil im Programm „Sanierung und Entwicklung“ betrug insgesamt ca. 27 Mio. Euro, was in Anbetracht der schwierigen Haushaltssituation über Jahrzehnte nicht selbstverständlich war.

Es ist somit gelungen, den drohenden Verfall der Altstadt aufzuhalten und in eine positive Entwicklung überzuleiten. Aber der Sanierungsprozess ist nicht abgeschlossen, nicht in den jetzt aufgehobenen Sanierungsgebieten und auch nicht in der übrigen Altstadt. Die Sanierung der historischen Bausubstanz ist eine Daueraufgabe, die uns immer begleiten wird. Die Hansestadt Lübeck macht dies deutlich mit der förmlichen Festlegung eines neuen Sanierungsgebietes in der südöstlichen Altstadt, das im Städtebauförderungsprogramm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ gefördert wird. Hier liegt der Schwerpunkt der Maßnahmen bei der Beseitigung städtebaulicher Missstände im öffentlichen Raum. Aber auch Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen der Gemeinde und privater Eigentümer:innen sind gemäß den Regelungen der Städtebauförderungsrichtlinien weiterhin geplant.

Die Städtebauförderung hat enorme wirtschaftliche, soziale und kulturelle Bedeutung für die Städte. Sie ist im Sinne eines Leitprogramms ein zentrales und richtungsweisendes Instrument der nachhaltigen Stadtentwicklung.



13.1 Luftbild der Lübecker Altstadt

Abkürzungen

AG	Arbeitsgemeinschaft
BA	Bauabschnitt
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BGF	Bruttogeschossflächen
BO	Bodenordnung
ca.	circa
DG	Dachgeschoss
DM	Deutsche Mark
EFRE	Europäischer Fond für regionale Entwicklung
EG	Erdgeschoss
EU	Europäische Union
EW	Einwohner:innen
GBF	Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtung
GG TRAVE	Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
m	Meter
m ²	Quadratmeter
Mio.	Millionen
Mrd.	Milliarden
MI-Gebiet	Mischgebiet
MK-Gebiet	Kerngebiet
Mod + Inst	Modernisierung und Instandsetzung
OG	Obergeschoss
OM	Ordnungsmaßnahme
rd.	rund
ST	Sanierungsträger
StBauFG	Städtebauförderungsgesetz
StBauFm	Städtebauförderungsmittel
StBauFR SH	Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein
TU	Technische Universität
usw.	und so weiter
u.v.m.	und vieles mehr
VU	Vorbereitende Untersuchung
WA-Gebiet	Allgemeines Wohngebiet
WB-Gebiet	Besonderes Wohngebiet
WR-Gebiet	Reines Wohngebiet
ZIP	Zukunftsinvestitionsprogramm

Glossar

Freilegung von Grundstücken

Siehe StBauFR SH 2015, B 2.1.4: u. a. die Beseitigung nicht erhaltenswerter Gebäude(teile) zur Schaffung von Freiflächen, der Abbau von Bodenversiegelungen, die Beseitigung umweltgefährdender Stoffe im Boden

Fördergebiet

Siehe StBauFR SH 2015 A 2.2: die räumliche Abgrenzung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme
Der Einsatz von Städtebauförderungsmitteln ist auf das Fördergebiet beschränkt. Das Fördergebiet kann aus mehreren räumlich abgegrenzten Teilgebieten (Sanierungsgebieten) bestehen.

Herunterzonung

Die Reduzierung eines Gebäudes um ein oder mehrere Geschosse (z. B.: Hundestraße 98, Block 17.1)

Ordnungsmaßnahmen

Siehe StBauFR SH 2015, B 2.1: u. a. der Erwerb von Grundstücken, Maßnahmen der Bodenordnung, der Umzug von Bewohner:innen und Betrieben, die Freilegung von Grundstücken, die Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen

Quellen

„Hansestadt Lübeck – Sanierung und Entwicklung der Lübecker Altstadt“, Wachholtz Verlag, 2008, ISBN 978 3 529 01336 2

Hansestadt Lübeck, S-Berichte der Projektgruppe Stadtsanierung des Stadtplanungsamtes, 1973-1977

Hansestadt Lübeck aus der Reihe „Lübeck plant und baut“:

- Heft 13 / März 1989
Rahmenplan Innenstadt Fortschreibung 1988
- Heft 18 / August 1989
„Roßmühle“ - Sanierungskonzept
- Heft 22 / August 1990
Koberg Lübeck, Realisierungswettbewerb
- Heft 23 / Juli 1990
Autofreie Altstadt
- Heft 26 / Februar 1991
Große Burgstraße – Sanierungskonzept
- Heft 27 / Januar 1992
Krähenstraße – Sanierungskonzept
- Heft 28 / Oktober 1992
Dankwartgrube / Hartengrube – Sanierungskonzept
- Heft 29 / April 1993
Koberg Lübeck, Wettbewerbsergebnisse
- Heft 35 / September 1992
Gestaltung von Straßen und Plätzen, Gängen und Höfen
- Heft 37 / Juni 1992
Soziale und wirtschaftliche Auswirkungen der städtebaulichen Sanierung
- Heft 38 / August 1993
Autofreie Altstadt, Band 2
- Heft 41 / März 1993
Fischergrube 54-70, Wettbewerbsergebnisse
- Heft 46 / März 1993
Nutzungsperspektiven Altstadt-Randbereich
- Heft 76 / Februar 2000
Westlicher Altstadtrand, Umgestaltung Obertrave und Untertrave, Bürgerbeteiligungsverfahren und Workshop
- Heft 92 / März 2003
Westlicher Altstadtrand, Umgestaltung Obertrave und Untertrave, Städtebaulicher Ideenwettbewerb

- Heft 96 / Mai 2007
Mitten in Lübeck, Ergebnisse der Perspektivenwerkstatt
 - Heft 97 / Mai 2007
An der Obertrave – Umgestaltung 2003-2007
 - Heft 102 / Januar 2009
Projekte 2003-2008
 - Heft 104 / Dezember 2010
Integriertes Stadtentwicklungskonzept ISEK
 - Heft 107 / November 2011
Managementplan UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“
 - Heft 108 / November 2012
25 Jahre Welterbestadt
 - Heft 112 / März 2017
Werbeanlagensatzung - Handbuch
 - Heft 113 / Februar 2018
Lübecker Altstadtzeitung, Dokumentation 2003 bis 2017
 - Heft 114 / Februar 2019
15 Jahre Welterbe- und Gestaltungsbeirat, 2003-2018
 - Heft 115 / September 2019
Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept
- Hansestadt Lübeck, Gründungs Viertel – Lübeck gründet auf Wohnen in lebendigen Quartieren / November 2015
- Die Sanierungskonzepte der 25 Sanierungsgebiete
- Die Modernisierungsgutachten der dokumentierten Sanierungsmaßnahmen
- Die Altstadt – Informationen und Meinungen zur Sanierung, 1976-1981
- Lübecker Altstadtzeitung – Informationen und Meinungen zur Sanierung in der Altstadt, 1986-1997
- Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland, Kulturdenkmale in Schleswig-Holstein, Band 5.1
Hansestadt Lübeck – Altstadt, 2017 Wachholtz Verlag; ISBN 978-3-529-02524-2
- Gutachten zur Vorbereitung der Sanierung der Innenstadt der Gesellschaft für Wohnungs- und Siedlungswesen (GEWOS), Hamburg, 1971

Das „Etagenmietshaus“ An der Untertrave 96 – Sonderdruck aus der Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde, Band 65 (1985)

Arbeitsberichte 1/85 und 2/88, Grundstücks-Gesellschaft „Trave“ mbH, Sanierungsträger der Hansestadt Lübeck

„Wohnungsbau und Stadtsanierung in Lübeck in sozialer Verantwortung“, 1928 bis 2003, Grundstücks-Gesellschaft „Trave“ mbH, Hammonia-Verlag GmbH; ISBN 3-87292-172-X

Prüfung der Voraussetzungen zur Ansiedlung eines Gewerbehofes auf dem Grundstück Kanalstraße 54-64 in Lübeck, Büro planum, Lübeck, 1991

DIW Berlin: Politikberatung kompakt: Lorenz Blume, Kurt Geppert, Martin Gornig „Anstoßwirkungen öffentlicher Mittel in der Städtebauförderung“, Berlin 2004

Hochschule für Technik Stuttgart, Institut für Angewandte Forschung: Prof. Dr. Christina Simon-Philipp, Dipl.-Ing. Elmar Gross, Dipl.-Ing. Stefanie Ganter „Multiplikatorwirkung in Baden-Württemberg“, Stuttgart 2011

Institut für Bau- und Kunstgeschichte TU Hannover, Prof Dr. Ing. Günther Kokkelink, Forschungsaufgabe: Bauhistorische Erfassung und Erschließung der mittelalterlichen, neuzeitlichen und frühindustriellen Wohn- und Produktionsstätten im Altstadtbereich der Hansestadt Lübeck (1980-1984)

Hansestadt Lübeck, Statistisches Jahrbuch 2016, 2017, 2018: Kommunale Statistikstelle der Hansestadt Lübeck, März 2019, 2. Auflage

Abbildungen

Archiv des Bereichs Stadtplanung und Bauordnung:

01.1, 01.3, 01.9, 04.1, 04.2, 04.3, 04.4, 04.5, 06.1, 06.2, 06.4, 06.5, 06.6, 06.7, 06.8, 06.9, 06.10, 06.11, 06.12, 06.13, 06.14, 06.16, 06.17, 06.20, 06.21, 06.22, 07.4, 07.41, 07.44, 07.54, 07.66, 07.74, 07.83, 07.95, 07.115, 07.116, 07.135, 07.140, 07.157, 07.167, 07.178, 07.181, 07.189, 07.199, 07.207, 07.217, 07.228, 07.230, 07.233, 07.269, 07.286, 07.287, 07.318, 07.323, 07.324, 07.340, 07.341, 08.6, 09.7, 12.1 bis 12.5, 12.8 bis 12.10

Bereich Stadtplanung und Bauordnung: Birgit Stoldt, Sonja Neumann, Schura Zamjatnins:

01.2, 01.10, 01.12, 03.2, 03.3, 03.4, 03.5, 05.1, 06.15, 07.1, 07.7, 07.35, 07.55, 07.67, 07.78, 07.106, 07.173, 07.194, 07.247, 07.275, 07.283, 07.337, 08.1, 08.2, 08.3, 08.4, 08.5, 08.15, 11.5 bis 11.7, Grundlage der Pläne: ALKIS®, ©LVermGeo SH, 2020

Cappel + Kranzhoff, Hamburg:

06.22, 06.28

SHP Ingenieure, Hannover:

06.24

Verein für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde:

09.17

Fotos

Foto Jan Lindenau:

HL, Stefan H. Schenk, Lübeck

Foto Joanna Hagen:

HL, Stefan H. Schenk, Lübeck

Archiv der Hansestadt Lübeck (AHL, Stadtplanungsamt 56 – 64):

07.5, 07.32 bis 07.34, 07.47, 07.49, 07.51, 07.57 bis 07.64, 07.76, 07.85 bis 07.89, 07.96, 07.98, 07.105, 07.110, 07.111, 07.113, 07.114, 07.118 bis 07.121, 07.128, 07.129, 07.132, 07.144, 07.146, 07.147, 07.149, 07.154, 07.158 bis 07.161, 07.169, 07.171, 07.193, 07.201, 07.203, 07.204, 07.206, 07.213, 07.215, 07.218, 07.220, 07.234 bis 07.236, 07.240 bis 07.242, 07.249, 07.251, 07.253 bis 07.260, 07.271, 07.279, 07.288 bis 07.291, 07.294, 07.296 bis 07.299, 07.306 bis 07.311, 07.320, 07.322, 07.325, 07.329, 07.331, 07.332, 07.342, 07.347

Archiv des Bereichs Stadtplanung und Bauordnung:

01.4, 01.5, 01.6, 01.7, 01.8, 01.11, 02.1, 05.2, 05.3, 06.3, 06.18, 06.19, 06.25, 06.29, 07.2, 07.3, 07.17, 07.42, 07.45, 07.46, 07.68 bis 07.72, 07.84, 07.101, 07.102, 07.126, 07.133, 07.136 bis 07.139, 07.141, 07.174, 07.175, 07.177, 07.179, 07.208 bis 07.210, 07.225, 07.226, 07.231, 07.232, 07.246, 07.270, 07.276, 07.277, 07.285, 07.301, 07.338, 07.343, 08.7, 08.9, 08.11 bis 08.14, 09.1, 09.6, 09.8, 09.15, 09.20, 11.4, 12.7, 13.1, Luftbilder April 2019, ©Aerowest

Archiv der Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH:

03.1, 07.281, 07.293, 11.1, 12.6

Architekturbüro Chlumsky, Peters, Hildebrand, Lübeck:

07.349, 07.352, 07.354

Fotos

Architekturbüro Haufe Petereit, Lübeck:

02.2, 02.3, 07.22, 07.23, 07.26, 07.31, 07.142, 07.168

Architekturbüro Schümann, Sunder-Plassmann, Lübeck:

07.190, 07.191

Architekturbüro Schröder-Ropeter, Lübeck:

07.104, 07.185, 07.186, 07.211, 07.212,

bfö – Büro für Öffentlichkeitsarbeit, Hamburg:

07.15, 07.16, 07.79, 07.100, 09.18, 07.252

Margrit Christensen, Lübeck:

07.36, 07.39, 07.40, 07.103, 07.108, 07.109, 07.130, 07.131, 07.143, 07.145, 07.148, 07.162 bis 07.165, 07.182 bis 07.184, 07.187, 07.188, 07.192, 07.195, 07.200, 07.202, 07.214, 07.216, 07.219, 07.221 bis 07.224, 07.227, 07.229, 07.237 bis 07.239, 07.250, 07.272, 07.273, 07.280, 07.302 bis 07.305, 07.326, 07.327, 07.334, 07.350, 07.351, 07.353, 09.2, 09.9 bis 09.14, 09.16, 09.19, 09.21

Clara Gaedecke, Phot. Verlag Ludwig Möller:

07.355

Nikolaus Herrmann, Hamburg:

07.18 bis 07.21

Guido Kollmeier, Lübeck:

06.23, 06.29

M. und O. Landschreiber, Lübeck:

07.10 bis 07.12

Messbildstelle GmbH, Hamburg:

07.295

Ulf-Kersten Neelsen, Lübeck:

07.24, 07.25, 0.27 bis 07.30

Christine Rudolf, Lübeck:

07.6, 07.8, 07.9, 07.37, 07.38, 07.43, 07.48, 07.50, 07.52, 07.53, 07.56, 07.65, 07.73, 07.75, 07.77, 07.80 bis 07.82, 07.90 bis 07.94, 07.97, 07.99, 07.107, 07.112, 07.117, 07.122 bis 07.125, 07.127, 07.155, 07.156, 07.166a + b, 07.170, 07.172, 07.180, 07.205, 07.243 bis 07.245, 07.248, 07.261 bis 07.268, 07.278, 07.284, 07.292, 07.300, 07.312 bis 07.317, 07.319, 07.321, 07.330, 07.344, 07.345, 07.356, 08.8, 08.10, 09.3, 09.4, 09.5, 11.2, 11.3,

Anja Schomburg, Lübeck:

07.13, 07.14

Dirk Silz, Lübeck:

07.134, 07.150 bis 07.153, 07.176, 07.274, 07.282, 07.328, 07.333, 07.335, 07.336, 07.339, 07.346, 07.348

SHP Ingenieure, Hannover:

06.26, 06.27

Petra Woppowa, Lübeck:

07.196 bis 07.198

In der Reihe „Lübeck plant und baut“ sind bisher erschienen:

Heft 1, August 1986, Hotelstandortanalyse, Stadtplanungsamt (vergriffen)	Heft 14, März 1989, Gestaltung Schrangens/Warenhaus Karstadt Gutachterverfahren – Ergebnisse, Stadtplanungsamt (vergriffen)	Heft 28, Oktober 1992, Dankwartsgrube/Harten- grube – Sanierungskonzept, Stadtplanungsamt	Heft 41, März 1993, Fischergrube 54-70, Wettbewerbsergebnisse, Stadtplanungsamt	Heft 53, Oktober 1994, Altstadtrand Travemünde, Wettbewerbsergebnisse, Stadtplanungsamt	Heft 66, Mai 1998, St. Annen-Museum, Realisierungs- wettbewerb, Bereich Hochbau
Heft 2, Oktober 1986, Die Breite Straße, Tiefbauamt	Heft 15, Januar 1999, Kronsforde, Ortsbegehungsproto- koll, Bereich Stadtentwicklung	Heft 29, April 1992, Koberg – Wettbewerbsergebnisse, Stadtplanungsamt	Heft 42, Oktober 1993, Steinrader Weg/Ziegel- straße, Wettbewerbsergebnisse, Stadtplanungsamt	Heft 54, Mai 1994, Wohnungsmarktproggnose, Stadtplanungsamt	Heft 67, Januar 1999, Vorrade, Ortsbegehungsprotokoll, Bereich Stadtentwicklung
Heft 3, Mai 1987, Fahrradverkehr, Amt für Verkehrsanlagen (vergriffen)	Heft 16, August 1989, Hafenentwicklungsplanung, Amt für Stadtentwässerung u. Hafenbau (vergriffen)	Heft 30, Januar 1999, Oberbüssau, Ortsbegehungsprotokoll, Bereich Stadtentwicklung	Heft 43, Februar 1993, Ehemalige Metallhütte, Städtebauliches Leitbild, Stadtplanungsamt	Heft 55, Oktober 1994, Ehemaliger Nutz- und Zuchtvieh- markt, Städtebaulicher Ideen- wettbewerb – Ausschreibung, Stadtplanungsamt	Heft 68, Januar 1999, Wulfsdorf, Ortsbegehungsproto- koll, Bereich Stadtentwicklung
Heft 4, April 1987, Lastadie, Städteb. Ideenwettbewerb, Stadtplanungsamt (vergriffen)	Heft 17, September 1989, Musik- und Kongresshalle Wettbewerbsprogramm, Hochbauamt (vergriffen)	Heft 31, September 1992 Brodten – Dorfbegehungs- protokoll Stadtplanungsamt	Heft 44, Oktober 1993, Hochschulstadtteil, Wettbewerbsergebnisse, Stadtplanungsamt	Heft 56, Januar 1999, Blankensee, Ortsbegehungsprotokoll, Bereich Stadtentwicklung	Heft 69, März 1999, Leitfaden für Bauinteressierte in Lübeck, Fachbereichs-Controlling
Heft 5, Juni 1987, Skandinavienkai 2000, Stadtentwässerung u. Hafenbau	Heft 18, August 1989, „Roßmühle“ – Sanierungskonzept, Stadtplanungsamt	Heft 32, April 1991, Skandinavienkai 2000, Stadtentwässerung und Hafenbau (vergriffen)	Heft 45, März 1993, Altstadtrand Travemünde, Städtebaulicher Ideenwett- bewerb, Stadtplanungsamt (vergriffen)	Heft 57, Juni 1995, Sporthallenbau Lübeck, Hochbau	Heft 70, Juni 1999, Travemünde 2010, Werkstatt- bericht zur Bürgerversammlung, Bereich Stadtentwicklung
Heft 6, Oktober 1987, Brunnen Breite Straße, Hochbauamt (vergriffen)	Heft 19, Februar 1990, Baulückenbericht Teil I, Stadtplanungsamt (vergriffen)	Heft 33, Januar 1999, Beidendorf Ortsbegehungs- protokoll, Bereich Stadtentwicklung	Heft 46, März 1993, Nutzungsperspektiven Altstadt-Randbereich Standort- bestimmung und Marktanalyse, Stadtplanungsamt	Heft 58, August 1995, 850 Jahre Geschichte Lübecks – 850 Jahre Geschichte einer Hafenstadt, Wasser- und Hafenbauamt	Heft 71, Sept. 1999, Seelandkai, Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren, Bereich Wasser und Hafen
Heft 7, Oktober 1987, Skandinavienkai – Hafenerweiterung, Amt für Stadtentwässerung u. Hafenbau (vergriffen)	Heft 20, März 1990, Baulückenbericht Teil II, Stadtplanungsamt	Heft 34, August 1991, Ostseeautobahn A 20, Amt für Verkehrsanlagen	Heft 47, April 1993, Park- und Ride-Konzept, Amt für Verkehrsanlagen (vergriffen)	Heft 59, August 1995, Bestandsaufnahme der Lübecker Hafenanlagen u. Flächen entlang d. unteren Trave, Wasser- und Hafenbau	Heft 72, Dezember 1999, Hochschulstadtteil, Ergebnisse des Grün-Workshops, Bereich Stadtentwicklung
Heft 8, März 1988, Hafen Lübeck-Schlutup, Amt für Stadtentwässerung u. Hafenbau (vergriffen)	Heft 21, Juli 1990, Musik- u. Kongresshalle Wett- bewerbsergebnisse, Hochbau (vergriffen)	Heft 35, Dezember 1995, Gestaltung von Straßen und Plätzen, Gängen und Höfen, Stadtplanungsamt	Heft 48, September 1993, Walderseekaserne, Städteb. Ideenwettbewerb – Ausschreibung, Stadtplanungsamt (vergriffen)	Heft 60, August 1995, Walderseekaserne, Wettbewerb- ergebnisse, Stadtplanungsamt	Heft 73, Dezember 1999, Genin, Ortsbegehungsprotokoll, Bereich Stadtentwicklung
Heft 9, April 1988, Musik- und Kongresshalle Rahmenkonzept, Hochbauamt	Heft 22, August 1990, Koberg - Realisierung Wettbe- werb, Stadtplanungsamt	Heft 36, November 1991, Hochschulstadtteil Städteb. Ideenwettbewerb – Ausschreibung, Stadtplanungsamt (vergriffen)	Heft 49, Juni 1994, Nordtangente, 100 Jahre Planungsgeschichte, Amt für Verkehrsanlagen	Heft 61, Oktober 1995, Lübecker Markt, Städtebau- licher Ideenwettbewerb, Stadtplanungsamt	Heft 74, Dezember 1999, Schleusenstraße, Ortsbe- gehungsprotokoll, Bereich Stadtentwicklung
Heft 10, September 1988, Musik- und Kongresshalle Raum- und Funktionsprogramm, Hochbauamt/Stadtplanungsamt (vergriffen)	Heft 23, Juli 1990, Autofreie Innenstadt, Amt für Verkehrsanlagen	Heft 37, Juni 1992, Soziale u. wirtschaftliche Auswirkungen städtebaulicher Sanierung, Stadtplanungsamt (vergriffen)	Heft 50, Juni 1994, Nordtangente, Projektbeschrei- bung und Planungsstand, Amt für Verkehrsanlagen	Heft 62, Mai 1996, Lübecker Markt, Wettbewerbsergebnisse, Stadtplanungsamt	Heft 75, Dezember 1999, Niederbüssau, Ortsbege- hungsprotokoll, Bereich Stadtentwicklung
Heft 11, Februar 1989, Ehem. Werftgelände auf dem Priwall-Städtebaulicher Ideen- wettbewerb - Stadtplanungsamt (vergriffen)	Heft 24, Februar 1991, Baulücken in Lübeck – Dokumentation, Stadtplanungsamt (vergriffen)	Heft 38, August 1993, Autofreie Altstadt Band II, Amt für Verkehrsanlagen	Heft 51, Januar 1994, Nördliche Wallhalbinsel, Städtebaulicher Ideenwett- bewerb, Stadtplanungsamt	Heft 63, Januar 1997, Travemünde – Zentrales Kurgebiet und Vorderreihe, Städtebaulicher Ideenwett- bewerb, Stadtplanungsamt	Heft 76, Dezember 1999, Westlicher Altstadtrand, Umgestaltung Obertrave und Untertrave, Bereich Stadtentwicklung
Heft 12, Februar 1989, Bahnhofsbereich – Städtebaulicher Ideen- u. Realisierungswettbewerb, Stadtplanungsamt	Heft 25, September 1990, Verkehrliche Auswirkungen der Grenzöffnung, Amt für Verkehrsanlagen	Heft 39, Juni 1992, Flächennutzungsplan 1990, Stadtplanungsamt	Heft 52, Juli 1994, Wohnungsmarktproggnose und Baulandbedarf 2000/ Wohnbaulandkonzept 2010, Stadtplanungsamt	Heft 64, August 1997, RNVP 1997, Regionaler Nah- verkehrsplan, Amt für Verkeh- rsanlagen (vergriffen)	Heft 77, Dezember 1999, Pöppendorf, Ortsbegehungspro- tokoll, Bereich Stadtentwicklung
Heft 13, März 1989, Rahmenplan Innenstadt Fortschreibung 1988, Stadtplanungsamt	Heft 26, Februar 1991, Gr. Burgstraße – Sanierungs- konzept, Stadtplanungsamt	Heft 40, September 1992, 100 Jahre Drehbrücke, Amt für Verkehrsanlagen		Heft 65, Mai 1998, Hafenentwicklungsplan der HL, Bereich Wasser und Hafen	Heft 78, Dezember 1999, Ivendorf, Ortsbegehungsproto- koll, Bereich Stadtentwicklung
	Heft 27, Januar 1992, Krähenstraße – Sanierungs- konzept, Stadtplanungsamt				Heft 79, Dezember 1999, Teutendorf, Ortsbegehungsproto- koll, Bereich Stadtentwicklung

In der Reihe „Lübeck plant und baut“ sind bisher erschienen:

Heft 80, Februar 2000, Verkehrsentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck, Kurzfassung, Bereich Verkehr	Heft 92, März 2003, Westlicher Altstadttrand, Umgestaltung Obertrave und Untertrave, Städtebaulicher Ideenwettbewerb – Ausschrei- bung, Bereich Stadtsanierung	Heft 104, Dezember 2010, Integriertes Stadtentwicklungs- konzept, ISEK, Bereich Stadtplanung
Heft 81, nicht erschienen		Heft 105, April 2011, Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept, Bereich Stadtplanung
Heft 82, Sept./ Okt. 2000, Skandinavienkai, Umbau Anleger 6 A, Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren, Hafenflächenerweiterung, Bereich Wasser und Hafen	Heft 93, Januar 2004, Priwall, Ferienhausanlage mit Marina u. Freizeitinfrastruk- tur Gutachterverf., Bereich Stadtentwicklung	Heft 106, Mai 2011, Mobilitätsverhalten in Lübeck, Bereich Stadtplanung
Heft 83, November 2000, Groß-Steinrade, Ortsbegehungsprotokoll, Bereich Stadtentwicklung	Heft 94, Januar 2005, 2. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung	Heft 107, Nov.2011, Managementplan, UNESCO- Welterbe, Bereich Stadtplanung
Heft 84, November 2000, Reecke, Ortsbegehungsprotokoll, Bereich Stadtentwicklung	Heft 95, November 2006, Lübecker Friedhöfe/Vorwerker Friedhof, 100 Jahre 1907-2007, Bereich Stadtgrün und Friedhöfe	Heft 108, November 2012, 25 Jahre Welterbestadt, Bereich Stadtplanung
Heft 85, Dezember 2000, Seelandkai, Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren, Bereich Wasser und Hafen	Heft 96, Mai 2007, Mitten in Lübeck, Ergebnisse der Perspektivenwerkstatt 2007, Bereich Stadtplanung	Heft 109, Juli 2013, Wohnungsmarktkonzept 2013, Bereich Stadtplanung
Heft 86, Februar 2001, Radverkehr, Jahresbericht 1999/2000, Bereich Verkehr (vergriffen)	Heft 97, Mai 2007, „An der Obertrave“- Umgestaltung 2003 – 2007, Bereich Stadtplanung	Heft 110, Oktober 2014, 3. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung
Heft 87, September 2001, Westliche Randbebauung für den Lübecker Markt/ Bereich für Denkmalpflege u. Bericht der Hansestadt Lübeck für die UNESCO, Bereich Stadtsanierung	Heft 98, Juli 2007, Lübeck St. Lorenz, Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die soziale Stadt, Bereich Stadtplanung	Heft 111, Dezember 2014, Straßen erhalten – Brücken sanieren, Bereich Stadtgrün und Verkehr
Heft 88, April 2002, Dorothea-Schlözer-Schule, Umbau und Erweiterung, Realisierungswettbewerb, Bereich Hochbau	Heft 99, Juli 2007, Lübeck Buntekuh – „Ideen für die Mitte“ Dokumentation des Beteiligungsverfahrens, Bereich Stadtplanung	Heft 112, März 2017, Werbeanlagensatzung für die Altstadtbereiche Lübeck und Lübeck-Travemünde, Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Heft 89, Mai 2002, Travemünde, Stadtbaugeschichte und Stadterneuerung, Bereich Stadtentwicklung	Heft 100, Juli 2007, Lübecker Friedhöfe: Burgtor-Friedhof, Bereich Stadtgrün und Friedhöfe	Heft 113, Februar 2018, Lübecker Altstadtzeitung 2003 bis 2017, Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Heft 90, Juni 2002, Schlutupkai II – Terminalerwei- terung West Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren, Bereich Wasser und Hafen	Heft 101, 2007, Lübecker Friedhöfe: Friedhof Waldhusen, Bereich Stadtgrün und Friedhöfe	Heft 114, Februar 2019, 15 Jahre Welterbe- und Gestaltungsbeirat, 2003-2018, Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Heft 91, Oktober 2002, Hudekamp, Stadtteilerneuerungs- projekt mit Fachbereich Kultur, Fachbereich Stadtplanung	Heft 102, Januar 2009, Projekte 2003-2008, Fachbereich Planen und Bauen	Heft 115, September 2019, Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept, Bereich Stadtplanung und Bauordnung
	Heft 103, März 2010, Ehrenfriedhof, Bereich Stadtgrün und Friedhöfe	

Hansestadt LÜBECK

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Abteilung Altstadt | Welterbe | Stadtteilplanung
Team Stadtteilplanung – Städtebauförderung
Mühlendamm 12 | 23552 Lübeck
(0451) 115
stadtplanung@luebeck.de
www.luebeck.de