



SCHWARTAUER ALLEE IN LÜBECK

Eine funktionale und gestalterische Aufwertung

Bachelorthesis von
Maxim Altenburger und Bodo Slomski
WiSe 2017/18

Schwartauer Allee in Lübeck

Eine funktionale und gestalterische Aufwertung

Bachelorthesis | B. Sc. Stadtplanung | WiSe 2017/18
HafenCity Universität Hamburg

Erstprüfer:

Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz

Zweitprüfer:

Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Dickhaut

Verfasser:

Maxim Altenburger

Matr. Nr.: 6031890

Bodo Slomski

Matr. Nr.: 6031262

Bearbeitungszeitraum:

29. Januar - 26. März 2018





Danksagung

Wir möchten uns bei all jenen Personen bedanken, die diese Projektarbeit sowohl fachlich, als auch persönlich unterstützt haben.

Ein besonderer Dank gilt unseren Betreuern Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz und Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Dickhaut für Ihre fachliche Betreuung, Anregungen und Unterstützung.

Danken möchten wir zudem allen InterviewpartnerInnen für Ihre Kooperation und Gesprächsbereitschaft.

Diese sind:

- Christiane Hornburg, Frieda Stahmer und Manfred Nommensen der Initiative Broilingplatz.
- Nils Weiland von der Verkehrsplanungsabteilung der Verwaltung der Stadt Lübeck.
- Friedericke Cosack und Rasmus von Zamory von der Stadtplanungs- und Bauordnungsabteilung der Verwaltung der Stadt Lübeck.
- Frau Klusmann von der Kirchengemeinde St. Matthäi.

Gendererklärung

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in dieser Bachelorarbeit die Sprachform des generischen Maskulinums angewendet. Es wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die ausschließliche Verwendung der männlichen Form geschlechtsunabhängig verstanden werden soll.



1. EINFÜHRUNG 6

1.1 Einleitung	6
1.2 Ziel und Fragestellung	7
1.3 Methodisches Vorgehen und Aufbau der Forschung	8
1.4 Aufbau des Berichtes	11

2. BESTANDSAUFNAHME 12

2.1 Auswahl von Kriterien	13
2.2 Räumlicher Bestand	14
2.2.1 Räumlicher Kontext	14
2.2.2 Bebauungsstruktur	16
2.2.3 Öffentlicher Raum	20
2.2.4 Nutzungsstrukturen	26
2.2.5 Landschaftsstruktur	28
2.3 Raumbezogene Informationen	30
2.3.1 Historische Entwicklung	30
2.3.2 Umweltauswirkungen	32
2.3.3 Rechtliche Vorgaben	33
2.3.4 Übergeordnete Konzepte	34
2.4 Verkehrliche Situation	36
2.4.1 Verkehrsinfrastruktur	36
2.4.2 Verkehrsaufkommen	44
2.4.3 Verkehrssicherheit	47
2.5 Anwohner	48
2.5.1 Sozialstruktur	48
2.5.2 Nutzermeinungen	50

3. ZWISCHENFAZIT UND ZIELFORMULIERUNG 52

3.1 Zwischenfazit	52
3.2 Zielformulierung	54



4. ENTWURF 56

4.1 Einteilung in Teilräume	56
4.2 Straßenraum der Schwartauer Allee	58
4.3 Knotenpunkt Fackenburger Allee	66
4.4 Marquardplatz	70
4.5 Öffentlicher Raum zwischen Wickedestraße und Gloxinstraße	76
4.6 Knotenpunkt Friedenstraße/Marienstraße	82
4.7 Knotenpunkt Brockesstraße/ Matthäistraße	88
4.8 Lageplan	92

5. FAZIT 102

6. VERZEICHNISSE 104

6.1 Literaturverzeichnis	104
6.2 Abbilungs- und Tabellenverzeichnis	108

7. ANHANG 112

7.1 Interview Stadtplanung	112
7.2 Interview Verkehrsplanung	116
7.3 Interview Initiative Brolingplatz	119
7.4 Interview Kirchengemeinde St. Matthäi	127
7.5 Emailverkehr mit Polizeidirektion	134

Abkürzungsverzeichnis

MIV	motorisierter Individualverkehr
MV	motorisierter Verkehr
SV	Schwerlastverkehr
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
LSA	Lichtsignalanlage(n)
vgl.	vergleiche
ebd.	ebenda
o.J.	ohne Jahresangabe
Hrsg.	Herausgeber



1.1 Einleitung

Wer sich bereits mit der Eigenart öffentlicher Räume auseinandergesetzt hat, weiß, dass Straßen und Stadtplätze in hohem Maße das öffentliche Leben prägen (vgl. FGSV 2011, S. 5). Nach Jan Gehl, sollte es allen Stadtbewohnern möglich sein, aus ihrem Fenster mindestens einen Baum zu sehen, auf einer Bank auf dem Kinderspielfeld in unmittelbarer Nähe zur Wohnung zu verweilen oder einen Park in unter 10 min Fußweg zu erreichen (vgl. Gehl 2005, S. 9). Sorgfältig gestaltete öffentliche Räume steigern nicht nur das Wohlbefinden von Passanten und Besuchern, sie erhöhen auch die Lebensqualität und die Identifikation der Bürger mit ihrem Wohn- und Arbeitsumfeld. Sie sind zugleich wichtige soziale Räume der alltäglichen Verrichtungen und Begegnungen (vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen 2011, S. 5).

Das Bewusstsein für die Relevanz öffentlich zugänglicher Stadträume für die Bevölkerung nahm zunächst nur allmählich zu. Dem motorisierten Individualverkehr wurde in der Vergangenheit allgemeine Priorität eingeräumt, wodurch zum Teil irreparable Eingriffe durch Verkehrsbauten moderne Stadtbilder prägen. Der öffentliche Personennahverkehr und der Fahrradverkehr erlitten einen gravierenden Bedeutungsverlust, wohingegen der motorisierte Individualverkehr sich regelrecht vorhandene Straßenräume zu eigen machte. (vgl. Künne et al. 2005, S. 434)

Dieser räumliche Sachverhalt ist auch in der Schwartauer Allee in Lübeck festzustellen. Charakteristisch für die Schwartauer Allee ist die Präsenz des Autoverkehrs. Die Fläche der durchgängig vier-streifigen Fahrbahn dominiert deutlich den gesamten Straßenraum. Die Seitenräume für Fußgänger und Radfahrer fallen sehr schmal aus und sind zudem in einem desolaten Zustand. Die wenigen Grünstrukturen entlang der Straße sind verwahrlost und vermüllt. Ein stillgelegter Knotenpunkt - zentral in der Schwartauer Allee - wurde behelfsmäßig mit Pollern abgegrenzt und besitzt keinerlei Nachnutzungen. Anwohner der Schwartauer Allee sowie Mitarbeiter der Verkehrs- und Stadtplanungsabteilung der

Stadtverwaltung von Lübeck, sprechen von einer starken Barrierewirkung der Straße. Diese wird in der momentanen Gestalt generell nicht mehr den vielfältigen funktionalen Ansprüchen gerecht.

Vergangene Entwicklungen, wie der Ausbau der Nordtangente in Lübeck, reduzierten den aufkommenden Verkehr in der Schwartauer Allee über die letzten Jahre erheblich. Zudem bildete sich im angrenzenden Quartier bürgerschaftliches Engagement. Im Jahr 2016 wurde der gemeinnützig organisierte Verein „Initiative Broilingplatz“ gegründet, welcher sich erfolgreich für mehr Lebensqualität im Quartier einsetzt. Dessen Ziele sind es, den öffentlichen Raum zugänglicher zu gestalten, Treffpunkte zu schaffen, Bürger zu vernetzen und die Wohnqualität zu steigern.

Die Schwartauer Allee bietet ebendiesen Raum und die Möglichkeiten für einen bedarfsorientierten Umbau. Doch wie können verkehrliche Anforderungen, wie eine sichere und beständige Durchfahrt, gewahrt und in Einklang mit neu aufkommenden sozialen Ansprüchen gebracht werden? Welche funktionalen Anforderungen und Gestaltungsaspekte sind auf welche Weise neu zu denken, um der Schwartauer Allee eine neue Identität zu verschaffen? Die vorliegende Arbeit befasst sich mit ebensolchen Fragen und soll einen Beitrag dazu leisten, der Schwartauer Allee eine bedarfsgerechte und zukunftsweisende räumliche Ausgestaltung zu geben.



1.2 Ziel und Fragestellung

Das Forschungsinteresse der Arbeit ist räumlich auf den öffentlichen Raum der Schwartauer Allee einzugrenzen. Dabei richtet sich das Interesse auf eine grundlegende Aufwertung der Aspekte, die die Nutzung des öffentlichen Raums direkt betreffen. Inhaltlich werden alle Aspekte mitberücksichtigt, die die Strukturen des öffentlichen Raumes prägen und somit den erlebbaren Straßenraum betreffen.

Folgende übergeordnete Fragestellung wurde daraus entwickelt und liegt der Arbeit zugrunde:

Inwiefern ist eine funktionale und gestalterische Aufwertung der Schwartauer Allee in Lücke umzusetzen?

Der engere Fokus wird hierbei auf die Disziplinen Straßenplanung und Freiraumplanung gesetzt. Dabei wird die Umgestaltung der Schwartauer Allee unter den Gesichtspunkten der Funktionalität und ästhetischer Komponenten des Straßenraumes betrachtet. Die Frage impliziert zudem die Frage nach einer vorhandenen Notwendigkeit der Veränderung bzw. die nach dem Handlungsbedarf und nach der Auswahl der Aspekte, die innerhalb einer Umgestaltung berücksichtigt werden müssen. Zur Beantwortung der Forschungsfrage bedarf es dem Aufzeigen konkreter räumlicher Maßnahmen, da die „Umsetzung“ hierbei den zentralen Baustein bildet.

Die Untersuchung, der für die genannte Fragestellung einzubeziehenden Aspekte der Umgestaltung der Schwartauer Allee, erfolgt möglichst ganzheitlich und allumfassend, ohne festgelegten Fokus auf konkrete Teilaspekte des Straßenraumes.

Aufbauend auf der umfassenden Auseinandersetzung mit dem Forschungsraum, wird das Ziel verfolgt, einen möglichst genauen Entwurf der Neugestaltung der Schwartauer Allee auszuarbeiten und darzustellen. Der Entwurf soll dabei möglichst realistisch konzipiert und theoretisch in naher Zukunft umsetzbar sein. Eine visionäre oder gar utopische Konzeption wird in dieser Ar-

beit nicht verfolgt.

Zudem soll der entwickelte Entwurf nicht als alternativlos wahrgenommen werden. Vielmehr ist es eine auf fundierten Grundlagen basierende Idee der Schwartauer Allee, die, eingebunden in den räumlichen Kontext, funktionieren kann. Jedoch können gewisse, noch nicht abzusehende, zukünftige Entwicklungen den Raum deutlich verändern und erfordern dementsprechend andere Lösungsstrategien und räumliche Konzeptionen.



1.3 Methodisches Vorgehen und Aufbau der Forschung

Im Rahmen der Erstellung dieser Bachelorarbeit, wurden verschiedene wissenschaftliche Forschungsmethoden angewendet. Die konkrete Vorgehensweise im Verlauf der Forschung und die Methodik werden nachstehend erläutert.

Der Forschungsverlauf wurde anfangs vorformuliert und während des Arbeitsprozesses ständig an die gegebenen Anforderungen angepasst und modifiziert bzw. optimiert. Die Struktur bzw. Vorgehensweise der Forschung ist auf Abbildung 1.3.2 übersichtlich abgebildet.

Für den achtwöchigen Bearbeitungszeitraum der Bachelorarbeit, von Ende Januar bis Ende März 2018, wurde ein detaillierter Zeitplan mit regelmäßigen Meilensteinen erstellt. Dieser wurde bei Bedarf angeglichen und auf den jeweiligen Stand der Forschung und etwaige Abwandlungen der Forschungsstruktur angepasst.

Zunächst wurde das grundlegende Problem und die konkrete Forschungsgrundlage sowie der Anlass der Forschung und deren allgemei-

ne Ausrichtung definiert und schließlich in einer konkreten Forschungsfrage zielgerichtet und pointiert ausformuliert. Hierfür wurde zunächst ein Brainstorming durchgeführt. Wichtige Themen und konkretes Forschungsinteresse sollten auf diese Weise zunächst unstrukturiert und mit sich gegenseitig verstärkender Kreativität, gesammelt werden (vgl. Fürst, Scholles 2008, S. 550). Mithilfe der Kartentechnik konnte, durch das übersichtliche Aufhängen, Anordnen und Hierarchisieren, eine Strukturierung erfolgen (vgl. ebd.). Der Blick in Richtung des zu erreichenden Ziels, wurde in Form von grundsätzlichen Zielvorstellungen abgebildet. Hierbei ging es weniger um inhaltliche Ziele, sondern vielmehr um eine Eingrenzung des auf die Analyse aufbauenden, zu erstellenden konzeptionellen Teils. Dies hatte die Funktion, bereits in der Analyse möglichst zielgerichtet vorgehen zu können. Sowohl die Forschungsfrage, als auch die Zielformulierung erhielten während der Bearbeitungszeit konstant Anpassungen.

Grundlagen



Analyse: Bestandsaufnahme



Abb. 1.3.2: Aufbau der Forschung



Abb. 1.3.1: Bewertung der Analyseergebnisse

Die Analyse wurde in drei Schritten durchgeführt. Im ersten Schritt wurden relevante zu untersuchende Aspekte zusammengestellt. In diesem Schritt wurde eine konkrete Liste der einzelnen Analyse Kriterien erstellt, welche im Detail die Analyse gliederten. Diese Analyse Kriterien dienten als konkreter Leitfaden für die

inhaltlichen Arbeitsschritte. Hierfür wurde ein weiteres Brainstorming durchgeführt, welches durch eine Literaturrecherche ergänzt wurde. Den einzelnen Analyse Kriterien wurden, im zweiten Schritt, Methoden zugeordnet, mithilfe derer die zu analysierenden Aspekte zielführend untersucht und erforscht werden konnten. Schließlich wurde im dritten Schritt die Analyse, anhand der vorangegangenen Schritte, durchgeführt.

Die Methoden wurden übergreifend über die verschiedenen thematischen Schwerpunkte angewendet. Deshalb sind sie hier nicht gesondert für die einzelnen Analyse Kriterien aufgeführt.

Um die Schwartauer Allee möglichst facettenreich kennenzulernen und unvoreingenommen in die Forschung einzusteigen, wurde sich dem Raum zunächst durch ein Dérive, also einen Wahrnehmungsspaziergang genähert. Hierbei ging es vorrangig darum, die Eigenarten des Raumes zu begreifen und „sich den Anregungen des Geländes [...] zu überlassen“ (Debord 1958, S. 64). Darauf aufbauend wurden mehrere Beobachtungen durchgeführt.

Zwischenfazit Zielformulierung

Strukturierung der gewonnenen Erkenntnisse

Gewichtung der gewonnenen Erkenntnisse

Formulierung von Thesen

Ableitung entwurfsrelevanter Aspekte

Formulierung von Anforderungen an den Entwurf

Entwurf

Entwicklung verschiedener Entwurfsszenarien

Detailliertere Ausformulierung eines Szenarios



Es folgten zielorientierte Untersuchungen bestimmter Teilaspekte innerhalb des Untersuchungsraumes. Anhand von detaillierten Beobachtungsbögen wurde der Fokus der Forschung im Raum konkret gelenkt. Die Beobachtungsbögen wurden im Folgenden systematisch ausgewertet und in thematischen Karten visualisiert.

Auf die rein raumbezogene Untersuchung aufbauend, wurden verschiedentlich leitfadengestützte Experteninterviews geführt. Hierbei ging es vorrangig darum, den „privilegierten Zugang zu Informationen über Personengruppen oder Entscheidungsprozesse“ (Meuser, Nagel 2002, S. 73) bestimmter Experten für die Forschung zu nutzen, aber auch das Expertenwissen bestimmter Verantwortungsträger „für den Entwurf [...] oder die Kontrolle“ (ebd.) bestimmter raumbezogener Problemstellungen einfließen zu lassen. Die „offene Gesprächsführung und die Erweiterung von Antwortspielräumen“ (Schnell et al. 2008, S. 387) sollte hierbei möglichst umfangreich „einen Einblick in die Relevanzstrukturen und die Erfahrungshintergründe“ (ebd.) der Befragten gewährleisten. Es wurden Experteninterviews mit Vertretern der Initiative Broilingplatz und der Kirchengemeinde St. Matthäi sowie mit Mitarbeitern der Verkehrsplanungs- und der Stadtplanungs- bzw. Bauordnungsabteilung der Lübecker Stadtverwaltung geführt.

Schließlich wurden für das Zwischenfazit alle Analyseergebnisse mit Hilfe einer, an die SWOT-Analyse angelehnten Methode, untersucht. Hierbei wurde das gesamte analysierte Material und insbesondere die gewonnenen Erkenntnisse, bezogen auf die, für das Gebiet qualitativ zu unterscheidenden Aspekte: Defizite, Qualitäten und Potenziale betrachtet. Losgelöst von der Struktur der Analyse, wurden hier die einzelnen Analyseerkenntnisse in den neuen Kategorien zusammengefasst, kombiniert und thematisch neu gegliedert. Innerhalb der neuen dreigeteilten Struktur, wurden alle Aspekte gewichtet, um die im weiteren Verlauf wichtigen und weiter zu behandelnden Schwerpunkte hervorzuheben. Aus den besonders relevanten Aspekten wurden konkrete Aussagen über das Quartier formuliert. Diese Thesen sind qualitativ wertende Einschätzungen zu den verschiedenen

räumlichen und funktionalen Teilaspekten des Quartiers. Somit werden die wichtigen Erkenntnisse aus der Analyse übergeordnet zusammengefasst.

Die Ergebnisse des Zwischenfazits wurden anschließend weiterentwickelt. Aus den auf die Analyse bezogenen Thesen, wurden auf den Entwurf bezogene, weiterführend relevante Aspekte entwickelt. Diese wurden in Form von im Rahmen des Entwurfs zu beachtender bzw. zu erfüllender Anforderungen, neu formuliert. Übergeordnet, wurden die Anforderungen weiterhin innerhalb der zuvor erstellten, jedoch nun auf das Entwerfen angepassten Kategorien Defizite beheben, Qualitäten ausbauen und Potenziale nutzen eingeordnet. Unter den einzelnen Anforderungen wurden fein gegliederte, jeweils für den Entwurf konkret notwendige Ziele formuliert. Diese wurden im weiteren Verlauf als Leitlinie für die entwurflichen Möglichkeiten und Notwendigkeiten genutzt und bestmöglich umgesetzt.

Zunächst wurde das Entwerfen in die zwei übergeordneten Techniken Freiraumplanung und Straßenplanung eingeteilt. Für den Entwurf wurde der Raum in einzelne räumliche Abschnitte gegliedert. Es wurde auf Grundlage der formulierten Richtlinien und Ziele und innerhalb der einzelnen Teilräume des Gebietes, zunächst kreativ entworfen. Verschiedene alternative räumliche Lösungen wurden auf diese Weise entwickelt und durchdacht. Die einzelnen Lösungsansätze wurden hinsichtlich ihrer Zielerfüllungskompetenz untersucht und gegeneinander abgewogen. Für jeden Teilraum ergab sich auf diese Weise eine konkret ausformulierte und visualisierte Variante. Aus den Einzellösungen wurde ein durchgehender Straßenraumentwurf in Form eines Lageplans visualisiert.

Zum Schluss wurde der Prozess der Arbeit und die analysierten und neu entworfenen Inhalte reflektiert und im Kontext des ursprünglich zu erreichenden Ziels hinterfragt.

2. Bestandsaufnahme

1.4 Aufbau des Berichtes

Die Gliederung des Forschungsberichtes lehnt sich indirekt an den Forschungsverlauf an. In der Einführung wird zunächst das Ziel, die Fragestellung und der Aufbau der Forschung sowie das methodische Vorgehen beschrieben. Es folgt die Beschreibung des Forschungsberichtes. Die Analyse gliedert sich in die inhaltlichen Schwerpunkte Räumlicher Bestand, raumbezogene Informationen, verkehrliche Situation und Anwohner. Das Zwischenfazit und die Zielformulierung folgen, wie oben beschrieben, auf die Analyse. Daran schließt die Erläuterung des Entwurfes an, welcher überwiegend räumlich aufgegliedert ist. Zunächst wird auf den gesamten Straßenraum im Allgemeinen eingegangen. Darauf folgt die Behandlung der Teilräume Knotenpunkt Fackenburg Allee, Marquardplatz, Freiraum zwischen Wickedestraße und Gloxinstraße, Knotenpunkt Friedenstraße/Marienstraße und Knotenpunkt Brockesstraße/Matthäistraße. Schließlich wird auf einem Lageplan der gesamte beplante Bereich der Schwartauer Allee visualisiert. Hierbei handelt es sich um den zentralen Plan der alle Ergebnisse zusammenfasst. Zum Schluss wird im Fazit das Ergebnis reflektiert. Es folgen Formalien wie Literatur- und Abbildungsverzeichnisse sowie der Anhang mit Interviewtranskriptionen und ausgewählten verwendeten Quellen.

Übersichtsplan Forschungsraum gesamtes Quartier

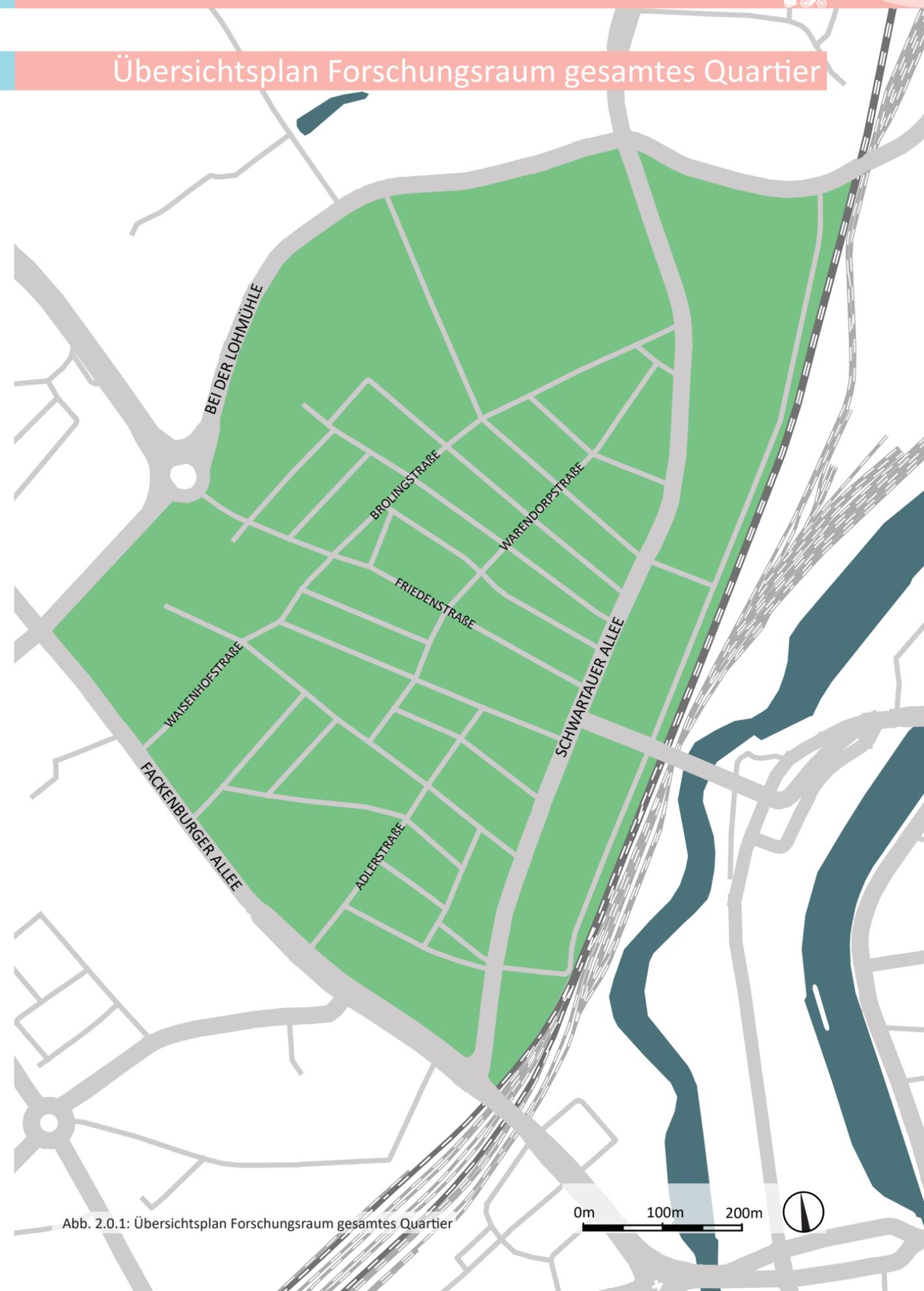


Abb. 2.0.1: Übersichtsplan Forschungsraum gesamtes Quartier

2. Bestandsaufnahme



Übersichtsplan Forschungsraum Schwartauer Allee



Abb. 2.0.2: Übersichtsplan Forschungsraum Schwartauer Allee

Erläuterung Forschungsraum

Im Verlauf dieser Arbeit findet regelmäßig der Begriff „das Quartier“ Erwähnung. Hierbei handelt es sich grundsätzlich um den auf Abb. 2.0.1 grün markierten Bereich. Dies ist das im Rahmen der Forschung näher betrachtete Gebiet um die Schwartauer Allee. Um den großmaßstäblicheren Kontext des konkreten Forschungsbereiches bei der Lektüre dieses Berichtes permanent überblicken zu können, wird empfohlen den auf der Linken Seite abgebildeten Übersichtsplan (Abb. 2.0.2) ausgeklappt zu lassen.



2.1 Auswahl von Kriterien

Für die Strukturierung und Vorbereitung der Analyse ist eine vorherige Auswahl an zu analysierenden Kriterien unerlässlich. Dabei wird sich nach Möglichkeit „auf das wesentliche und damit auf die [...] Zielsetzung des [...] Projekts“ (Reicher 2017, S. 163) beschränkt. Die „vollständige Erfassung aller Punkte und Untersuchungskriterien“ (vgl. ebd.) wird also bewusst nicht angestrebt. Bei der Auswahl wird ein klarer Fokus auf das zu erreichende Ziel gelegt. Dabei geht es konkret um die Aspekte der direkt sichtbaren freiraumplanerischen Gestaltung des öffentlichen Raums sowie um die funktionalen Aspekte von kleinmaßstäblicher Straßenplanung und übergeordneter Verkehrsplanung.

Der Analyse wird eine grundsätzliche Aufzählung an Kriterien zugrunde gelegt, die den Forschungsraum aktiv betreffen bzw. prägen und die Grundlage der Analyse darstellen. Diese Kriterien wurden zunächst anhand eines Brainstormings zusammengetragen, dann anhand von Fachliteratur ergänzt. Hinzugezogen wurde Christa Reichers Aufzählung der Aspekte und Kriterien der Bestandsaufnahme (vgl. Reicher 2017, S. 165) sowie die gelisteten Grundlagen eines stadtgestalterischen Beitrags der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen 2011, S. 99f. Schließlich wurden alle in die Forschung einzufließenden Aspekte feingliedrig kategorisiert. Die für die Analyse des Untersuchungsgebietes zugrundeliegenden Kriterien sind in die vier übergeordneten Themenfelder Räumlicher Bestand, Raumbezogene Informationen, Verkehrliche Situation und Anwohner gegliedert.

Der Räumliche Bestand bezeichnet die direkt im Straßenraum bzw. im Quartier und dessen Kontext sichtbaren physischen Elemente. Die Raumbezogenen Informationen richten ihren Fokus auf Informationen, die den Raum direkt betreffen bzw. sich auf diesen beziehen und räumlich darzustellen sind, jedoch nicht im Raum physisch erfahrbar sind. Die Verkehrliche Situation vereint alle verkehrsbezogenen Informationen zum Straßenraum und dessen Kontext. Das Kapitel Anwohner beinhaltet sowohl demographische Analysen, als auch qualitativ erhobene Informationen der Bewohner des Quartiers.

Die formulierten materiellen Ansprüche (Erschließungs-, Verbindungs-, und Aufenthaltsfunktion) und immateriellen Ansprüche (Orientierung, soziale Brauchbarkeit, Identifikation, Identität, Anregung und Schönheit) an den Straßenraum nach Künne, Steierwald und Vogt (vgl. Künne, et al. 2005, S. 433), werden berücksichtigt und im Entwurf optimiert, stellen jedoch keine übergeordneten Kategorien im Forschungsverlauf dar.

Die konkret zu untersuchenden Einzelkriterien gliedern sich untergeordnet auf die Themenfelder auf. Die entstandene Gliederung ist nachstehend auf 2.1.1 zusammengefasst.



Abb. 2.1.1: Kriterien der Bestandsaufnahme



2.2.1 Räumlicher Kontext



Abb. 2.2.1.1: Verortung in Norddeutschland

Die Schwartauer Allee, als zentraler Untersuchungsraum, befindet sich in der Hansestadt Lübeck, nordöstlich von Hamburg (vgl. Abb. 2.2.1.1). Sie ist nordwestlich der Innenstadtinsel im Stadtteil St. Lorenz-Nord gelegen und wird von einem dicht bebauten Wohnquartier umgeben (grün eingefärbt auf Abb. 2.2.1.3). Das Quartier ist dem Sozialbezirk Holstentor Nord zugeordnet. Westlich schließt der Autobahnzubringer zur ca. 1,5 km entfernten Autobahn A 1 an, während das Quartier im Westen von der Bahntrasse begrenzt wird. Der etwa 1km lange, südliche Abschnitt der Schwartauer Allee, welcher konkret untersucht wird, ist durch den Warendorpplatz im Norden und den Knotenpunkt Fackenburger Allee, Schwartauer Allee im Süden eingegrenzt. Circa 250 m südlich der Schwartauer Allee befindet sich der Hauptbahnhof der Stadt Lübeck. In Richtung Norden ist über die Verlängerung der Schwartauer Allee, in ca. 5 km Entfernung, die Stadt Bad Schwartau gelegen. Durch die Lage in der Nähe vieler wichtiger Orte in der Stadt, hat das Quartier das Potenzial „eine der begehrtesten Lagen von Lübeck“ (Interview Stadtplanung) zu werden, etwa vergleichbar mit dem Sozialbezirk Hüxtertor im Stadtteil St. Jürgen. Dies wird jedoch durch eine räumliche Abgrenzung entkräftet.

Das Quartier wird von großräumigen Barrieren umgeben (vgl. Abb. 2.2.1.4). Nach Nordwesten wird das Quartier durch die Straße „Bei der Lohmühle“ abgegrenzt. Das sich anschließende Gewerbegebiet trägt weiter zu einer deutlichen

Zäsur bei. In Richtung Südwesten wirkt die vielbefahrene Fackenburger Allee als Barriere. Die weitläufige Bahntrasse begrenzt das Quartier zunächst im Osten. Der dahinterliegende Stadtgraben und die Trave bilden zwei zusätzliche, nur mithilfe von Brücken überquerbare Barrieren, die die Erreichbarkeit der ca. 650 m entfernten Innenstadt stark negativ beeinflussen.

Im gesamten Quartier finden sich vier größere, öffentliche Aufenthaltsbereiche bzw. Grün- und Spielflächen (vgl. Abb. 2.2.1.2). Alle Flächen befinden sich an den Rändern des zum Wohnen genutzten Bereiches. Neben den kleinen Spielplätzen auf dem Marquardplatz und an der Westerhoffstraße, befindet sich ein deutlich größerer Spielplatz an der Waisenhofstraße. Der etwas zentraler gelegene Broilingplatz, bietet neben einer kleinen Spielfläche vor allem einen großen gepflasterten Platz, der als Marktplatz genutzt wird und einige Sitzgelegenheiten aufweist.

Im Nordosten grenzt die Schwartauer Allee an das Gelände eines alten, stillgelegten und langsam verwildernden Seegrenzschlachthofs. Es handelt sich um ein großes Areal, welches sich über die Bahntrasse bis hin zum Stadtgraben bzw. zur Trave erstreckt und dessen Nachnutzung gerade zur Diskussion steht.

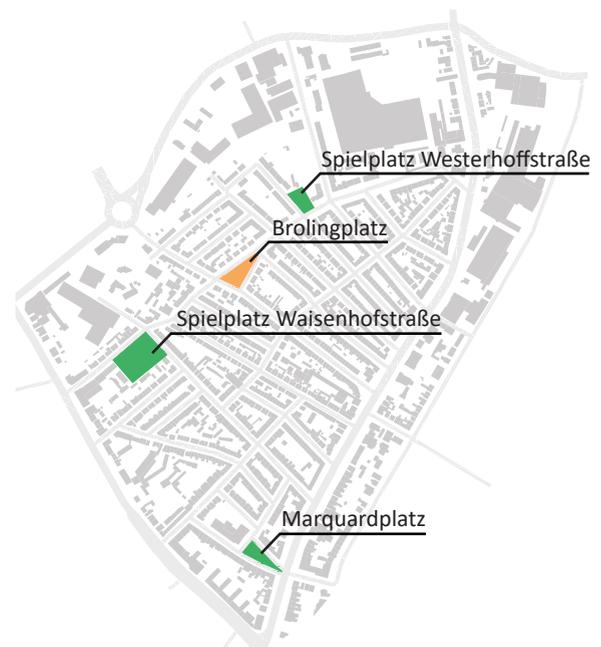


Abb. 2.2.1.2: Freiflächen im Quartier



Abb. 2.2.1.3: Verortung in Lübeck



Abb. 2.2.1.4: Überörtliche Barrieren



2.2.2 Bebauungsstruktur

Schwarzplan und Sichtachsen

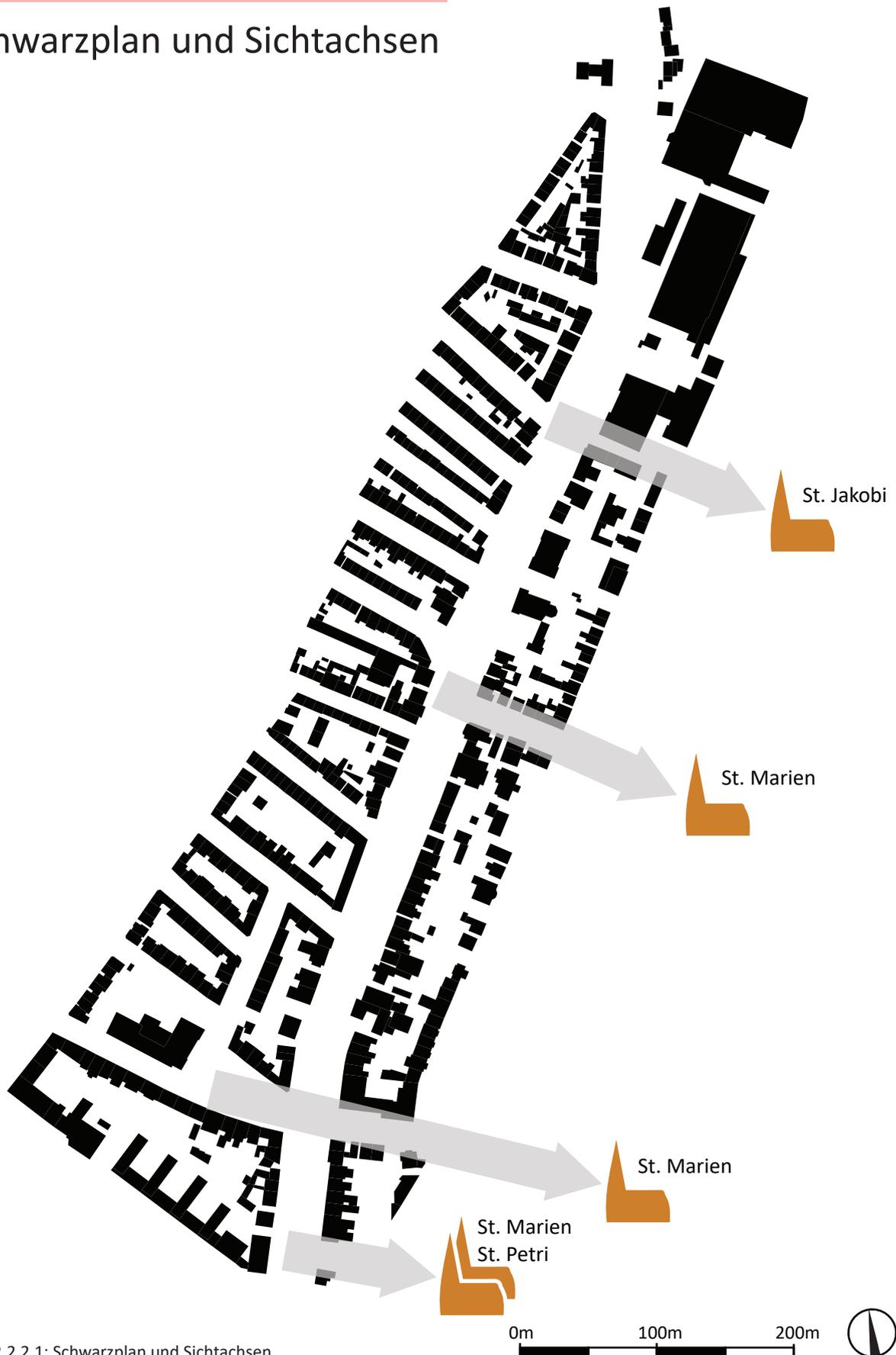


Abb. 2.2.2.1: Schwarzplan und Sichtachsen



Im Quartier um die Schwartauer Allee dominiert eine Blockrandbebauung. Die geschlossene Bauweise wird westlich der Schwartauer Allee nur sehr vereinzelt aufgebrochen. Im Osten des Quartiers ist die Blockrandbebauung durch viele Unterbrechungen kaum zu erkennen. Im gesamten nördlichen sowie westlichen Bereich des Quartiers, weicht die kleinteilige Bebauung großflächigen gewerblichen bzw. industriellen Hallenstrukturen. Platzartige Aufweitungen in der Bebauung ergeben sich zwischen den Hallenstrukturen und auf der Schwartauer Allee am zentralen Knotenpunkt Schwartauer Allee, Ecke Friedenstraße bzw. Marienstraße und vor der St. Matthäi-Kirche, sowie am Marquardplatz. (vgl. Abb. 2.2.2.1)

Sichtachsen in Richtung Lübecker Innenstadt ergeben sich an allen östlichen Einmündungen der Schwartauer Allee. Die Achse der Katharinenstraße gibt, bis in den Marquardplatz hinein, den Blick auf die St. Marien-Kirche frei (vgl. Abb. 2.2.2.2). Ebenso stellt die Marienstraße eine Sichtachse zur St. Marien-Kirche dar, die auch vom südlichen Teil des Eckgrundstücks an der Friedenstraße einsehbar ist. Die Matthäistraße gibt den Blick auf die St. Jakobi-Kirche frei. (vgl. Abb. 2.2.2.1)

Der Zustand der Gestalt der Gebäude ist überwiegend mittelmäßig bis sehr gut (vgl. Abb. 2.2.2.5). Insbesondere die südöstlichen sowie nordwestlichen Bereiche der Straße bieten kontinuierlich schöne Fassaden, die den Straßenraum baulich eingrenzen und hochwertig wirken lassen (vgl. Abb. 2.2.2.3). Nur wenige unansehnliche Gebäude finden sich hier, so z.B. direkt am südlichen Eingang der Straße, am Knotenpunkt Fackenburger Allee. Hier wirkt ein besonders hoch aufragendes (vgl. Abb. 2.2.2.6) und wenig ansehnliches Gebäude sehr abweisend. Auch hervorzuheben ist das Gebäude an der Ecke Friedenstraße, welches sehr niedrig und unansehnlich ist, wodurch es der platzartigen Aufweitung eine unschöne bauliche Einfassung gibt. Südlich der Marienstraße wirkt ein alter, verfallener, hoher Bunker deplatziert und bietet einen optischen Kontrast zum Umfeld. Die St. Matthäi-Kirche trägt stark zum schönen Ortsbild des mittleren Abschnitts der Schwartauer Allee bei,

da sie sowohl eine besonders ansehnliche Fassade hat, als auch einen hohen Kirchturm hat und somit sehr präsent im Straßenraum ist (vgl. Abb. 2.2.2.4). Im nordöstlichen Bereich finden sich viele leerstehende, verfallene Gebäude, welche im starken Kontrast zur gegenüberliegenden Straßenseite stehen. Die Angaben zur Gestalt der Gebäude beruhen auf der subjektiven Einschätzungen. (vgl. Abb. 2.2.2.5 und 2.2.2.6)

Das Quartier ist insgesamt dicht bebaut und bietet den Bewohnern urbane, überwiegend durch schöne Bebauung eingefasste Freiräume. Die Nähe zur Innenstadt Lübecks wird durch diverse Blickbezüge direkt erfahrbar. Dadurch und wegen der überwiegend hochwertigen Fassadengestaltung und der Bebauungsstruktur kann das Quartier auch als äußerer Teil der Innenstadt selbst weitergedacht werden.



Abb. 2.2.2.2: Sichtachse am Marquardplatz in Richtung St. Marien Kirche



Abb. 2.2.2.3: Guter Zustand der Gestalt der Gebäude



Abb. 2.2.2.4: St. Matthäi Kirche



Bewertung der Gestalt der Gebäude

- Sehr schönes Gebäude
- Schönes Gebäude
- Neutral
- Unansehliches Gebäude
- Verfallenes Gebäude



Abb. 2.2.2.5: Bewertung der Gestalt der Gebäude

0m 100m 200m





Gebäudehöhe

- 6+ Geschosse
- 4-5 Geschosse
- 2-3 Geschosse
- 1 Geschoss

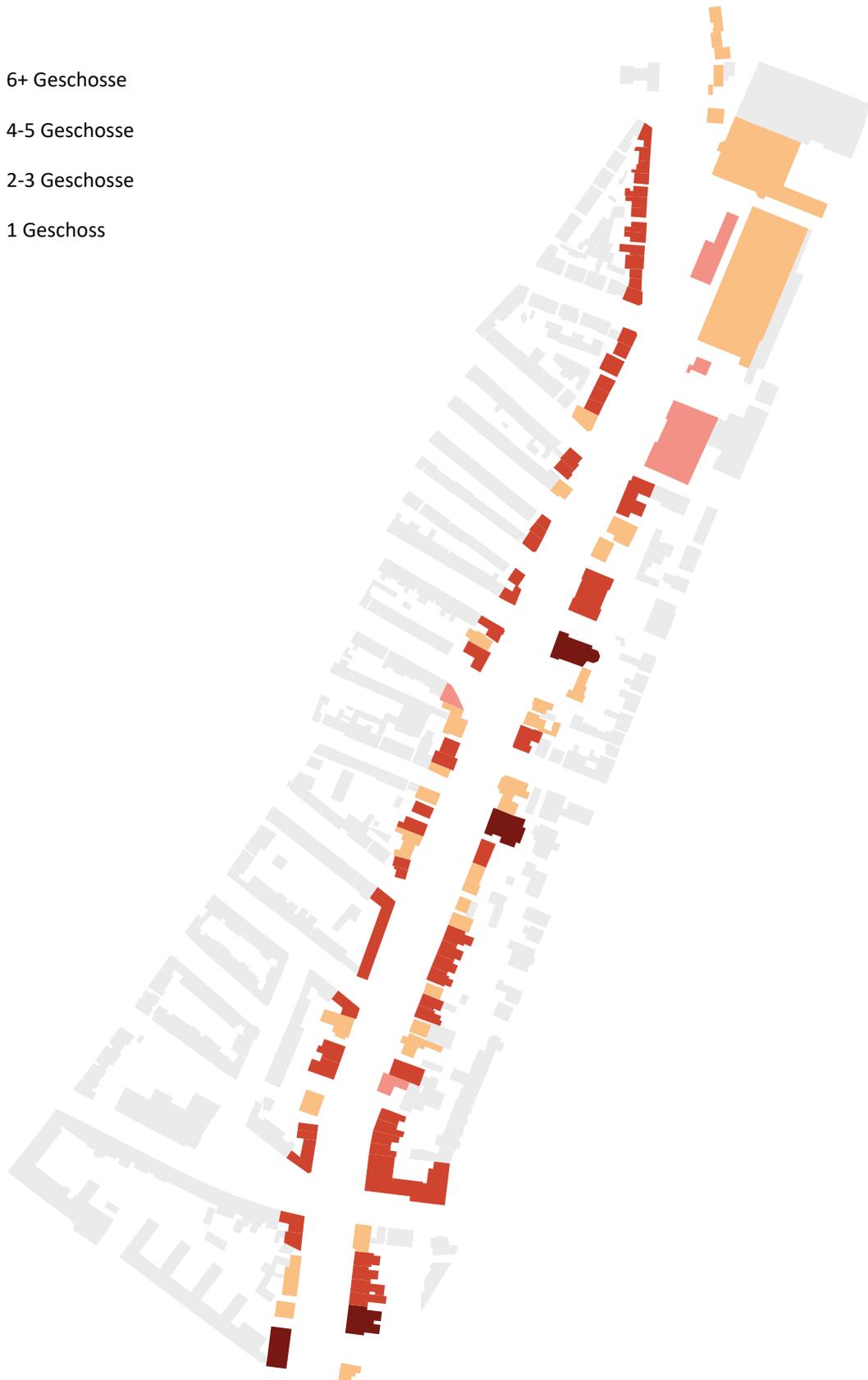


Abb. 2.2.2.6: Gebäudehöhe

0m 100m 200m





2.2.3 Öffentlicher Raum

Raumstruktur

-  Fahrbahn
-  Fuß- und Radweg
-  Kfz- Stellplätze
-  Nicht definierter Straßenraum
-  Grünfläche



Abb. 2.2.3.1: Raumstruktur

0m 100m 200m





Der öffentliche Raum betitelt den von öffentlichen Straßen und Plätzen eingenommene Stadt- raum. Dieser steht im direkten Kontrast zum privaten Raum und gewährleistet neben einer allgemeinen Durchgängigkeit auch eine öffentliche Sicherheit (vgl. Spektrum 2001). Die durch unterschiedliche Nutzungen beanspruchte Fläche des öffentlichen Raumes im Untersuchungs- gebiet, der Schwartauer Allee, gliedert sich fol- gendermaßen auf:

Fahrbahn	50%
Fußweg	18,9%
Radweg	11,7%
Grünfläche (Spielplatz und Abstands- grün von Bäumen)	4,7%
Sonstige Flächen (Kfz-Stellplätze, Sicherheitsabstandsflächen, nicht definierter Straßenraum)	14,2%

(Quelle: eigene Berechnung)

Der öffentliche Raum der Schwartauer Allee wird stark von der Fahrfläche des motorisierten Individualverkehrs dominiert (vgl. Abb. 2.2.3.2). Über die Hälfte des öffentlichen Raumes wird von dieser Fläche beansprucht. Die in den Seitenräumen gelegenen Fuß- und Radwege, treten bei einer Flächeninanspruchnahme von knapp einem Drittel des Gesamttraumes, weniger in Erscheinung. Abgesehen von dem Straßenraum der Schwartauer Allee, gehören zum Forschungsraum zwei weitere Flächen. Im süd- westlichen Teil der Schwartauer Allee liegt der Marquardplatz (vgl. Abb. 2.2.3.3). Über den ge- samten Platz erstreckt sich ein Spielplatz, einge- schlossen und umgeben von Erschließungsstra- ßen. Die Fläche des Spielplatzes ist vollständig entsiegelt. Der Spielplatz ist von einem Zaun umgeben und lässt sich nur durch ein Tor an der westlichen Seite betreten. Auf dem Spielplatz befinden sich einige Spielgeräte, Sitzgelegenhei- ten und Baumanordnungen.

Zusätzlich besteht noch eine Sonderfläche im öf- fentlichen Raum, zentral in der Schwartauer Al- lee. Der Knotenpunkt Friedensstraße – Schwar- tauer Allee wurde im Jahre 2008 teilweise stillgelegt (vgl. Abb. 2.2.3.4). Die Friedenstraße ist nun eine Einbahnstraße, in welche nur von der Schwartauer Allee von Norden kommend

eingebogen werden kann. Im stillgelegten Be- reich sind die ursprünglichen Fahrspuren noch erkennbar. Der Asphalt ist somit also belassen worden und wurde nicht entfernt. Zusätzlich wurden Poller aufgestellt, um ein Durchfahren von Kraftfahrzeugen zu verhindern. Insgesamt macht der stillgelegte Knotenpunkt einen funkti- onslosen, verlassenen Eindruck und bietet keine Nutzungs- oder Aufenthaltsmöglichkeiten.



Abb. 2.2.3.2: Dominanz der Fahrbahn



Abb. 2.2.3.3: Spielplatz: Marquardplatz



Abb. 2.2.3.4: Stillgelegter Knotenpunkt Friedensstraße



Zugänglichkeit

-  Zugänglicher Raum
-  Umgrenzung des Untersuchungsgebiets

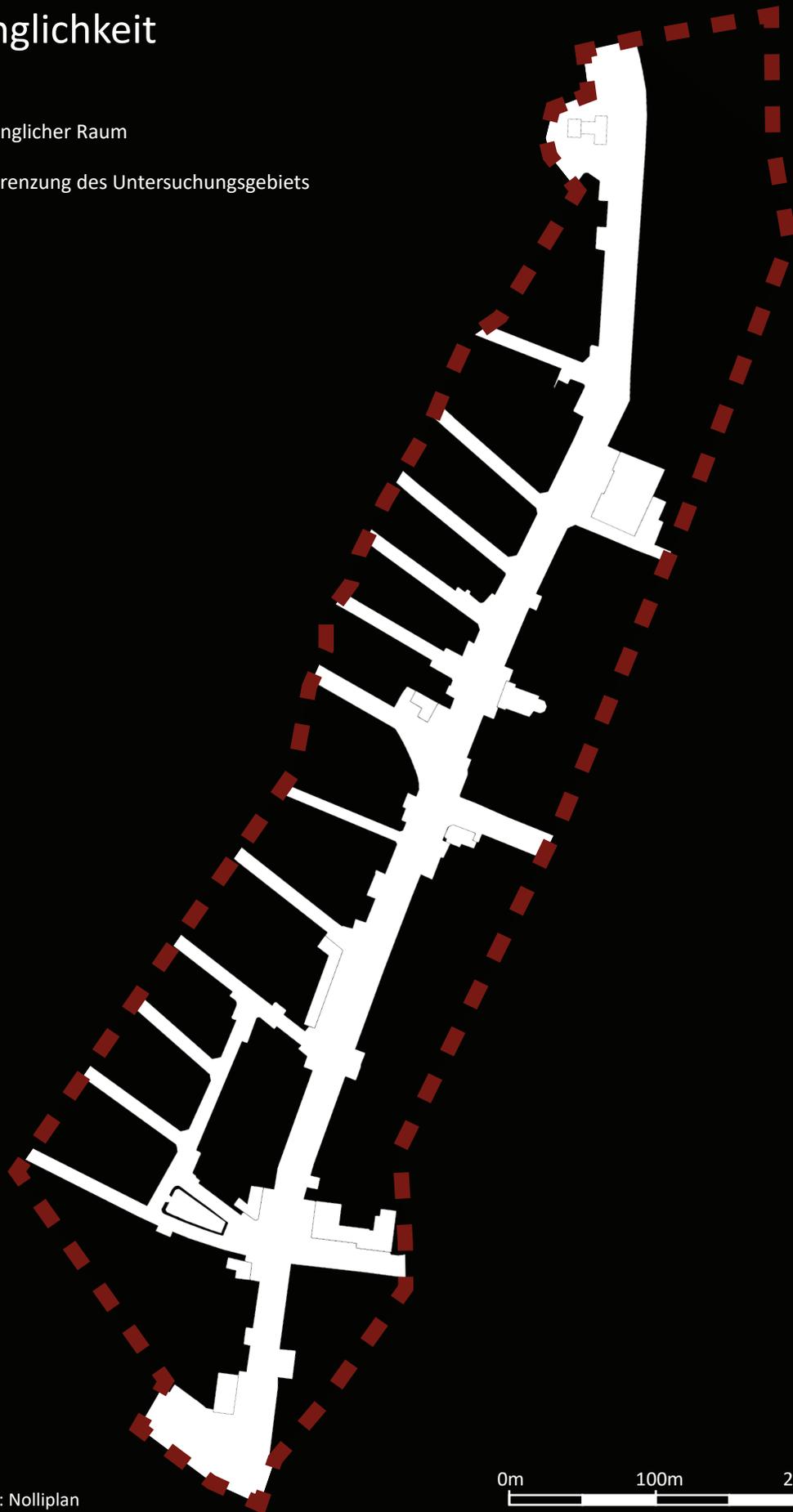


Abb. 2.2.3.5: Nolliplan

0m 100m 200m





Die Untersuchung des öffentlichen Raumes beschränkt sich in dieser Forschung nicht nur auf eine Analyse des durch Privatgrundstücke begrenzten Straßenraumes. Zusätzlich wird der Fokus der Analyse auch auf die Untersuchung des zugänglichen Raumes gerichtet. Dieser kann als ein allgemein zugänglicher Bereich, in dem sich Menschen frei, mit nur wenigen Beschränkungen bewegen können, verstanden werden (vgl. Brendgens 2005, S. 1089). Die Erstellung eines Nolliplans hilft hierbei, die zugänglichen Bereiche klar erkennbar darzustellen. Der Begriff des Nolliplans basiert auf der Kartierung Roms von Gianbattista Nolli, im Jahre 1748 (vgl. Selle 2005, S. 2). In der von Ihm entwickelten Darstellung, werden hierbei nur diejenigen Flächen Weiß gehalten, welche prinzipiell zugänglich sind, so auch Innenhöfe und Passagen. Ergänzend sind zusätzlich ebenfalls öffentliche Einrichtungen und Geschäfte als zugängliche Bereiche eingetragen, um den kompletten Bewegungsspielraum in der Schwartauer Allee darzustellen (vgl. 2.2.3.5).

Wie im Nolliplan gut zu erkennen ist, öffnet sich an manchen Stellen der Straßenraum und bietet Fußgängern größere frei zugängliche Areale. Im Bereich des Marquardplatzes ist ein größerer, öffentlich zugänglicher Bereich, der durch betretbare Eckgrundstücke ergänzt wird. Auf dem Marquardplatz selber besteht durch den doppelten Zaun, der den Spielplatz umgibt, ein eingeschränkter Bewegungsspielraum (vgl. Abb. 2.2.3.6). Die einzige Öffnung um den Spielplatz zu betreten, befindet sich am westlichen Ende des Marquardplatzes. Der zweite etwas größere Bereich befindet sich um den Straßenabschnitt zwischen Wickede- und Gloxinstraße (vgl. Abb. 2.2.3.7). Das Privatgrundstück am westlichen Teil der Schwartauer Allee ist uneingeschränkt frei zugänglich. Die Erdgeschossnutzung des angrenzenden Gebäudes besteht hauptsächlich aus Einzelhandels- sowie Dienstleistungsbetrieben, welche zu normalen Geschäftszeiten betretbar sind. Um den Knotenpunkt Friedensstraße, Schwartauer Allee besteht, neben der Aufweitung in der Bebauung (vgl. Kapitel 2.2.2), auch ein noch größerer zugänglicher Bereich bezüglich der Zugänglichkeit der Gebäude. Angrenzende Gastronomiebetriebe bieten auf ih-



Abb. 2.2.3.6: Doppelter Zaun auf dem Marquardplatz



Abb. 2.2.3.7: Freifläche zwischen Wickede- und Gloxinstraße

ren Grundstücken und in den Räumlichkeiten Bewegungsspielraum. Die Kirche St. Matthäi hat einen frei zugänglichen Kirchenvorplatz und der zum Teil stillgelegte Knotenpunkt bietet eine offene Fläche. Nördlich der Matthäistraße besteht durch den Sky Supermarkt und die angrenzenden Parkflächen eine weitere größere Fläche, die frei zugänglich ist.



Ausstattung des öffentlichen Raums

- Sitzgelegenheit
- Fahrradstellfläche
- Telefonzelle
- Briefkasten
- Spielplatz
- Ampel
- Wertstoffcontainer
- Straßenlaterne



Abb. 2.2.3.8: Ausstattung des öffentlichen Raums



Auffällig bei der Untersuchung der Ausstattung des öffentlichen Raumes ist die Konzentration der Straßenmöblierung an Knotenpunkten (vgl. Abb. 2.2.3.8). Die verschiedenen Elemente bündeln sich an den Knotenpunkten Schwartauer Allee zur Fackenburger Allee, Wickedestraße, Friedensstraße und zur Brockesstraße. Im gesamten Untersuchungsraum sind nur drei Fahrradstellplätze vorzufinden. Fahrradbügel befinden sich ausschließlich im südlichen Teil der Schwartauer Allee, sowie auf dem stillgelegten Knotenpunkt an der Friedensstraße. Die Ausstattung mit Sitzgelegenheiten ist für den gesamten öffentlichen Raum sehr knapp bemessen. Die einzigen Sitzgelegenheiten befinden sich auf dem Marquardplatz, wo drei Parkbänke und zwei Betelemente aufzufinden sind, vor der Kirche St. Matthäi, wo vier Betonquader platziert wurden (vgl. Abb. 2.2.3.9) und im Wartebereich der Bushaltestellen.

Der öffentliche Raum ist relativ einheitlich mit Straßenlaternen ausgestattet. Die Straßenlaternen sind im gesamten Forschungsraum zwischen Radweg und Fußweg gelegen und bieten ein Sicherheitsrisiko, insbesondere für schnell fahrenden Radfahrern (vgl. Abb. 2.2.3.10). Zwei Flächen mit Wertstoffcontainern sind im öffentlichen Raum aufzufinden. Die Wertstoffcontainer in der Nähe der Wickedestraße sind so angeordnet, dass bei der Nutzung der Container entweder auf dem Fahrradweg oder auf der Fahrbahn gestanden werden muss (vgl. Abb. 2.2.3.11). Es gibt fünf Bereiche mit LSA im Untersuchungsraum. Die Knotenpunkte Schwartauer Allee zur Fackenburger Allee, zur Wickedestraße und zur Friedensstraßen sind mit LSA ausgestattet. Im nördlichen Bereich gibt es auf Höhe des Sky Supermarktes, sowie nördlich der Tankstelle LSA, die ausschließlich dafür da sind, Fußgängern und Fahrradfahrern eine Querung der Schwartauer Allee zu ermöglichen.



Abb. 2.2.3.9: Sitzgelegenheiten vor der St. Matthäi Kirche



Abb. 2.2.3.10: Sicherheitsrisiko: Straßenlaterne



Abb. 2.2.3.11: Wertstoffcontainer an der Schwartauer Allee



2.2.4 Nutzungsstrukturen

Nutzungen in Erdgeschosszonen

- Wohnen
- Handel und Dienstleistungen
- Soziale Einrichtung
- Gastronomie
- Gewerbe
- Leerstand
- Sonstiges



Abb. 2.2.4.1: Nutzungen in Erdgeschosszonen



Die direkte Umgebung der Schwartauer Allee ist im Flächennutzungsplan als Mischgebiet ausgewiesen (vgl. Hansestadt Lübeck 2016), was auch der realen Nutzung entspricht. Die Nutzung der Erdgeschosszonen der angrenzenden Gebäude ist unstrukturiert und weist keine eindeutige Einteilung in unterscheidbare Bereiche auf (vgl. Abb. 2.2.4.1). Durchgehend werden Handels- und Dienstleistungsbetriebe, wie auch gastronomische Betriebe und anderweitige gewerbliche Nutzungen an der Schwartauer Allee vorgefunden. Vielfach werden die Erdgeschosszonen ebenfalls zum Wohnen genutzt. Gewerbliche, insbesondere kundenorientierte Erdgeschossnutzungen, sind auf der westlichen Seite der Schwartauer Allee häufiger vertreten und sind somit präserter bzw. straßenraumprägender.

Am Marquardplatz befindet sich die Grund- und Gemeinschaftsschule Julius Leber. Im südlichen Teil der Katharinenstraße gibt es eine Einrichtung des medizinischen Dienstes der Krankenversicherung Nord. Um den Knotenpunkt an der Friedensstraße sind verschiedene kulturelle sowie soziale Einrichtungen aufzufinden: In einem westlich der Schwartauer Allee gelegenen Hinterhof sitzt das Hoftheater Lübeck (vgl. Abb. 2.2.4.2). In unmittelbarer Nähe dazu befindet sich das Altenheim Busse, dem gegenüber die St. Matthäi Gemeinde Lübeck sowie die Moschee Fatih Camii und der Boxclub Lübeck, wobei die letzteren zwei nur von der Katharinenstraße aus betretbar sind. Ergänzt werden diese sozialen- und kulturellen Nutzungsstrukturen durch gastronomische Einrichtungen, die dort auf verschiedenen Eckgrundstücken vorzufinden sind. Die Bedeutung dieses zentralen Raumes wird somit durch die Anhäufung von kulturellen und gewerblichen Nutzungen betont (vgl. Abb. 2.2.4.3).

Die Ausstattung mit Nahversorgungseinrichtungen ist im Bereich der Schwartauer Allee mangelhaft. Für Konsumgüter des täglichen Bedarfs gibt es nur einen größeren Sky Supermarkt an der Schwartauer Allee, Ecke Matthäistraße und einen „Hong-Kong-Asia-Markt“ in der Fackenburger Allee, ca. 150m entfernt von der Schwartauer Allee. Dies sind jedoch die einzigen Nahversorgungseinrichtungen im Untersu-



Abb. 2.2.4.2: Hof Theater



Abb. 2.2.4.3: Kirche im kulturellen Zentrum

chungsraum der Schwartauer Allee.

Nördlich des Sky Supermarktes, auf der östlichen Seite der Schwartauer Allee, gibt es verschiedene großflächige Hallenstrukturen. Ein Großteil der Hallen ist verfallen und leerstehend.

Die Schwartauer Allee bildet deutlich das ökonomische Zentrum des Quartiers. Die Straße besitzt eine wichtige Versorgungsfunktion für das Quartier, da der überwiegende Teil der Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe des Quartiers hier ansässig ist. (vgl. Interviewprotokoll Stadtplanung)



2.2.5 Landschaftsstruktur

Baumbestand und Grünflächen

- Grünfläche
- Großkroniger Baum
- Kleinkroniger Baum

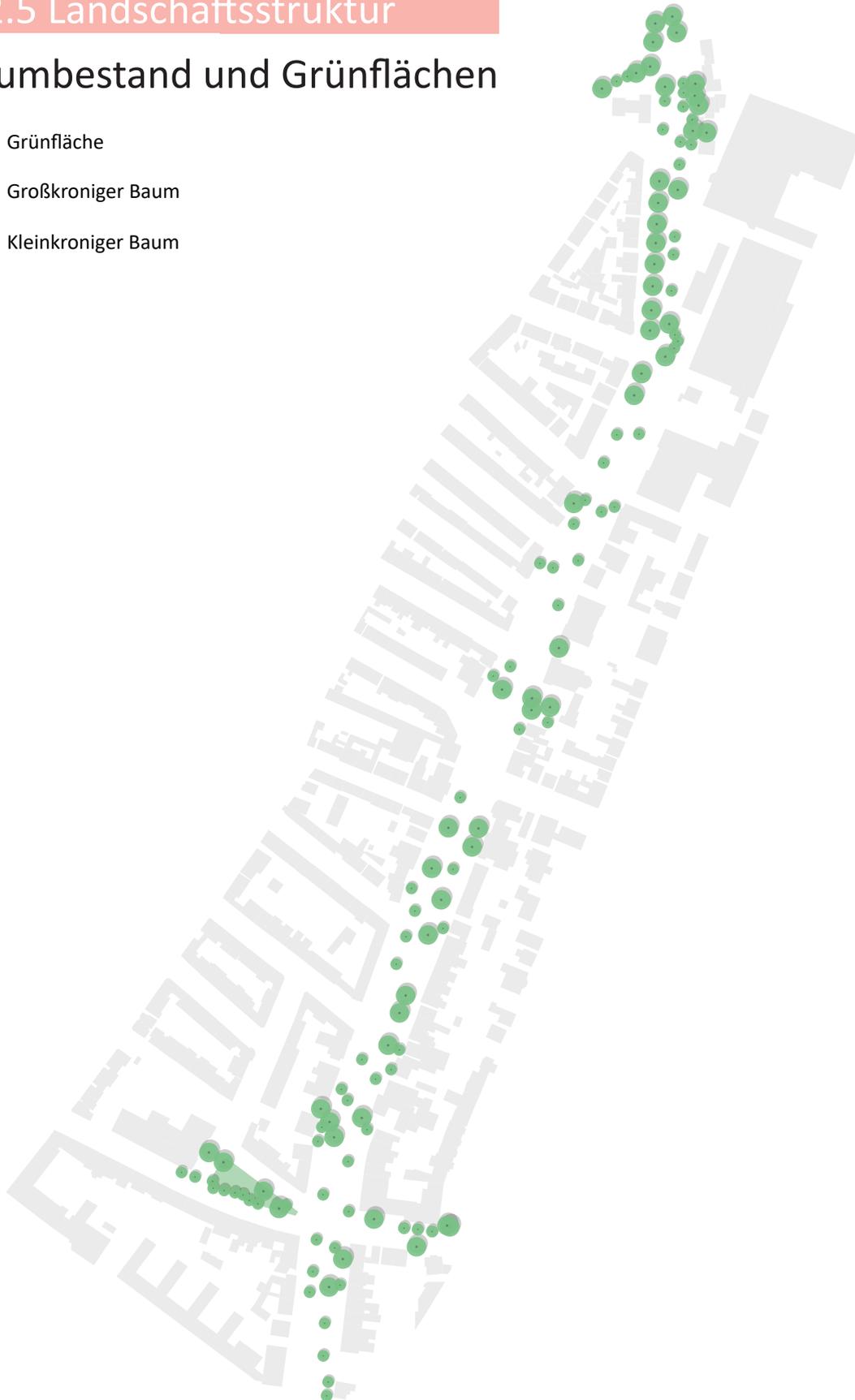


Abb. 2.2.5.1: Baumbestand und Grünflächen



Grünflächen bzw. Bepflanzungen gibt es in der Schwartauer Allee nur vereinzelt (vgl. Abb. 2.2.5.1). Neben dem Baumbestand im Verlauf der Schwartauer Allee, bietet der Marquardplatz Raum für eine entsiegelte Spiel- und Grünfläche. Bei der Untersuchung des vorhandenen Baumbestandes fällt auf, dass die Bäume in der Schwartauer Allee unstrukturiert und in unregelmäßigen Abständen auftreten. Die Bäume weisen außerdem deutliche Größenunterschiede auf. Im mittleren Bereich der Schwartauer Allee besteht ein besonders geringer Baumbestand. Im nördlichen Abschnitt hingegen findet sich eine gewisse Regelmäßigkeit der Struktur der Bäume, wodurch ein Alleecharakter entsteht. Um die Straßenbäume herum ist für jeden Baum eine ca. 7 m² große entsiegelte Fläche eingerichtet. Diese Flächen sind teilweise mit Gräsern bewachsen, sind jedoch größtenteils unansehnlich und voller Abfälle (vgl. Abb. 2.2.5.3). Auf dem Marquardplatz ist eine deutlich dichtere Baumanordnung anzutreffen. Die Sonderstellung des Marquardplatzes im öffentlichen Raum wird nicht nur dadurch betont, sondern befindet sich hier auch der einzige flächige Grünbereich im Untersuchungsraum. Der Zustand der Grünfläche ist jedoch defizitär. Die Wiesenstrukturen (vgl. Abb. 2.2.5.4) sind fleckig, ungepflegt und vermüllt. Die restliche Fläche des Untersuchungsraumes ist, bis auf das Abstandsgrün, welches sich im Norden der Schwartauer Allee zwischen Gehweg und Privatgrundstück befindet, vollständig versiegelt.



Abb. 2.2.5.2: Baumbestand in der Schwartauer Allee



Abb. 2.2.5.3: Grünraum um die Straßenbäume



Abb. 2.2.5.4: Mangelhafter Zustand des öffentlichen Grüns



2.3.1 Historische Entwicklung

Hansestadt Lübeck

Lübeck wurde im Jahre 1143 von Graf Adolf von Schauenburg gegründet. Dieser erkannte die verkehrspolitisch günstige Lage der Kaufmannsiedlung, die sich auf einer Halbinsel zwischen Trave und Wakenitz befand, und verlieh der Ansiedlung das Stadtrecht (vgl. Lübeck: Fenster 2018b).

Durch den Aufbau von Fernhandelsbeziehungen erstarkte die Stadt und stieg bis zur bedeutendsten Handelsstadt im Ostseeraum auf. Im 13. Jahrhundert wurde die Stadtmauer errichtet, in der im Westen das Holstentor den Zugang zur Stadt sicherte. 1329 erwarb die Stadt Lübeck das Gebiet Travemünde und hatte somit einen eigenen Zugang zum Meer. Der Reichtum der Hansestadt fand ihren Niederschlag auch im Stadtbild. Bis Mitte des 13. Jahrhunderts wurde der Dom, die Marienkirche, St. Petri, das Rathaus und der Markt errichtet. Wegen Brandgefahr durften Häuser nur aus Stein gebaut werden. Die damals errichteten Giebelhäuser stehen zum Teil heute noch so dicht bebaut wie früher. (vgl. Reimer 2018)

Im 15.-16. Jahrhundert wurde der Grundpfeiler der atlantischen Wirtschaft, durch die Entdeckung des Seewegs nach Indien, sowie Silber- und Goldfunde in Amerika gelegt. England und die Niederlande erlangten als Kolonialmächte an wirtschaftlicher Stärke. Der Ostseehandel verlor immer weiter an Bedeutung. Die Hansestadt versank allerdings nicht in Bedeutungslosigkeit; weiterhin trafen sich hier, durch die günstige geographische Lage, wichtige Handelsrouten. 1937 verlor die Hansestadt Lübeck unter den Nationalsozialisten die staatliche Selbstständigkeit und wurden in die preußische Provinz Schleswig-Holstein eingegliedert (vgl. Lübeck: Fenster 2018b). In der Nacht zum 29. März 1942 wurden durch Bombardements etwa ein Viertel der historischen Altstadt zerstört (vgl. Lübeck und Travemünde Marketing GmbH 2017). Der Wiederaufbau ab 1949 und die erfolgreichen Bemühungen, die historische Altstadt zu erhalten, gelten noch heute als internationales Musterbeispiel der Denkmalpflege. Im Jahr 1987

wurde die Lübecker Altstadt als UNESCO Weltkulturerbe ausgezeichnet (vgl. ebd.).

Die Schwartauer Allee im historischen Kontext

Der Stadtteil St. Lorenz Nord, durch den die Schwartauer Allee verläuft, entstand zwischen 1850 bis 1910 und ist geprägt durch eine städtebauliche Geschlossenheit. Neben einfachen Arbeiterreihenhäusern und mehrgeschossigen Mietwohnungsbauten, wurden auch repräsentative Villen und Doppelhäuser errichtet. (vgl. Hansestadt Lübeck 1990, S. 4)

Zwischen 1881 und 1959 gab es in Lübeck eine Straßenbahn, die auf 15 verschiedenen Linien fuhr (vgl. Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte 2018). Zwei dieser Linien führten, vom Hauptbahnhof kommend, durch die Schwartauer Allee in Richtung Bad Schwartau (vgl. Abb. 2.3.1.1). Auf Höhe der Matthäistraße



Abb. 2.3.1.1: Straßenbahnschienen führten durch die Schwartauer Allee

gab es eine Stadtbahnhaltestelle. 1959 wurde der Betrieb der Stadtbahn aufgrund der Zunahme des motorisierten Individualverkehrs eingestellt und durch Busse ersetzt (vgl. Academic 2017).

Seegrenzschlachthof

Im nördlichen Teil der Schwartauer Allee auf der östlichen Seite wurde 1929 ein Seegrenz-Schlachthof errichtet (Vgl. Abb. 2.3.1.2), wo importiertes Schlachtvieh erst unter Quarantäne gestellt und schließlich geschlachtet wurde (vgl. Sellerbeck 2013, S. 12). Im Jahr 2006 wurde der Betrieb eingestellt und steht seitdem leer. Das Gelände ist von städtischer Seite mit



Abb. 2.3.1.2: Seegrenzschlachthof historisch

dem Ziel verbunden, die bislang ausschließlich industrielle Verwendung in eine städtebauliche Verdichtung zu überführen (vgl. Sellerbeck 2013, S. 17). Seit 2016 steht das Gelände des Seegrenzschlachthofes unter Denkmalschutz (vgl. Lübecker Nachrichten 2016b).

Ausbau der Nordtangente 2008

Im Oktober 2009 wurde das großräumige Verkehrsprojekt „Nordtangente“ bis auf geringfügige Restarbeiten in Lübeck abgeschlossen. Bereits Anfang März wurde die zur Nordtangente gehörende Eric-Warburg-Brücke fertiggestellt (vgl. Abb. 2.3.1.3). Die Gesamtkosten für die rund 1,3 km lange Nordtangente beliefen sich laut Hochrechnungen im Jahre 2000 auf etwa 72 Millionen Euro. Das Projekt wird als wichtige Anbindung der Lübecker Häfen sowohl vom Land Schleswig-Holstein nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und dem Finanzausgleichsgesetz als auch von der Europäischen Kommission im Rahmen der Förderung der transeuropäischen Verkehrsnetze bezuschusst. (vgl. Schleswig-Holsteinische Zeitung 2009)

Der Ausbau der Nordtangente schafft eine neue Verbindung von der A1 in Richtung der Lübecker Häfen und entlastet somit gravierend



Abb. 2.3.1.3: Eric-Warburg-Brücke



Abb. 2.3.1.4: Knotenpunkt Friedensstraße noch aktiv

das Verkehrsnetz der Lübecker Innenstadt. Vor dem Ausbau wurde der abfahrende Verkehr der A1 über die Friedensstraße durch die Innenstadt zu den Häfen geleitet. Im Zuge des Umbaus wurde der Knotenpunkt Friedensstraße, Schwartauer Allee teilweise stillgelegt. Bis vor dem Bau der Nordtangente nutzten täglich etwa 19 000 Kfz die Friedensstraße, wodurch im Quartier eine klare Barriere entstand (vgl. Abb. 2.3.1.4). Mit dem Umbau ist der Knotenpunkt nur noch einseitig, von der nördlichen Schwartauer Allee in die Friedensstraße befahrbar (vgl. Schleswig-Holsteinische Zeitung 2008). Der Umbau und die damit verbundene Reduktion des Durchfahrtsverkehrs bringen Ruhe ins Quartier und steigern die Wohnqualität deutlich.



2.3.2 Umweltauswirkungen

Die Schwartauer Allee emittiert über die untersuchte Länge hinweg im gesamten Straßenraum Lärm in der Höhe zwischen 70 und 75 dB (vgl. Abb. 2.3.2.1). Weniger Lautstärke findet sich auf dem Eckgrundstück an der Friedenstraße mit 60 bis 70 dB. Einer vergleichsweise geringen Lärmbelastung, wird der Marquardplatz ausgesetzt. Hier werden Lärmwerte im hinteren Bereich nicht angegeben, während sie nur im straßennahen Bereich 60 dB überschreiten (vgl. Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung 2017). In der Schwartauer Allee kommt es zu regelmäßigen Geschwindigkeitsüberschreitungen, die vor allem nachts unter den Bürgern aus Lärmemissionsgründen als problematisch gesehen werden (vgl. Hansestadt Lübeck 2013, S. 26).

Neben diversen physischen und psychischen Auswirkungen führt die Einwirkung von Lärm zum „Unterlassen von Kommunikation“ (Bayrisches Landesamt für Umwelt 2013, S. 5), was für die Aufenthaltsqualitäten im Straßenraum äußerst problematisch ist. Die Schwartauer Allee bietet also nur sehr eingeschränkt die Grundlage für eine rege interaktive Nutzung des öffentlichen Raums.

Im Rahmen der ZukunftsWerkStadt Lübeck, wurde bereits der Vorschlag formuliert, mithilfe der Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h und damit einhergehenden stationären Geschwindigkeitsmessanlagen, die Lärmbelastung in der Schwartauer Allee zu reduzieren (vgl. Hansestadt Lübeck 2015a, S. 7).

Die Luftqualität der Straße wird im Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck überwiegend als gering eingestuft (vgl. Handestadt Lübeck 2008, Plan-Nr. 6). Nur im nördlichen Teil des Untersuchungsraumes, ca. ab der Ludwigstraße, wird die Luftqualität als mittelmäßig eingestuft. Eine konkrete Messung der Luftqualität hinsichtlich schädlicher Stoffe, wie Stickoxiden oder Feinstaub, ist in der Schwartauer Allee jüngst nicht durchgeführt worden.

Die verschiedenen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs und anderer Quellen proble-

matischer Emissionen, führen zu einer Situation in der Schwartauer Allee, die für das Wohnen und den Aufenthalt im öffentlichen Raum unangenehm und teilweise gesundheitsschädlich ist. Die Emissionen wirken kontraproduktiv für die Entstehung eines aktiv belebten sozialen Zentrums für das Quartier auf der Schwartauer Allee.



Abb. 2.3.2.1: Lärmkartierung



2.3.3 Rechtliche und politische Vorgaben

Der Flächennutzungsplan von Lübeck (Stand: 01.10.2016) weist die direkt angrenzenden Gebiete der Schwartauer Allee als gemischte Baufläche aus. Die westlich gelegenen Quartiersflächen sind Wohnbauflächen. Die nördlich der Matthäistraße gelegenen Flächen sind als gewerbliche Bauflächen ausgewiesen. Der Flächennutzungsplan verzeichnet zudem den Marquardplatz als Spiel- und/oder Bolzplatz, das Gebäude südlich der Marienstraße an der Schwartauer Allee als Schutzbunker (vgl. Abb. 2.3.3.1), die Kirche St. Matthäi als Kirche sowie das nördlich der St. Matthäikirche gelegene Gebäude als Schule. Der Flächennutzungsplan kartiert an der Marienbrücke eine Sichtschneise zur Altstadt. Die Schwartauer Allee selbst wird als sonstige überörtliche oder örtliche Hauptverkehrsstraße ausgewiesen. (vgl. Hansestadt Lübeck 2016a)

Der südlich der Matthäi- und Drögesstraße gelegene Teil des Forschungsraumes, ist seit dem 12.03.1990 als Gebiet rechtlich durch die Erhaltungssatzung geschützt. Die Gemeinde hat anhand des §172 BauGB, das Gebiet zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart, aufgrund seiner städtebaulichen Gestalt, ausgewiesen (vgl. Hansestadt Lübeck 1990, S. 1). Ziel dieser Satzung soll sein, „den Stadtteil St. Lorenz Nord in seiner städtebaulichen Eigenart zu erhalten.“ (ebd., S. 3) und „die von der Stadt beabsichtigte städtebauliche Entwicklung im Sinne einer erhaltenden Stadterneuerung zu lenken“ (ebd., S. 3).

Das Gebiet ist somit vor gravierenden baulichen Veränderungen geschützt und soll somit in seiner vorhandenen Eigenart bestehen bleiben.

Auf dem Areal des alten Seegrenzschlachthofes (vgl. Abb. 2.3.3.2) will ein Investor einen großräumigen Einzelhandel mit 3.800m² Verkaufsfläche und mehrere Wohneinheiten errichten (vgl. Lübecker Nachrichten 2017d). Die Verwaltung der Hansestadt Lübeck empfiehlt dies allerdings nicht. Mehrere, von der Stadt in Auftrag gegebenen Gutachten kommen zu dem Schluss, dass der Einzelhandel in dieser Größenordnung nicht zum Zentrenkonzept des Einzelhandels passt und so nicht funktionieren kann. Die Stadt be-

vorzugt eine großflächige Wohnbebauung für das Areal (vgl. Interviewprotokoll Stadtplanung).

Konkret hat der Investor bei der Stadt einen Antrag auf einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan gestellt. Daraufhin wurde ein Aufstellungsbeschluss des B-Planes für das Areal des alten Seegrenzschlachthofs mit drei verschiedenen Varianten gefasst. Der Bauausschuss beschloss nur die Variante des Investors umzusetzen, wurde jedoch von der Lübecker Bürgerschaft überstimmt. Ein städtebaulicher Wettbewerb sollte daraufhin durchgeführt werden, wurde allerdings durch ein Bürgerbegehren zurückgestellt, welches für die sofortige Umsetzung der Idee des Investors ohne Wettbewerb plädiert. (vgl. Interviewprotokoll Stadtplanung)

Aktuell hat nun Kaufland das Grundstück vom Investor erworben. Das Bürgerbegehren wurde daraufhin eingestellt, um der Neuplanung Kauflands nicht im Wege zu stehen (vgl. Lübecker Nachrichten 2018).

Das gesamte Areal des alten Seegrenzschlachthofs ist seit 2015 als Denkmal ausgewiesen (vgl. Lübecker Nachrichten 2016b).



Abb. 2.3.3.1: Schutzbunker



Abb. 2.3.3.2: Ehemaliger Seegrenzschlachthof



2.3.4 Übergeordnete Konzepte

Eine Vielzahl an Landschaftsplänen, Entwicklungskonzepten oder anderweitigen übergeordneten, überwiegend städtischen Konzepten, treffen Aussagen über den behandelten Untersuchungsraum. So wird der Raum auf den unterschiedlichsten maßstäblichen, sowie thematischen Ebenen untersucht und schließlich mit verschiedenen konzeptionellen Vorschlägen bzw. Maßnahmen beplant.

Das Quartier um die Schwartauer Allee findet in großmaßstäblichen Plänen kaum Erwähnung. So existieren hier weder „großräumige, besonders wertvolle Landschaftsbereiche“ (Hansestadt Lübeck 2008, Plan-Nr. 2b), Erholungsgebiete (vgl. Hansestadt Lübeck 2008, Plan-Nr. 12b) oder Schutzgebiete (vgl. Hansestadt Lübeck 2008, Plan-Nr. 15b), noch werden hier „flächenhafte Grünzüge und lineare Grünverbindungen innerhalb [oder] am Rande von Wohngebieten [in] Bestand und Entwicklung“ (Hansestadt Lübeck 2008, Plan-Nr. 18.3) verzeichnet. Auch „Grünflächen“ oder „durchgrünte Siedlungsbereiche“ (Hansestadt Lübeck 2004, Themenkarte 2.1) sind im gesamten Quartier nicht verzeichnet, mit Ausnahme des als Grünfläche verzeichneten Spielplatzes an der Waisenhofstraße. Parkanlagen sind nicht nur am Marquardplatz, sondern auch am Eckgrundstück des Knotenpunktes an der Friedenstraße verzeichnet.

Im Teillandschaftsplan „St. Lorenz Nord/Vorwerk“ der Hansestadt Lübeck wird eine Vielzahl an Defiziten bestimmter Teilaspekte und damit einhergehender Herausforderungen im Quartier aufgezeigt, die mit den im Rahmen der Forschung erlangten Erkenntnissen übereinstimmen. Das hohe Verkehrsaufkommen im Quartier, welches durch die hohe Bevölkerungsdichte und durchschnittliche Pkw-Dichte entsteht, (vgl. Hansestadt Lübeck 2004, S. 13) wird als Defizit erkannt. Dies gilt besonders für das Verkehrsaufkommen an Spielplätzen wie dem Marquardplatz und die hohe Flächeninanspruchnahme von parkenden Kfz (vgl. Hansestadt Lübeck 2004, S. 12). Außerdem wird die Unterversorgung mit Spiel- und Ballspielplätzen sowie mit öffentlichen Parkanlagen angesprochen. Generell wird die unzurei-

chende Möglichkeit der landschaftsbezogenen Erholung durch die geringe Qualität und Quantität naturnaher Biotope bemängelt (vgl. Hansestadt Lübeck 2004, S. 15). Dementgegen steht das durch die hohe Siedlungsdichte entstehende Bedürfnis an freiraumbezogenen Erholungsmöglichkeiten (vgl. Hansestadt Lübeck 2004, S. 15), was die Problematik weiter verschärft.

Der Alleecharakter bzw. die beidseitig der Straße angelegten Baumreihen der Schwartauer Allee, werden sowohl im Teillandschaftsplan (vgl. Hansestadt Lübeck 2004, Themenkarte 2.3), als auch im Gesamtlandschaftsplan (vgl. Hansestadt Lübeck 2008, Plan-Nr. 7b und 8b) als besonders wichtig hervorgehoben. Die Alleen und Baumreihen sind im Gesamtlandschaftsplan teilweise verzeichnet als „besonders geschützte Teile von Natur und Landschaft“ (Hansestadt Lübeck 2008, Plan-Nr. 18.1c - 4) bzw. „sonstige Flächen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft“ (Hansestadt Lübeck 2008, Plan-Nr. 18.1b).

Die Qualität des Landschafts- und Ortsbildes in der Schwartauer Allee, wird überwiegend als mittel bis gering eingeschätzt. Ab der Matthäistraße in Richtung Norden, wird die östliche Seite der Schwartauer Allee als qualitativ sehr gering eingeschätzt. Herausragend ist die St. Matthäi Kirche, welche als einzige eine qualitativ hohe Bewertung innehat (vgl. Hansestadt Lübeck 2008, Plan-Nr. 9).

Die Schwartauer Allee weist vielfach Defizite auf und ist verantwortlich für diverse funktionale und gestalterische Konflikte. Sowohl der schlechte Zustand der Radwege (vgl. Hansestadt Lübeck 2004, S. 13), als auch die bedeutende Problematik der schwierigen Überquerbarkeit der Schwartauer Allee (vgl. Hansestadt Lübeck 2000, S. 7) werden hervorgehoben. Außerdem gehört die Schwartauer Allee auch zu den „Haupt-Störungsstellen für den Busverkehr in der Hansestadt Lübeck“ (Hansestadt Lübeck 2000, S. 9) und neben der Barrierewirkung werden auch Beeinträchtigungen wie Lärm- und Schadstoffemissionen sowie visuelle Auswirkungen genannt. Trotz dieser Defizite ge-



hören, neben der Schwartauer Allee, auch die Friedenstraße, die Marienstraße, die Brolingsstraße, die Matthäistraße und die Brockesstraße (zusätzlich als Fahrradstraße gekennzeichnet) zum primären Radverkehrsnetz der Stadt (vgl. Lübeck: Fenster 2013, S. 48). Der Matthäistraße kommt außerdem eine besondere Verbindungsfunktion, aufgrund der verzeichneten Rad- und Wanderwegsbeziehung (vgl. Hansestadt Lübeck 2004, Themenkarte 2.5), zu.

Die städtischen Konzepte sehen eine Vielzahl konkreter Maßnahmen für das Gebiet vor, die zur Aufwertung und generell zur positiven Entwicklung des Gebietes beitragen sollen. Um einer aus der hohen verkehrlichen Belastung resultierenden „Abwärtsspirale“ entgegenzuwirken, soll generell der öffentliche Raum aufgewertet werden (vgl. Hansestadt Lübeck 2010, S. 101). Der öffentliche Raum soll vorwiegend als Wohnumfeld gestaltet werden (vgl. Hansestadt Lübeck 2010, S. 101). Hierfür ist die Aufwertung des Landschafts- und Ortsbildes mithilfe der Wiederherstellung und Ergänzung von Alleen (vgl. Hansestadt Lübeck 2008, Anlage 2, S. 7), die Anlage zusätzlicher öffentlicher Grünflächen und die „verstärkte Pflanzung von Laubbäumen“ (Hansestadt Lübeck 2004, Maßnahmenkatalog, S. 2) in Grünflächen und an Straßen vorgesehen. Damit soll außerdem die Entsiegelung von Plätzen sowie anderen öffentlichen und privaten Flächen einhergehen (vgl. Hansestadt Lübeck 2004, Maßnahmenkatalog, S. 1).

Auch die Verkehrsinfrastruktur soll durch konkrete Maßnahmen verbessert werden. Generell ist eine Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Fahrradverkehrs vorgesehen (Hansestadt Lübeck 2004, Maßnahmenkatalog, S. 10f.), die u.a. mit der Gestaltung von fahrradfreundlichen Knotenpunkten an der Ecke Friedenstraße und Ecke Brockesstraße (vgl. Hansestadt Lübeck 2000, S. 31) und durch die „Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen zugunsten des ÖPNV unter Beibehaltung der Verbindungsfunktion“ (Hansestadt Lübeck 2000, S. 23) umgesetzt werden soll. Außerdem sollen geeignete Überquerungshilfen über die Hauptverkehrsstraßen installiert werden (vgl. Hansestadt Lübeck 2000, S. 29).

Die Schwartauer Allee und das Quartier geben vielfach Anlass zu Kritik. Diese wird häufig zur Qualität des öffentlichen Raums geäußert und viele Aspekte werden als minderwertig eingestuft. Die Beeinträchtigung der Bewohner und anderweitiger Nutzer durch die Schwartauer Allee, wird vielfach erwähnt. Viele konkrete Lösungsansätze und ausformulierte Maßnahmen zeigen, dass Probleme erkannt und die ersten Schritte, darauf zu reagieren, bereits eingeleitet wurden.

2.4 Verkehrliche Situation



2.4.1 Verkehrsinfrastruktur

Fahrbahnverlauf

-  Fußweg
-  Radweg/Radfahstreifen
-  Fußgängerfurt
-  Fahrradfurt

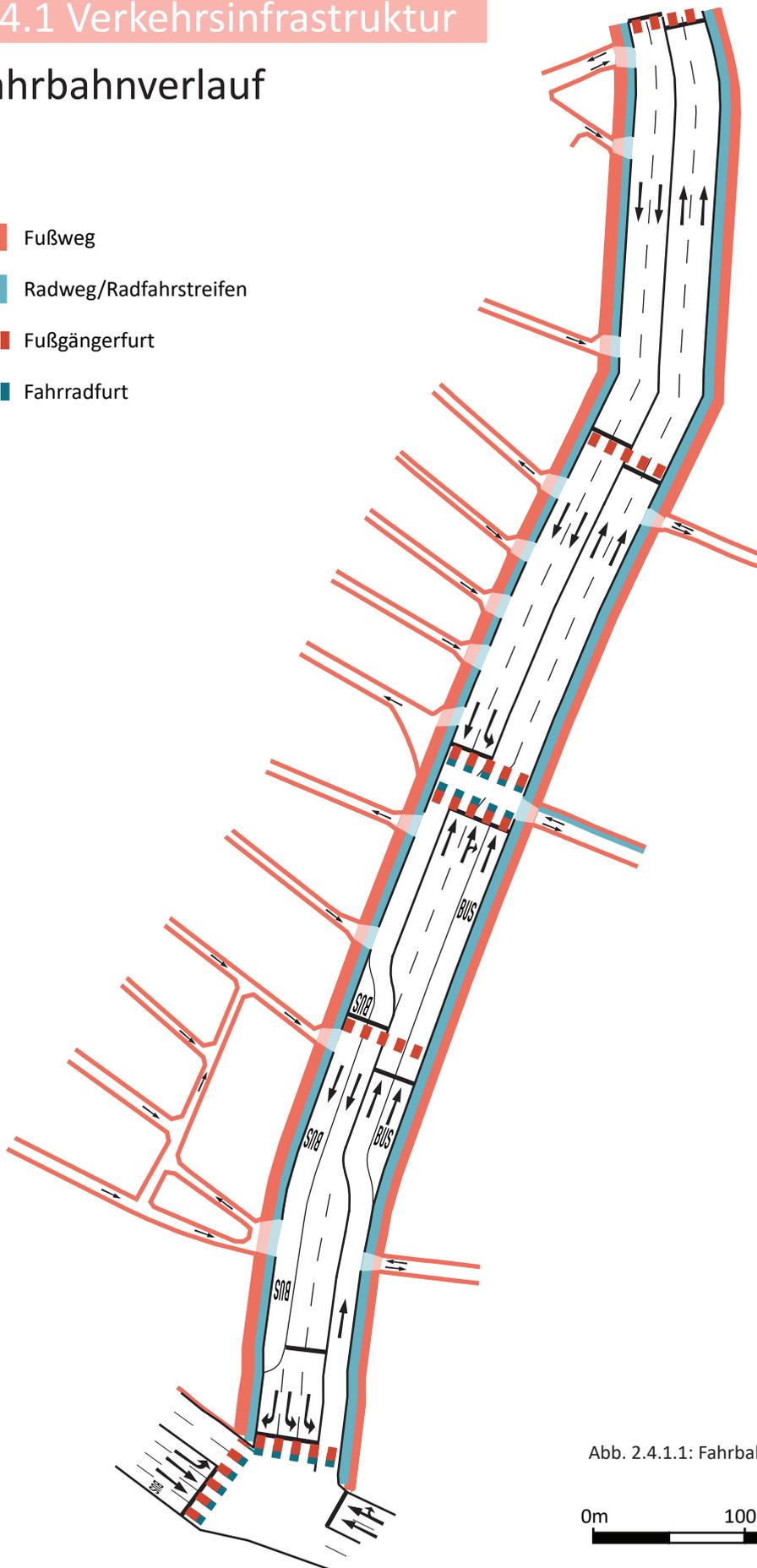


Abb. 2.4.1.1: Fahrbahnverlauf und Überquerungen

0m 100m 200m





Die Schwartauer Allee ist als Landstraße klassifiziert, wodurch ihr eine besondere übergeordnete Funktion als Verbindungstraße zukommt (vgl. Interview Stadtplanung). Sie ist außerdem Teil zweier wichtiger Verkehrsachsen: die Verbindung von Bad Schwartau zum Lübecker Hauptbahnhof und die Verbindung von der Autobahn in das Stadtzentrum (vgl. Interview Verkehrsplanung). Gleichzeitig hat die Schwartauer Allee auch eine Versorgungsfunktion für das Quartier (vgl. Interview Stadtplanung). Die Funktion der Schwartauer Allee als überörtliche Verbindungsstraße steht jedoch im Vordergrund, wodurch sich eine klare Barriere ergibt (vgl. ebd.).

Im öffentlichen Raum der Schwartauer Allee, sind Verkehrsflächen für den motorisierten Individualverkehr (MIV), den ÖPNV, den Radverkehr und den Fußgängerverkehr vorhanden.

Fahrbahnverlauf

Im gesamten Straßenraum sind vier Fahrstreifen vorhanden. Nördlich der Marienstraße sind durchgängig zwei Fahrstreifen pro Richtung eingerichtet; ein gesonderter Fahrstreifen nur für Linksabbieger in Richtung Marienstraße beendet diese klare Gliederung. Im südlichen Bereich sind zwei Busspuren (vgl. Abb. 2.4.1.2) eingerichtet, die hauptsächlich das möglichst effiziente Umfahren des Rückstaus vor den Lichtsignalanlagen (LSA) zum Zweck haben. (vgl. Abb. 2.4.1.1)

Fußwege sind an den Rändern des gesamten Straßenraums im Quartier eingerichtet. Gesonderte Radwege sind nur auf der Schwartauer Allee gebaut. Auf den einmündenden Straßen werden Kfz- und Radverkehr im gemeinsamen Mischverkehr geführt. Einen gesonderten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn gibt es im untersuchten Bereich nicht; eine Ausnahme bildet nur die Marienstraße, wo sich stadtauswärts ein Radfahrstreifen befindet. Eine vielfach angesprochene Problematik bei der Benutzung des Radverkehrsnetzes in der Schwartauer Allee, ist die Herausforderung für Radfahrer sich an geltende Regeln zu halten, u.a. da hierfür teilweise das Absteigen erforderlich wird (vgl. Interview Broilingplatz). Die Missachtung der Verkehrsregeln durch Radfahrer ist auch für Fußgänger ein



Abb. 2.4.1.2: Fahrstreifen für den ÖPNV



Abb. 2.4.1.3: Bodenbelag/Markierung Friedenstraße

Ärgernis (vgl. Interview St. Matthäi). Das Fahren auf der falschen Straßenseite, was vielfach als problematisch angesehen wird, resultiert aus der fehlenden Radfahrerfurt am südöstlichen Knotenarm des Knotenpunktes Fackenburger Allee (vgl. Interview Verkehrsplanung). Überquerungsmöglichkeiten gibt es in Größeren (maximal ca. 330m Abstand) unregelmäßigen Abständen mit Hilfe von LSA sowohl für Fußgänger, als auch teilweise für den Radverkehr. Dies ist problematisch, da auch zwischen den LSA eine deutliche Nachfrage nach Überquerungsmöglichkeiten besteht (vgl. Interview St. Matthäi). (vgl. Abb. 2.4.1.1)

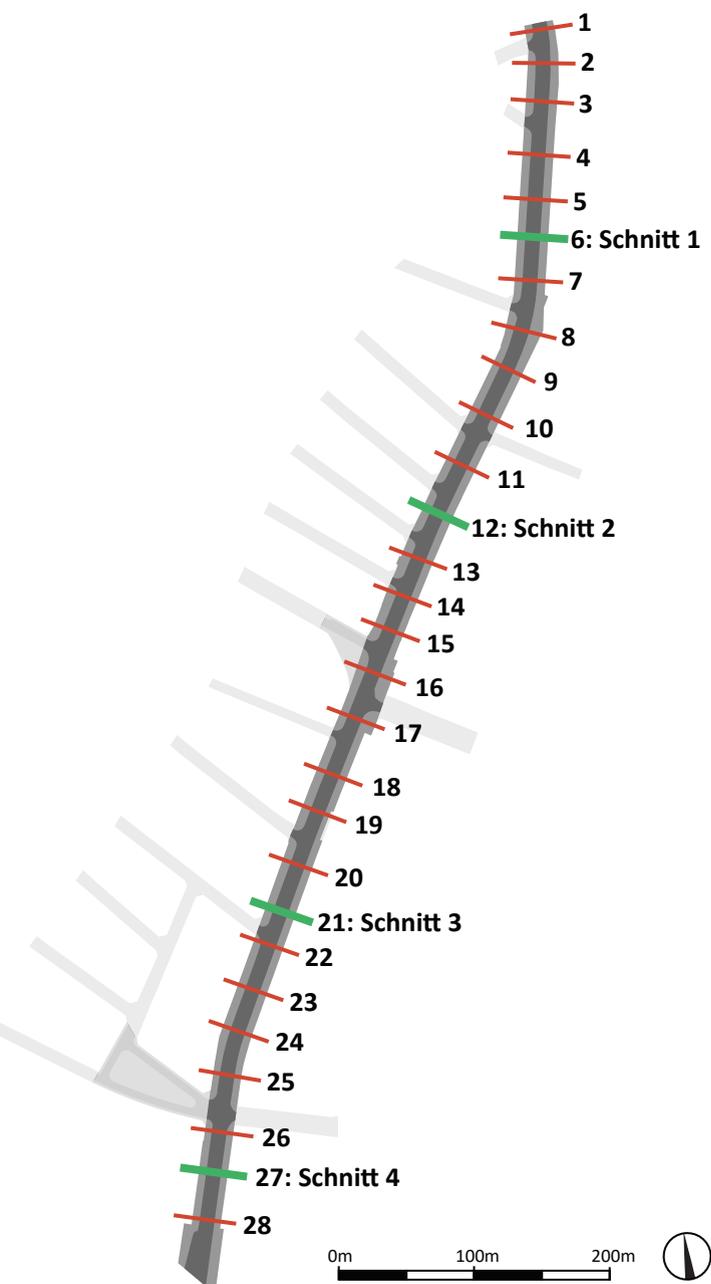
Bei dem südliche Knotenpunkt mit der Fackenburger Allee weist die Schwartauer Allee zwei Abbiegestreifen nach links und einen nach rechts auf. Links abbiegender Rad- und Fußgängerverkehr wird zunächst ohne LSA auf eine Verkehrsinsel geleitet und von dort mit separaten

2.4 Verkehrliche Situation



Furten auf die andere Straßenseite geführt. Die Überquerung der Schwartauer Allee ist mit einer LSA gewährleistet. Die Fackenburger Allee lässt sich am südöstlichen Knotenarm weder durch den Rad-, noch durch den Fußgängerverkehr überqueren, da hier keine LSA eingerichtet ist. Dies führt dazu, dass die Fahrt von Radfahrern aus der westlichen Fackenburger Allee kommend, mit dem Fahrtziel in Richtung Nordosten in der Schwartauer Allee, auf die linke Straßenseite gelenkt wird.

Ein weiterer, für Radfahrer ungünstig eingerichteter Knotenpunkt ist der an der Friedenstraße bzw. Marienstraße. Die Verkehrsführung ist hier teilweise schwer verständlich, da der Radweg auf dem stillgelegten Knotenpunkt uneindeutig geführt wird. Über ca. 35m besteht ein nur mit zwei Pfeilen gekennzeichnete Zweirichtungsradsradweg auf der Fläche und mit der Breite des normalen Radwegs. Auch die Führung des Fußgängerverkehrs ist hier nicht deutlich markiert. (vgl. Abb. 2.4.1.3)

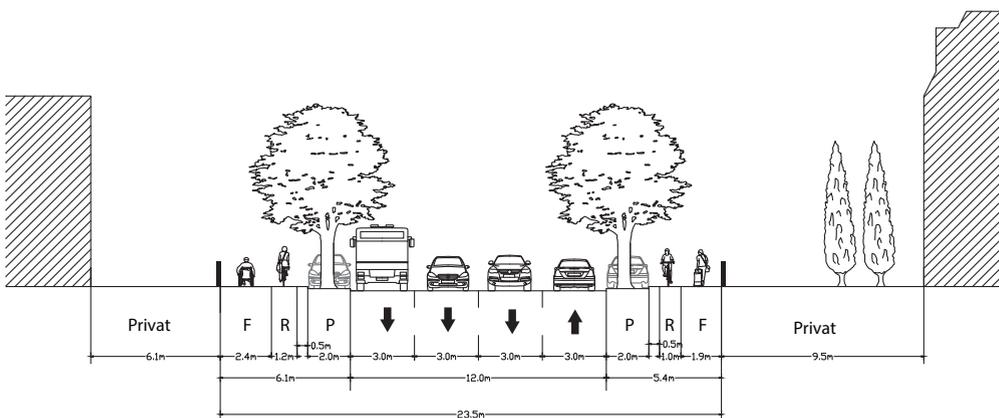
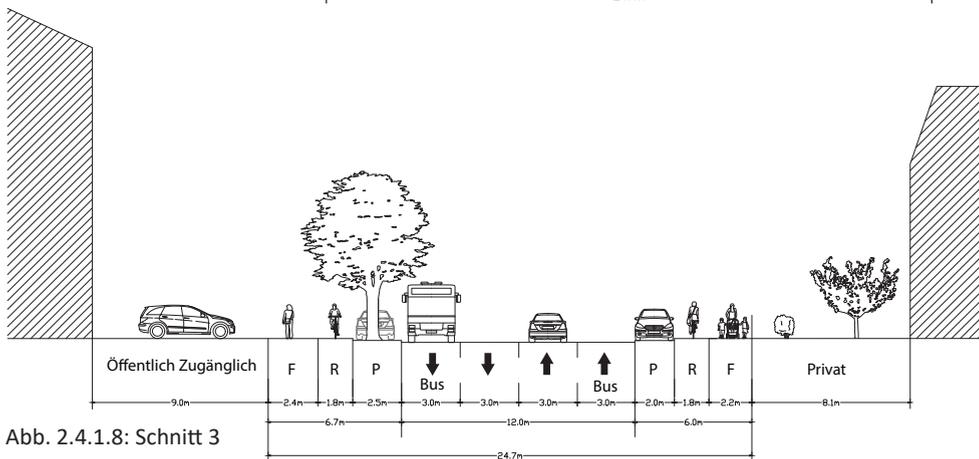
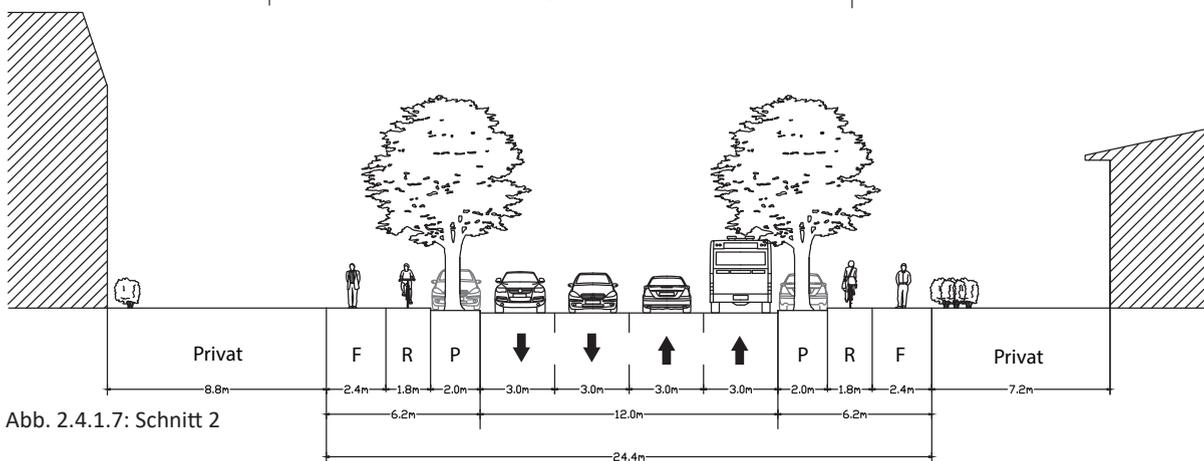
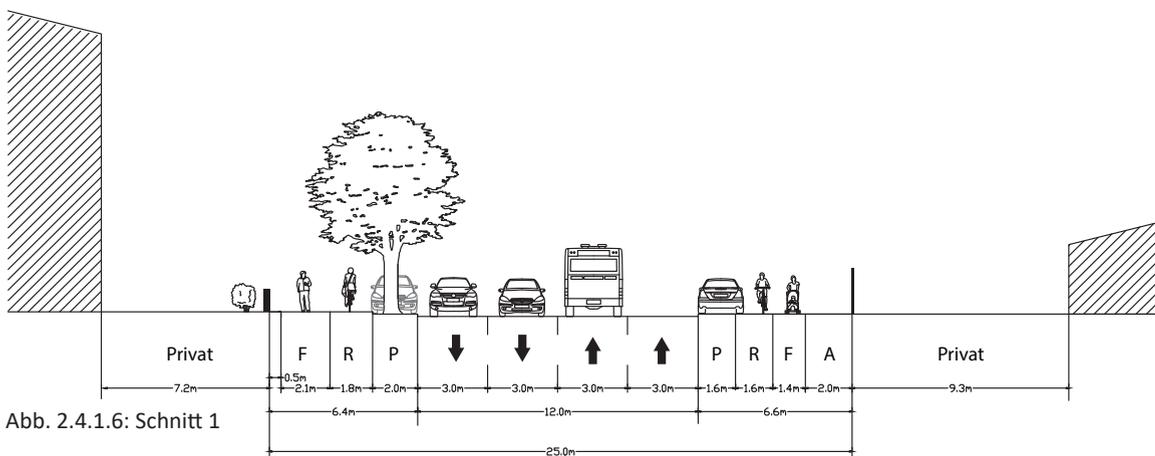


Messung	Breite Seitenraum West	Breite Seitenraum Ost	Gesamtbreite der Seitenräume
1	6,41	5,08	11,49
2	6,14	6,55	12,69
3	6,71	6,87	13,58
4	6,54	6,44	12,98
5	6,48	6,51	12,99
6	6,42	6,55	12,97
7	6,38	6,56	12,94
8	6,84	10,42	17,26
9	6,21	7,01	13,22
10	6,46	6,62	13,08
11	6,53	6,53	13,06
12	6,23	6,21	12,44
13	7,94	6,09	14,03
14	7,89	5,86	13,75
15	7,4	5,59	12,99
16	7,07	10,36	17,43
17	6,53	11,61	18,14
18	6,99	5,98	12,97
19	7,1	6,06	13,16
20	6,89	5,99	12,88
21	6,63	5,97	12,6
22	5,87	5,99	11,86
23	6,52	5,99	12,51
24	6,66	6,01	12,67
25	5,32	5,53	10,85
26	5,51	5,45	10,96
27	5,97	5,44	11,41
28	5,92	5,27	11,19
Ø	6,56	6,6	13,18
Min.	5,3	5,1	10,9
Max.	7,9	11,6	18,1

Alle Angaben in Metern

Abb. 2.4.1.4: Querschnittsanalyse

Tabelle 2.4.1.5: Seitenraumbreiten



- F: Fußweg
- R: Radweg
- P: Kfz-Stellfläche/
Baumbestand
- A: Abstandsgrün



Querschnitt

Anhand der Analyse von 28 Querschnitten entlang der Schwartauer Allee, konnten die unterschiedlichen Raumbreiten exakt gelistet werden (vgl. Abb. 2.4.1.4). Die 28 Querschnitte sind hierbei nicht völlig zufällig platziert, sondern so angeordnet, dass bei einer Raumverengung, bzw. -verbreiterung, jeweils die neue Abstandsbreite durch einen Querschnitt erfasst wird. Da die Fahrbahn im gesamten Verlauf der Schwartauer Allee konstant 12m breit ist, richtet sich die Analyse der Straßenbreite auf die Untersuchung der Seitenräume.

Hierbei ist festzustellen, dass der Minimalabstand im westlichen Seitenraum 5,32m beträgt. Diese Breite findet sich im südlichen Teil der Schwartauer Allee. Die geringste Breite im östlichen Seitenraum mit 5,08m findet sich im nördlichsten Teil der Straße. Die geringste Gesamtbreite befindet sich im Querschnitt 25. Hier beträgt die Breite des gesamten Straßenraumes 22,85m. Die maximale Breite liegt im westlichen Seitenraum bei 7,94m und im östlichen bei 11,61m. Diese befinden sich im mittleren Bereich der Schwartauer Allee. Die maximale Breite des gesamten Straßenraumes beträgt 30,14m und ist südlich des Knotenpunktes Friedensstraße gelegen. Die Durchschnittswerte liegen im westlichen Seitenraum bei 6,56m und im östlichen Seitenraum bei 6,60m. (vgl. Tabelle 2.4.1.5)

Anhand der beispielhaft abgebildeten Straßenquerschnitte (Abb. 2.4.1.6, 2.4.1.7, 2.4.1.8,



Abb. 2.4.1.10: Abgestellte Kfz behindern Radverkehr

2.4.1.9) wird deutlich, dass auf der Schwartauer Allee eine überwiegend durchgängig gleichbleibende Straßenraumaufteilung vorhanden ist. Es existieren vier Fahrstreifen, mit einer jeweiligen Breite von exakt drei Metern. Diese stehen auf kurzen Teilabschnitten nur der Nutzung durch den ÖPNV zur Verfügung. Der beidseitig vorhandene Streifen für Kfz-Stellflächen wird durch Alleebäume unterbrochen und variiert in der Breite nur leicht. Der Radweg und Fußweg variiert dagegen in der Breite stark. Teilweise besteht außerdem Abstandsgrün an den Rändern des Straßenraums (vgl. Abb. 2.4.1.6).

Mehrere Probleme ergeben sich aus dem aktuellen Straßenquerschnitt. Dass Sicherheitsabstände kaum eingehalten werden, führt zu einem Sicherheitsrisiko. Außerdem sind die Breiten vor allem für den Fußgängerverkehr und den Radverkehr, aber auch für Kfz-Stellplätze größtenteils wesentlich zu klein (vgl. Interview Verkehrsplanung). Auch eine deutliche Abgrenzung zwischen den einzelnen verkehrlichen Nutzungen ist teilweise nicht gegeben, was zu einem Sicherheitsrisiko führt (vgl. ebd.). Dies führt außerdem dazu, dass an einigen Stellen Kfz teilweise auf dem Radweg parken (vgl. Abb. 2.4.1.10 und 2.4.1.6). Des Weiteren ist der Fußweg nicht barrierefrei (vgl. Interview Verkehrsplanung), da das Wenden eines Rollstuhls an einigen Stellen wegen der geringen Breite nicht möglich ist (vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2006, S. 19).

Es zeigt sich, dass sich die 12m breite Fahrbahn für den MIV und den ÖPNV konsequent durch den gesamten Untersuchungsraum zieht. Begrenzt wird sie in unterschiedlichen Abständen von den Straßenbäumen, wodurch sie als eine fixierte Breite zu beachten ist. Die angestrebte verhältnismäßige Aufteilung des Straßenraums in 30% Seitenraum, 40% Fahrbahn, 30% Seitenraum (vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2006, S. 11) findet hier keine Umsetzung.

Teilaspekte der Verkehrsflächen

In der Schwartauer Allee, der angrenzenden Friedenstraße und der Fackenburger Allee besteht eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von



50 km/h, während in allen weiteren Einmündungen die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt ist (vgl. Abb. 2.4.1.11).

Kfz-Stellplätze sind im Seitenraum sowohl in den angrenzenden Seitenstraßen, als auch auf der Schwartauer Allee beidseitig vorhanden. In der Schwartauer Allee werden diese durch Einmündungen, Bäume, Grundstückseinfahrten und Bushaltestellen unterbrochen und ziehen sich ansonsten über die gesamte Länge des Untersuchungsraumes. Insgesamt ergibt sich dadurch eine Anzahl von 148 öffentlichen

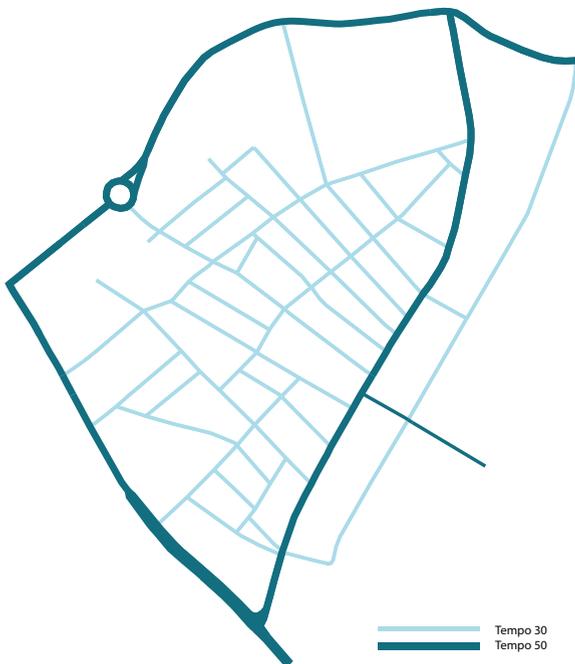


Abb. 2.4.1.11: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten



Abb. 2.4.1.12: Beengter Fußweg durch parkendes Kfz

Kfz-Stellplätzen in dem untersuchten Abschnitt der Schwartauer Allee. Eine konkrete Einteilung und Markierung der Stellplätze ist jedoch größtenteils nicht gegeben, wodurch die genaue Zahl an Stellplätzen auf das Parkverhalten und die Größe der Kfz ankommt. Außerdem werden diverse private Flächen an der Schwartauer Allee als Kfz-Stellflächen genutzt. Hervorzuheben ist die Stellplatzsituation auf dem Marquardplatz. Hier führt der hohe Parkdruck dazu, dass auch Gehwege zum Parken genutzt werden, wodurch sich viele Barrieren ergeben und eine beengte Atmosphäre entsteht (vgl. Abb. 2.4.1.12).

Der Zustand der Fahrbahn für den MIV und den ÖPNV ist über die ganze Straße verteilt sehr gut. Die Qualität der Flächen für den Radverkehr und den Fußgängerverkehr fällt überwiegend mittelmäßig bis schlecht aus. Diese Einstufung bezieht sich auf die Qualität des Bodenbelages der jeweiligen Verkehrsfläche. Zusätzlich ist die Breite und die generelle Nutzbarkeit hier eingeflossen. (vgl. Abb. 2.4.1.13)



Abb. 2.4.1.13: Qualität der Verkehrsflächen

2.4 Verkehrliche Situation



Die Abdeckung des Quartiers mit Haltestellen des ÖPNV ist durch die zwei Buslinien 1 und 10 mit fünf relativ regelmäßig angeordneten Bushaltestellen gut (vgl. Abb. 2.4.1.14). Vier weitere, quartiersnahe, nicht auf der Schwartauer Allee gelegene Bushaltestellen, ergänzen das ÖPNV-Angebot. Ein Problem stellt die Fahrzeit des ÖPNV dar. Da die Buslinien 1 und 10 beide den Umweg über den Hauptbahnhof bzw. ZOB und den verkehrsreichen Lindenplatz machen,

ist die Fahrzeit in die Innenstadt mit dem Bus so lange, dass selbst ältere Bewohner des Quartiers zu Fuß über die Marienbrücke schneller die Innenstadt erreichen (vgl. Interview St. Matthäi).

Eine überregionale Radroute führt unmittelbar an dem untersuchten Quartier entlang. Der Radwanderweg „Alte Salzstraße“ quert nördlich der Matthäistraße die Bahntrasse und verläuft daraufhin auf der Katharinenstraße in Richtung Norden.



Abb. 2.4.1.14: Linienführung und Haltestellen des ÖPNV





2.4.2 Verkehrsaufkommen

Die für diesen Abschnitt zugrundeliegenden Daten der Stadt Lübeck, treffen Aussagen zu den Knotenpunkten Schwartauer Allee, Ecke Fackenburg Allee, Schwartauer Allee, Ecke Marienstraße bzw. Friedenstraße und Schwartauer Allee, Ecke Karlstraße bzw. Bei der Lohmühle, welcher außerhalb des zu beplanenden Abschnittes der Schwartauer Allee gelegen ist. Hieraus lässt sich die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) für die einzelnen Abschnitte der Schwartauer Allee ableiten (vgl. Abb. 2.4.2.1). Deutlich wird hier die unterschiedliche Verkehrsstärke der einzelnen Abschnitte der Schwartauer Allee. Der Abschnitt nördlich der Marienstraße hat mit knapp 17.000 Kfz pro Tag eine ca. 25% höhere Verkehrsbelastung gegenüber dem Abschnitt südlich der Marienstraße mit ca. 13.000 Kfz pro Tag. Die Marienstraße hat im Vergleich zum südlichen Abschnitt nur eine ca. 15% geringere Verkehrsbelastung mit ca. 1.000 Kfz pro Tag und ist somit ein fast ebenso wichtiger Verbindungsarm in Richtung Innenstadt. Diese Tendenz lässt sich jedoch nicht auf den Schwerverkehrsanteil übertragen; hier ist die Marienstraße deutlich weniger ausgelastet als die Schwartauer Allee. (vgl. Abb. 2.4.2.1)

Deutliche Tendenzen zeigen sich auch bei der Verkehrsbelastung des Radverkehrs. Im nördlichen, sowie südlichen Teil der Schwartauer Allee zeigt sich eine Verkehrsbelastung zwischen 2.000 und 3.000 Radfahrenden pro Tag. Im Bereich um den Knotenpunkt Schwartauer Allee, Friedenstraße, Marienstraße liegt die Belastung an jedem Knotenarm mit ca. 1000 Radfahrenden pro Tag, bei einem weniger als halb so hohen Wert. Eine mögliche

Erklärung für diese Tendenz kann sein, dass der Knotenpunkt gemieden wird und dass Ausweichstrecken z.B. über die Katharinenstraße vorgezogen werden. Dies legen außerdem ältere Verkehrsdaten nahe. (vgl. Abb. 2.4.2.1)

Die Fackenburg Allee stellt mit über 30.000 Kfz pro Tag die am stärksten befahrene angrenzende Straße dar. Sie ist mehr als doppelt so stark befahren wie der südliche Abschnitt der Schwartauer Allee. Die starke Verkehrsbelastung gilt auch für den Radverkehr. Es handelt sich um den mit Abstand am stärksten durch Radfahrer

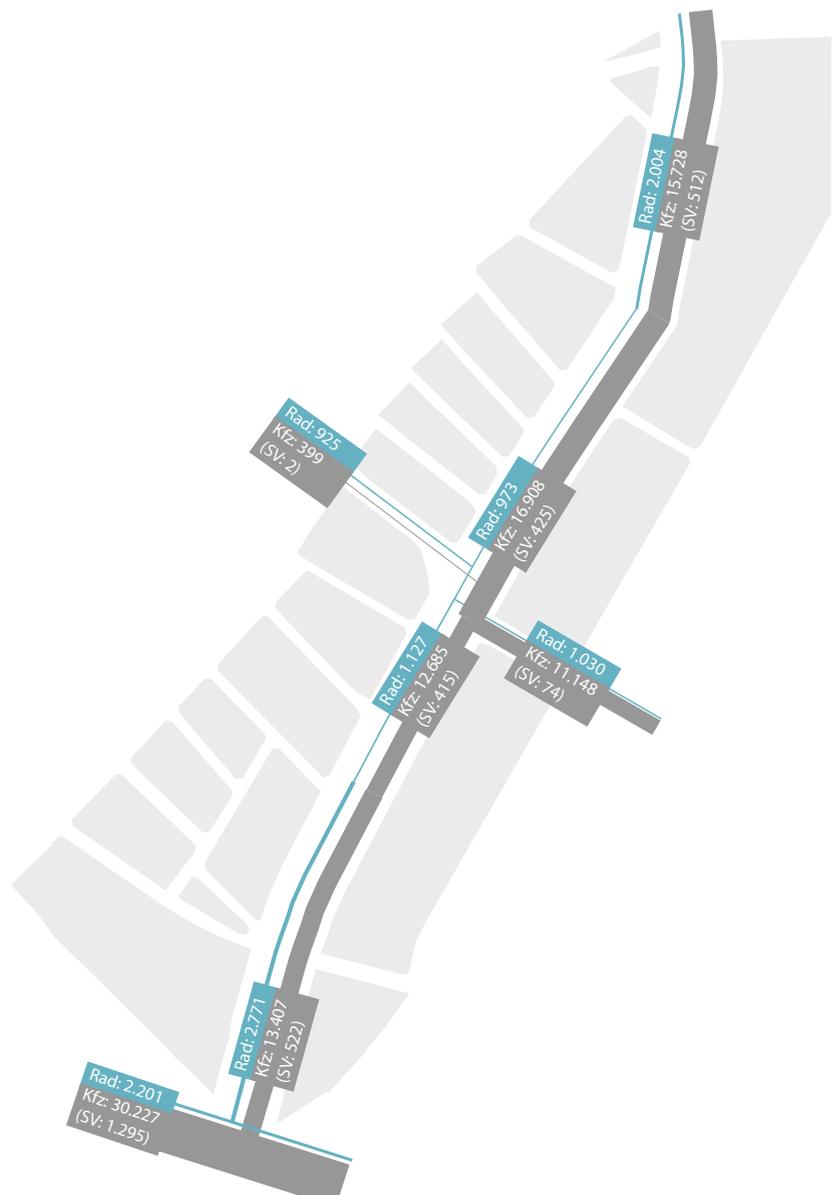


Abb. 2.4.2.1: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke



genutzten Knotenpunkt im behandelten Bereich der Schwartauer Allee. (vgl. Abb. 2.4.2.1)

Die Verkehrsauslastung ist außerdem nach der Tageszeit zu differenzieren. Die genauen Uhrzeiten der stärksten stündlichen Verkehrsbelastungen unterscheiden sich je nach Knotenpunkt zwar leicht, zeigen jedoch Tendenzen auf. Morgens ereignet sich eine Spitzenstunde in der Verkehrsauslastung zwischen 7:20 Uhr und 8:20 Uhr (Knotenpunkt Friedenstraße bzw. Marienstraße: 7:30 Uhr bis 8:30 Uhr) und abends ca. zwischen 16:00 Uhr und 17:00 Uhr (± 10 Minuten). Deutlich ist zunächst der Unterschied der Verkehrsbelastung in die verschiedenen Richtungen auf der Marienstraße, die morgens vor allem stadteinwärts besonders hoch ausfällt (vgl. Abb. 2.4.2.2). Stadtauswärts ist die Verkehrsbelastung morgens wesentlich geringer, während die Belastung abends fast ausgeglichen ist (vgl. Abb. 2.4.2.3). Die besonders hohe Relevanz der Marienstraße für Pendler durch die direkte Verbindung zur Innenstadt wird hierbei deutlich. Eine starke Unterscheidung der Verkehrsbelastung zwischen stadteinwärts und stadtauswärts lässt sich in der Schwartauer Allee vor allem nachmittags erkennen. Die Betrachtung der verschiedenen Messstellen zeigt insgesamt die deutliche Tendenz auf, dass nicht nur die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke im Bereich nördlich der Marienstraße deutlich höher ist. Auch die Spitzenstunden zeigen hier deutlich, dass vor allem abends die Verkehrsbelastung im nördlichen Abschnitt, mit knapp 200 Kfz/h mehr, deutlich höher ist. (vgl. Hansestadt Lübeck 2016b)

Die Verkehrsbelastung von insgesamt maximal 1.376 Kfz/h in der Spitzenstunde liegt weit unter dem Wert von 2.200 Kfz/h, der als Maximalwert für die Einrichtung von zweistreifigen Fahrbahnen vorgegeben wird (vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, S. 61).

Die nach Tageszeiten gegliederten Verkehrsbelastungen zeigen außerdem generelle Bewegungsrichtungen auf. Morgens ist eine klare Tendenz der Bewegungsrichtung sowohl von Süden als auch von Norden in Richtung der Marienstraße und in der Marienstraße in Richtung Innenstadt (vgl. Abb. 2.4.2.2), abends hingegen lässt sich auf der Marienstraße keine deutliche

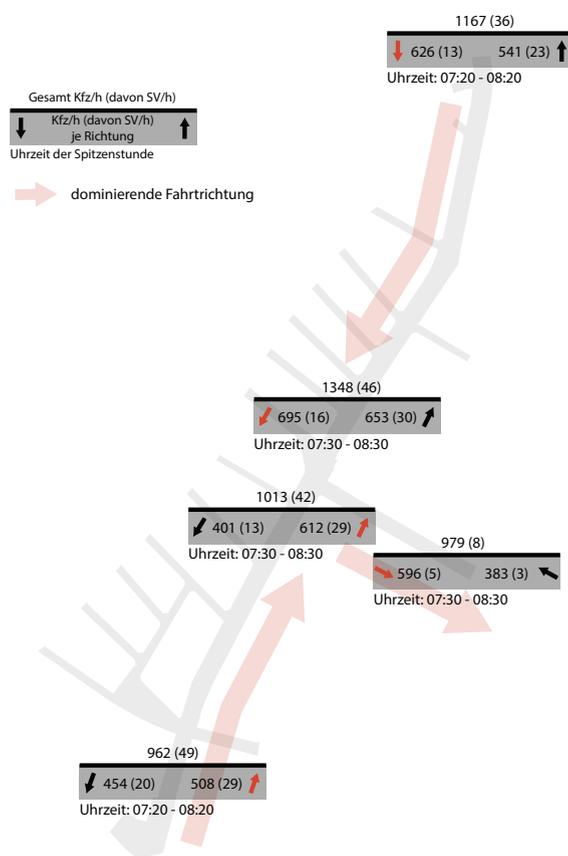


Abb. 2.4.2.2: Spitzenstunde morgens

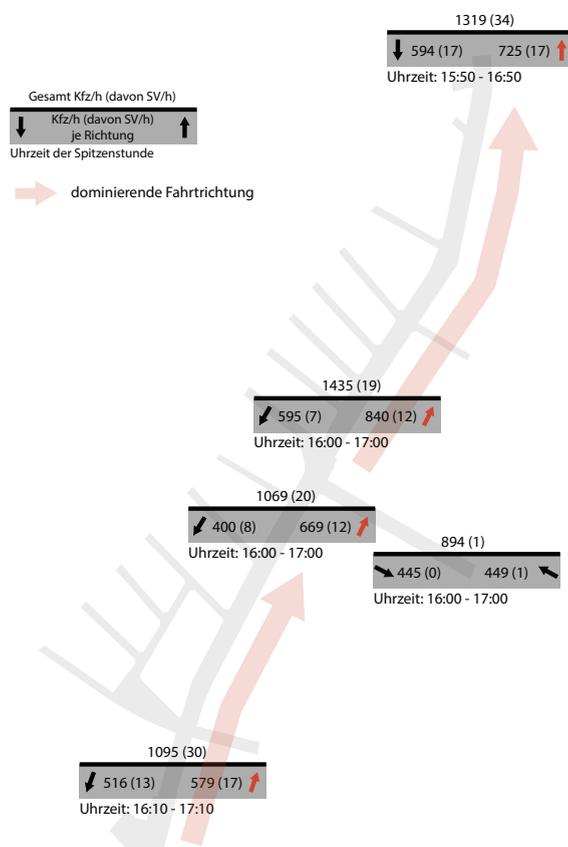


Abb. 2.4.2.3: Spitzenstunde abends

2.4 Verkehrliche Situation

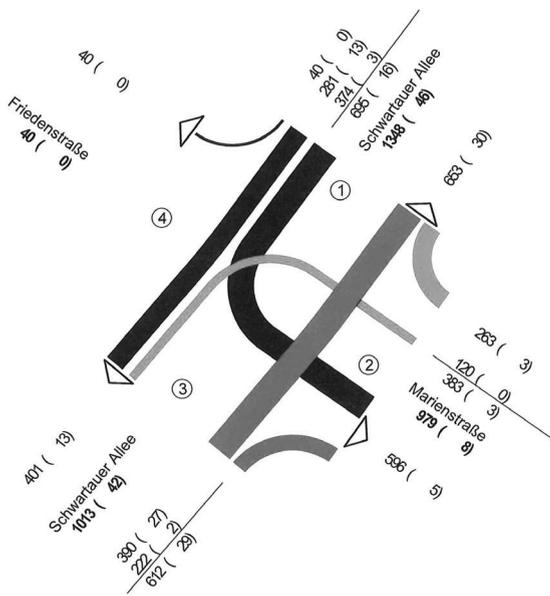


Abb. 2.4.2.4: Knotenpunkt Marienstraße morgens

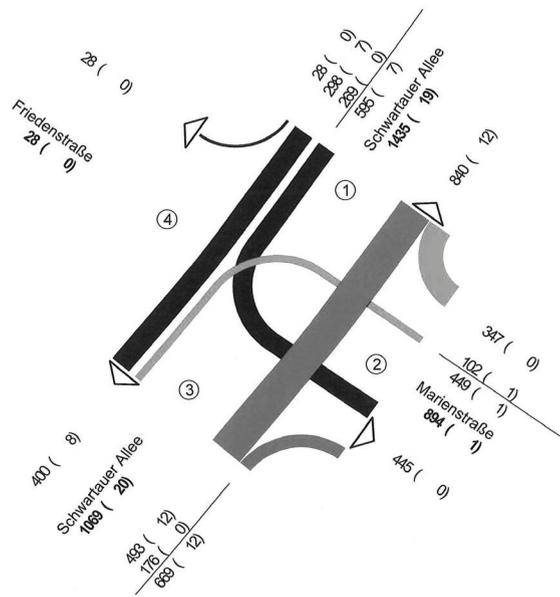


Abb. 2.4.2.5: Knotenpunkt Marienstraße abends

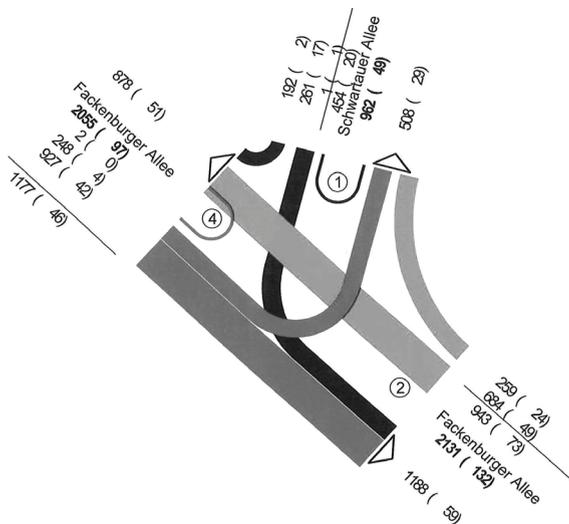


Abb. 2.4.2.6: Knotenpunkt Fackenburg Allee morgens

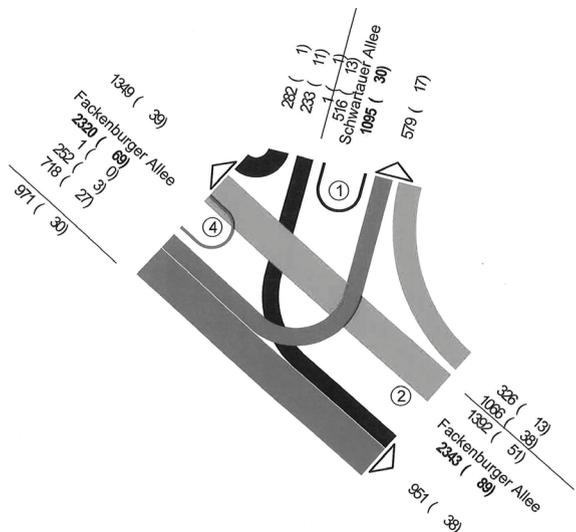


Abb. 2.4.2.7: Knotenpunkt Fackenburg Allee abends

Tendenz erkennen, während auf der gesamten Schwartauer Allee die Bewegungsrichtung deutlich in Richtung Bad Schwartau geht (vgl. Abb. 2.4.2.3).

Die konkrete Betrachtung des Knotenpunktes Friedenstraße bzw. Marienstraße verdeutlicht zusätzlich die Bedeutung der Marienstraße. Morgens biegen mit 374 Kfz stündlich mehr von Norden kommende Kfz auf die Marienstraße ab, als weiter geradeaus die Schwartauer Allee fahren (271 Kfz/h) (vgl. Abb. 2.4.2.4). Nachmittags

zeigt sich eine ähnliche Tendenz in umgekehrter Richtung (vgl. Abb. 2.4.2.5). Gut 40% der ab dem Knotenpunkt nördlich fahrenden Kfz sind zuvor von der Marienstraße in die Schwartauer Allee eingebogen. Diese Verkehrsbeziehung ist sowohl morgens (links abbiegen auf die Marienstraße) als auch abends (rechts einbiegen in die Schwartauer Allee) nach den auf der Schwartauer Allee geradeaus in Richtung Bad Schwartau fahrenden, die am zweitstärksten belastete Verkehrsrichtung.



Der südliche Knotenpunkt Fackenburger Allee verdeutlicht die vergleichsweise untergeordnete Rolle der Schwartauer Allee. Hier ist sowohl morgens (vgl. Abb. 2.4.2.6), als auch abends (vgl. Abb. 2.4.2.7) die mit Abstand am höchsten frequentierte Verkehrsrichtung die Fackenburger Allee in beiden Richtungen. Lediglich abends sticht das Rechtsabbiegen auf die Schwartauer Allee mit über 300 Kfz/h heraus und ist etwas stärker frequentiert als zu anderen Zeiten.

Insgesamt ist die Schwartauer Allee im nördlichen Bereich stärker befahren. Der wichtigste Knotenpunkt ist der an der Friedenstraße/Marienstraße. Dieser führt eine extrem große Zahl an Kfz, die auch stark nach Tageszeiten polarisiert auftreten. Die wichtigsten Bewegungsrichtungen sind einerseits die Durchgängigkeit der Schwartauer Allee und andererseits die Verknüpfung der Marienstraße mit dem nördlichen Abschnitt der Schwartauer Allee.

Die Frequenz des ÖPNV unterscheidet sich nach Tageszeiten. Die Frequenz der Buslinien 1 und 10, die die Haltestellen in der Schwartauer Allee anfahren, liegt zwischen einem 30 Minuten Takt und einem 10 Minuten Takt; kombiniert ergibt sich ein Maximalwert von ca. 12 Bussen pro Stunde (vgl. Tabelle 2.4.2.8).

	Stoßzeiten	Tagsüber
10er	Ca. 10 min Takt	Ca. 30 min Takt
1er	Ca. 20 min Takt	ca. 30 min Takt
insgesamt	Ca. 5 min Takt	Ca. 15 min Takt

Tabelle 2.4.2.8: Frequenz ÖPNV

2.4.3 Verkehrssicherheit

Da es nicht möglich war, Daten zu Unfällen und der allgemeinen Sicherheit der Straße zu beschaffen (vgl. Emailverkehr mit Polizeidirektion), können zu dieser Thematik keine fundierten Aussagen getroffen werden. Die gefühlte Sicherheit wurde von den Anwohnern unterschiedlich wahrgenommen (vgl. Kapitel 2.5.2). Die Vertretung der Gemeinde St. Matthäi empfindet die Straße als sicher (vgl. Interview St. Matthäi), wohingegen Sprecher der Initiative Broilingplatz die Schwartauer Allee als unfallreich beschreiben (vgl. Interview Broilingplatz).



2.5.1 Sozialstruktur

Einwohner des Quartiers:	7.555
Bevölkerungsdichte des Quartiers:	3.358 Einwohner/km²
Vergleichswert Gesamtgebiet Lübeck:	1.028 Einwohner/km ²
Vergleichswert Stadtteil Altona in Hamburg:	3.428 Einwohner/km ²

Sozialbezirk Holstentor Nord

Ausländer: 12%



Migrationshintergrund: 26%



Arbeitslosigkeit: 10%



1-Personen Haushalte: 58%





Aufgrund der Tatsache, dass keine statistischen Erhebungen der Sozialstruktur des Untersuchungsraumes vorhanden sind und es im Rahmen dieser Forschung aus zeitlichen Gründen nicht möglich war eine eigene Erhebung durchzuführen, werden die demographischen und sozialen Indikatoren des Sozialbezirks Holstentor-Nord aufgeführt. Da das untersuchte Quartier ein Großteil des Sozialbezirks ausmacht (vgl. Hansestadt Lübeck 2015b), können die aus dem Jahr 2015 stammenden statistischen Erhebun-

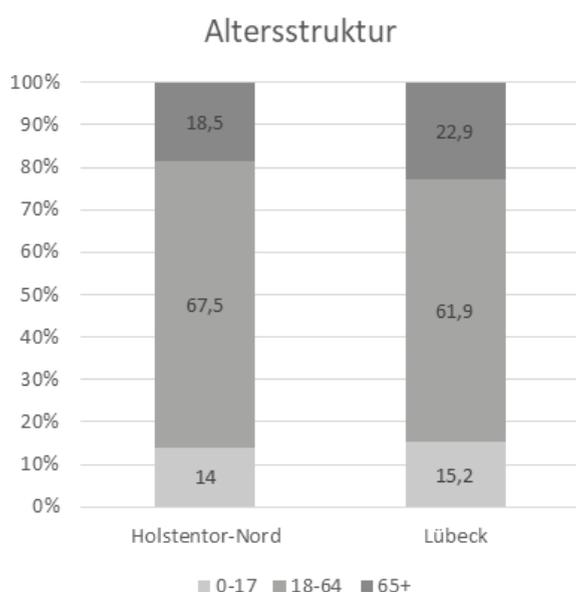


Abb. 2.5.1.1: Altersstruktur Holstentor Nord

gen zum Sozialbezirk Holstentor-Nord als repräsentative Werte herangezogen werden.

Die Daten der Einwohner und der Bevölkerungsdichte des Quartiers wurden im Rahmen der Forschung auf Grundlage des statistischen Jahrbuchs (vgl. Hansestadt Lübeck 2018a, S. 41) errechnet. Bei einer Fläche von 2,25 km² weist das Quartier eine Bevölkerungsdichte von über 3.000 Einwohner pro km² auf. Im direkten Vergleich mit Lübeck oder dem Stadtteil Altona in Hamburg lässt sich erkennen, dass der Untersuchungsraum eine hohe Bevölkerungsdichte hat (siehe auch Interviewprotokoll Stadtplanung). Die dichte Bebauungsstruktur des Quartiers (vgl. Kapitel 2.2.2) sowie der Mangel an größeren Aufenthaltsflächen (vgl. Kapitel 2.2.1) schaffen ein kompaktes Wohngebiet, dessen Bevölkerungsdichte ungefähr der des Bezirkes

Altonas entspricht. Bei der Betrachtung der Sozialstrukturen und dem direkten Vergleich mit Statistiken aus Lübeck oder Deutschland fällt auf, dass überdurchschnittlich viele Bewohner des Sozialbezirks Holstentor-Nord einen Migrationshintergrund haben, bzw. Ausländer sind. Die Arbeitslosenquote ist leicht erhöht und die Zahl der 1-Personen Haushalte übersteigt die Zahl der Mehrpersonenhaushalte deutlich (vgl. Lübeck: Fenster 2018b).

Die Altersstruktur des Sozialbezirks Holstentor-Nord, unterteilt in drei Kategorien: 0-17, 18-64 und 65+, unterscheidet sich unerheblich von der Altersstruktur der gesamten Lübecker Bevölkerung. Der Bevölkerungsteil der 18- bis 65-Jährigen ist im direkten Vergleich etwas stärker vertreten (vgl. ebd.).

(Quellen: Einwohner des Quartiers (vgl. Hansestadt Lübeck 2018a, S. 41); Bevölkerungsdichte des Quartiers (Eigene Berechnung); Vergleichswert Gesamtgebiet Lübeck (vgl. Hansestadt Lübeck 2018a); Vergleichswert Stadtteil Altona (vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2016); Anteil der Ausländer, Personen mit Migrationshintergrund, Arbeitslosigkeit, 1-Personen Haushalt und Altersstruktur des Sozialbezirkes Holstentor Nord aus dem Jahr 2015 (vgl. Lübeck: Fenster 2018d); Vergleichswerte der Hansestadt Lübeck und Deutschland, für eine bessere Vergleichbarkeit, auch aus dem Jahr 2015; Anteil der Ausländer, Personen mit Migrationshintergrund, Arbeitslosigkeit, 1-Personen Haushalt und Altersstruktur der Hansestadt Lübeck (vgl. Lübeck: Fenster 2018c); Anteil der Ausländer und Personen mit Migrationshintergrund in Deutschland (vgl. Bundeszentrale für politische Bildung 2016); Arbeitslosigkeit in Deutschland (vgl. Statista 2018); 1-Personen Haushalte in Deutschland (vgl. Statistisches Bundesamt 2018)



2.5.2 Nutzermeinungen

Um Meinungen von direkten Anwohnern der Schwartauer Allee und Quartiersbewohnern mit in die vorliegende Arbeit einfließen zu lassen, wurden zwei Experteninterviews durchgeführt. Anhand leitfadengestützter Interviews mit der Initiative Broilingplatz sowie der Kirchengemeinde St. Matthäi, konnten umfangreiche Meinungsbilder der Bewohner des Quartiers erfasst werden. Die Vertretung der Kirchengemeinde sowie die Ansprechpartner der Initiative Broilingplatz waren sich bewusst, in ihren Antworten die Meinungen der Anwohner bestmöglich zu repräsentieren.

Die Initiative Broilingplatz ist seit 2016 ein eingetragener, gemeinnütziger Verein, der sich für eine lebendige Nachbarschaftsentwicklung einsetzt. Ein großer Erfolg des ehrenamtlichen Engagements bildet die Neugestaltung des Broilingplatzes als lebendiger Quartiersplatz (vgl. Broilingplatz 2018). 2015 wurde der Platz für 1,2 Millionen Euro umgebaut und bildet mittlerweile einen wichtigen Treffpunkt des Quartiers (vgl. Lübecker Nachrichten 2016a). Stellvertretend für die Initiative Broilingplatz wurden Christiane Hornburg, Manfred Nommensen und Frieda Stahmer interviewt. Letztere ist seit 2015 Quartiersmanagerin im untersuchten Quartier, was zum Ziel hat, das Miteinander in der Nachbarschaft verstärkt zu fördern (vgl. ebd.).

Zudem wurde Frau Klusmann von der Gemeinde St. Matthäi interviewt, die als langjährige Bewohnerin des Quartiers und ehrenamtliche Mitarbeiterin der Gemeinde von vielen Entwicklungen in und um die Schwartauer Allee berichten konnte.

Das Quartier wird von seinen Bewohnern nicht nur wegen seiner besonderen städtebaulichen Typologie geschätzt. Frieda Stahmer spricht von einem bestimmten Charme, der das Quartier prägt. Auch wird die günstige Lage („Wir sind nah am Bahnhof. Das ist auch eine Qualität [...]“ (Interview Broilingplatz)) von ihr betont. Manfred Nommensen sieht das Quartier als Durchgangsstadtteil in einer „[...] etwas prekäre[n] Lage, eingezwängt zwischen Autobahn, Autobahnzubringer, Fackenburger Allee [...] [und] Eisenbahn

[...]“ (Interview Broilingplatz), welcher nicht im Fokus der Stadtverwaltung steht. Vielmehr spricht Christiane Hornburg bei der Frage nach Defiziten im Quartier von einer „[...] Missachtung durch Verwaltung und Politik.“ (Interview Broilingplatz). Trotzdem, oder vielleicht auch gerade deswegen, machen sich die Bewohner selbstständig, um durch Eigenengagement Leben ins Quartier zu bringen. „Man soll sich nicht selber loben, aber es gibt zwei Qualitäten, die würde ich direkt mal aufzählen wollen: es gibt das Quartiersmanagement und es gibt die Initiative Broilingplatz [...] Diese beiden schaffen hier Vernetzung, führen zusammen [und] versuchen die Nachbarschaft zu verbessern.“, wie Christiane Hornburg die Quartiersarbeit beschreibt.

Die Bewohner sehen den Mangel an quartiersinternen Treffpunkten als zentrales Thema. „[...] es gibt zwar noch ein paar Kneipen – überwiegend Raucherkneipen – aber es gibt kein Café oder es gibt kein Treffpunkt“ (Interview Broilingplatz), wie die Quartiersmanagerin Frieda Stahmer die Aufenthaltsmöglichkeiten beschreibt. Manfred Nommensen sieht kaum Veranlassung, den öffentlichen Raum aufgrund von fehlenden Aufenthaltsmöglichkeiten zu nutzen. „Die Anreize sich irgendwo draußen hinzusetzen und mit Leuten zu schnacken oder spazieren zu gehen oder so sind sicherlich gering.“ (Interview Broilingplatz). Die Steigerung der Aufenthaltsqualität durch die Installation weniger Sitzgelegenheiten auf dem Broilingplatz hat die Aufenthaltsqualität hingegen enorm gesteigert (vgl. ebd.). Bemängelt wird jedoch die Ausstattung des öffentlichen Raumes mit Grünstrukturen. „Grünfläche gibt es hier, wenn man sich mal in einen Hubschrauber setzt und von oben reinguckt. Zwischen den Häusern ist unwahrscheinlich viel Grün [...]. Das haben Leute so schnuckelig gemacht, aber das ist eben nichts Öffentliches. Das ist eben privates Grün.“ (Interview Broilingplatz). Frau Klusmann von der Gemeinde St. Matthäi beschreibt ähnliche Verhältnisse, räumt aber ein, dass städtebaulich enge Strukturen kaum Raum für Grün bieten. „Es wird immer gesagt, dass es zu wenig Grün gibt. Das hat ja hier der gute Mensch schon im Blick, aber wo lauter Häuser sind, da



kann es eben nicht grün sein. Das schließt sich aus. Kommt höchstens drauf an, wo eben noch Freiflächen sind [...]“ (Interview St. Matthäi).

Bei der Nachfrage, wie die Verhältnisse für die Verkehrsteilnehmer sind, werden besonders die schlechten Bedingungen für Radfahrende aufgeführt. Manfred Nommensen kritisiert die innerstädtische Verkehrsführung in und um das Quartier: „Wenn ich dann [mit dem Fahrrad] in der Innenstadt bin [...], dann habe ich also in der Zwischenzeit schon so gefühlte sieben bis neun Verkehrsübertretungen begangen, weil es gar nicht anders geht, als dass man beständig gegen geltende Verkehrsvorschriften für Fahrradfahrer verstößt, es sei denn ich steige alle 300 m vom Fahrrad ab und schiebe das Fahrrad von links nach rechts über die Straße.“ (Interview Broilingplatz). Frau Klusmann kritisiert direkt die Führung des Verkehrs in der Schwartauer Allee: „[...] es gibt immer wieder Leute, die mit dieser Verkehrsführung hier nicht zurechtkommen, die z.B. Friedenstraße runterfahren und dann hier in die Schwartauer Allee wollen, obwohl sie das nicht dürfen“. Besonders kritisch sei wohl die neu entstandene Führung des motorisierten Individualverkehrs im Bereich Knotenpunkt Schwartauer Allee, Friedensstraße. „Wenn Sie das mal von hier sehen, die Ecke da drüben, da dürfen die nicht durchfahren, da darf man nur nach oben reinfahren, wenn man aus Richtung Schwartau kommt. Die Leute, die aus der Marienstraße kommen, die fahren dann auch da rüber, obwohl da eine durchgezogene Linie ist.“ (Interview St. Matthäi). Außerdem merkt Frau Klusmann an, dass zwar viele LSA die Überquerung der Schwartauer Allee erleichtern, dass aber trotzdem Nutzer der Straße „wo sie gerade stehen“ (ebd.) die Schwartauer Allee überqueren wollen, was die Nachfrage nach flexiblen Überquerungsmöglichkeiten aufzeigt. Christiane Hornburg sieht besonders den Zustand der Radwege als Problem, merkt aber an, dass Potenzial besteht, durch eine Verbesserung der Situation Personen zum Fahrradfahren zu überzeugen. „[...] ich denke mal, dass manche Leute durchaus auch aufs Fahrrad umsteigen würden, wenn die Bedingungen fürs Fahrrad auch besser wären. [...] Wenn man [...] sicherere, etwas besser ausgebaute und vielleicht auch etwas glattere,

nicht so buckelige Fahrradwege hätte, könnte das möglicherweise den ein oder anderen Menschen doch zum Umstieg verleiten [...]“ (Interview Broilingplatz).

Ein weiterer negativer Aspekt sind die durch die Verkehrsstärke und Verkehrsführung entstehenden „markanten Grenzen“ (Interview Broilingplatz) der Fackenburger Allee, der Straße „Bei der Lohmühle“ und vor allem der Schwartauer Allee. Der Bereich östlich der Schwartauer Allee um die Katharinenstraße wird nur deshalb auch zum Quartier gezählt, weil er „ja sonst nirgendwo dazugehören“ (ebd.) würde. Das Quartier wird also durch die Barriere der Schwartauer Allee als zerteilt wahrgenommen und auch bezüglich der Eingebundenheit in den städtischen Kontext entsteht im Quartier das Gefühl einer Insellage.

Die Verkehrssicherheit wird unterschiedlich eingeschätzt. Frau Klusmann empfindet die Straße als relativ sicher: „Habe ich lange nicht erlebt, dass hier ein Unfall [...] gewesen wäre.“ (Interview St. Matthäi), wohingegen Christiane Hornburg aus zweiter Hand die Sicherheit der Schwartauer Allee anzweifelt. Die Straße sei „eine sehr verkehrsreiche und auch durchaus sehr gefährliche Straße.“ (Interview Broilingplatz). Dies wird noch weiter ausgeführt: „Also wir haben auch durchaus ein Mitglied, das mit Blick auf dieser Jet Tankstelle wohnt. Der erzählt auch häufiger mal, da hat es schon wieder gekracht. Es müssen also mehr Unfälle sein als in der Fackenburger oder der Lohmühle.“ (Interview Broilingplatz).

Als Stärke des Verkehrsraumes und mögliches Potenzial wird von Christiane Hornburg die Einrichtung der Busspuren im südlichen Teil der Schwartauer Allee beschrieben sowie einer möglichen Reduktion der Vierspurigkeit. „Es wurde positiv zur Kenntnis genommen, dass dort die Busspur eingerichtet wurde. [...] Ich kann mir vorstellen, dass niemand was dagegen hätte, wenn die Zweispurigkeit durchgängig auf eine Spur reduziert werden würde und wenn dann auf der freiwerdenden Fläche Grünfläche oder Bäume oder irgendetwas gemacht werden würde. Ob die Kapazität der Straße dann noch ausreicht den Verkehr aufzunehmen sei dann mal dahingestellt.“ (Interview Broilingplatz).

3. Zwischenfazit und Zielformulierung

3.1 Zwischenfazit

Das Zwischenfazit gibt einen übergeordneten Blick über die besonders relevanten und im weiteren Verlauf wichtigen Ergebnisse aus der Analyse. Die Erkenntnisse werden im Folgenden qualitativ bewertet und aufgliedert in die Kategorien „Defizite“, „Qualitäten“ und „Potenziale“ als präzise Sätze formuliert.

Defizite

1. Das Quartier ist durch groß- und kleinräumige Barrieren nicht in den städtischen Kontext eingebunden und in sich keine Einheit.

Sowohl um das Gebiet herum (vgl. Kapitel 2.2.1), als auch in der Schwartauer Allee (vgl. Kapitel 2.2.3) führen Barrieren zu Problemen bei der Nutzung und vor allem Durchquerung des öffentlichen Raumes des Quartiers und dessen Umgebung. Dadurch entsteht sowohl eine gefühlte Zerteilung des Quartiers in zwei Teile, als auch eine Insellage bezogen auf die Umgebung (vgl. Kapitel 2.5.2). Diese Barrieren sind insbesondere durch den Stellenwert des MIV begründet, was diese Verkehrsform zu einem Problem für alle anderen Nutzer des öffentlichen Raums werden lässt.

2. Die verkehrliche Infrastruktur ist für alle Verkehrsteilnehmer, außer dem nicht ruhenden MIV, mangelhaft.

Aufgrund von zu engen Fuß- und Radwegen mit schlechten Bodenbelägen, nicht gegebener Barrierefreiheit, unklarer Verkehrsführung für den Radverkehr, fehlenden Überquerungsmöglichkeiten, langer Fahrzeiten des ÖPNV und geringer Ausstattung mit Kfz-Stellflächen (vgl. Kapitel 2.4.1) ist die Verkehrsinfrastruktur im Allgemeinen als mangelhaft zu bezeichnen. Die materiellen Ansprüche an die Schwartauer Allee der Verbindungs-, bzw. Erschließungsfunktion werden nur für den motorisierten Verkehr (MV) erfüllt, da durch gut ausgebaute Fahrbahnen und MV-freundliche Knotenpunkte eine Durchquerbarkeit für den MIV gewährleistet wird.

3. Der öffentliche Raum ist qualitativ und quantitativ unzureichend mit Grün-, Spiel und Aufenthaltsräumen versorgt.

Platzartige Aufweitungen sind im Zentrum des Quartiers kaum gegeben und wenn, dann sind sie nicht gut nutzbar (vgl. Kapitel 2.2.2). Außerdem gibt es nur wenige Sitzgelegenheiten, Grün- und Spielflächen sowie wenig Aufenthaltsqualität (vgl. Kapitel 2.2.3 und 2.5.2). Der Baumbestand mit Laubbäumen in der Schwartauer Allee ist lückenhaft und nicht durchgängig ausreichend für einen Alleecharakter (vgl. Kapitel 2.2.5). Die Ausstattung des öffentlichen Raums mit entsprechenden Freiräumen ist als defizitär einzustufen. Der materiellen Funktion des Aufenthalts wird damit eindeutig nicht entsprochen. Die immateriellen Ansprüche der Anregung, der Identifikation und der sozialen Brauchbarkeit an den Straßenraum werden durch den Mangel an Objekten, die eine Auseinandersetzung mit der Umwelt fördern, fehlende Identifikationsobjekte und Möglichkeiten des sozialen Austausches, nicht erfüllt (vgl. Künne et al. 2005, S.434).

Qualitäten

1. Das Quartier ist im städtischen Kontext günstig gelegen.

Sowohl die Nähe zu überörtliche Verkehrsinfrastrukturen, als auch die Nähe zum Stadtzentrum, sowie zu mehreren Gewerbegebieten und somit zu vielen Arbeitsplätzen sind große Vorteile des Quartiers.

2. Das Quartier weist stellenweise ein attraktives Ortsbild auf.

Neben dem, vor allem im Nordwesten der Schwartauer Allee, anzutreffenden Alleecharakter (vgl. Kapitel 2.2.5) in Kombination mit einer hochwertigen Fassadengestaltung, ist vor allem die Kirche St. Matthäi ein städtebaulich als schön einzustufendes Element (vgl. Kapitel 2.3.4), welches zu einem qualitativ hochwertigen



gen Ortsbild beiträgt. Außerdem finden sich in den privaten Hinterhöfen hochwertige Grünflächen (vgl. Kapitel 2.5.2). Sichtachsen auf die in der Innenstadt gelegene Kirche St. Marien und ortsbildprägende Baumbestände am Marquardplatz, führen insgesamt zu einer sinnstiftenden Identifikationsgrundlage und zu einem stellenweise attraktiven Ortsbild. Insgesamt werden die immateriellen Ansprüche der Schönheit sowie der Orientierung weniger entsprochen (vgl. Küne et al. 2005, S.434), da diese im Raum nicht deutlich betont werden.

Potenziale

1. Durch städtische Konzepte wird viel Entwicklung bzw. Veränderung beschrieben; die Probleme und der Handlungsbedarf wurden erkannt und die Entwicklung ist politisch gewollt, konkrete Maßnahmen wurden jedoch bisher größtenteils nicht umgesetzt.

Im Rahmen von diversen durch die Stadt Lübeck erstellten Konzepten, wie dem Verkehrsentwicklungsplan, dem Landschaftsplan oder dem integrierten Stadtentwicklungskonzept, findet die Schwartauer Allee vielfach Erwähnung. Hier werden neben gewissen Defiziten und Qualitäten im Raum, diverse freiraumplanerische Aufwertungsmaßnahmen beschrieben. Unter anderem werden straßenplanerische Entwicklungsvorgaben, wie die Einrichtung von fahrradfreundlichen Knotenpunkten, die Schaffung zusätzlicher Grün- und Spielflächen und vieles mehr beschrieben (vgl. Kapitel 2.3.4). Vielfach sind unterschiedliche vorhandene Probleme bereits erkannt worden. Außerdem sind bereits einige Ressourcen für die Erstellung der verschiedenen Konzepte aufgewendet worden, was den politischen Willen und die Bereitschaft zeigt, zielführende Maßnahmen umzusetzen. Dies bedeutet ein großes Potenzial für die zukünftige räumliche Entwicklung der Schwartauer Allee.

2. Die Bewohner des Quartiers wünschen sich Veränderung bzw. neue Angebote und würden diese nutzen und ggf. ihre Gewohnheiten anpassen.

Die Bewohner des Quartiers zeigen Interesse und Anteilnahme bezüglich der aktuellen und zukünftigen baulichen Veränderungen im Quartier. Dies äußert sich vor allem durch vielfach deutlich geäußerte Wünsche bzw. notwendigen Veränderungen im Quartier durch die Bewohner, wie die Entwicklung eines Treffpunktes für das Quartier. Die Annahme der Bewohner, dass bauliche Veränderungen auch zu Veränderungen der Gewohnheiten führen können, ist ein zusätzliches Zeichen, das zeigt, dass die Bewohner des Quartiers sinnvolle Veränderungen gut annehmen würden, was als ein großes Potenzial zu werten ist. (vgl. Kapitel 2.5.2)

3. Die städtebauliche Struktur und die Nutzungsstruktur bieten die Voraussetzung für die Gliederung des Planungsraumes und die Entwicklung verschiedener identitätsstiftender Zentren.

Die Analyse der verkehrlichen Situation der Schwartauer Allee legt, u.a. durch die unterschiedlichen Verkehrsstärken, eine Einteilung in unterscheidbare Teilabschnitte nahe (vgl. Kapitel 2.4). Auch der Blick auf die Nutzungen im öffentlichen Raum und in Erdgeschosszonen der angrenzenden Bebauung, lässt eine deutliche Unterscheidbarkeit einzelner Räume und damit die mögliche Zonierung der Schwartauer Allee erkennen (vgl. Kapitel 2.2.4). Dies führt zu der Möglichkeit in den einzelnen Räumen die Atmosphäre konkret einzufangen und baulich zu entwickeln, um der Schwartauer Allee eine klarere Zonierung in funktional unterscheidbare Räume zu geben. Diese können durch ihre klare funktionale Ausrichtung zu identitätsstiftenden Elementen für das Quartier werden, um die immateriellen Ansprüche der Identität des Straßenraumes zu erfüllen.

3.2 Zielformulierung

Die Zielformulierungen leiten sich direkt aus dem Zwischenfazit ab. Sie sind konkret, räumlich umzusetzende Anforderungen an den verkehrs- und freiraumplanerischen Entwurf. Die Kategorien: *Defizite*, *Qualitäten* und *Potentiale* aus dem Zwischenfazit, werden strukturell beibehalten und stehen nun umformuliert für die übergeordneten Anforderungen: *Defizite beheben*, *Qualitäten ausbauen* und *Potentiale nutzen*.

Defizite beheben



Barrierewirkung der Schwartauer Allee abbauen

- Präsenz des Autoverkehrs reduzieren
- Überquerbarkeit der Schwartauer Allee verbessern
- Durchlässigkeit zur Innenstadt erhöhen



Verkehrliche Infrastruktur optimieren und den bestehenden Bedürfnissen anpassen

- Barrierefreie Straßenraumgestaltung konsequent anwenden
- Gehwege und Radwege hochwertig und funktional gestalten
- Verkehrsführung von MIV und ÖPNV neu organisieren und verbessern
- Flächen für den ruhenden Verkehr optimieren
- Car Sharing Stellplätze einbinden
- Verkehrstechnische Standards erfüllen (fehlender Sicherheitsabstand und Abgrenzungsmarkierung)



Öffentlichen Raum attraktivieren

- Qualitativ hochwertige Aufenthaltsräume und Spielplätze schaffen
- Ort mit zentraler Bedeutung ausbauen
- Ergänzung und Aufwertung von Grünflächen und Baumanordnungen



Qualitäten ausbauen



Lagevorteile der Schwartauer Allee aktiv nutzen

- Verbindungen zum Hauptbahnhof und zur Autobahn stärken
- Beziehungen zum Stadtzentrum stärken



Räume mit attraktivem Ortsbild hervorheben

- Sichtachsen beibehalten und stärken
- Besondere Gebäude als identitätsstiftende Elemente hervorheben

Potenziale nutzen



Auf städtische Entwicklungskonzepte eingehen



Wünsche und Anregungen der Bewohner berücksichtigen



Gliederung und Strukturierung funktionaler Bereiche der Schwartauer Allee



4.1 Einteilung in Teilräume

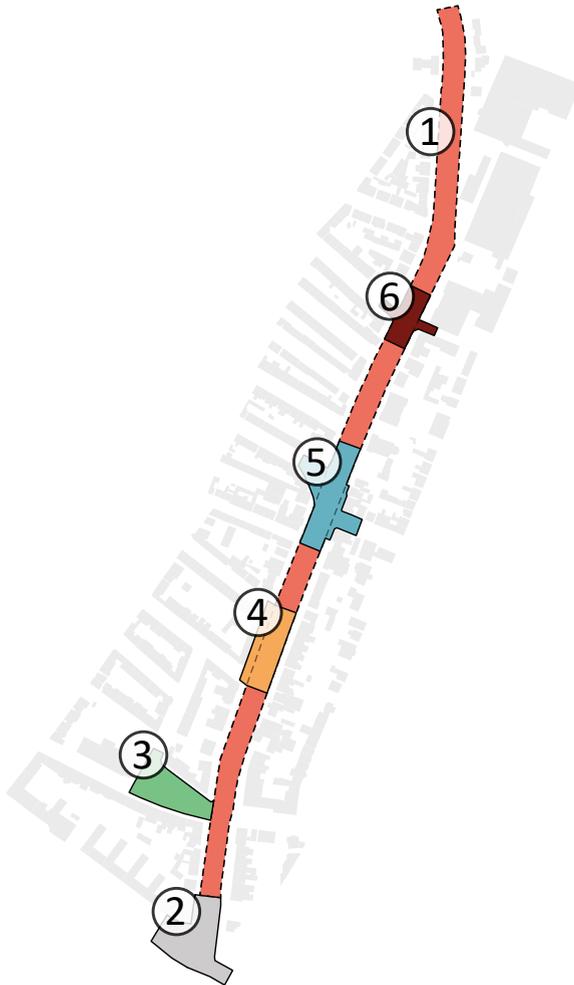


Abb. 4.1.1: Aufteilung der Teilräume

Anhand der Analyse lässt sich eine Zonierung des Untersuchungsraumes herleiten (vgl. Kapitel 3.1). Dies ist außerdem für die Entwicklung neuer identitätsstiftender Räume und die konkrete thematische Ausrichtung der Nutzung im Forschungsraum von Bedeutung. Dem Entwerfen vorausgehend, wird eine klare Zonierung des Forschungsraumes in sechs Teilräume vorgenommen. Im Folgenden wird die angewendete Gliederung begründet und die einzelnen Teilräume vorgestellt.

1. Beim ersten Teilraum handelt es sich um die gesamte Länge der untersuchten Schwartauer Allee. Bezogen wird sich hier nicht explizit auf einen Raum, sondern auf generelle Aspekte der Straße. Es geht darum übergeordnete Fragen zu klären, die für das detaillierte Entwerfen von z.B. Knotenpunkten und anderen speziellen Räumen

unerlässlich sind. Dieser Abschnitt ist also weniger als Teilraum, sondern eher als eine übergeordnete Regel für den Verlauf des Entwurfes zu verstehen. Hier wird auf sich wiederholende oder linienhaft durchgängige räumliche Herausforderungen, wie die Gestaltung von Bushaltestellen, Straßenquerschnitten oder Kfz-Stellflächen eingegangen.

2. Der zweite Teilraum ist besonders aus verkehrsplanerischer bzw. straßenplanerischer Sicht abgrenzbar. Es handelt sich dabei um den Knotenpunkt mit der, mit Abstand, größten Verkehrsstärke, sowohl bezogen auf den Rad-, als auch auf den Kfz-Verkehr (vgl. Kapitel 2.3.2). Außerdem befindet sich im Kreuzungsbereich eine Bushaltestelle und die Buslinien 1 und 10 biegen hier links auf die Fackenburger Allee ab (vgl. Kapitel 2.3.1). Neben dieser für den Untersuchungsraum herausstechenden verkehrsplanerischen Bedeutung, kommt dem Raum auch gestalterisch eine besondere Rolle als Eingangsbereich in die Schwartauer Allee zu. Dieser Teilraum ist also als ein geschäftiger, verkehrsdominierter Raum zu sehen, der die Schwartauer Allee an die übergeordneten, verkehrlichen Infrastrukturen anschließt.

3. Der Marquardplatz sticht im Untersuchungsraum besonders durch Einzigartigkeit hervor. Hier besteht die einzige Grünfläche und die größte an die Schwartauer Allee angrenzende öffentliche Freifläche im beplanten Raum. Diese ist qualitativ minderwertig (vgl. Kapitel 2.1.5 und 2.2.4) und weist dadurch besonderen Handlungsbedarf auf. Gleichzeitig befindet sich hier die dichteste Baumansammlung des Untersuchungsraumes (vgl. Kapitel 2.1.5), wodurch der Marquardplatz zusätzlich hervorsteht. Der Marquardplatz ist ein zum Quartier ausgerichteter und von der Schwartauer Allee leicht abgewandter öffentlicher Freiraum, der durch seine vergleichsweise große Fläche, Ruhe und Grünstruktur ein, für die Bewohner besonders wichtiger Nacherholungsraum ist.

4. Zwischen der Gloxinstraße und der Wickedestraße weitet sich der öffentlich zugängliche Raum über die Länge des gesamten Blocks



auf der nordwestlichen Seite der Schwartauer Allee bis zur Häuserkante. Dadurch entsteht ein besonders weitläufiger, für Fußgänger zugänglicher und nutzbarer Bereich, welcher in dieser Form in der Schwartauer Allee einzigartig ist (vgl. Kapitel 2.1.3). Eine weitere Besonderheit stellt hier die Nutzung der Erdgeschosszonen der angrenzenden Bebauung dar. Hier sind flächendeckend Ladengeschäfte mit Dienstleistungs- oder Einzelhandelsnutzungen vorhanden (vgl. Kapitel 2.1.4). Hier besteht also sowohl die im Quartier höchste Dichte an kundenorientierten Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten, als auch eines der größten öffentlich begehbaren Areale bzw. Vorplätze, weshalb hier ein sehr spezieller Teilraum vorzufinden ist. Insgesamt ist dieser Bereich ein belebtes ökonomisches Zentrum, welches durch die großflächigen öffentlichen Bereiche eine besondere Relevanz für das Quartier verliehen bekommt.

5. Besonders wichtig für die Schwartauer Allee ist, sowohl unter funktionalen, als auch gestalterischen Gesichtspunkten, der Knotenpunkt an der Friedenstraße bzw. Marienstraße. Der Knotenpunkt weist durch seine im Rahmen der Verkehrsberuhigung der Friedestraße deutlich veränderte Nutzung (vgl. Kapitel 2.2.1) große öffentliche Freiflächen und somit Potenziale auf. Der im Zentrum des Quartiers gelegene Knotenpunkt weist nicht nur einen der größten unbebauten Areale im Quartier auf (vgl. Kapitel 2.1.2), sondern spielt vor allem verkehrsplanerisch eine zentrale Rolle. Hier mündet mit der Marienstraße ein wichtiger Verbindungsarm aus der bzw. in die Innenstadt, wobei von den vier Knotenarmen drei stark befahren sind und eine wichtige überörtliche Verbindungsfunktion innehaben (vgl. Kapitel 2.3.2). Durch angrenzende Einrichtungen wie ein Theater und die Kirche St. Matthäi, entsteht ein Charakter eines kulturell bedeutsamen Bereiches (vgl. Kapitel 2.1.4). Es handelt sich hierbei um einen im Quartier zentral gelegenen Freiraum, der auch kulturell und vor allem verkehrlich ein Zentrum darstellt.

6. Dem Knotenpunkt an der Brockesstraße bzw. Matthäistraße kommt vor allem durch den Radverkehr eine große Bedeutung zu. Von städtischer Seite ist nicht nur vorgesehen, dass

hier alle vier Knotenarme zum Primärnetz des Radverkehrs erhoben werden, sondern auch, dass die Brockesstraße zu einer Fahrradstraße ausgebaut wird. Zentrale Bedeutung trägt der Knotenpunkt also für die reibungslose Abwicklung des Radverkehrs – der Umbau zu einem fahrradfreundlichen Knotenpunkt ist deshalb besonders wichtig. (vgl. Kapitel 2.2.4)

Die zentralen thematischen Entwurfsbereiche Freiraumplanung und Straßenplanung werden innerhalb der einzelnen Teilräume zusammen gedacht und werden in den Kapiteln 4.2 bis 4.7 für jeden Raum individuell erläutert. Dem geht jeweils eine Erläuterung der konkreten Handlungsansätze und genauen räumlichen Anforderungen bzw. vorhandenen Strukturen voraus. Zu einzelnen Teilaspekten werden teilweise außerdem mögliche alternative bauliche Umsetzungen genannt. In Kapitel 4.8 erfolgt eine zusammengefasste übergeordnete Visualisierung des gesamten Entwurfs, in Form eines Lageplans.

Im Rahmen des Entwurfes wird sich nur auf öffentliche Flächen konzentriert. Räumliche Veränderungen und entwerfliche Einzelmaßnahmen werden also nur für städtische Flächen ausformuliert. Dies resultiert aus der Handhabe, die die Stadt auf den städtischen Flächen hat, was dazu führt, dass ein Entwurf auf diesen Flächen wesentlich einfacher realisierbar ist als ein Entwurf, der auch Aussagen über die Veränderung auf privaten Grundstücke trifft. Eine Ausnahme stellt hierbei der Teilraum 4 (Kapitel 4.5) dar.



4.2 Straßenraum der Schwartauer Allee

Ist-Situation und Handlungsbedarf

- Barrierewirkung durch MV
- Schlechte Überquerbarkeit
- Fuß- und Radwege zu schmal
- Fehlende Sicherheitsabstände
- Fehlende optische Abgrenzungen
- Unstrukturierte bzw. unübersichtliche Führung der Rad- und Fußwege
- Straßenraum ist nicht barrierefrei
- Unstrukturierte Baumanordnung
- Bodenbelag uneben und unstrukturiert
- Wenige Sitzgelegenheiten
- Wenige Fahrradstellplätze
- Fahrstreifen für den ÖPNV vorhanden
- Hochwertige Gestaltung der Fahrbahn und Knotenpunkte für den MV

Straßenquerschnitt

Zur Bestimmung des Regelquerschnittes, wird zunächst die aktuelle Situation betrachtet. Über die gesamte Länge der Schwartauer Allee besteht ein Fahrbahnbereich mit einer Breite von 12m (siehe Abbildung 4.2.1). Dieser ist durch die Straßenbäume eingefasst und ist somit nicht änderbar, weil eine Fällung von Straßenbäumen, aufgrund der besonderen Wichtigkeit (siehe Kapitel 2.3.4), keine Option ist. Die Straßenbäume geben also den Verlauf der Straße teilweise vor und sind gewissermaßen fixierte Bestandteile, um die herum geplant wird. Die Breite der Baumbestandsflächen beträgt 2m und ist in den Abbildungen grün verzeichnet. Die Seitenräume variieren in Ihrer Breite stark (siehe Abbildung 4.2.1).

Aufbauend auf diese Grundlage werden nun verschiedene Szenarien abgebildet. Hierbei werden die gängigen Maße für den Entwurf von Straßenquerschnitten angewendet. Die konkrete Begründung bzw. Herleitungen der einzelnen Breiten der Querschnittselemente findet sich in Tabelle 4.2.9.

Der Fußweg (X1 steht für den westlichen und X2 für den östlichen Fußweg) variiert flexibel, je nach Bemessung der anderen Parameter und zeigt auf, ob eine Einrichtung der jeweiligen Alternative möglich ist. Hierbei werden jeweils Werte für die geringste (X1 min im westlichen Seitenraum, X2 min im östlichen Seitenraum), größte (X1 max im westlichen Seitenraum, X2 max im östlichen Seitenraum) und durchschnittliche im Straßenverlauf der Schwartauer Allee vorkommende Breite angegeben. Grundsätzlich gilt, dass neben ausreichend Fahrstreifen für Kfz, auch Radwege bzw. Radfahrstreifen, Fußwege und Kfz-Stellplätze vorhanden sein müssen. Die Einrichtung von nur zwei Fahrstreifen im Regelquerschnitt ist in der Schwartauer Allee möglich, da die in der Schwartauer Allee vorhandene Verkehrsbelastung von maximal 1376 Kfz/h in der Spitzenstunde im Bereich einer Realisierbarkeit von zwei Fahrstreifen (bis 2200 Kfz/h) liegt (vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2006, S. 61). Sie ist außerdem notwendig, da neben diversen nicht beachteten Sicherheitsabständen auch die Breiten der einzelnen Elemente zu gering gewählt sind und deshalb für eine zukunftsweisende Planung ungeeignet sind (siehe Kapitel 2.4.1).

Auf Abb. 4.2.2 wird ein Szenario abgebildet, bei dem der Radweg im Seitenraum neben dem Fußweg verläuft. Hier wird deutlich, dass ein breiter Mittelstreifen (M) möglich wäre, was die Überquerbarkeit der Schwartauer Allee deutlich verbessern würde. Bei einer strikten Einhaltung der vorgeschriebenen Breiten für die übrigen Straßenelemente, ergibt sich bei diesem Querschnitt eine durchschnittliche Breite des Fußweges von beidseitig 2,60m, jedoch eine minimale Breite von 1,30m im Westen bzw. 1,10m im Osten der Schwartauer Allee, was für einen Barrierefreien Fußweg nicht ausreichend ist. Hierfür eine Breite von mindestens 2,30m erforderlich, um Rollstuhlfahrern Kurvenfahrten zu ermöglichen (vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2006, S. 19). Die Möglichkeit den gesamten Straßenraum an der Stelle wo X1 min zu finden ist in Richtung Osten zu verschieben (oder bei X2 min nach Westen),

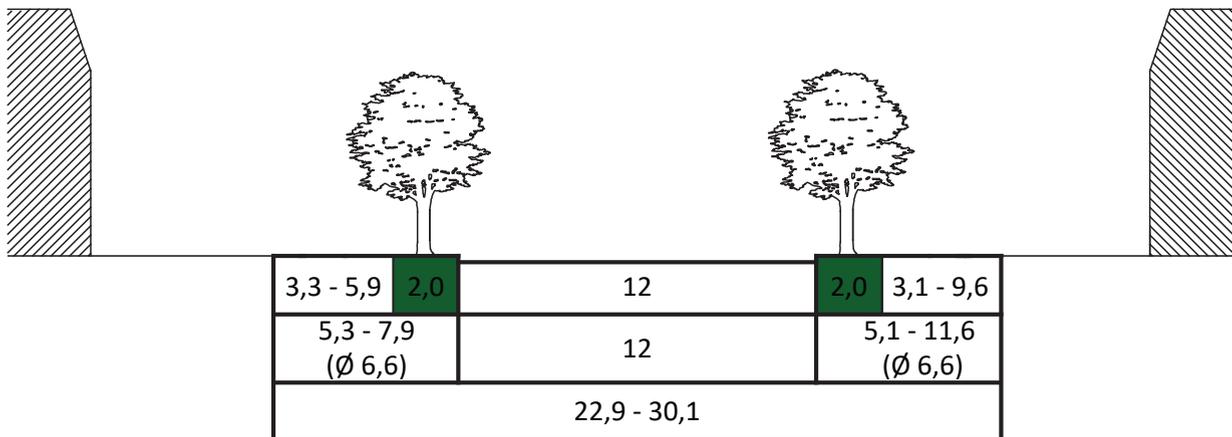


Abb. 4.2.1: Grundlegende Maße des Straßenraums

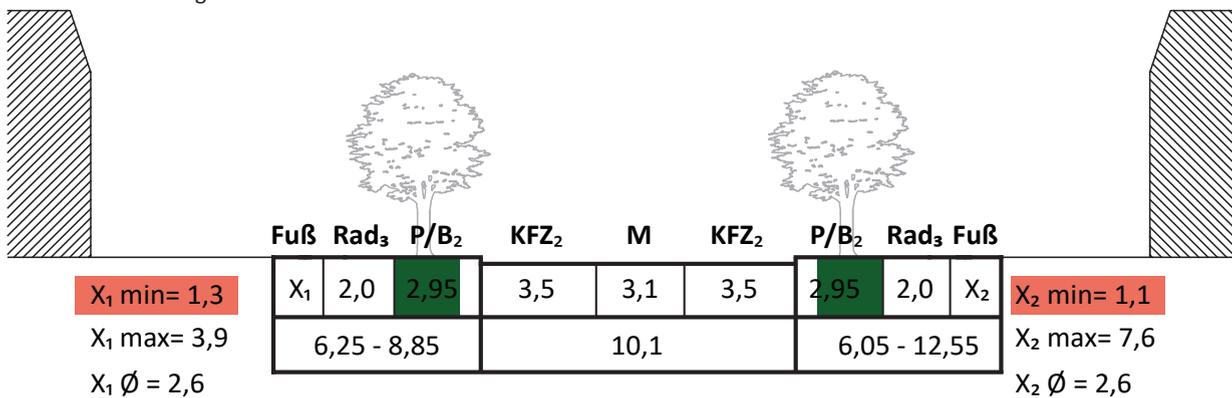


Abb. 4.2.2: Radweg im Seitenraum mit Mittelstreifen

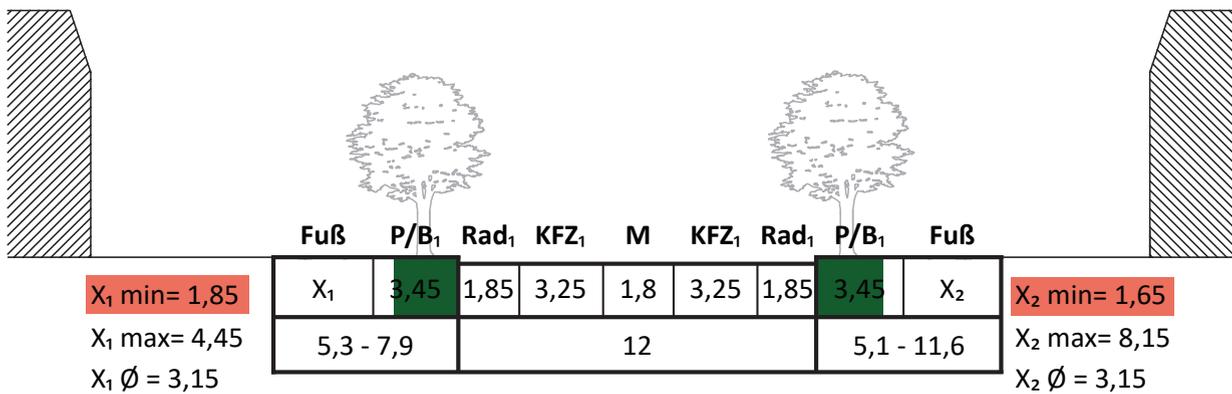


Abb. 4.2.3: Radfahrstreifen und Mittelstreifen

um den Gehweg zu verbreitern, ist keine Option, weil dadurch der westliche Radweg, aufgrund des Baumbestandes, schmaler werden würde. Dieser Regelquerschnitt kann also keine Anwendung finden.

Bei einer Verkleinerung der Breite des Mittelstreifens und der Führung des Radverkehrs auf einem Radfahrstreifen (siehe Abb. 4.2.3) zeigt sich, dass sowohl der Mittelstreifen die mindestens vorgeschriebene Breite von 2m (vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2006, S. 84) unterschreitet und auch die

Gehwege teilweise zu geringe Breiten aufweisen. Auch hier kann eine Verschiebung nicht erfolgen, da auch hier die fixierten Bäume dies verhindern.

Der Regelquerschnitt, der favorisiert wird, die besten Kompromisse vereint und im Entwurf umgesetzt und visualisiert wird, beinhaltet eine Aufteilung mit einem Radfahrstreifen im Fahrbahnbereich und ohne Mittelstreifen (siehe Abb. 4.2.4). Hierbei ergeben sich Gehwegbreiten von mindestens 2,75m westlich und 2,55m östlich der Schwartauer Allee, was die



Mindestbreite nicht unterschreitet. Innerhalb dieses Querschnittes sind nicht nur alle Sicherheitsabstände berücksichtigt und die Standards erfüllt, sondern auch die anzustrebende Aufteilung des Straßenraums in 30% Seitenraum, 40% Fahrbahnbereich und 30% Seitenraum auf der anderen Seite (vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2006, S. 11), ist annähernd erfüllt. Durch die örtlichen Gegebenheiten, stehen sich bei der Planung des Regelquerschnittes die Belange die Straßenbäume zu erhalten, den Fußweg nicht beengt zu gestalten, eine gute Durchquerbarkeit mit dem Kfz zu ermöglichen und Konflikte zwischen dem Radverkehr und dem MIV zu vermeiden, entgegen. Die zwei erstgenannten Belange werden in diesem Zusammenhang höher gewichtet um dem übergeordneten Ziel zu folgen, die Straße bedarfsgerecht und somit im Sinne der Bewohner des Quartiers zu gestalten. Deshalb ist der in diesem Entwurf umgesetzte Kompromiss, dass der MIV, um die Kfz-Stellplätze zu erreichen den Radfahrstreifen überqueren muss und es nur zwei Fahrstreifen für den MIV gibt, die wohl beste Wahl.

Für Bushaltestellen in der Schwartauer Allee werden nun auch zwei Querschnittsalternativen vorgestellt. Da im Seitenraum im Bereich der Bushaltestellen kein Baumbestand vorhanden ist, ist also auf dieser Seite der ansonsten gegebene Bereich für Bäume nicht zu beachten und die Einteilung ist auf dieser Seite flexibel.

Die Alternative mit extra geführttem Radfahrstreifen (siehe Abb. 4.2.5) ist aufgrund zu schmaler Gehwege nicht an jeder Stelle umsetzbar, kommt jedoch bei der nordwestlichen Bushaltestelle Friedenstraße, aufgrund von ausreichend Platz an dieser Stelle, zum Einsatz.

Der an allen weiteren Orten, außer bei der Haltestelle Fackenburger Allee, eingesetzte Querschnitt führt den Bus und Radverkehr über einen gemeinsamen Fahrstreifen (siehe Ab. 4.2.6). Aufgrund der Tatsache, dass zu Stoßzeiten maximal 12 Busse pro Stunde verkehren, ist das entstehende Konfliktpotenzial relativ gering und der entstehende Vorteil, alle Bäume erhalten zu können und Fußwege nicht in ihrer Breite zu beeinflussen, sehr groß.

Im Straßenverlauf ergeben sich immer wieder leichte Abweichungen von diesem Regelquerschnitt, vor allem an Knotenpunkten. Auf diese wird im Folgendem eingegangen.

Neben dem geänderten Straßenquerschnitt werden weitere gezielte Maßnahmen eingesetzt, um den Zielsetzungen gerecht zu werden.

Geschwindigkeitsveränderungen

Im südlichen Abschnitt der Schwartauer Allee, zwischen Fackenburger Allee und Marienstraße wird eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h durchgeführt. Dies folgt vor allem den Wünschen der Bewohner (vgl. Kapitel 2.3.4) und führt überdies zu einer zusätzlichen Beruhigung des Marquardplatzes. Da dieser Straßenabschnitt ein geringeres Verkehrsaufkommen aufweist (vgl. Kapitel 2.4.2) und im Rückstaubereich der Knotenpunkte Busspuren eingerichtet sind, die eine deutliche Verlängerung der Fahrzeit des ÖPNVs durch die Geschwindigkeitsreduktion verhindern, ist eine insgesamt schlechtere Durchquerbarkeit der Schwartauer Allee durch diese Maßnahme nur sehr eingeschränkt gegeben. Außerdem sind durch das vergleichsweise geringe Verkehrsaufkommen nicht so viele Verkehrsteilnehmer von dieser Maßnahme in negativer Weise betroffen.

Einmündungen

Das sich wiederholende Element der Einmündung, wird neu geplant. Um einerseits die Durchgängigkeit des Fußgängerverkehrs zu betonen



Abb. 4.2.7: Einmündungen mit durchgängiger Pflasterung

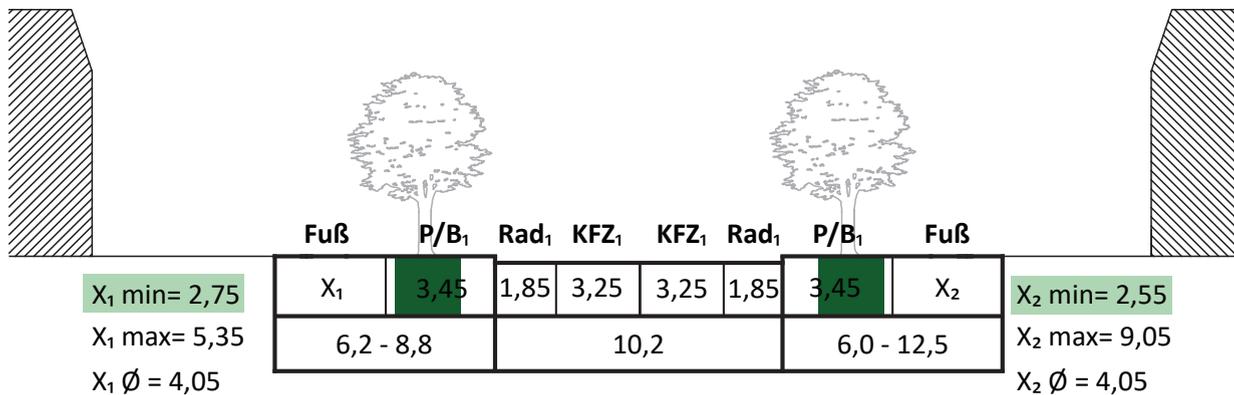


Abb. 4.2.4: Radfahrstreifen ohne Mittelstreifen

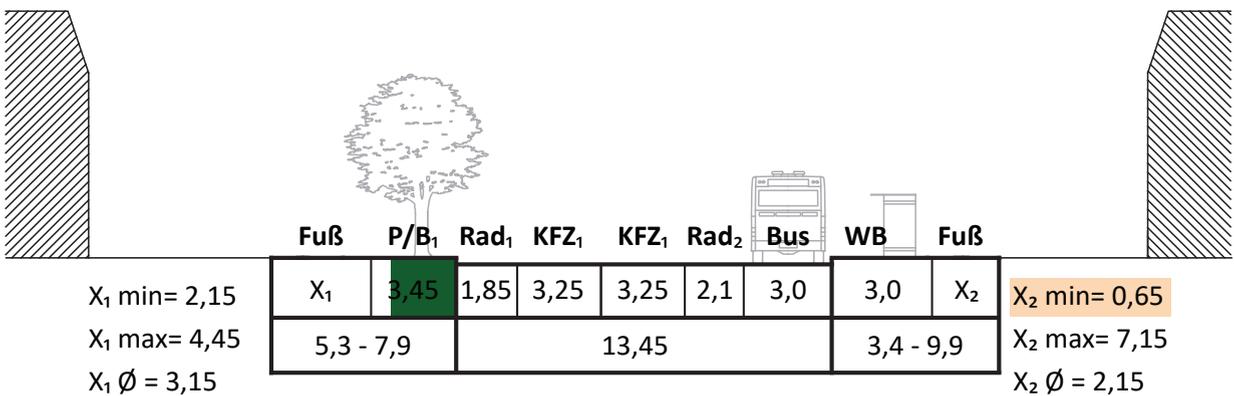


Abb. 4.2.5: Bushaltebucht mit extra geführtem Radweg

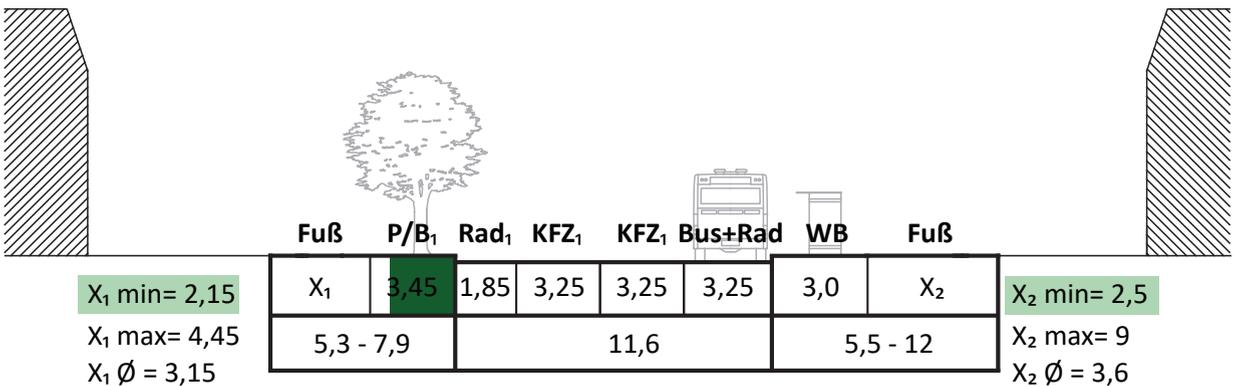


Abb. 4.2.6: Gemeinsamer Bus- und Radstreifen

und um andererseits die gefühlte Relevanz und Präsenz des MIV zu verringern, wird an Einmündungen die Pflasterung und das Höhenniveau des Gehwegs beibehalten. Hierfür wird im Bereich des Baum- bzw. Parkstreifens und auf der anderen Seite des Gehwegs in der Seitenstraße eine Aufpflasterung gestaltet. (siehe Abb. 4.2.7)

Querungsanlagen

Um neben der längs gerichteten Durchgängigkeit des Fußgängerverkehrs auch eine stark nachgefragte flexible Überquerung (vgl. Kapitel 2.5.2) der Schwartauer Allee zu ermöglichen

und damit den Querverkehr zu betonen, werden besondere Querungsanlagen eingerichtet. Dabei handelt es sich um 70cm weit vorgezogene Seitenräume, mit zugehörigen Querungsstellen ohne Fußgängervorrang (siehe Abb. 4.2.8). Diese Querungsstellen sind mit der gleichen Pflasterung belegt wie der Gehweg und signalisieren somit zusätzlich sowohl die Überquerbarkeit selbst, als auch die generelle Zusammengehörigkeit der zwei Straßenseiten, wodurch eine Reduktion des Barrierencharakters erfolgt. Obwohl bei der gegebenen Situation eine Mittelrennung oder eine LSA notwendig wäre (vgl.



Abb. 4.2.8: Querungsanlagen

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2006, S. 83), wird hierbei von den Empfehlungen abgewichen, da verschiedene Gründe für diese Variante sprechen. Einerseits ist von der Einrichtung einer weiteren LSA abzusehen, da die Durchquerbarkeit der Schwartauer Allee vor allem aufgrund der Reduktion auf zwei Fahrstreifen nicht weiter einzuschränken ist, andererseits ist nicht ausreichend Platz vorhanden im Straßenraum um eine Mitteltrennung einzurichten. Aufgrund der Nachfrage nach flexibler Überquerbarkeit und der aktuell bereits gegebenen, häufigen Überquerung der Schwartauer Allee durch die Nutzer, die potenziell auch weiterhin in dieser Form durchgeführt werden würde, sowie aufgrund der möglichst großen Verknüpfung der zwei Straßenseiten zur Ermöglichung des Abbaus des Barrierecharakters, wird diese Variante als der bestmögliche Kompromiss angesehen.

Busfahrstreifen

Der Busverkehr wird durch die Einrichtung von gesonderten Busfahrstreifen in der Schwartauer Allee beschleunigt. Dabei handelt es sich nicht um durchgängige Busfahrstreifen, sondern nur um kürzere Bereiche vor den Knotenpunkten Friedenstraße bzw. Marienstraße (in Richtung Nordosten) und Fackenburger Allee (in Richtung Südwesten), um den dort entstehenden Rückstau in der Schwartauer Allee zu umfahren. Durch die Einrichtung eines gesonderten Linksabbiegestreifens (vgl. Kapitel 4.5) ist ein Busfahrstreifen vor der Marienstraße mit Fahrtrichtung nach Südwesten nicht notwendig, da die Verkehrsstärke, der geradeausfahrenden relativ gering ausfällt (vgl. Kapitel 2.4.2) und somit der ÖPNV nicht stark beeinträchtigt wird.

Barrierefreie Straßenraumgestaltung

Bushaltestellen werden barrierefrei eingerichtet. Hierfür werden an Bushaltestellen, bei denen der Bus eine weite Verschwenkung durchführen muss, vor dem Haltebereich die entsprechenden Maßnahmen zur Überführung des Busses zum Haltebereich ergriffen. Konkret bedeutet das, dass der Radfahrstreifen frühzeitig mit dem Bus zusammengeführt wird, um die weite Verschwenkung zu ermöglichen. Bei der südöstlich gelegenen Bushaltestelle Friedenstraße und beiden Haltestellen Fackenburger Allee, ist dies aufgrund der räumlichen Situation nicht nötig. Die Einführung von gesonderten Gehwegplatten zur Orientierung von Sehbehinderten, ist außerdem vorgesehen und untenstehend näher erläutert.

Barrierefreiheit, sowohl für Seh- als auch für Gehbehinderte, wird außerdem auch bei allen Furten an LSA eingeführt. Hierfür werden zwei Bereiche der Aufpflasterung vorgehalten. Für Rollstuhlfahrer wird auf der einen Seite der LSA eine Absenkung auf 0cm gebaut, während auf der anderen Seite nur auf 6cm abgesenkt wird, um Sehbehinderten mit Langstock eine deutliche Abgrenzung zum Straßenraum zu ermöglichen. Neben akustischen Signalgebern werden zur besseren Orientierung für Sehbehinderte auch gesonderte Gehwegplatten eingerichtet. Hierbei werden Auffangfelder, Einstiegsfelder, Auffangstreifen, Sperrfelder, Richtungsfelder und Aufmerksamkeitsfelder eingesetzt.

Alleecharakter

Die Ergänzung des Alleecharakters durch die Pflanzung weiterer Laubbäume, in regelmäßigen Abständen im Straßenraum, führt zu einer gesteigerten Aufenthaltsqualität und vor allem zu einem stark verbesserten Ortsbild.

Stellplätze

Der Baum- bzw. Parkstreifen wird, abgesehen von zusätzlichen Baumpflanzungen, auch räumlich neu organisiert. Die Kfz-Stellplätze erhalten die in Lübeck übliche Breite von 2,20m (vgl. Interview Verkehrsplanung) und werden deutlich markiert bzw. zониert, um abweichendes Parken zu verhindern. Des Weiteren werden im Bereich des Knotenpunktes Friedenstraße bzw.



Marienstraße Car Sharing- Stellplätze eingerichtet, um eine Versorgungslücke des Lübecker Car Sharing Systems zu schließen (vgl. StattAuto eG 2018). Zusätzlich werden eine Ladesäule und Stellplätze für elektrisch betriebene Kfz eingerichtet, um die Nutzung dieser Mobilitätsform

zu unterstützen. Neben den Stellplätzen für Fahrzeuge des motorisierten Verkehrs werden, sowohl auf dem Baum- bzw. Parkstreifen, als auch auf anderen Flächen im Seitenraum, Fahrradstellplätze gebaut.

Abkürzung in Grafik:	Bedeutung:	Breite [m]	Begründung:
KFZ ₁	Fahrstreifen MIV	3,25	Regelbreite für zweistreifige Fahrbahn (vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2006, S. 61)
KFZ ₂	Fahrstreifen MIV	3,50	Breite des Fahrstreifens neben Kfz Stellflächen in Buchten bei Längsaufstellung (vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2006, S. 72)
Rad ₁	Radfahrstreifen	1,85	1,60m Regelbreite (vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2006, S. 78) + 0,25m Sicherheitsabstand zum MIV (vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2006, S. 78)
Rad ₂	Radfahrstreifen	2,10	1,60m Regelbreite (vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2006, S. 78) + in beide Richtungen 0,25m Sicherheitsabstand zum MIV (vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2006, S. 78)
Rad ₃	Radweg	2	Regelbreite für straßenbegleitenden Radweg (vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2006, S. 79)
P/B ₁	Kfz Stellflächen, Baumbestand	3,45	2,20m Breite ist in Lübeck für Kfz Stellflächen grundsätzlich vorgesehen (vgl. Interview Verkehrsplanung) + 0,50m Sicherheitsabstand zum Fußweg (vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2006, S. 72) + 0,75m Sicherheitsabstand zum Radfahrstreifen (vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2006, S. 72)
P/B ₂	Kfz Stellflächen, Baumbestand	2,95	2,20m Breite ist in Lübeck für Kfz Stellflächen grundsätzlich vorgesehen (vgl. Interview Verkehrsplanung) + 0,75m Sicherheitsabstand zum Radweg (vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2006, S. 79)
M	Mittelstreifen	3,1	2,50m Regelbreite für Querungsstellen (vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2006, S. 84) + 0,6m übriger Platz im Straßenraum
Bus+Rad	Bus- und Radverkehr gemeinsam im Haltestellenbereich	3,25	3,0m – 3,50m Breite eines Bussonderstreifens ohne Überholmöglichkeit (vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2006, S. 94)
WB	Wartebereich	3	Regelbreite für Warteflächen mit Wetterschutzeinrichtungen (vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2006, S. 100)

Tabelle 4.2.9: Herleitung der Breiten der Querschnittselemente



Erreichte Ziele



Durch den sehr viel kleineren Raum, der dem MV eingeräumt wird, verliert der Kfz-Verkehr an Präsenz. Zudem wird der Abstand, der zwischen den für Fußgänger begehbaren Bereichen der beiden Straßenseiten liegt, reduziert und eine flexible Überquerung der Schwartauer Allee wird durch regelmäßige Überquerungsmöglichkeiten gewährleistet. All dies führt zu einem deutlichen Abbau der Barrierewirkung der Schwartauer Allee.



Die verkehrliche Infrastruktur wird umfangreich optimiert und an den bestehenden und zukünftigen Bedürfnissen ausgerichtet. Dies geschieht zunächst durch die Einrichtung von hochwertigen und durchgängigen Gehwegen und Radfahrstreifen und die neue Anordnung und „Organisation“ der Verkehrsführung des MV, welcher nun innerhalb einer der Verkehrsbelastung angemessenen Straßenraumanordnung abgewickelt wird. Außerdem werden Sicherheitsabstände und generell gängige Richtlinien beachtet, was zu mehr Sicherheit und einer komfortableren Nutzung des Straßenraums führt. Die Einrichtung von Car-Sharing Stellplätzen und die allgemein barrierefreie Straßenraumgestaltung, führt außerdem zur Ausrichtung des Verkehrsangebotes auf eine breitere Zielgruppe, was vor allem im Falle der Barrierefreiheit wichtig ist.



Neben der neuen, hochwertigeren und ansprechenderen Pflasterung von Gehwegen, führt die Ergänzung der alleehaften Baumanordnungen, zu einem attraktiveren öffentlichen Raum.



Insbesondere durch die hochwertigere Radverkehrsinfrastruktur und die damit verbundene Durchgängigkeit der Schwartauer Allee wird vor allem die Verbindung in Richtung Hauptbahnhof optimiert und der Lagevorteil des Quartiers weiter ausgebaut.



Vor allem die Ergänzung der Alleebäume folgt den verschiedenen übergeordneten städtischen Konzepten.



Vielfach sind in den Entwurf Wünsche und Anregungen der Bewohner eingeflossen. Neben der Beibehaltung der kurzen Bus-Fahrstreifen sind die bessere Überquerbarkeit und die übersichtlichere und besser nutzbare Knotenpunktgestaltung für den Radverkehr zentrale Bestandteile des Entwurfes.



4. Entwurf



4.3 Knotenpunkt Fackenburger Allee

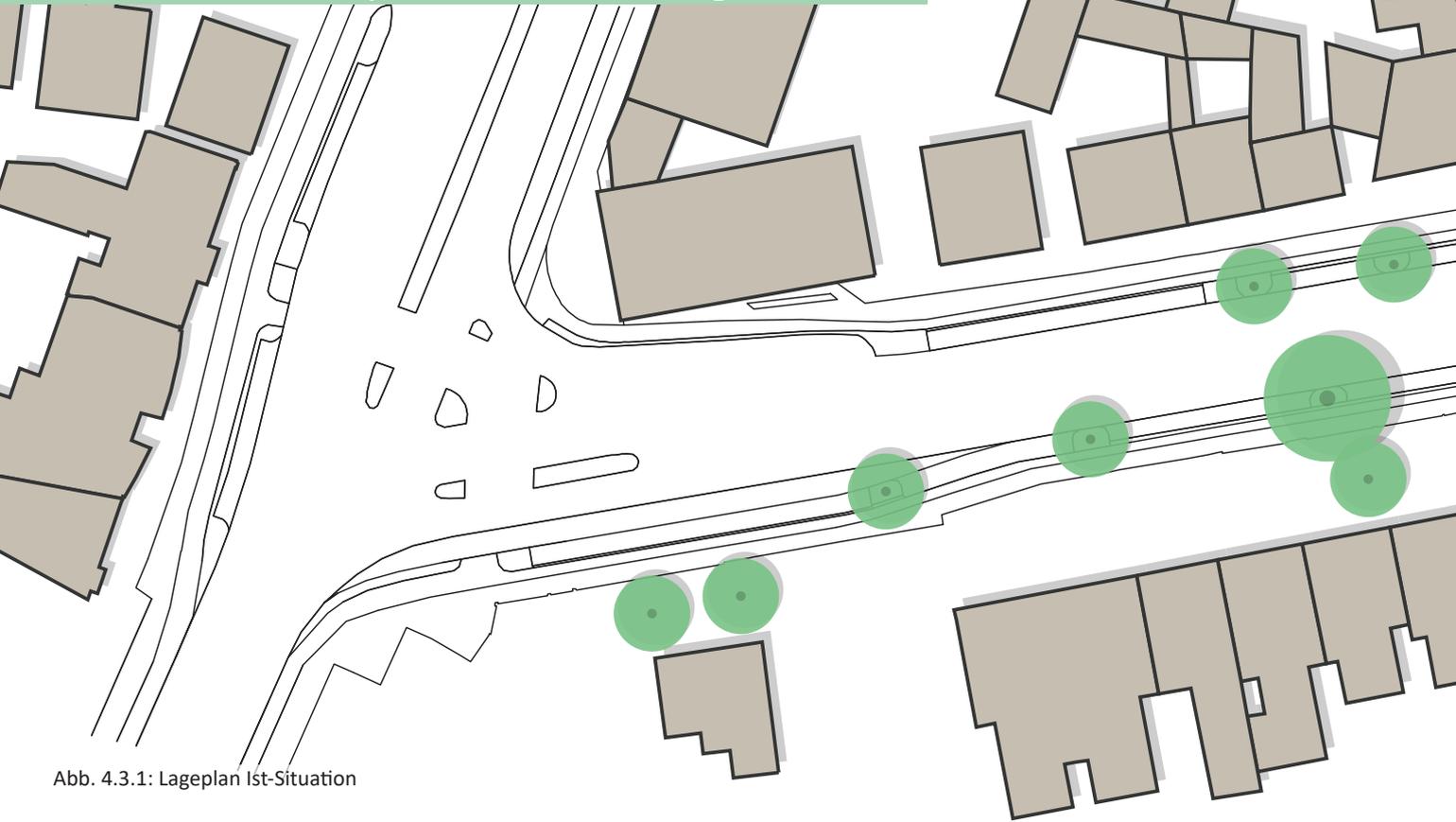


Abb. 4.3.1: Lageplan Ist-Situation

Ist-Situation und Handlungsbedarf

Durch die fehlende Furt am südlichen Teil des Knotenpunktes und das komplizierte Linksabbiegen auf die Fackenburger Allee, aus der Schwartauer Allee kommend, besteht an diesem Knotenpunkt eine schlechte Situation für Radfahrer. Auch für Fußgänger ist die fehlende Furt am Knotenarm ungünstig. Der Radverkehr wird zu-

dem über die Seitenräume geführt. Im Bereich dieses besonders stark verkehrlich belasteten Knotenpunktes befindet sich eine Bushaltestelle und zwei hintereinanderliegende LSA für den aus der Schwartauer Allee kommenden MV, was dem ÖPNV eine gesonderte Überquerbarkeit des Knotenpunktes ermöglicht, jedoch für den MIV durch schlechtere Durchgängigkeit ungünstig ist.



Abb. 4.3.3: Knotenpunkt Fackenburger Allee



Abb. 4.3.4: Knotenpunkt Fackenburger Allee Luftbild



Abb. 4.3.2: Lageplan Entwurf

Entwurf

Freiraumplanerisch steht bei diesem Knotenpunkt vor allem die Art des Übergangs des Straßenraums der Fackenburger Allee zum gegensätzlich wirkenden Straßenraum der Schwartauer Allee im Vordergrund. Der deutliche Übergang und der Kontrast, sowie eine gewisse Abschottung gegenüber der wesentlich stärker befahrenen Fackenburger Allee, wird neben der Pflanzung zusätzlicher Bäume und damit verbunden der deutlich sichtbar grüneren und somit ruhigeren Straßenatmosphäre, durch eine Bodenbelagsänderung erreicht (siehe Abb. 4.3.2).

Straßenplanerisch wird besonders die Erfüllung aller Abbiegewünsche bzw. -anforderungen für Radfahrer, die weiterhin möglichst reibungslose Abwicklung des MIV und die komfortable, Einrichtung einer barrierefreien Bushaltestelle und Busführung im Knotenpunktbereich als wichtig angesehen.

Hierfür werden zunächst Fußgängerfurten an

allen Knotenarmen eingerichtet. Die Radverkehrsführung erfolgt für alle Richtungen bzw. Richtungsänderungen auf Radfahrstreifen (siehe Abb. 4.3.5). Durch mehrere gesonderte Abbiegestreifen auf der Fackenburger Allee und der Schwartauer Allee, wird der Verkehr effizient abgewickelt. Vor allem der gesonderte Linksabbiegestreifen in der Fackenburger Allee führt durch die Nicht-Beeinträchtigung des geradeausfahrenden Verkehrs zu einer hohen Durchgängigkeit und einem guten Verkehrsfluss in der Fackenburger Allee, was angesichts des hohen Verkehrsaufkommens von großer Bedeutung ist. Für den ÖPNV wird ein ca. 80m langer, gesonderter Bus-Fahrstreifen zur Umfahrung des Rückstaus der Kfz vor der LSA eingerichtet, an dessen Ende sich auf einer Verkehrsinsel die Bushaltestelle befindet. An dieser Stelle ist auch auf der linken Seite des Busstreifens eine schmale Verkehrsinsel angelegt, um die Abgrenzung der Busspur und das Verbot diese (aus der Gegenrichtung) zu befahren, hervorzuheben. Die Bushaltestelle in Richtung Norden ist direkt nach dem Abbie-

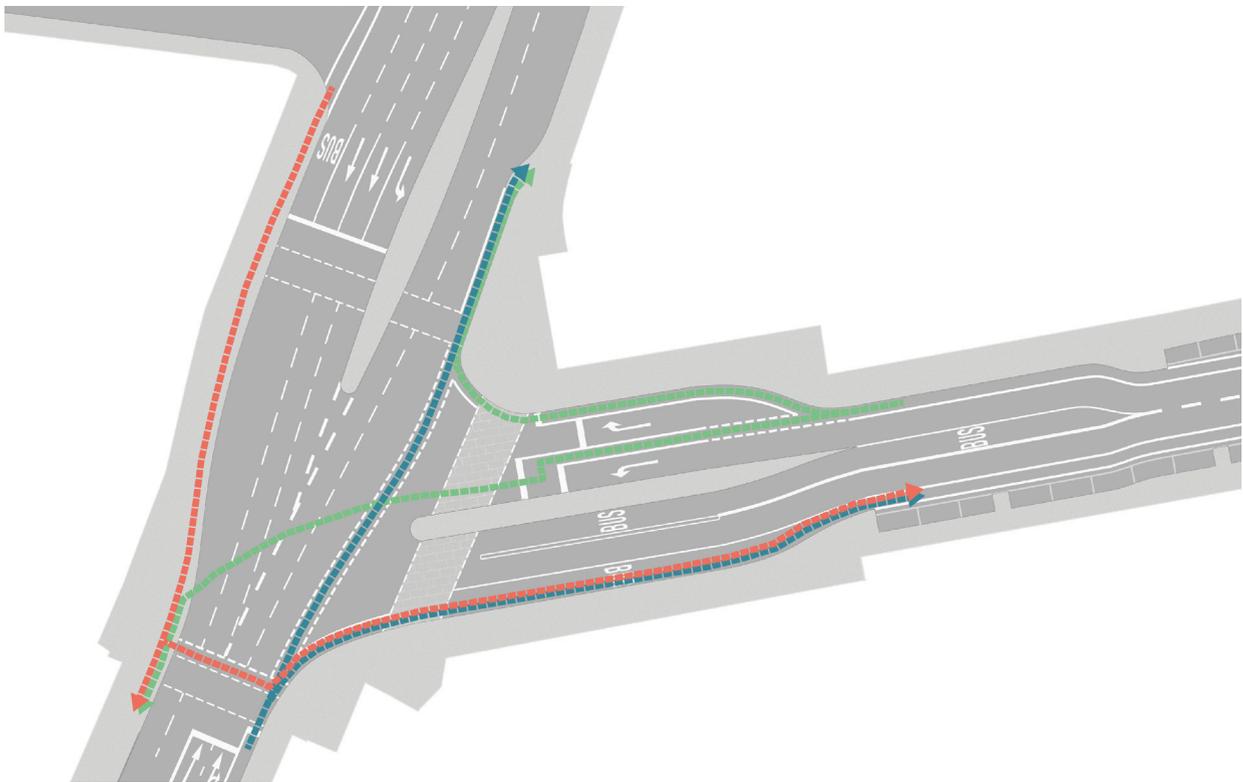


Abb. 4.3.5: Führung des Radverkehrs Fackenburg Allee

gebereich des Busses gelegen. In beiden Fällen führt die Art des Heranfahrens an die Bushaltestelle zu einer geringen Verschwenkung, was die Bushaltestellen barrierefrei macht.

Erreichte Ziele



Durch die Gestaltung der barrierefreien Bushaltestellen, durch die Neuordnung von Geh- und Radwegen und durch die neue Führung des ÖPNV, ergibt sich eine deutlich optimierte verkehrliche Infrastruktur.



Durch die optimierten Abbiegeprozesse des Radverkehrs und durch die gesonderten Abbiegestreifen, wird sowohl die Verbindung zum Hauptbahnhof und in die Innenstadt gestärkt, als auch die schnelle Verbindung zur Autobahn erhalten, wodurch die Lagevorteile der Schwarztauer Allee aktiv ausgenutzt werden.



4. Entwurf

4.4 Marquardplatz



Abb. 4.4.1: Lageplan Ist-Situation

Ist-Situation und Handlungsbedarf

Der Marquardplatz ist ein vergleichsweise ruhiger und begrünter Park, auf dem sich im gesamten mittleren Bereich ein Spielplatz befindet. Durch viele dicht parkende Kfz entsteht eine sehr beengte Atmosphäre, die durch Barrieren in Form von Zäunen verstärkt wird. Wenig Aufenthaltsqualität besteht zudem durch herumliegenden Müll und Hundekot sowie durch die geringe Qualität der Straßenmöblierung und Rasenflä-

chen. Der qualitativ eher minderwertige Spielplatz ist nur über einen Eingang erreichbar und somit schlecht zugänglich. Qualitäten bzw. Potenziale des Raumes sind die große Zahl an alten Bäumen, die direkt angrenzende Schule, mehrere angrenzende gastronomische Einrichtungen sowie die Sichtachse in Richtung Innenstadt auf die Kirche St. Marien. Hinsichtlich des Wunsches nach grünen, ruhigen Rückzugsräumen (vgl. Interview Brolingplatz) stellt der Marquardplatz durch die relativ dichte Baumbepflanzung und geringe Lärmbelastigung, ein Potenzial dar.



Abb. 4.4.3: Unansehnliche Grünfläche



Abb. 4.4.4: Barrieren umgeben den Spielplatz



Abb. 4.4.2: Lageplan Entwurf

Entwurf

Ziel des Entwurfes ist es, den Platz zu strukturieren, gestalterisch aufzuwerten, Aufenthalts- und Nutzungsmöglichkeiten auszubauen und gleichzeitig mehr Durchlässigkeit zu gewährleisten, indem Barrieren abgebaut werden. Dies geschieht zunächst auf Grundlage einer Gliederung des Marquardplatzes mit Hilfe von kleinen und großen Kreisen (siehe Abb. 4.4.5), auf der die Platzierung der gesamten Bereiche, Bodenbeläge und Straßenmöblierung beruht. Dies stellt einen Kontrast zu den umliegend überwiegend gradlinigen Strukturen dar und lockert den Blick und die Atmosphäre. Durch die verstärkte Einrichtung von Sitzgelegenheiten und hochwertigen Spielgeräten, die Einrichtung einer Boule-Fläche, die Ergänzung von Grünflächen mit Blumenbeeten und die Einbeziehung der vorhandenen Bäume, werden hochwertige Aufenthaltsmöglichkeiten geschaffen und quartiersinterne Naherholung ermöglicht. Außerdem wird durch die Einrichtung von Sitzgelegenheiten im vorderen, straßennäheren Bereich, die Sichtachse in Rich-

tung Innenstadt betont. Um die Aufenthaltsqualität weiter zu steigern, werden Flächen für Sitzgelegenheiten für die gastronomischen Unternehmen vorgehalten. Insgesamt entsteht ein Platz mit einer Treffpunktfunktion für Jung und Alt, der als grüner Ruheraum und Rückzugsort zum Quartier wahrgenommen wird. (siehe Abb. 4.4.2)

Da Anwohner des Marquardplatzes auf Stellplätze in direkter Nähe angewiesen sind, werden möglichst wenige Kfz-Stellflächen entfernt. Weiterhin werden im äußeren Straßenbereich klar gegliederte Kfz-Stellflächen vorhanden sein. Dadurch wird die gefühlte und tatsächliche Enge durch nur noch einseitig zugelassenes Parken entkräftet. Die Dominanz des Verkehrs im Straßenraum wird verringert, indem im gesamten Platzbereich eine Spielstraße eingerichtet wird. Die Verkehrsführung wird, einem Kreisverkehr ähnelnd, nur gegen den Uhrzeigersinn ermöglicht, was ein geringes Konfliktpotential beim MIV zur Folge hat und somit mehr Ruhe ermöglicht.



Gestaltungselemente



Abb. 4.4.6: Sitzgelegenheit mit Begrünung



Abb. 4.4.7: Brauner Schotter



Abb. 4.4.8: Roter Schotter



Abb. 4.4.9: Auflage der Sitzgelegenheiten



Abb. 4.4.10: Natursteinpflasterung

Funktionale Gliederung

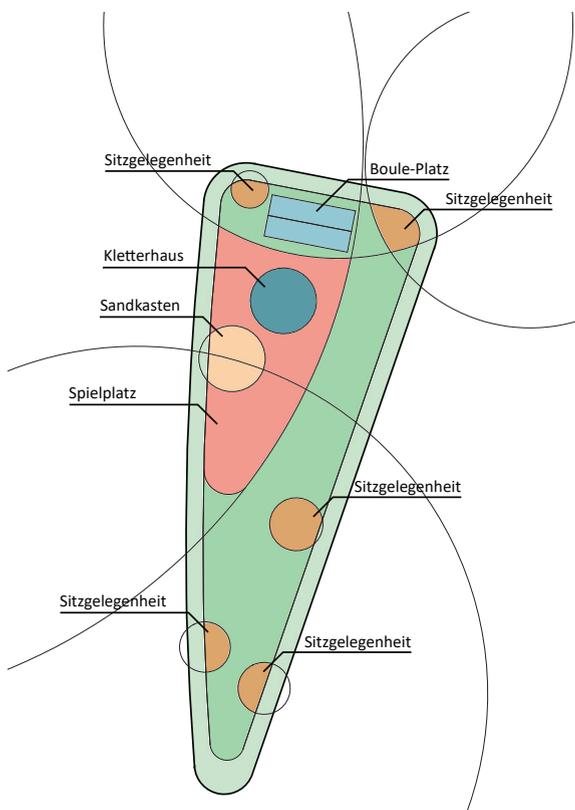


Abb. 4.4.5: Funktionale Einteilung des Marquardplatzes

Erreichte Ziele



Die hochwertigen Aufenthaltsräume und Spielflächen sowie die Aufwertung und Ergänzung der Grünflächen, lassen einen Ort mit zentraler Bedeutung entstehen und attraktivieren das Ortsbild und die Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum.



Vor allem das Hervorheben der Qualität der Sichtachse in Richtung Innenstadt stellt eine aktive Nutzung der Qualität des Ortsbildes dar.



4. Entwurf



Abb. 4.4.11: Ansicht Marquardplatz



4. Entwurf



4.5 Öffentlicher Raum zwischen Wickedestraße und Gloxinstraße

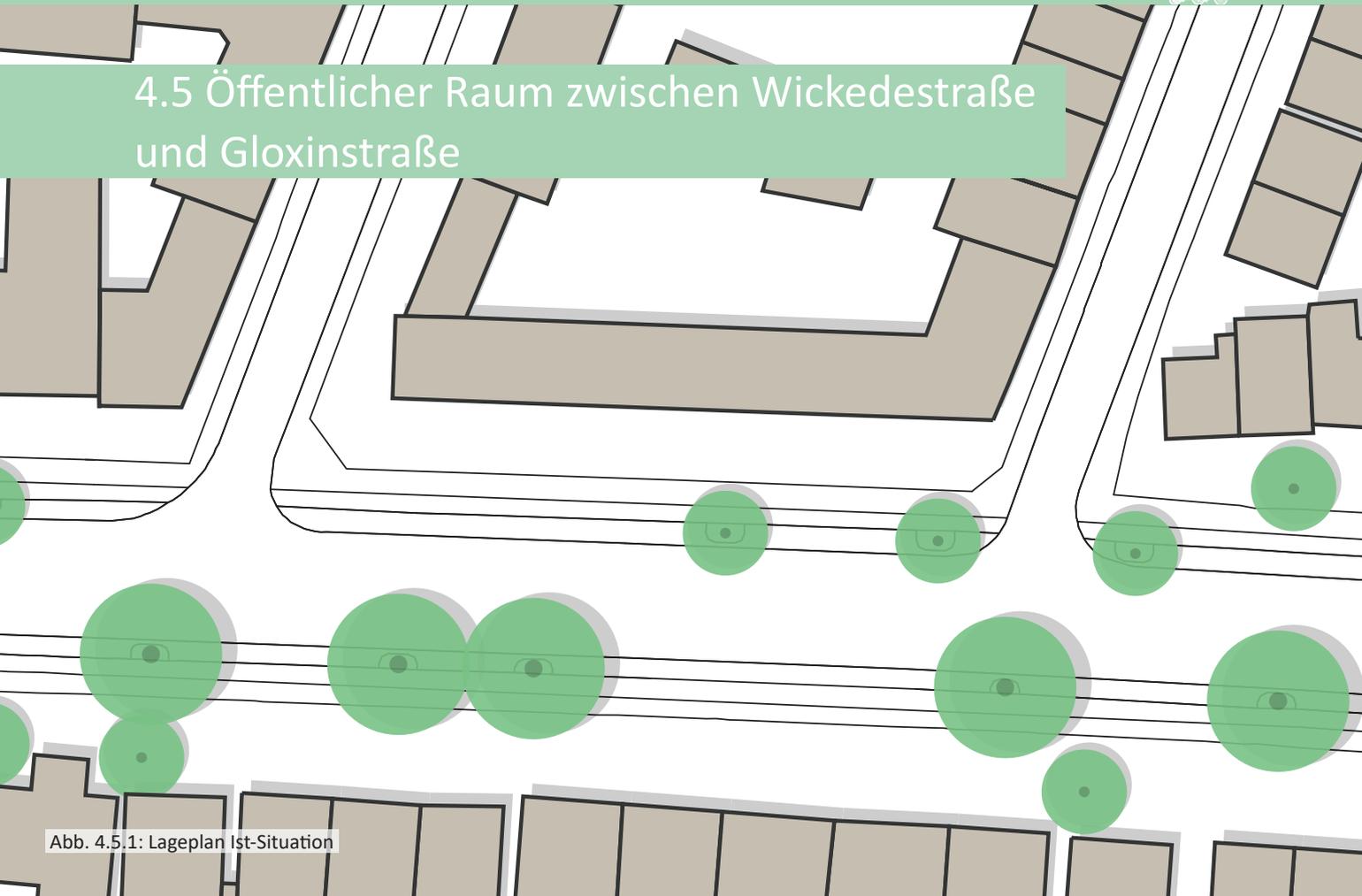


Abb. 4.5.1: Lageplan Ist-Situation

Ist-Situation und Handlungsbedarf

Zwischen der Gloxinstraße und der Wickedestraße erstreckt sich der öffentlich zugängliche Bereich bis zur Häuserkante, wo über die gesamte Breite Dienstleistungs- und Einzelhandelsunternehmen ansässig sind. Der öffentlich zugängliche Bereich weist verschiedene ästhetische Mängel auf. Vor allem ist der Bodenbelag in ei-

nem schlechten Zustand (siehe Abb. 4.5.4) und zusätzlich wird durch flächendeckend parkende Kfz die freie Sicht und die Zugänglichkeit über den großen Ladenvorplatz eingeschränkt. Des Weiteren existiert im Bereich dieses Blocks eine Bushaltestelle.



Abb. 4.5.3: Durch abgestellte Pkw genutzter Vorplatz



Abb. 4.5.4: Minderwertige Qualität der Bodenbeläge

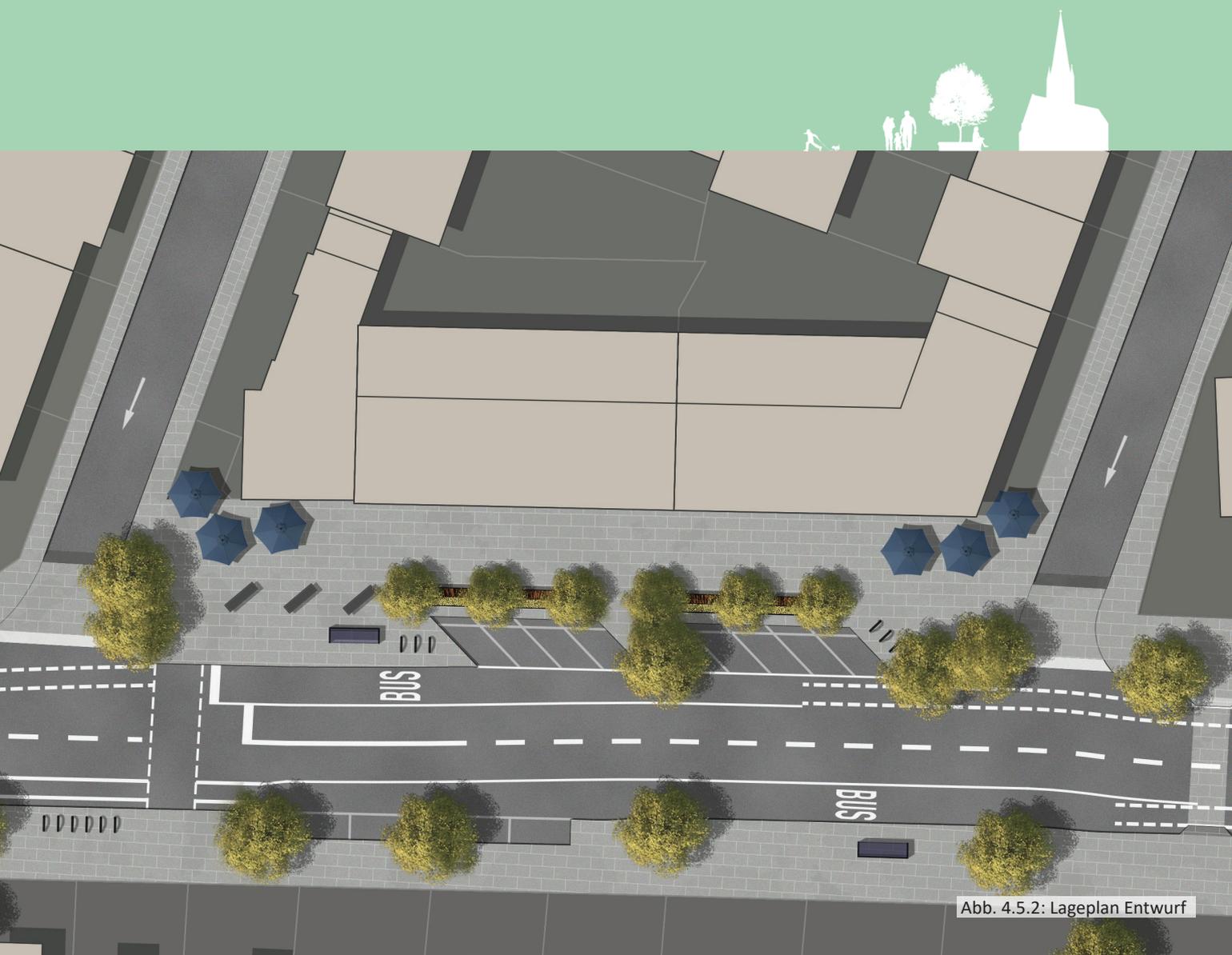


Abb. 4.5.2: Lageplan Entwurf

Entwurf

Das vorhandene Potenzial wird genutzt, indem ein urbaner geschäftiger Bereich entsteht. Im Rahmen einer gestalterischen Aufwertung, werden Sitzgelegenheiten installiert um den Aufenthalt im Bereich vor den Geschäften zu beleben und somit auch Kundschaft für die ansässigen Ladengeschäfte zu generieren und diese somit zu unterstützen. Um hier den Aufenthalt noch angenehmer zu gestalten, werden auch hier Grünelemente, wie Blumenbeete, in Kombination mit Sitzgelegenheiten eingerichtet (siehe Abb. 4.5.6) und der Bodenbelag erneuert.

Die Umgestaltung soll zu der Fläche des Straßenraums, auch auf der Fläche direkt vor den Geschäften realisiert werden. Dafür wird der Fußweg bis auf den privaten Bereich, an die Häuserkante heran, versetzt. Die aktuell vorhandenen Kfz-Stellplätze auf der Privatfläche werden im Zuge dessen in Richtung Straße „verlagert“. Dies führt vor allem auch zu einer besseren Zugänglichkeit der Geschäfte. Um eine möglichst

große Zahl an Kfz-Stellplätzen zu erhalten, wird an dieser Stelle die ansonsten durchgehend vorhandene Reihe an Längsparkplätzen unterbrochen. In einem Winkel von 45° entstehen hier neun schräge Parkplätze. Zu diesem Bereich gehört außerdem die Installation einer barrierefreien Bushaltestelle und einer LSA für einen optimalen Anschluss des Bereiches.

Die Alternative, die Kfz-Stellflächen und den Gehweg wie im restlichen Straßenraum aufzuteilen, würde zu einer zu starken Reduktion der Stellplatzanzahl führen und damit einer Verlagerung der vorhandenen Stellplätze nicht mehr entsprechen. Den Radfahrstreifen in den Seitenraum als Radweg zu führen, um das Konfliktpotential zwischen schräg ausparkenden Kfz und Radfahrern zu beheben, würde den Seitenraum deutlich verengen und der Atmosphäre, von gemüthlicher Geschäftigkeit, entgegenwirken.

Das Grundstück vor den Geschäften ist eine Privatfläche, die jedoch anhand einer Widmung nach §6 Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein (StrWG) in der Fassung der



Bekanntmachung vom 25. November 2003, eine Planung ermöglicht. Nach §6 Abs. 5 StrWG wird hierbei eine öffentliche Straße verbreitert, wodurch es einer Widmung nach §6 Abs. 3 StrWG, der hinzukommenden Straßenteile bedarf. Hierbei gilt das der Straße dienende Grundstück als gewidmet, wenn der Eigentümer des Grundstückes einer Widmung zustimmt oder das Grundstück zu Verfügung stellt (§6 Abs. 3 StrWG). Da mit diesem Entwurf eine Aufwertung der Flä-

che verfolgt wird, die angrenzenden Geschäfte besser eingebunden und zugänglich gemacht werden sowie die bestehenden Parkflächen größtenteils nur verlagert werden, ist davon auszugehen, dass der Grundstücksbesitzer einer Widmung zustimmen wird. Ist dies jedoch nicht der Fall, wird der klassische Regelquerschnitt angewendet, zusätzlich dem Ausbau einer barrierefreien Bushaltestelle.

Gestaltungselemente

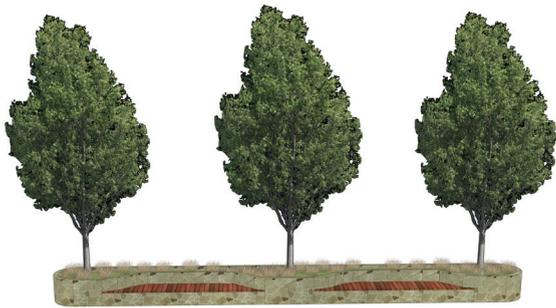


Abb. 4.5.5: Sitzgelegenheiten mit integrierten Bäumen



Abb. 4.5.6: Sitzgelegenheiten



Abb. 4.5.7: Natursteinpflasterung



Abb. 4.5.8: Bodenbelag: Granitplatten



Abb. 4.5.9: Auflage der Sitzgelegenheiten



Erreichte Ziele



Durch die Verlagerung der Kfz-Stellflächen ergibt sich eine reduzierte Präsenz des Kfz Verkehrs, was wiederum zur Reduzierung der gefühlten Barriere der Schwartauer Allee beiträgt.



Durch die klare Gliederung der Kfz-Stellflächen kann man außerdem von einer Optimierung des ruhenden Verkehrs ausgehen.

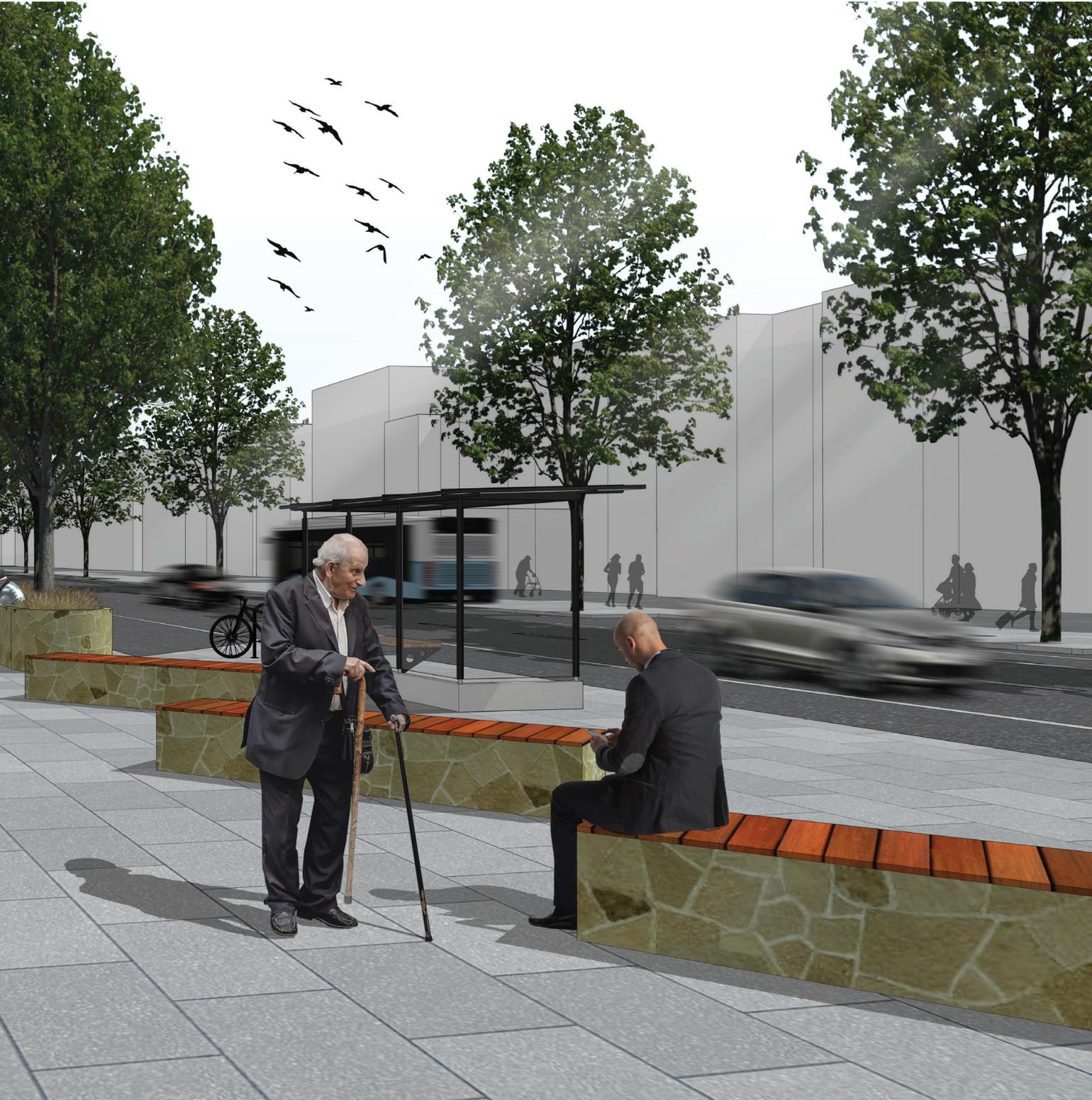


Hochwertige Aufenthaltsräume und ästhetisch ansprechende Bodenbeläge sowie Bepflanzungen, führen zu einer Attraktivierung des öffentlichen Raums.

4. Entwurf



Abb. 4.5.6: Ansicht Freiraum Gloxinstraße/Wickedestraße



4. Entwurf



4.6 Knotenpunkt Friedenstraße/Marienstraße

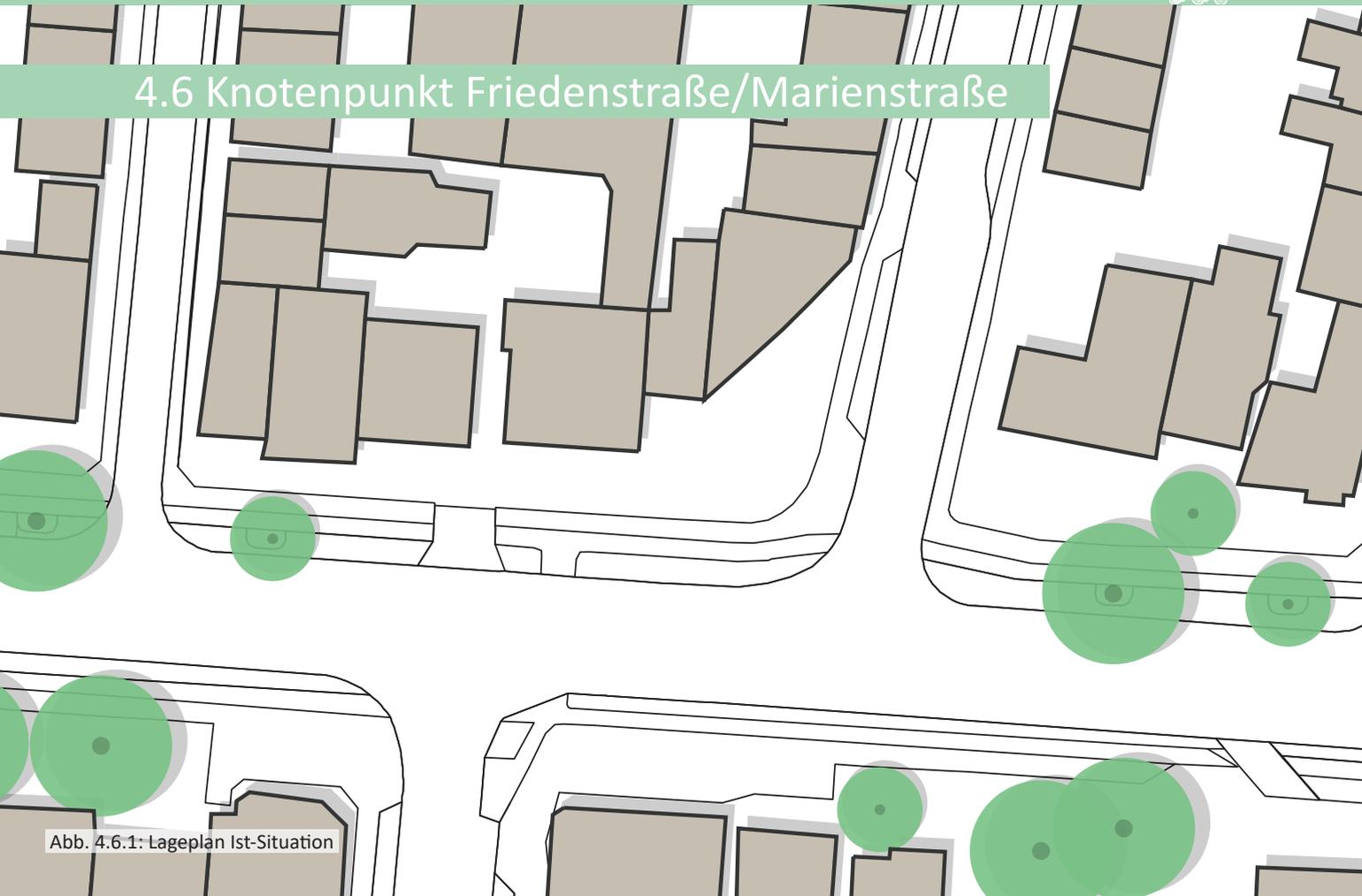


Abb. 4.6.1: Lageplan Ist-Situation

Ist-Situation und Handlungsbedarf

Aktuell besteht beim Knotenpunkt Friedenstraße ein großer ungenutzter Freiraum, auf der Fläche der ehemaligen Abbiegerfahrstreifen. Da die Knotenarme Friedenstraße und Marienstraße versetzt liegen und darauf bei der Zonierung des Radweges nicht eingegangen wurde, ergibt sich eine uneindeutige Verkehrsführung sowie schmale und somit gefährliche Wege für den Radverkehr (vgl. Bild XXX  aktuelle Situation...).



Abb. 4.6.3: Schlechte Markierung der Geh- und Radwege

Auch die Flächen für den Fußgängerverkehr sind im Bereich der Freifläche uneindeutig zugewiesen und nicht klar abgetrennt bzw. gekennzeichnet. Ein Zentrumscharakter entsteht an dieser Stelle durch die Dynamik des Verkehrsknotenpunktes selbst und durch die, teils kundenorientierte Gewerbenutzung im Erdgeschoss der angrenzenden Bebauung. Die Blickachse in die Innenstadt, auf die St. Marien Kirche und die Präsenz der nahegelegenen, hoch aufragenden St. Matthäi-Kirche, verstärken diesen Charakter. Die angrenzenden kulturellen und sozialen Nutzungen wirken hierbei unterstützend (siehe Kapitel 2.2.4).



Abb. 4.6.4: Verkehrsknotenpunkt vor der St. Matthäi Kirche

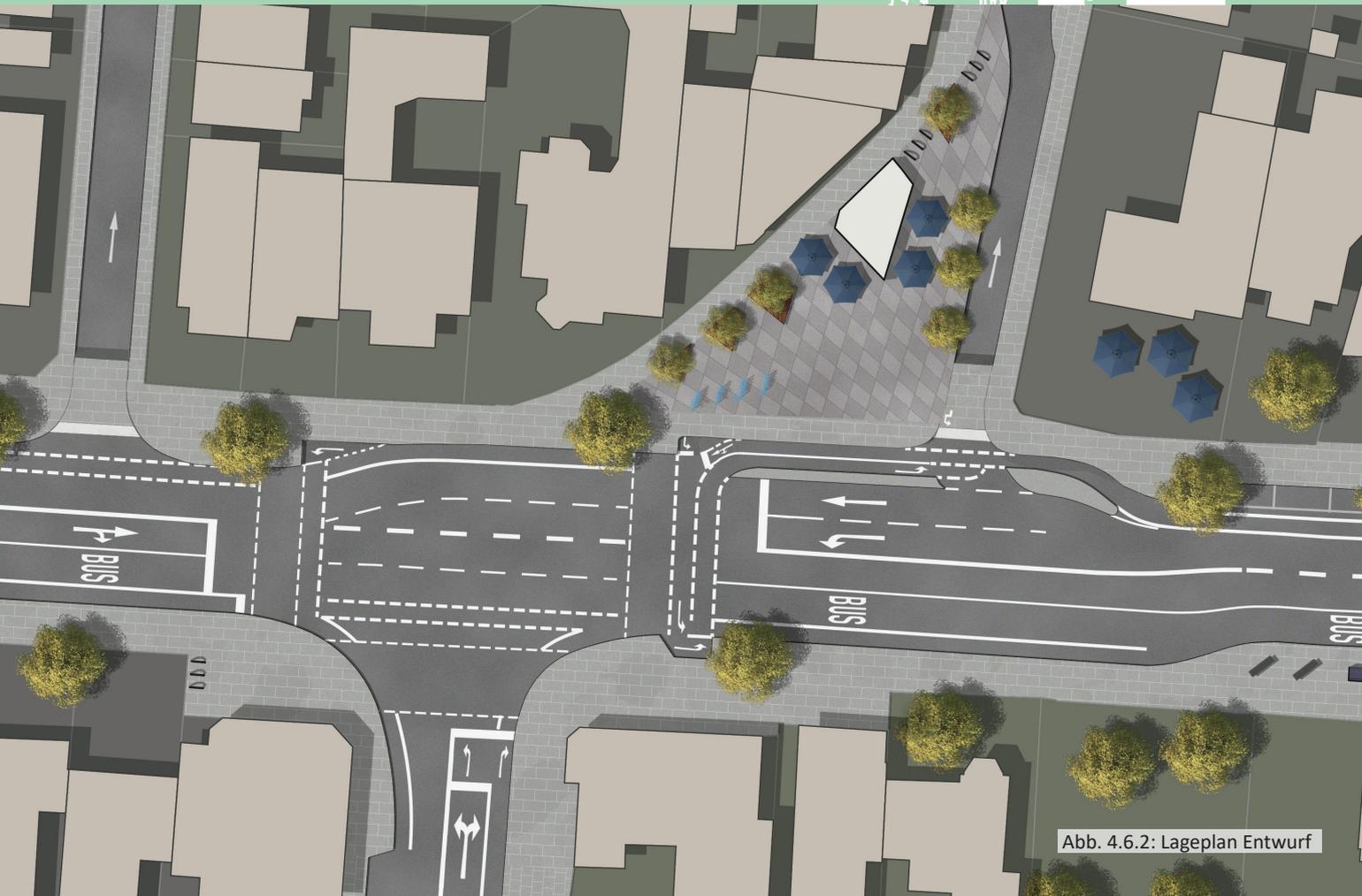


Abb. 4.6.2: Lageplan Entwurf

Entwurf

Freiraumplanerisch wird hier stark der Zentrumskarakter betont, indem die Aufenthaltsqualität durch Sitzgelegenheiten und Grünelemente gesteigert und ein Treffpunkt für das Quartier eingerichtet wird. Hierbei steht die Ausrichtung auf die Innenstadt und die im Knotenpunktbereich sehr präzente St. Matthäi-Kirche im Zentrum der räumlichen Ausgestaltung. Konkret wird auf der Freifläche ein Raster angelegt, welches die gesamten baulichen Strukturen, wie auch den Bodenbelag, in der Ausrichtung gliedert. Dabei ist die Rasterstruktur auf die Kirche St. Matthäi im Quartier und auf die Kirche St. Marien in der Innenstadt ausgerichtet (vgl. Abb. 4.6.6). Dadurch wird die zentrale Bedeutung des Platzes für das Quartier einerseits betont, andererseits die Blickachse auf die Kirche St. Marien hervorgehoben und die direkte Nähe zur Innenstadt visuell und atmosphärisch gestärkt.

Konkret steht im Zentrum des Entwurfs der Bau eines Cafés, als ein von den Bewohnern

gewünschter Treffpunkt (vgl. Interview Broilingplatz). Neben den für die Mitnutzung durch das Café, vorgehaltenen Flächen für Bestuhlung werden weitere Sitzelemente in Kombination mit der Pflanzung von Bäumen errichtet. Als ein weiteres Gestaltungselement nimmt ein Wasserspiel das optische Zentrum des Areals ein. Der Platz soll jedoch nicht von Gestaltungselementen vollständig dominiert werden. Vielmehr wird hierbei, im Kontrast zur städtebaulichen Dichte des angrenzenden Quartiers, der freie Raum betont, um auch eventuell stattfindenden Festen oder Veranstaltungen eine Freifläche zu bieten.

Für den Straßenraum steht die optimale Durchquerbarkeit des Knotenpunktes durch alle Verkehrsteilnehmer im Fokus. Dies wird durch eine klare Verkehrsführung gewährleistet. Die vorher uneindeutige Verkehrsführung für den Radverkehr, weicht einer klaren Gliederung und einer deutlichen Orientierung anhand von Straßenmarkierungen. Der Entwurf hält eine klare Möglichkeit für jedes Fahrziel von Rad- und Fußgän-

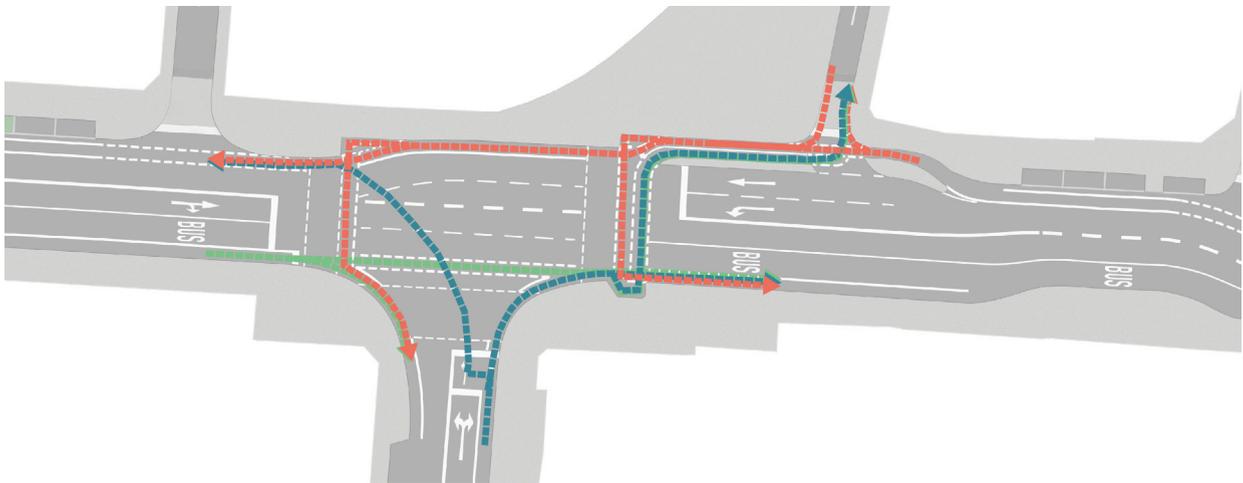


Abb. 4.6.5: Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt Friedenstraße/Marienstraße

Funktionale Gliederung

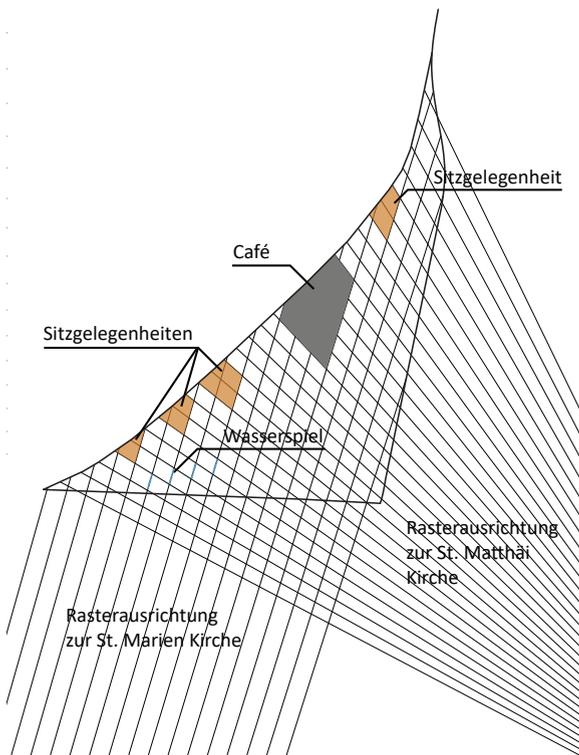


Abb. 4.6.6: Funktionale Einteilung des Eckgrundstücks an der Friedenstraße

Gestaltungselemente



Abb. 4.6.7: Sitzgelegenheiten mit integrierten Bäumen



Abb. 4.6.8: Natursteinpflasterung



Abb. 4.6.9: Bodenbelag: Granitplatten



Abb. 4.6.10: Auflage der Sitzgelegenheiten



gerverkehr bereit (siehe Abb. 4.6.5). Für den MIV wird aufgrund der starken verkehrlichen Belastung (vgl. Kapitel 2.4.2), ein gesonderter Linksabbiegestreifen eingerichtet. Zusätzlich dient die Einrichtung einer Station des Lübecker Car-Sharing-Systems und einer Ladesäule für elektrische betriebene Fahrzeuge in direkter Nähe der Angebotsvielfalt der individuellen Mobilität und führt zur Stärkung des Zentrumscharakters.

Eine denkbare Option wäre eine der beiden Buslinien über die Marienstraße direkt in die Innenstadt zu leiten, bzw. eine zusätzliche Buslinie einzurichten um die Verbindung zur Innenstadt zu stärken. Dies würde zunächst zur Beruhigung des südlichen Teils der Schwartauer Allee führen und außerdem das Angebot des ÖPNV drastisch verbessern, da die Fahrzeiten mit dem ÖPNV in die Innenstadt stark reduziert werden würden. Außerdem wäre die Problematik von längeren Fahrzeiten für den ÖPNV durch die Geschwindigkeitsreduktion im südlichen Abschnitt der Schwartauer Allee minimiert. Ob die Führung einer Buslinie über die Marienstraße in die Innenstadt infrastrukturell möglich ist, wäre jedoch erst zu prüfen.

Die Verlegung der Fußgänger- und Radfahrerfurt im zentralen Bereich des Knotenpunktes in Richtung Friedenstraße hätte den Vorteil eines geringeren Umweges für den über die Friedenstraße kommenden, links Richtung Nordosten abbiegenden Radverkehr, würde jedoch zu einem stark verlängerten Einfahrtsbereich für Kfz in den Knotenpunktbereich führen. Zudem wird angenommen, dass die Nachfrage nach dieser Abbiegeoption nicht groß ist, wegen vielfältiger anderer Möglichkeiten den Nordosten zu erreichen. Aus diesem Grund kommt diese Option nicht zum Einsatz.

Erreichte Ziele



Durch eine bessere Überquerbarkeit am Knotenpunkt Friedenstraße bzw. Marienstraße und durch die eingerichteten Strukturen für die Durchlässigkeitsoptimierung des Radverkehrs, wird die Barrierewirkung der Schwartauer Allee an dieser Stelle besonders stark abgebaut.



Die deutlich funktionaler gestalteten Geh- und Radwege, die Einbindung von Car-Sharing Stellplätzen und die Installation einer Ladesäule für elektrisch betriebene Fahrzeuge, führen zu einer generellen Optimierung der verkehrlichen Infrastruktur.



Ein qualitativ besonders hochwertiger Freiraum im Zentrum des Quartiers, mit einer zentralen Bedeutung, trägt hier maßgeblich zur Attraktivierung des öffentlichen Raums bei.



Durch das Raster werden die hier anzutreffenden Elemente eines hochwertigen Ortsbildes aufgegriffen.



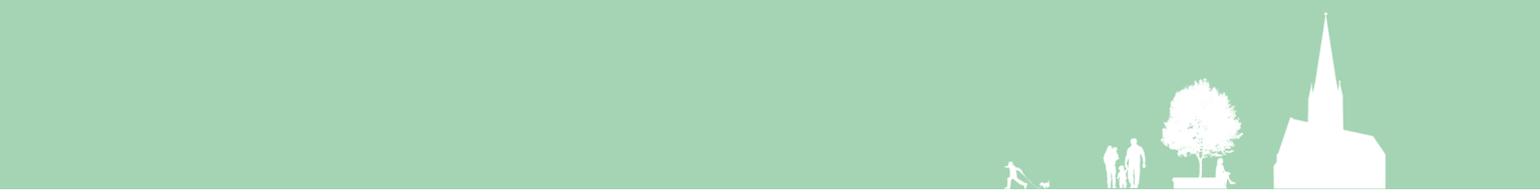
Die Ausgestaltung eines fahrradfreundlichen Knotenpunktes und die Einrichtung von Grünelementen auf der Freifläche, gehen direkt auf städtische Konzepte ein.



Eine für die Bewohner zentrale Problemstellung wird hier mit der Einrichtung eines Cafés angegangen.



Abb. 4.6.11: Ansicht Freiraum am Knotenpunkt Friedenstraße



4. Entwurf



4.7 Knotenpunkt Brockesstraße/Mathhäistraße



Abb. 4.7.1: Lageplan Ist-Situation

Ist-Situation und Handlungsbedarf

Bei diesem Knotenpunkt befinden sich zwei gegenüberliegende Einmündungen kleiner, für den MIV unbedeutender Wohnstraßen. Die Brockesstraße ist eine Einbahnstraße in Richtung Nordwesten. Die Mathhäistraße Richtung Südwesten ist dagegen in beide Richtungen befahrbar. Ca. 20m nördlich befindet sich eine LSA, direkt vor dem einzigen Supermarkt im Quartier. Es

handelt sich hierbei um eine wichtige Radverkehrsverbindung, welche quer zur Schwartauer Allee verläuft (siehe Kapitel 2.3.4).



Abb. 4.7.3: LSA vor dem Knotenpunkt Brockesstraße/Mathhäistraße



Abb. 4.7.4: Einmündung der Brockesstraße



Abb. 4.7.2: Lageplan Entwurf

Entwurf

Hier ist die Einrichtung eines fahrradfreundlichen Knotenpunktes vorgesehen. Mit der Einrichtung von LSA geht neben der guten Verkehrsführung für den Radverkehr, auch eine optimierte und sichere Überquerbarkeit der Schwartauer Allee für den Fußgängerverkehr einher. Aufstellflächen für den links abbiegenden Radverkehr von der Schwartauer Allee ermöglichen ein gefahrloses Überqueren der Straße, sobald die entsprechende Phase der LSA erreicht ist. (siehe Abb. 4.7.5)

Eine alternative Anordnung wäre an dieser Stelle ein Kreisverkehr, jedoch ergäben sich Breiten für den Fußweg, die die Mindestmaße eines barrierefreien Fußweges weitaus unterschreiten würden, weshalb diese Option nicht denkbar ist.

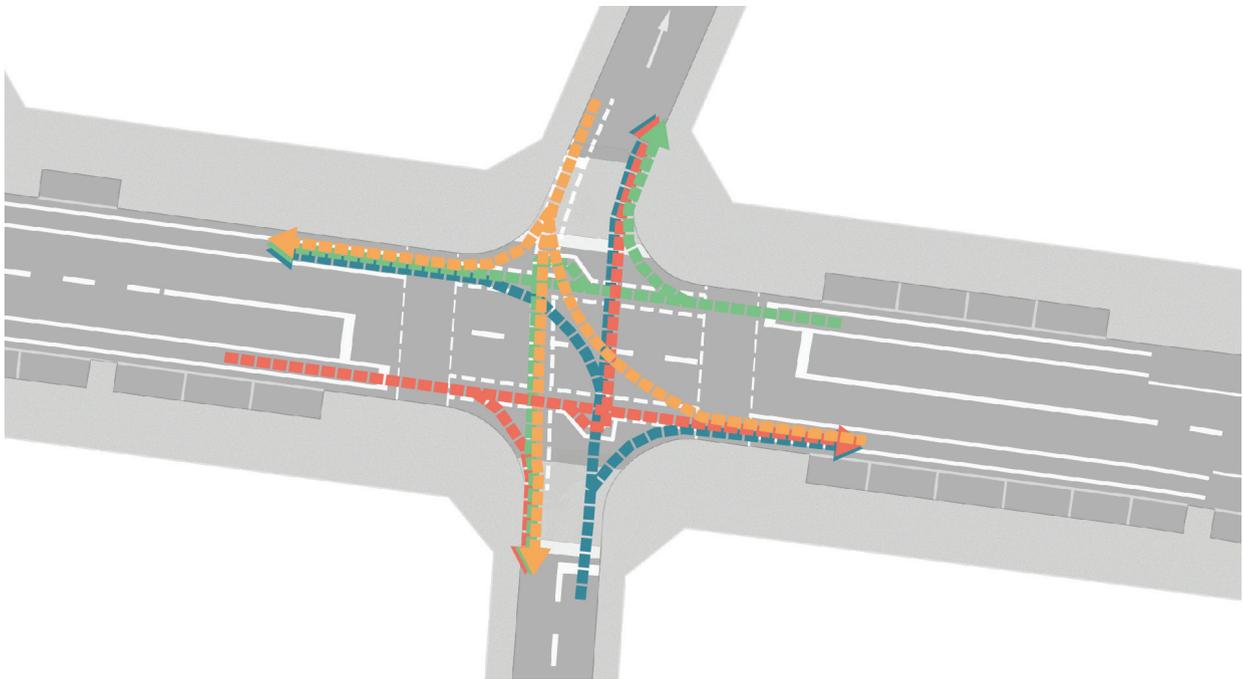


Abb. 4.7.5: Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt Brockesstraße/Matthäistraße

Erreichte Ziele



Die Überquerbarkeit der Schwartauer Allee wird deutlich verbessert und die Durchlässigkeit zur Innenstadt erhöht, sodass insgesamt die Barriere Wirkung der Schwartauer Allee reduziert wird.



Der Knotenpunkt ist durch die ideale Verbindung der Straßenseiten für den Rad- und Fußgängerverkehr, eine deutliche Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und ist besonders wichtig für eine bedarfsgerechte Ausrichtung des Straßenraumes.



Die gesonderte Behandlung dieses Knotenpunktes geht konkret auf städtische Konzepte zurück. Da alle angrenzenden Straßen zum primären Radverkehrsnetz der Stadt Lübeck gehören und dieser Knotenpunkt für einen fahrradfreundlichen Ausbau vorgesehen ist, wird hier diese Maßnahme durchgeführt (siehe Kapitel 2.3.4).



4.8 Lageplan





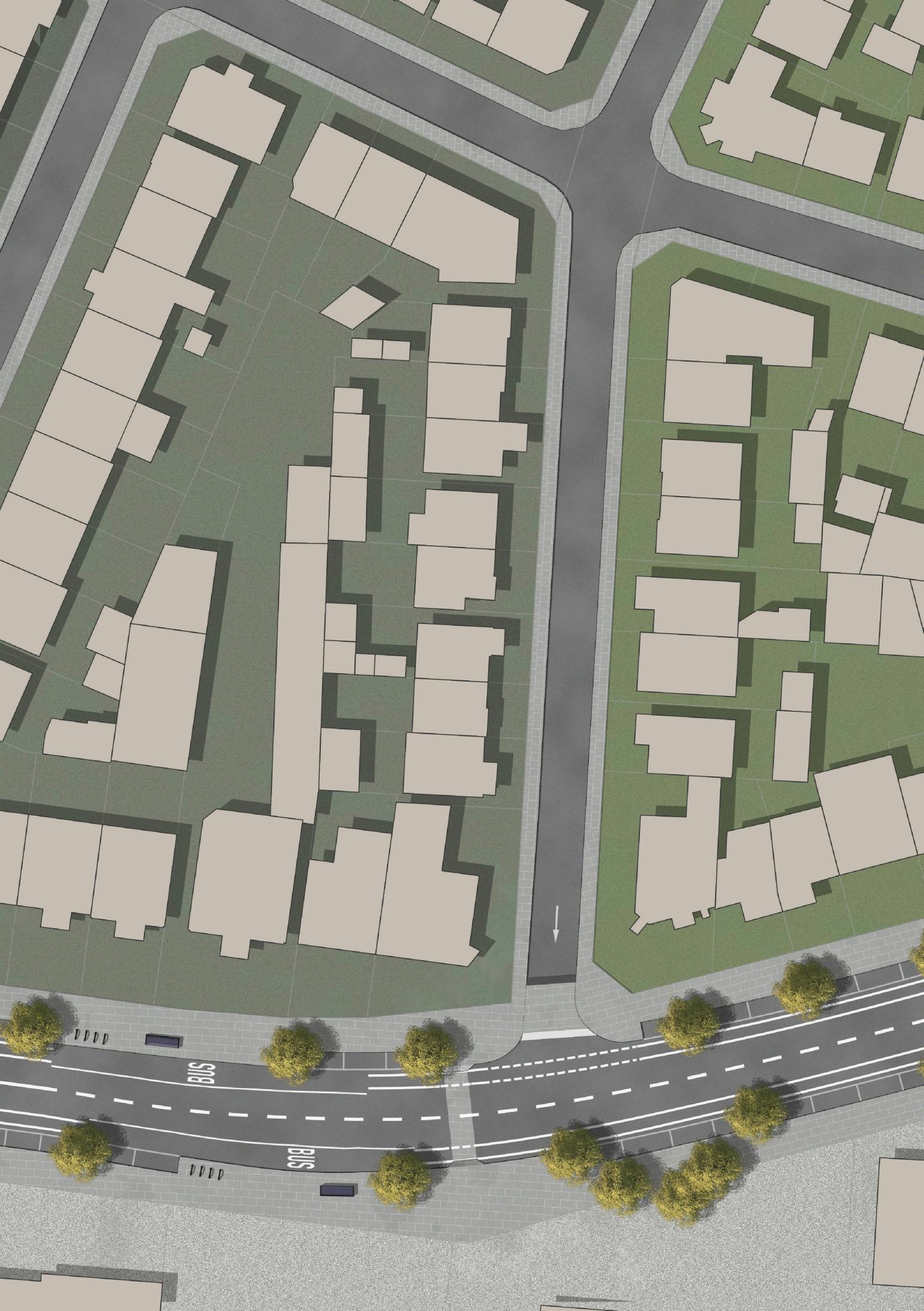
















0m 25m 50m 

Abb. 4.8.1: Lageplan



Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Schwartauer Allee durch eine umfassende Umgestaltung des Straßenraumes, eine Aufwertung erfährt. Durch die umfangreiche Behandlung der Ist-Situation in der Analyse, wurde der Handlungsbedarf erkannt und darauf aufbauend eine räumliche Konzeption ausgearbeitet und schließlich visualisiert. Der straßen- und verkehrsplanerische Entwurf kann damit als umfangreiche Beantwortung der Forschungsfrage (vgl. Kapitel 1.2) verstanden werden. Er vereint die angesprochenen Aspekte der Funktionalität und der Gestaltung des Straßenraums und erfüllt neben der Erschließungs- und Verbindungsfunktion, durch eine umfassende Erneuerung, nun auch die materiellen Ansprüche der Aufenthaltsfunktion und die immateriellen Ansprüche der Orientierung, sozialen Brauchbarkeit, Identifikation, Identität, Anregung und Schönheit. Anhand umfangreicher Kompromissfindungen konnte ein ganzheitlicher Straßentwurf ausgearbeitet werden, welcher vielfältige Nutzungsmöglichkeiten der Schwartauer Allee bietet.

Neben einer sicheren und fließenden Durchquerbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer, gliedern sich nun auch funktional differenzierte Straßenräume in die Schwartauer Allee ein. Außer dem zum Quartier hin orientierten Marquardplatz, der als entspannter Rückzugsort für Jung und Alt aufgefasst werden kann, besteht eine florierende Einzelhandelszone zwischen Gloxin- und Wickedestraße, wo Dienstleistungen, Cafés oder auch anderweitige Geschäfte, vorzufinden sind. Ergänzt werden diese Räume mit der Schaffung eines zentralen Platzes an der Kreuzung zur Friedensstraße, der als Schnittstelle zwischen Quartier und Innenstadt fungiert und gestalterisch daran angelehnt ist. Ein von Anwohnern gewünschtes Café sowie Aufenthaltsmöglichkeiten und Grünstrukturen, geben dem im Moment noch undefinierten Raum, erstmals eine eigene Identität und schaffen einen lebendigen Quartiersplatz, der neben dem Broilingplatz als zentraler Freiraum das Quartier prägt. Durch eine strukturierte Ergänzung des Baumbestandes wird der Alleecharakter der Schwartauer Allee betont und die Straße somit erstmals ih-

rem Namen gerecht. Gestalterisch wird die Straße durch eine stringent hochwertige Pflasterung in den Seitenräumen und auf dem Platz bei der Friedensstraße sowie durch vielseitige Grünstrukturen, ansprechende Sitzgelegenheiten und einem Wasserspiel aufgewertet. Neben der konsequenten Berücksichtigung der Barrierefreiheit beim Ausbau der Schwartauer Allee, sicheren Querungsmöglichkeiten und einer effizienten Radverkehrsinfrastruktur, bestehen auch Carsharing Stellplätze, Lademöglichkeiten für elektrisch betriebene Fahrzeuge sowie viele öffentliche Fahrradstellflächen. Ein umfassendes Angebot für alternativen Fortbewegungsarten soll Anreize bieten, das Auto langfristig „stehen zu lassen“ und stattdessen die gut ausgebauten Rad- und Fußwege zu nutzen oder den Bus zu nehmen.

Zudem bekommt die Schwartauer Allee eine klare Identität. Durch den Umbau wird die Straße im kollektiven Bewusstsein als Raum wahrgenommen, welcher gerne genutzt wird, wo sich gerne aufgehalten wird und wo man sich wohlfühlt. Aus praktischer und atmosphärischer Sicht steigert die Straße das Wohlbefinden der Nutzer, Lebensqualität im Wohn- und Arbeitsumfeld wird schaffen und individuell für das Quartier gestaltete Teilräume dienen als prägnanter Identifikationsraum des Quartiers.

Der in dieser Forschung gestaltete Entwurf soll jedoch nicht als alternativlos angesehen werden. Ein Raum wie die Schwartauer Allee unterliegt verschiedenen Nutzungsansprüchen, die je nach Ausrichtung auch auf andere Weise erfüllt werden können. Durch die innerstädtische Lage hat die Schwartauer Allee eine wichtige Verbindungsfunktion als Landstraße, die oftmals der Aufenthaltsfunktion und sozialen Ansprüchen entgegensteht. Jedoch prägt die Schwartauer Allee massiv das sie umgebende Umfeld, dessen soziale Ansprüche in der momentanen Gestalt größtenteils nicht erfüllt werden können. Um dem Wohnquartier langfristig ein Mindestmaß an Qualität im öffentlichen Raum zu bieten, muss die Schwartauer Allee ganzheitlich



umgestaltet werden. Die in dieser Forschung aufgestellte Konzeption soll einen ersten Ansatz liefern, inwiefern soziale mit verkehrlichen Ansprüchen hier nachhaltig in Einklang gebracht werden können, um einen vom Umfeld akzeptierten Raum zu schaffen, der auch zukünftigen Generationen noch Qualitäten bietet.

Bilanz

• Parkplätze:	190 (-20)
• Bäume:	147 (+35)
• Sitzgelegenheiten:	24 (+19)
• Wasserspiel:	1 (+1)
• Blumenbeete:	7 (+7)
• Radstellplätze:	55 (+45)
• Carsharing Stellplätze:	4 (+4)
• Stellplätze für elektrisch betriebene Fahrzeuge:	2 (+2)
• Boule Platz:	1 (+1)



6.1 Literaturverzeichnis

BAYRISCHES LANDESAMT FÜR UMWELT (2013): Lärm – hören, messen und bewerten. Augsburg.

BRENDGENS, GUIDO (2005): Vom Verlust des öffentlichen Raumes – Simulierte Öffentlichkeit in Zeiten des Neoliberalismus. In: Rosa-Luxemburg-Stiftung (2005): UTOPIEKreativ – Diskussion sozialistischer Alternativen. NDZ Neue Zeitungsverwaltung GmbH. Berlin.

DEBORD, GUY (1958): Theorie des Umherschweifens. In: GALLISSAIRES, PIERRE; MILLELSTÄDT, HANNA; OHRT, ROBERT (Hg.) (1995): Der Beginn einer Epoche – Texte der Situationisten. Nautilus. Hamburg.

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. FGSV. Köln.

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (2011): Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete. FGSV. Köln.

FÜRST, DIETRICH; SCHOLLES, FRANK (Hg.) (2008): Handbuch Theorien und Methoden der Raum- und Umweltplanung. Verlag Dorothea Rohn. Dortmund.

GEHL, JAN (2005): Städte für Menschen. Jovis. Berlin.

HANSESTADT LÜBECK (2000): Verkehrsentwicklungsplan Hansestadt Lübeck – Kurzfassung. Lübeck.

HANSESTADT LÜBECK (2004): Teillandschaftsplan „St. Lorenz Nord/Vorwerk“ – Grundlagen - Leitbild - Entwicklung. Lübeck.

HANSESTADT LÜBECK (2008): Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck. Lübeck.

HANSESTADT LÜBECK (2010): Integriertes Stadtentwicklungskonzept. Lübeck.

HANSESTADT LÜBECK (2013): Aktionsplan zur Mitteilung an die EU gem. § 47d Abs. 7 BImSchG der Hansestadt Lübeck vom 20.12.2013. Lübeck.

HANSESTADT LÜBECK (2015a): Aktionsplan Lärminderung – Anhang 2 Beteiligung der

Öffentlichkeit. Lübeck.

HANSESTADT LÜBECK (2015b): Statistisches Jahrbuch – Die Zahlen des Jahres 2015. Lübeck.

HANSESTADT LÜBECK (2016a): Flächennutzungsplan für das Gebiet der Hansestadt Lübeck. Lübeck.

HANSESTADT LÜBECK (2016b): Verkehrszählung. Lübeck.

KÜNNE, HANS DIETER; STEIERWALD, GERD; VOGT, WALTER (2005): Stadtverkehrsplanung, Grundlagen, Methoden, Ziele. Springer-Verlag. Heidelberg.

MENZ, WOLFGANG (Hg.) (2002): Das ExpertInneninterview – Theorie, Methode, Anwendung. Verlag für Sozialwissenschaften. Wiesbaden.

MEUSER, MICHAEL; NAGEL, ULRIKE (2002): Experteninterviews - vielfach erprobt, wenig bedacht – Ein Beitrag zur qualitativen Methodendiskussion. In: BOGNER, ALXANDER; LITTIG, BEATE; MENZ,

REICHER, CHRISTA (2017): Städtebauliches Entwerfen. Springer Vieweg. Wiesbaden.

SCHNELL, RAINER; HILL, Paul B.; ESSER, ELKE (2008): Methoden der empirischen Sozialforschung. Oldenburg Wissenschaftsverlag. München.

SELLERBECK, JÖRG (2013): Ein Hauptwerk der frühen Moderne - Der Seegrenzschlachthof von 1929. In: Bürgernachrichten 112 (2013). Lübeck.

Internetquellen:

ACADEMIC (2017): Straßenbahn Lübeck. Online verfügbar unter: <http://deacademic.com/dic.nsf/dewiki/1337936-s-h.de/strassenbahn/> (letzter Zugriff: 08.03.2018).

BUNDESZENTRALE FÜR POLITISCHE BILDUNG (2016): Die soziale Situation in Deutschland. Online verfügbar unter: http://www.bpb.de/wissen/NY3SWU,0,0,Bev%C3%B6lkerung_mit_



Migrationshintergrund_I.html (letzter Zugriff: 25.02.2018).

GESELLSCHAFT FÜR SCHLESWIG-HOLSTEINISCHE GESCHICHTE (2018): Straßenbahn. Online verfügbar unter: <http://www.geschichte-s-h.de/strassenbahn/> (letzter Zugriff: 08.03.2018).

HANSESTADT LÜBECK (1990): Satzung der Hansestadt Lübeck über die Erhaltung baulicher Anlagen im Stadtteil St. Lorenz Nord. Online verfügbar unter: https://www.google.de/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKewiO7fDm19_ZAhVK3KQKHasoA-EQFggo-MAA&url=http%3A%2F%2Fbekanntmachungen.luebeck.de%2Ffortsrecht%2Fd%2F6-37%2F-download&usg=AOvVaw1tgeTY-3twaKglH-kAh3WLn (letzter Zugriff: 09.03.2018).

INITIATIVE BROLINGPLATZ (2018): Herzlich Willkommen bei der Initiative Broilingplatz! Online verfügbar unter: <http://www.broilingplatz.de/> (letzter Zugriff: 08.03.2018).

LÜBECK UND TRAVEMÜNDE MARKETING GMBH (2017): Geschichte. Online verfügbar unter: <https://www.luebeck-tourismus.de/kultur/geschichte.html> (letzter Zugriff: 08.03.2018).

LÜBECK: FENSTER (2013): Fahrradfreundliches Lübeck. Online verfügbar unter: http://stadtentwicklung.luebeck.de/files/verkehrsplanung/FFHL_2013.pdf (letzter Zugriff: 25.02.2018).

LÜBECK: FENSTER (2018a): 202 Einwohner/-innen und Fläche am 31.12.2016 nach Stadtteilen. Online verfügbar unter: http://www.luebeck.de/stadt_politik/statistiken/files/PDF/201.pdf (letzter Zugriff: 25.02.2018).

LÜBECK: FENSTER (2018b): Geschichte der Hansestadt Lübeck. Online verfügbar unter: <http://www.luebeck.de/tourismus/sightseeing/geschichte/index.html> (letzter Zugriff: 08.03.2018).

LÜBECK: FENSTER (2018c): Stadtteil- und Sozialbezirksprofile 2015 - Hansestadt Lübeck insg. Online verfügbar unter: http://www.luebeck.de/stadt_politik/statistiken/profile/sphl_2015.pdf (letzter Zugriff: 25.02.2018).

LÜBECK: FENSTER (2018d): Stadtteil- und Sozi-

albezirksprofile 2015 – 04 – Holstentor-Nord. Online verfügbar unter: http://www.luebeck.de/stadt_politik/statistiken/profile/sp04_2015.pdf (letzter Zugriff: 25.02.2018).

LÜBECKER NACHRICHTEN (2016a): Mit dem Kaffeekorb durchs Viertel. Online verfügbar unter: <http://www.ln-online.de/Lokales/Luebeck/Mit-dem-Kaffeekorb-durchs-Viertel> (letzter Zugriff: 08.03.2018).

LÜBECKER NACHRICHTEN (2016b): Schlachthof unter Denkmalschutz gestellt. Online verfügbar unter: <http://www.ln-online.de/Lokales/Luebeck/Schlachthof-unter-Denkmal-schutz-gestellt> (letzter Zugriff: 08.03.2018).

LÜBECKER NACHRICHTEN (2017): Schlacht um den Schlachthof. Online verfügbar unter: <http://www.ln-online.de/Lokales/Luebeck/Schlacht-um-den-Schlachthof> (letzter Zugriff: 09.03.2018).

LÜBECKER NACHRICHTEN (2018): Kaufland kauft Schlachthof: BfL bläst Bürgerbegehren ab. Online verfügbar unter: <http://www.ln-online.de/Lokales/Luebeck/Kaufland-erwirbt-Schlachthof-Gelaende> (letzter Zugriff: 09.03.2018).

MINISTERIUM FÜR ENERGIEWENDE, LANDWIRTSCHAFT, UMWELT, NATUR, UND DIGITALISIERUNG (2017): Lärmkartierung 2017. Online verfügbar unter: <http://www.umweltdaten.landsh.de/laermatlas/script/index.php> (letzter Zugriff: 08.03.2018).

REIMER, KLAUS (2018): Einführung in die Geschichte der Stadt Lübeck. Online verfügbar unter: <https://www.reisen-in-die-geschichte.de/archiv/archivtxt/luebeck.htm> (letzter Zugriff: 08.03.2018).

SCHLESWIG-HOLSTEINISCHE ZEITUNG (2008): Lübeck macht die Friedenstraße dicht. Online verfügbar unter: <https://www.shz.de/regionales/schleswig-holstein/luebeck-macht-die-friedenstrasse-dicht-id862401.html> (letzter Zugriff: 08.03.2018).

SCHLESWIG-HOLSTEINISCHE ZEITUNG (2009): Nach 125 Jahren: Nordtangente in Lübeck ist jetzt vollendet. Online verfügbar unter: <https://www.shz.de/regionales/schleswig-holstein/nach-125-jahren-nordtangente-in-luebeck->



ist-jetzt-vollendet-fast-id763376.html (letzter Zugriff: 08.03.2018).

SELLE, KLAUS (2008): Öffentliche Räume - eine Einführung – Begriff, Bedeutung und Wandel der öffentlich nutzbaren Räume in den Städten. Online verfügbar unter: http://www.pt.rwth-aachen.de/dokumente/lehre_materialien/c3a_oeffentlicher_raum.pdf (letzter Zugriff: 08.03.2018).

SPEKTRUM (2001): Lexikon der Geographie – Öffentlicher Raum. Online verfügbar unter: <http://www.spektrum.de/lexikon/geographie/oeffentlicher-raum/5617> (letzter Zugriff: 08.03.2018).

STATISTA (2018): Arbeitslosenquote in Deutschland im Jahresdurchschnitt von 1996 bis 2018. Online verfügbar unter: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1224/umfrage/arbeitslosenquote-in-deutschland-seit-1995/> (letzter Zugriff 25.02.2018).

STATISTISCHES AMT FÜR HAMBURG UND SCHLESWIG-HOLSTEIN (2016): Meine Region – Zeitreihe für Altona. Online verfügbar unter: http://region.statistik-nord.de/detail_timeline/11/1109/3/2/1716/ (letzter Zugriff 25.02.2018).

STATISTISCHES BUNDESAMT (2018): Privathaushalte und Haushaltsmitglieder. Online verfügbar unter: https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesellschaftStaat/Bevoelkerung/HaushalteFamilien/Tabellen/1_1_Privathaushalte_Haushaltsmitglieder.html;jsessionid=-F7AE07E154D258A1E691E94B27239CD5.InternetLive1 (letzter Zugriff: 25.02.2018).

StattAuto eG (2018): Stationen. Online verfügbar unter: <https://www.stattauto-hl.de/standorte/unsere-stationen/luebeck.html> (letzter Zugriff: 09.03.2018).





6.2 Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildungen

Abb. 1.3.1: Bewertung der Analyseergebnisse. Eigene Aufnahme.

Abb. 1.3.2: Aufbau der Forschung. Eigene Darstellung.

Abb. 2.0.1: Übersichtsplan Forschungsraum gesamtes Quartier. Eigene Darstellung: nach Grundlage von openstreetmap.org.

Abb. 2.0.2: Übersichtsplan Forschungsraum Schwartauer Allee. Eigene Darstellung: nach Grundlage von openstreetmap.org.

Abb. 2.1.1: Kriterien der Bestandsaufnahme. Eigene Darstellung.

Abb. 2.2.1.1: Verortung in Norddeutschland. Eigene Darstellung: nach Grundlage von openstreetmap.org.

Abb. 2.2.1.2: Freiflächen im Quartier. Eigene Darstellung: nach Grundlage von openstreetmap.org.

Abb. 2.2.1.3: Verortung in Lübeck. Eigene Darstellung: nach Grundlage von openstreetmap.org.

Abb. 2.2.1.4: Überörtliche Barrieren. Eigene Darstellung: nach Grundlage von openstreetmap.org.

Abb. 2.2.2.1: Schwarzplan und Sichtachsen. Eigene Darstellung: nach Grundlage von ALKIS Daten 2018.

Abb. 2.2.2.2: Sichtachse am Marquardplatz in Richtung St. Marienkirche. Eigene Aufnahme.

Abb. 2.2.2.3: Guter Zustand der Gestalt der Gebäude. Eigene Aufnahme.

Abb. 2.2.2.4: St. Matthäi Kirche. Eigene Aufnahme.

Abb. 2.2.2.5: Bewertung der Gestalt der Gebäude. Eigene Darstellung: nach Grundlage von ALKIS Daten 2018.

Abb. 2.2.2.6: Gebäudehöhe. Eigene Darstellung: nach Grundlage von ALKIS Daten 2018.

Abb. 2.2.3.1: Raumstruktur. Eigene Darstellung:

nach Grundlage von ALKIS Daten 2018.

Abb. 2.2.3.2: Dominanz der Fahrbahn. Eigene Aufnahme.

Abb. 2.2.3.3: Spielplatz: Marquardplatz. Eigene Aufnahme.

Abb. 2.2.3.4: Stillgelegter Knotenpunkt Friedenstraße. Eigene Aufnahme.

Abb. 2.2.3.5: Nolliplan. Eigene Darstellung: nach Grundlage von ALKIS Daten 2018.

Abb. 2.2.3.6: Doppelter Zaun auf dem Marquardplatz. Eigene Aufnahme.

Abb. 2.2.3.7: Freifläche zwischen Wickedestraße und Gloxinstraße. Eigene Aufnahme.

Abb. 2.2.3.8: Ausstattung des öffentlichen Raums. Eigene Darstellung: nach Grundlage von ALKIS Daten 2018.

Abb. 2.2.3.9: Sitzgelegenheiten vor der St. Matthäi Kirche. Eigene Aufnahme.

Abb. 2.2.3.10: Sicherheitsrisiko: Straßenlaterne. Eigene Aufnahme.

Abb. 2.2.3.11: Wertstoffcontainer an der Schwartauer Allee. Eigene Aufnahme.

Abb. 2.2.4.1: Nutzungen in Erdgeschosszonen. Eigene Darstellung: nach Grundlage von ALKIS Daten 2018.

Abb. 2.2.4.2: Hof Theater. Eigene Aufnahme.

Abb. 2.2.4.3: Kirche im kulturellen Zentrum. Eigene Aufnahme.

Abb. 2.2.5.1: Baumbestand und Grünflächen. Eigene Darstellung: nach Grundlage von ALKIS Daten 2018.

Abb. 2.2.5.2: Baumbestand in der Schwartauer Allee. Eigene Aufnahme.

Abb. 2.2.5.3: Grünraum um die Straßenbäume. Eigene Aufnahme.

Abb. 2.2.5.4: Mangelhafter Zustand des öffentlichen Grüns. Eigene Aufnahme.

Abb. 2.3.1.1: Straßenbahnschienen führten durch die Schwartauer Allee. Lübecker Nachrichten (o.J.): Stadtansichten damals. Online



verfügbar unter: <http://www.ln-online.de/Mehr/Bilder/Empfehlung-der-Redaktion/Stadtansichten-damals#p199> (letzter Zugriff: 21.03.2018).

Abb. 2.3.1.2: Seegrenzschlachthof historisch. Fotoarchiv der Hansestadt Lübeck im St. Annen-Museum.

Abb. 2.3.1.3: Eric-Warburg-Brücke. GPK Architekten (2017): Klappbrücke Nordtangente – Lübeck. Online verfügbar unter: <http://www.gpk-architekten.de/klappbruecke-nordtangente-luebeck/> (letzter Zugriff: 21.03.2018).

Abb. 2.3.1.4: Knotenpunkt Friedenstraße noch aktiv. Schleswig-Holsteinischer (2008): Lübeck macht die Friedenstraße dicht. Online verfügbar unter: <https://www.shz.de/regionales/schleswig-holstein/luebeck-macht-die-friedenstrasse-dicht-id862401.html> (letzter Zugriff: 21.03.2018).

Abb. 2.3.2.1: Lärmkartierung. Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung (2017): Lärmkartierung 2017. Online verfügbar unter: <http://www.umweltdaten.landsh.de/laermatlas/script/index.php> (letzter Zugriff: 21.03.2018).

Abb. 2.3.3.1: Schutzbunker. Eigene Aufnahme.

Abb. 2.3.3.2: Ehemaliger Seegrenzschlachthof. Eigene Aufnahme.

Abb. 2.4.1.1: Fahrbahnverlauf und Überquerungen. Eigene Darstellung: nach Grundlage von ALKIS Daten 2018.

Abb. 2.4.1.2: Fahrstreifen für den ÖPNV. Eigene Aufnahme.

Abb. 2.4.1.3: Bodenbelag/Markierung Friedenstraße. Eigene Aufnahme.

Abb. 2.4.1.4: Querschnittsanalyse. Eigene Darstellung: nach Grundlage von ALKIS Daten 2018.

Abb. 2.4.1.6: Schnitt 1. Eigene Darstellung.

Abb. 2.4.1.7: Schnitt 2. Eigene Darstellung.

Abb. 2.4.1.8: Schnitt 3. Eigene Darstellung.

Abb. 2.4.1.9: Schnitt 4. Eigene Darstellung.

Abb. 2.4.1.10: Abgestellte Kfz behindern Radverkehr. Eigene Aufnahme.

Abb. 2.4.1.11: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten. Eigene Darstellung: nach Grundlage von openstreetmap.org.

Abb. 2.4.1.12: Beengter Fußweg durch parkendes Kfz. Eigene Aufnahme.

Abb. 2.4.1.13: Qualität der Verkehrsflächen. Eigene Darstellung: nach Grundlage von ALKIS Daten 2018.

Abb. 2.4.1.14: Linienführung und Haltestellen des ÖPNV. Eigene Darstellung: nach Grundlage von openstreetmap.org.

Abb. 2.4.2.1: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke. Eigene Darstellung: nach Hansestadt Lübeck Verkehrsdaten 2017.

Abb. 2.4.2.2: Spitzenstunde morgens. Eigene Darstellung: nach Hansestadt Lübeck Verkehrsdaten 2016.

Abb. 2.4.2.3: Spitzenstunde abends. Eigene Darstellung: nach Hansestadt Lübeck Verkehrsdaten 2016.

Abb. 2.4.2.4: Knotenpunkt Marienstraße morgens. Hansestadt Lübeck Verkehrsdaten 2016.

Abb. 2.4.2.5: Knotenpunkt Marienstraße abends. Hansestadt Lübeck Verkehrsdaten 2016.

Abb. 2.4.2.6: Knotenpunkt Fackenburger Allee morgens. Hansestadt Lübeck Verkehrsdaten 2016.

Abb. 2.4.2.7: Knotenpunkt Fackenburger Allee abends. Hansestadt Lübeck Verkehrsdaten 2016.

Abb. 2.5.1.1: Altersstruktur Holstentor Nord. Eigene Darstellung.

Abb. 4.1.1: Aufteilung der Teilräume. Eigene Darstellung: nach Grundlage von ALKIS Daten 2018.

Abb. 4.2.1: Grundlegende Maße des Straßenraums. Eigene Darstellung.

Abb. 4.2.2: Radweg im Seitenraum mit Mittelstreifen. Eigene Darstellung.

6. Verzeichnisse



Abb. 4.2.3: Radfahrstreifen und Mittelstreifen. Eigene Darstellung.

Abb. 4.2.4: Radfahrstreifen ohne Mittelstreifen. Eigene Darstellung.

Abb. 4.2.5: Bushaldebucht mit extra geführtem Radweg. Eigene Darstellung.

Abb. 4.2.6: Gemeinsamer Bus- und Radstreifen. Eigene Darstellung.

Abb. 4.2.7: Einmündungen mit durchgängiger Pflasterung. Eigene Darstellung.

Abb. 4.2.8: Querungsanlagen. Eigene Darstellung.

Abb. 4.3.1: Lageplan Ist-Situation. Eigene Darstellung.

Abb. 4.3.2: Lageplan Entwurf. Eigene Darstellung.

Abb. 4.3.3: Knotenpunkt Fackenburger Allee. Eigene Aufnahme.

Abb. 4.3.4: Knotenpunkt Fackenburger Allee Luftbild. HXT GmbH (2011): Schwartauer, Ecke Fackenburger Allee. Online verfügbar unter: https://www.strassenkatalog.de/panoramio/schwartauer_ecke_fackenburger_allee,46562068.html (letzter Zugriff: 21.03.2018).

Abb. 4.3.5: Führung des Radverkehrs Fackenburger Allee. Eigene Darstellung.

Abb. 4.4.1: Lageplan Ist-Situation. Eigene Darstellung.

Abb. 4.4.2: Lageplan Entwurf. Eigene Darstellung.

Abb. 4.4.3: Unansehnliche Grünfläche. Eigene Aufnahme.

Abb. 4.4.4: Barrieren umgeben den Spielplatz. Eigene Aufnahme.

Abb. 4.4.5: Funktionale Einteilung des Marquardplatzes. Eigene Darstellung.

Abb. 4.4.6: Sitzgelegenheit mit Begrünung. Eigene Darstellung.

Abb. 4.4.7: Brauner Schotter. Heribert Thesing (o.J.): Produkte. Online verfügbar unter: <http://www.baustoffe-thesing.de/produkte> (letzter Zugriff: 21.03.2018).

Abb. 4.4.8: Roter Schotter. Heribert Thesing (o.J.): Produkte. Online verfügbar unter: <http://www.baustoffe-thesing.de/produkte> (letzter Zugriff: 21.03.2018).

Abb. 4.4.9: Auflage der Sitzgelegenheiten. Textur aus SketchUp 2016.

Abb. 4.4.10: Natursteinpflasterung. Textur aus SketchUp 2016.

Abb. 4.4.11: Ansicht Marquardplatz. Eigene Darstellung.

Abb. 4.5.1: Lageplan Ist-Situation. Eigene Darstellung.

Abb. 4.5.2: Lageplan Entwurf. Eigene Darstellung.

Abb. 4.5.3: Durch abgestellte Pkw genutzter Vorplatz. Eigene Aufnahme.

Abb. 4.5.4: Minderwertige Qualität der Bodenbeläge. Eigene Aufnahme.

Abb. 4.5.5: Sitzgelegenheiten mit integrierten Bäumen. Eigene Darstellung.

Abb. 4.5.6: Sitzgelegenheiten. Eigene Darstellung.

Abb. 4.5.6: Ansicht Freiraum Gloxinstraße/Wickedestraße. Eigene Darstellung.

Abb. 4.5.7: Natursteinpflasterung. Textur aus SketchUp 2016.

Abb. 4.5.8: Bodenbelag: Granitplatten. Architonic AG (o.J.): Keltic Granit Platten, geflammt von Metten. Online verfügbar unter: <https://www.architonic.com/de/product/metten-keltic-granit-platten-geflammt/1207669> (letzter Zugriff: 21.03.2018).

Abb. 4.5.9: Auflage der Sitzgelegenheiten. Textur aus SketchUp 2016.

Abb. 4.6.1: Lageplan Ist-Situation. Eigene Darstellung.

Abb. 4.6.2: Lageplan Entwurf. Eigene Darstellung.

Abb. 4.6.3: Schlechte Markierung der Geh- und Radwege. Eigene Aufnahme.

Abb. 4.6.4: Verkehrsknotenpunkt vor der St. Matthäi Kirche. Eigene Aufnahme.



Abb. 4.6.5: Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt Friedenstraße/Marienstraße. Eigene Darstellung.

Abb. 4.6.6: Funktionale Einteilung des Eckgrundstücks an der Friedenstraße. Eigene Darstellung.

Abb. 4.6.7: Sitzgelegenheiten mit integrierten Bäumen. Eigene Darstellung.

Abb. 4.6.8: Natursteinpflasterung. Textur aus SketchUp 2016.

Abb. 4.6.9: Bodenbelag: Granitplatten. Architonic AG (o.J.): Keltic Granit Platten, geflammt von Metten. Online verfügbar unter: <https://www.architonic.com/de/product/metten-keltic-granit-platten-geflammt/1207669> (letzter Zugriff: 21.03.2018).

Abb. 4.6.10: Auflage der Sitzgelegenheiten. Textur aus SketchUp 2016.

Abb. 4.6.1: Ansicht Freiraum am Knotenpunkt Friedenstraße. Eigene Darstellung.

Abb. 4.7.1: Lageplan Ist-Situation. Eigene Darstellung.

Abb. 4.7.2: Lageplan Entwurf. Eigene Darstellung.

Abb. 4.7.3: LSA vor dem Knotenpunkt Brockesstraße/Matthäistraße. Eigene Aufnahme.

Abb. 4.7.4: Einmündung der Brockesstraße. Eigene Aufnahme.

Abb. 4.7.5: Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt Brockesstraße/Matthäistraße. Eigene Darstellung.

Abb. 4.8.1: Lageplan: Eigene Darstellung: nach Grundlage von ALKIS Daten 2018.

Tabellen:

Tabelle 2.4.1.5: Seitenraumbreiten. Eigene Berechnung: nach Grundlage von ALKIS Daten 2018.

Tabelle 2.4.2.8: Frequenz ÖPNV. Eigene Darstellung: nach Grundlage von: Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft (o.J.): Haltestellenaushang. Online verfügbar unter: <https://www.sv-luebeck.de/de/fahrplan/haltestellenaushang.html> (letzter Zugriff: 21.03.2018)

Tabelle 4.2.9: Herleitung der Breiten der Querschnittselemente.



7.1 Interview Stadtplanung

Datum:	25.01.2018
Name:	Friederike Cosack, Rasmus von Zamory
Institution:	Hansestadt Lübeck, Bereich 5.610.2 städtebauliche Projekte und Bebauungsplanung/Bereich 5.610 Stadtplanung und Bauordnung

Interviewprotokoll

Slomski: Welche Funktion hat die Schwartauer Allee aktuell und zukünftig für das Quartier?

Von Zamory:

- aktuell eine Versorgungsfunktion
- Nutzungen: Dienstleistungen, Gastronomie, Wohnen
- eine Durchfahrtsfunktion als Landstraße
- Schwartauer Allee wird als „gewaltige Grenze“ wahrgenommen

Slomski: Welche Bedeutung hat die Schwartauer Allee für die städtische Mobilität?

Von Zamory:

- übergeordnete Funktion, durch Klassifizierung als Landstraße, ergibt Barriere Wirkung

Slomski: Welche geplanten städtebaulichen Entwicklungen werden Einfluss auf die Schwartauer nehmen?

Cosack:

- Nachnutzung des ehemaligen Seegrenzschlachthofs steht im Moment in der Diskussion
- Schlachthofgelände ist brachgefallen und wird nicht mehr genutzt
- Es bestehen verschiedene Aufstellungsbeschlüsse für einen Bebauungsplan
- Eine kleinere Fraktion in Lübeck will Bürgerbegehren durchführen. Momentan werden dafür Unterschriften gesammelt
- Es gibt verschiedene Interessen der Stadt, was auf der brachgefallenen Fläche des ehemaligen Seegrenzschlachthofs passieren kann
- Stadt möchte dort den Fokus auf das Wohnen legen
- Investor möchte dort großflächigen Einzelhandel errichten

Von Zamory:

- Entwicklung des Schlachthofgeländes soll nicht solitär betrachtet werden. Muss im Zusammen-



hang gedacht werden.

- Hintergrund: Antrag auf einen vorgezogenen Bebauungsplan von einem Investor
- Parteien beschließen, den Antrag anzunehmen und Bebauungsplan für das Areal aufzustellen
- Es sollte ein Wettbewerb durchgeführt werden, der sich auf einen größeren Bereich, um das Areal des Schlachthofs, bezieht
- Ziel: Behebung, des dort vorhandenen städtebaulichen Missstandes
- Trave, Bahn und Schwartauer Allee als klare Barriere. Frage nach der Verknüpfung des Raumes und positiver Entwicklung

Slomski: Ist es auch noch in der Schwebe, ob der Wettbewerb überhaupt stattfindet?

Von Zamory:

- Ja
- Da das Bürgerbegehren läuft, dürfen sie (Cosack und von Zamory) nicht tätig werden
- Dürfen der aktuellen Entwicklung nicht vorgreifen

Cosack:

- Bürgerbegehren entstanden, da die Bürger nicht auf die Durchführung eines Wettbewerbs warten wollen
- Ziel des Investors: Errichtung von großflächigem Einzelhandel
- Einzelhandel an der Stelle ist von der Verwaltung nie empfohlen worden, da dies in der Größe nicht dem Zentrenkonzept des Einzelhandels entspricht und städtebauliche Missstände dadurch nicht ausgeschlossen werden können
- 3-4 Gutachten, welche von der Stadt in Auftrag gegeben worden sind, sagen, dass das in der Größenordnung nicht funktioniert

Von Zamory:

- Zusammengefasst:
 - o Antrag des Investors: Vorhabenbezogener Bebauungsplan.
 - o Aufstellungsbeschluss Für Bebauungsplan gefasst, mit mehreren Varianten
 - o Variante des Investors und zwei weitere Varianten, die auf einer Wohnnutzung des Areals ausgerichtet sind
 - o Bauausschuss beschließt, nur die Variante des Investors umzusetzen
 - o Bürgerschaft überstimmt Bauausschuss und beschließt Wettbewerb durchzuführen
- Aktueller Stand: Aufstellungsbeschluss des Investors, zurückgestellt durch den Wettbewerb und jetzt durch das Bürgerbegehren.

Von Zamory:

- Investor kann eine hohe Summe zahlen, da dieser 3.800m² Einzelhandelsfläche errichten will
- Man findet selten so große Grundstücke, in so einer zentralen Lage



- Normalerweise wird das nicht zugelassen oder die Landesplanung spielt nicht mit. Meistens gibt es Zentrenkonzepte, danach muss sich die Errichtung von großflächigem Einzelhandel richten
- In Lübeck besteht eine Nachfrage nach Wohnraum in innerstädtischen Lagen
- Die Lage der Fläche wäre geeignet für innenstadtnahe Wohnbebauung
- Die Errichtung von Einzelhandel wäre für den Investor lukrativer

Slomski: Welche Rolle spielt der Sozialbezirk Holstentor Nord stadtentwicklungspolitisch?

Von Zamory:

- Das Quartier Falkenwiese (eines der begehrtesten Quartiere in Lübeck) ähnelt dem Quartier bezüglich der Gebäude und Straßenzüge
- Potential wäre eigentlich da, für eine der begehrtesten Lagen von Lübeck
- Das Quartier ist räumlich abgetrennt. Es gibt zwar eine Verbindung zur Innenstadt [Marienstraße und Marienbrücke], die ist aber nicht optimal. Das Potenzial ist auch durch Nähe zu Altstadt optimal.

Cosack:

- Die Schwartauer Allee ist eine Hürde um vom Quartier in die Innenstadt zu kommen

Von Zamory:

- Es wohnen sehr viele Menschen auf kleinem Raum im Quartier

Slomski: Inwiefern stellt die Schwartauer Allee eine Barriere dar?

Von Zamory:

- Es ist eine gefühlte Unsicherheit und eine gefühlte Barriere
- Es sind Überquerungen da. Aber die sind optimierungsbedürftig. Die Gestaltung des Straßenraumes trägt dazu bei, dass das die Straße als Barriere wahrgenommen wird.
- Man kann mit einer Umgestaltung oder mit Oberflächenbelägen und mit Straßenquerschnitten und Querungshilfen etwas verändern

Slomski: Welche Veränderung hat die Realisierung der Nordtangente auf die Schwartauer Allee und das umliegende Quartier mit sich gebracht?

Von Zamory:

- Die Verkehrsbelastung der Schwartauer Allee ist deutlich geringer geworden.

Altenburger: Welche Rolle spielt der ruhende Verkehr im Quartier?

Cosack:



- Das ist ein sehr aktuelles Thema
- In Quartieren mit innenstadtnahen Lagen ist das ein Thema, weil man den Platz dort nicht hat

Von Zamory:

- Es geht nicht um die Errichtung von Stellplätzen, sondern darum, wie man die Menschen dort bewegen kann, auch alternative Verkehrsmittel zu nutzen. (Car-Sharing, Radverkehr)

Cosack:

- Wenn das Angebot attraktiv ist, kann man eher auf das Auto verzichten
- Zudem ist man sehr nah am Bahnhof.



7.2 Interview Verkehrsplanung

Datum:	01.02.2018
Name:	Nils Weiland
Institution:	Hansestadt Lübeck, Fachbereich 5 Planen und Bauen, Abteilung 610.4 Verkehrsplanung

Schriftliches Interview

Altenburger, Slomski: Welche Bedeutung hat die Schwartauer Allee aktuell und zukünftig für die gesamtstädtische Mobilität von Lübeck?

Was bringt die Bezeichnung der Schwartauer Allee als „Landstraße“ räumlich, funktional und plane-risch mit sich? Wie ist sie hierarchisch einzuordnen?

Weiland:

MIV

Die Schwartauer Allee ist als Landesstraße klassifiziert.

Für den Verkehr aus Richtung Bad Schwartau stellt die Schwartauer Allee eine Radialverbindung Richtung Hauptbahnhof dar.

Seit der Schließung der Friedenstraße für den Kfz-Durchgangsverkehr im Jahr 2009 ist die Schwartauer Allee zusätzlich Teil der Verbindung von der Autobahn zur Marienbrücke.

Der VEP 2000 sieht für die Schwartauer Allee Süd keinen Umbau vor. Für den Abschnitt nördlich der Karlstraße waren 3 Pkw-Fahrstreifen und ein Busfahrstreifen vorgesehen.

Aus der Umsetzung des VEPs sollte sich für die Schwartauer Allee eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs von 25.000 Kfz/Tag (1004) auf 20.000 Kfz/Tag (2010) ergeben. Auf welchen Abschnitt der Schwartauer Allee sich dieser Querschnitt bezieht, ist allerdings leider nicht erkennbar. Aus einer anderen Karte des VEPs geht jedoch für den Sie betreffenden Abschnitt eine Reduzierung auf 12.000 bis 14.000 Kfz/Tag bis 2010 hervor, wobei mir die 1994er Werte nicht bekannt sind.

Die tatsächliche Verkehrsentwicklung in der Schwartauer Allee stellt zurzeit noch ein Kollege für Sie zusammen.

ÖV

Es verkehren die Buslinien 1 und 10.

Busfahrstreifen sind vorhanden. Diese genießen Bestandsschutz, d.h. bei einem Straßenumbau wären sie wohl nicht mehr anordnungsfähig, da weniger als 20 Busse je Stunde und Richtung verkehren. Meines Erachtens sind Busfahrstreifen aber punktuell im Rückstaubereich vor Knotenpunkten zulässig. Das ist aber ein rechtlicher Graubereich und die Kollegen der Straßenverkehrsbehörde, die darüber entscheiden, legen die VwV restriktiver aus als ich. Ich denke aber, für Ihre Arbeit können Sie Busfahrstreifen vor Knotenpunkten vorsehen, wenn Sie das für erforderlich halten. Von Busfahrstreifen auf ganzer Länge würde ich abraten, da nicht zulässig, sofern ein Umbau der Straße erfolgt.

Radverkehr



Im Radverkehrskonzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ von 2013 ist die Schwartauer Allee Teil des Primärnetzes, aber keine Veloroute.

Es sind zwei Maßnahmen vorgesehen:

1. Ausbau des Parkstreifens, Verbreiterung des Radwegs, Neuanlage des Gehwegs zwischen Matthäistraße und Broilingstraße. Die Umsetzung ist für dieses Jahr geplant.
2. Sanierung der Radwegdecke ohne Verbreiterung des Radwegs zwischen Ludwigstraße und Friedenstraße. Da es sich um eine reine Unterhaltungsmaßnahme handelt, können Sie diese vernachlässigen.

Altenburger, Slomski: Inwiefern bestehen Defizite (z.B. Barrieren, Gefahrenpunkte, verkehrliche und funktionale Konflikte etc.) in der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur und Freiraumstruktur der Schwartauer Allee?

Weiland:

Fuß- und Radverkehr

Die Radwege und teilweise auch die Gehwege sind zu schmal.

Da an der Einmündung zur Fackenburger Allee eine Radfurt über die Bahnhofsbrücke fehlt und ein Querren der Schwartauer Allee unattraktiv ist, fahren viele Radfahrer unzulässigerweise stadtauswärts auf der Nordwestseite der Schwartauer Allee. Auf dem Radweg kommt es daher häufig zu kritischen Begegnungen von Radfahrenden.

Auf dem südöstlichen Radweg wird teilweise geparkt. Es fehlt überall der Sicherheitsabstand zum Parkstreifen (Türöffnungsbereich).

Es fehlt eine optisch kontrastierende Abgrenzung zwischen Geh- und Radweg, so dass teilweise Fußgänger auf dem Radweg unterwegs sind.

Südlich der Einmündung der Wickedestraße stehen Müllcontainer. Diese können nur befüllt werden, wenn man entweder auf dem Radweg oder auf der Fahrbahn steht. Wären die Müllcontainer um 90° gedreht und etwas Abstand zwischen ihnen, wäre das Problem entschärft.

Der Straßenraum ist nicht barrierefrei. Ein Leitsystem für Blinde und Sehbehinderte ist nicht vorhanden.

In den Erdgeschossen befinden sich teilweise gewerbliche Nutzungen. Aufenthalt (außer zu verkehrlichen Zwecken) findet im öffentlichen Raum aber praktisch nicht statt. Der Straßenraum lädt nicht zum Verweilen ein. Die Gestaltung ist auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet, nicht auf die Gebäudenutzungen.

Die Straße schafft keine funktionale Verbindung der beiden Straßenseiten. Die Trennwirkung der Straße ist hoch, die Abstände der Signalanlagen sind groß.

Kfz-Verkehr

Die Abwicklung des Kfz-Verkehrs an den Knotenpunkten ist i.d.R. unkritisch.

Die Fahrstreifen sind 3,00 m breit. Regelmaß wären 3,25 m. In Lübeck sind 3,25 m aber nur üblich, wenn nur ein Fahrstreifen in die jeweilige Fahrtrichtung besteht. Ansonsten (also bei mehreren Fahrstreifen in die gleiche Fahrtrichtung) sind 3,00 m üblich.

Der Parkdruck ist hoch. Das Parken dominiert den öffentlichen Raum des gesamten Quartiers.



Der Parkstreifen ist tlw. zu schmal. Bundesweites Regelmaß sind zwar nur 2,00 m. In Hamburg wurde dies aber bereits auf 2,10 m erhöht, aufgrund der gestiegenen Fahrzeugbreiten. In Lübeck streben wir bei der Neuanlage von Straßen sogar 2,20 m an.

Gefahrenpunkte

Hier bitte die Polizeidirektion Lübeck (Hr. Jeschkowski) wegen der Unfallsteckkarte ansprechen.

Altenburger, Slomski: Welche Potenziale bestehen in der Schwartauer Allee räumliche Veränderungen vorzunehmen? Inwiefern sind Querschnittsänderungen mit der aktuellen und zukünftigen Verkehrsbelastung vereinbar? Inwiefern ist die Reduktion der Fahrstreifen realistisch?

Weiland: Die Beantwortung würde ich Ihnen überlassen. Hinderlich für eine Umgestaltung sind m.E. insbesondere die Umbaukosten, die Lage der Bäume und die Lobby für die Busfahrstreifen.



7.3 Interview Initiative Broilingplatz

Datum:	31.01.2018
Name:	Christiane Hornburg, Frieda Stahmer, Manfred Nommensen
Institution:	Initiative Broilingplatz Lübeck e.V.

Interviewtranskription

Altenburger: Welche Rolle spielt der Broilingplatz für das Quartier und welche Qualitäten bringt der Broilingplatz mit sich durch die Neugestaltung?

Stahmer: Also der Broilingplatz ist letztendlich Mittelpunkt des Quartiers. Also wenn wir vom Quartier sprechen, dann sprechen wir von Schwartauer, Fackenburger, Lohmühle, also dieses Gebiet. Er ist Mittelpunkt und ich bin ja Quartiersmanagerin hier, also noch nicht so ganz lange aktiv hier, jetzt fast drei Jahre, und du kennst das Quartier ja schon sehr viel länger. Es ist Mittelpunkt. Das heißt hier findet der Markt statt zweimal die Woche, mittwochs und samstags und die Bürgerinnen und Bürger in der Initiative haben in einem langen Kampf erreicht, dass dieser Broilingplatz jetzt umgestaltet wurde und saniert wurde, was eindeutig so ist, dass er schöner ist und auch mehr los ist. Also ich sitze ja häufig hier und hab da auch einen Blick drauf. Da sind jetzt auch mehr Kinder und da passiert auch mal was und wir veranstalten da Feste und Flohmärkte und wir hatten den ersten Adventsmarkt da dieses Jahr und ein Sommerfest, also ein Nachbarschaftsfest. Das heißt der wird schon auch belebt und es gibt immer noch den Kampf um ein Quartiershäuschen auf diesem Platz, was im ersten Entwurf mit enthalten war, wo jetzt aber letztendlich kein Geld mehr vorhanden war. Es ist auf jeden Fall anders gelaufen als wir uns das hier gedacht haben. Es ist auch hier ein zentrales Thema, dass es keinerlei Treffpunkte gibt, also nicht mehr, es gibt zwar noch ein paar Kneipen – überwiegend Raucherkneipen – aber es gibt kein Café oder es gibt keinen Treffpunkt, wo Bürger sich einfach treffen können. Und die Idee ist, in diesem Quartiershäuschen die Möglichkeit zu geben, dass man nach dem Markt da Kaffee trinken kann und dass das so bespielt wird von den Bürgern und den Einrichtungen und dass sich da Gruppen treffen und dass es einfach einen Treffpunkt für die Bürger gibt und das fehlt eindeutig nach wie vor und das ist ja auch noch nicht zu Ende gekämpft und die Initiative ist dabei, wir brauchen einen langen Atem kann man sagen um das durchzusetzen und wir hoffen und wünschen einfach, dass es sich doch noch einfach realisieren lässt.

Altenburger: Besteht die Nachfrage der Bewohner, so ein Häuschen auch anzunehmen?

Stahmer: Ja eindeutig.

Hornburg: Es gab ja, wie in vielen anderen Quartieren, auch viel mehr kleine Läden. Das waren aber auch immer Treffpunkte, wo Menschen ins Gespräch gekommen sind. Das ist alles entfallen, weil es diese ganzen Läden nicht mehr gibt.

Stahmer: Und auch keine Cafés. Wenn man hier so durch geht, es ist wirklich Garnichts außer ein paar Nagelstudios, es ist wirklich nichts wo man sagen kann, da setzt man sich mal hin oder begegnet sich da oder so.

Hornburg: Ja kein Restaurant, kein Garnichts.

Nommensen: Die Anreize sich irgendwo draußen hinzusetzen und mit Leuten zu schnacken oder spazieren zu gehen oder so sind sicherlich gering. Dieses Dreieck zwischen Lohmühle, Schwartauer Allee und Fackenburger Allee ist der am dichtesten bebaute Stadtteil Lübecks mit dem geringsten Grünflächenanteil. Das heißt also in diesem Dreieck gibt es zwei Hektar unzusammenhängende Grünfläche. Ein

7. Anhang



kleines bisschen ist da hinten, diese Schule am Anfang der Schwartauer Allee, da ist ein kleiner Spielplatz vornean (Marquardplatz), dann gabs eine Grünfläche neben der Schule in der Brookesstraße, insgesamt zwei Hektar. Das bringt also insgesamt wenig Spaß sich da aufzuhalten. Gut, der Schulhof der ehemaligen Brockeschule ist damals umgestaltet worden in Eigeninitiative zu einem Spielplatz, wo sich dann auch viele Muttis trafen mit Kinderwagen auch während der Schulzeit und nachmittags tobte da das Leben und am Wochenende natürlich erst recht. Also die Attraktivität sich mit Bekannten und Freunden irgendwo hinzusetzen ist einfach nicht da.

Altenburger: Ich würde erstmal zum Brolingplatz ein paar Fragen stellen. Wie bewerten Sie die Gestaltung momentan? Wurde die wirklich von den Bürgern so initiiert oder war das vorgegeben von dem Wettbewerb? Wird die Gestaltung so angenommen, so wie der Brolingplatz momentan aussieht?

Hornburg: Ja. Bevor diese Entwürfe ausgewählt wurden, ist hier schon auch durch Bewohner/Bewohnerinnen so eine Wunschliste aufgenommen worden. Da sind die Bewohner gefragt worden: was wünscht ihr euch dafür? Was soll da sein? Was braucht ihr? Und die Sachen sind dann eben bis auf dieses Häuschen jetzt auch umgesetzt. Es war auch vorher ein bisschen gefährlich, weil da Höhenunterschiede waren, die nicht richtig abgesperrt waren. Ich denke, dass deshalb auch die Eltern vorher ihre Kinder nicht zum Spielen, wie jetzt da drauf geschickt haben und jetzt ist ein bisschen was zum Spielen da. Allein schon dadurch, dass jetzt ein paar Bänke draufstehen, das war vorher auch nicht, ist jetzt schon fast 100 Prozent mehr Aufenthaltsqualität in diesem Quartier mehr als vorher. Also so extrem sind die paar Bänke die da sind. Einfach um das mal deutlich zu machen. Irgendwann haben die Grünen mal eine Bank gestiftet, jetzt sind es ein paar Bänke und da ist jetzt explosionsartig die Aufenthaltsqualität gestiegen, das muss man sich mal vorstellen, durch so wenig.

Stahmer: Also ich höre unterschiedliche Meinungen. Ich stimme euch zu, ich finde der Platz ist viel belebter, die gehen da viel mehr drauf, aber die Kinder gehen eher hier auf den Stromkasten als hinten auf die Spieleskulptur. Also es ist nochmal die Frage womit spielen die. Die Fläche ist super um Fußball zu spielen oder zum Skaten. Es gibt aber auch viele die sagen, sie finden den Platz kalt, sie finden ihn nicht so attraktiv im Sinne von... Also klar, die setzen sich da hin, aber es gibt auch einfach Senioren oder Ältere die sagen: ach nö, ist irgendwie komisch, da guckt man über so eine große Fläche und so. Also es hat nichts Gemütliches im Sinne von super, da kann man im Sommer mal ein paar Liegestühle hinstellen um es sich gemütlich zu machen.

Altenburger: Es fehlt so ein Rückzugsort?

Stahmer: Ja genau.

Hornburg: Also es waren ursprünglich auch etliche weitere Bäume vorgesehen für den Platz so einmal an den Rändern außen rum. Die sind dann auch nicht in der Zahl gekommen. Einer ist schon eingegangen. Das hätte vielleicht auch schon ein bisschen mehr Aufenthaltsqualität gebracht, weil eben Grün fehlt.

Nommensen: Gut jetzt stand natürlich auch im Vordergrund der Marktplatz. Der sollte ja an Attraktivität gewinnen. Und seit der Platz umgestaltet ist, ist hier auch mehr auf den Wochenmärkten los.

Stahmer: Mittwochs nicht. Also jetzt Mittwoch standen da zwei Wagen. Samstags schon.

Altenburger: Welche weiteren Projekte initiiert die Initiative Brolingplatz, mal abgesehen von diesem Häuschen? Die Grünfläche haben Sie gerade angesprochen?

Hornburg: Ja wir haben hier im Quartier, in diesem Dreieck, da gibt es nirgendwo Grün, außer mal so ein kleines Stückchen da vorne am Marquardplatz. Das ist aber ja nicht in dem Sinne das was man sich unter einer Grünfläche vorstellt, dafür ist es zu klein und man kann es schöner machen als es jetzt ist. (...) Wenn man da zum Autobahnzubringer geht, da geht ein Tunnel drunter durch und dahinter liegt ein stillgelegtes Kleingartengelände. Es ist verwildert, was die Stadt schon seit Ewigkeiten ihren ganzen Plänen und



Konzepten ausgewiesen hat und wo jetzt doch jemand draufgekommen ist, man könne das verkaufen und zapflasten mit Parkplätzen, an das Autohaus Pfohe, weil das direkt da dran liegt. Und da haben wir eben darum gekämpft, dass das Grundstück eben A nicht verkauft wird, aber jetzt geht es eben drum, dass sie wirklich erhalten wird und man sie eben gestaltet, sie eben nutzbar zu machen, also dass man da auch Bänke aufstellt. Da sind wir im Moment auch sehr energisch dahinter.

Vor vier Jahren gab es hier, wo der Hagebaumarkt ist, gegenüber einen Edeka und ein Aldimarkt. Das heißt, man konnte Lebensmittel fußläufig erreichen. Auch wenn man erstmal über die Straße musste. Die haben dann nacheinander zu gemacht aus diversen Gründen. Und jetzt kämpfen wir eben auch schon seit Jahren darum, dass wir wieder ein Lebensmittelmarkt hier herkriegten. Es gibt auch Räumlichkeiten dafür. Es ist jetzt auf den Weg gebracht, aber in der Stadtplanung gibt es jetzt plötzlich viele Auflagen. Ich würde das für Behinderungsmaßnahmen halten, obwohl auch der Bebauungsplan geändert wurde, dass da ein Nahversorger reinkommt. Das ist also auch ein großes Thema, wo wir Arbeit reingesteckt haben.

Altenburger: Wie sehen Sie denn die Bebauung des Schlachthofes durch den Investor?

Nommensen: Das ist ja nun ein riesiger Komplex und eine Schönheit für das Quartier ist das nun weiß Gott nicht, also meine Einstellung war: egal was da hinkommt, es ist alles besser als der jetzige Zustand. Nur der Investor, der die Finger drauf hat, der hat seine eigenen Vorstellungen davon, was da hinkommt. Gut, da soll Wohnbebauung hin, also auch Richtung sozialer Wohnungsbau, aber der Knackpunkt ist, es soll da auch ein riesiger Supermarkt hin, von Kaufland und die verlangen eine Mindestgröße von 3800 qm. Das ist etwas, was den Rahmen hier komplett sprengen würde. Also mit Sicherheit wäre das so eine Art ruinöse Konkurrenz für die anderen Supermärkte, die hier in der Gegend angesiedelt sind. Und mit Sicherheit würde das zu einer zusätzlichen Verkehrsbelastung führen. Das wäre dann etwas, was fußläufig kaum mehr zu erreichen ist. Es muss hier keiner hungern. Man kann ja sagen, man setzt sich in den Bus und fährt zur Ziegelstraße, da gibt es genug Supermärkte oder man fährt die Schwartauer Allee weiter Richtung Schwartau, da hat man dann Famila und Aldi.

Slomski: Und was ist mit dem Sky hier?

Nommensen: Ja, das ist das zweite Problem. Der Sky Markt läuft aus. Der ist sanierungsbedürftig, sprich, da müsste eigentlich ganz viel investiert werden, damit man den wieder in Schuss bekommt, da ist die letzten Jahre nichts gemacht worden. Ich weiß nicht wie lange die jetzigen Pachtverträge dort laufen und was damit gemacht werden soll. Mal war geplant den umzubauen und zu vergrößern, nur Sky bzw. REWE gehen da nicht bei.

Stahmer: Mein Eindruck ist, die sind auch ein bisschen in Warteposition, was passiert mit dem Schlachthofgelände. Das hängt irgendwie alles zusammen.

Nommensen: Wenn das Schlachthofgelände bebaut wird mit einem Kaufland, dann lohnt sich kein Sky mehr. Die liegen 300m vielleicht voneinander entfernt. Deshalb liegen die jetzt so ein bisschen in Lauerstellung: was wird passieren mit dem Schlachthofgelände?

Stahmer: Also es gehen da viele einkaufen, auch die älteren Leute, die gehen dann schon da hin oder wenn sie auf der anderen Seite wohnen dann zu Netto. Also da ist schon was los, muss man sagen.

Altenburger: Wie hat sich das Quartier in der Vergangenheit entwickelt?

Nommensen: Das ist der kleinste Schuleinzugsbereich Lübecks mit der größten Bevölkerungsdichte. Ich sprach das schon an: mit relativ wenig Grünfläche. Grünfläche gibt es hier, wenn man sich mal in einen Hubschrauber setzt und von oben reinguckt, zwischen den Häusern ist unwahrscheinlich viel Grün, also



man muss einmal durch die Häuser durchgehen. Das haben Leute so schnuckelig gemacht, aber das ist eben nichts Öffentliches. Das ist eben so privates Grün.

Stahmer: Also ich kenne die Friedenstraße nur so wie sie jetzt ist – beruhigt. Ganz viele erzählen immer, dass es früher ganz schlimm war, weil sie früher so befahren war, sodass man nicht über die Straße kam, also es gibt ganz viele Menschen, die es super finden, dass die stillgelegt ist und gefühlt ist es so, dass ich merke, es gibt links von der Friedenstraße und es gibt rechts von der Friedenstraße. Auch wenn die mitten im Quartier ist, es gibt immer diese Teilung und die Leute die hier her kommen oder die hier leben, mit denen ich spreche, die erleben das auch so. Die sagen immer, ich wohne auf der einen Seite der Friedenstraße oder ich wohne auf der Seite wo die Adlerstraße ist, wo es schöner ist, das ist auch interessant. Die gefühlten Grenzen nenne ich das immer und dann gibt es diese wo dann der Broilingplatz ist und wo die Ludwigsstraße und so weiter, die halt nicht so schön sind wie die kleinen süßen Häuser in der Adlerstraße. Also es ist nicht mehr so befahren, das finden die Menschen mit denen ich gesprochen habe super und gleichzeitig ist es eine gefühlte Grenze.

Hornburg: Also es war wirklich irrsinnig schlimm. Und es hat auch eine Weile gedauert bis die Beruhigung wirklich gezogen hat, weil immer noch Leute reingefahren sind, LKW rein gefahren sind, die kaum irgendwo drehen konnten. Es gibt immer noch welche die fahren da unten raus. Also es gibt immer noch welche die das als Abkürzung genutzt haben, die eigentlich auf den großen Straßen fahren sollen, es hat aber nicht gereicht, also es haben viele dann noch wieder andere Wege gefunden, also die Reicherstraße nebenan und sind dann da so rübergefahren und so oder auch Wickedestraße, es gibt also immer noch Schleichwege die sie finden, deshalb stehen ja auch auf einigen Kreuzungen quer über die Kreuzung diese Abgrenzungen, damit eben genau diese viel besuchten Sachen nicht mehr erreicht werden können. Also es hat auch noch dessen bedurft, das auch zusätzlich zu machen, damit das wirklich auch zieht. Das hat für das Quartier viel gebracht, aber ich würde auch vermuten, dass das mit der Teilung auch wirklich damit zu tun hat, dass der Verkehr den Schnitt gemacht hat. Und genau das machen ja auch diese außen rum geführten Straßen. Die Katharinenstraße wird ja nochmal durch die Bahn von dem restlichen Lübeck abgetrennt. Das zählt man eigentlich auch hier dazu, aber die Schwartauer Allee macht da eigentlich auch nochmal eine Zäsur, dass die eigentlich auch wieder gesondert sind, weil einfach dieser Verkehr da brandet. Genau so hier mit der Lohmühle, wenn ein Lebensmittelgeschäft hier auf dieser Seite der Lohmühle eröffnet hat, das sehr viel bessere Chancen als eins, wo ich erst noch über diese Zäsur Straße drüber muss. Genauso mit der Fackenburger Allee. Also diese verkehrsreichen Straßen schaffen wirklich tiefe Einschnitte in die Wohnmöglichkeiten und auch Wohnbedarfe. Von den ganzen Abgasen und dem ganzen Lärm mal abgesehen.

Altenburger: Welche Qualitäten bietet denn das Quartier den Bewohnern?

Hornburg: Man soll sich nicht selber loben, aber es gibt zwei Qualitäten, die würde ich direkt mal aufzählen wollen: es gibt das Quartiersmanagement und es gibt die Initiative Broilingplatz. Dadurch dass es diese beiden Institutionen hier gibt, sicherlich kann man jetzt auch noch die Kirchengemeinde rechnen, die ja auch durchaus ein Stück weit soziale Arbeit und Vernetzung im Quartier betreiben, aber diese beiden schaffen hier Vernetzung, führen zusammen, versuchen die Nachbarschaft zu verbessern. Dadurch, dass es beide schon eine Weile gibt, das Quartiersmanagement seit ca. drei Jahren, die Initiative schon ein bisschen länger, ist schon einiges verbessert worden hier im Quartier und wird es auch nachgefragt. Also wenn wir keine Veranstaltung machen, keinen Flohmarkt, wird schon gefragt: wollt ihr nicht mal. Oder wir werden für alles Mögliche hier, da vorne lag mal Müll auf der Ecke: Kann nicht die Initiative Broilingplatz sich mal darum kümmern. Wir werden hier also schon wahrgenommen als welche, die hier auch was bewirken oder versuchen zu bewirken.

Stahmer: Wir sind nah dran an der Altstadtinsel. Also ich finde es ist nah dran, man muss wirklich nur über eine Brücke und dann ist man auf der Altstadtinsel. Wir sind nah am Bahnhof, das ist auch eine Qua-



lität und ich finde es gibt echt schöne Häuser hier. Ich finde es gibt tolle Häuser, es gibt hoch interessante kleine Hinterhöfe hier. Es gibt auch schöne Wohnungen hier. Also ich mag das schon dieses dicht bebaute hier, mit den kleinen Vorgärten, das hat einen bestimmten Charm.

Hornburg: Also was hier an Nachbarschaftsqualität ist, wir haben angefangen unseren Vorgarten erstmal herzurichten, jeder der vorbeiging grüßte, woher kennt man das ist der Stadt? Das kennt man vom Dorf aber im städtischen Zusammenhang eigentlich eher wenig. Es hat schon auch etwas wie so ein kuscheliges Nest. Es ist von den großen Straßen umrahmt, aber es hat auch in sich so was eigentlich ganz Nettes. Für viele ist sicherlich auch die nahe Anbindung an die Autobahn durchaus was sehr Positives.

Nommensen: Zu den harten Fakten zählen auch die KiTas und Schulen. Wir haben hier eine Fülle von KiTas hier um uns herum, weil die Nachfrage nach KiTa Plätzen ist hier natürlich riesen groß und vor zwei, drei Jahren hat neben der Brookeschule eine neue KiTa aufgemacht, die Matthäi KiTa auf der Grünfläche, dadurch ist natürlich wieder ein bisschen Grünfläche verloren gegangen, aber ich spendiere gerne Grünfläche für KiTa. Das heißt das Bestreben ist ständig da, den Leuten hier die Möglichkeit zu geben, ihre Kinder hier wohnortnah in eine KiTa zu geben. (...) Ansonsten wurde hier die Matthäikirche erwähnt, die hier doch ein recht aktives Gemeindeleben hat.

Hornburg: Es gibt hier unten an der Straße noch das Hoftheater und es gibt hier auch noch hier vorne bei der Brücke, naja es ist eine Tagesstätt. Wir haben immerhin drei Spielplätze, die Qualität sehr unterschiedlich hier im Quartier. Insofern ist es eine gewisse Qualität, der eine vorne wenn man hier Waisenhofstraße durchgeht, das ist sicherlich der Schönste, auch der Neueste, dann ist eben ja an der der Marquardplatz, der war mal schöner, den kenn ich also noch als da ein bisschen mehr drauf war, und hier dann haben wir hier hinten wenn man jetzt hier weiter geht, da ist ein kleiner, da gab es auch mal ein Wasserspiel, der hatte auch mal ein bisschen mehr und hinten bei der Schule ist ja noch so ein Bolzplatz. (...)

Altenburger: Jetzt mal von den Qualitäten zu den Defiziten. Sie hatten schon angesprochen: Mangel an Grünflächen und Nahversorgung, vielleicht Bars, Restaurants. Was gibt es denn noch für Defizite hier im Quartier?

Hornburg: Also Missachtung durch Verwaltung oder Politik. Also ich habe den Eindruck, dass wenn dieser Stadtteil etwas will, das wird nicht gesehen. Also das merken wir jetzt im Zusammenhang mit dem Kampf um die Grünfläche, da wird es nicht eine müde Mark dafür geben von der Stadt. Wenn ihr da was wollt, dann müsst ihr das pachten und dafür bezahlen. Das würde ich nochmal als so ein ganz großes Defizit aufzeigen wollen.

Nommensen: Der Stadtteil hat auch keine große Lobby. Es gibt Stadtteile da ist die Identifikation der Leute sehr viel größer als in diesem Stadtteil hier. Die Ursache ist natürlich diese etwas prekäre Lage, eingezwängt zwischen Autobahn, Autobahnzubringer, Fackenburger Allee, auf der anderen Seite ist dann da noch die Eisenbahn. Also diese Abgeschlossenheit die gibt es hier in dem Sinne nicht, das ist hier so ein Durchgangsstadtteil.

Altenburger: Inwiefern sind denn abgestellte Kfz im Quartier eine Herausforderung, also auch gerade beim Marquardplatz sind ja viele Autos im öffentlichen Raum. Sehen die Anwohner als Problem? Gibt es eventuell Lösungen?

Hornburg: Auch das ist jetzt wieder sowas, dieser Stadtteil ist eben anders als auf der anderen Seite der Innenstadt St. Jürgen, da haben die Anwohner massiv Ärger gemacht, da ihre Parkplätze von den Leuten die da arbeiten zugeparkt werden, also ihre Parkplätze im öffentlichen Straßenraum. Ich habe vorher Marquardstraße gewohnt, ich habe da so manches Knöllchen bekommen wenn ich das Auto auf die Ecke



gestellt habe, weil ich mein ganzes Leergut nicht bis ganz vorne an den Marquardplatz tragen konnte, weil da hat mein Auto dann endlich einen Parkplatz gefunden. Hier sind die Bewohner so ein bisschen ruhiger. Aber die Problematik ist auch: meistens gibt es zu wenig Parkplätze, vielleicht haben die Leute hier auch das ein oder andere Auto weniger. In St. Jürgen wohnen mehr besser betuchte Leute, hier wohnen bisschen mehr kleinere Leute, wie man das immer früher so nannte, die sind ein bisschen nicht ganz so anspruchsvoll in ihrer Haltung und so ein bisschen, früher hat man gesagt gottergebener. Sie nehmen viel mehr hin. Klar wird geparkt auch von allem möglichen Gewerbe drum rum, klar kommen die auch alle mit dem Auto und stellen dann ihr Auto hier ab. Deshalb komm ich aber nicht auf die Idee jetzt an die Presse zu gehen und da so einen riesen Lerri zu machen.

Nommensen: Man muss dazu sagen: wenn man die Leute fragt: gibt's ein Parkplatzproblem? Ja natürlich, wir brauchen Parkplätze. Das sind goldige Zustände hier im Vergleich zu Hamburg. Das ist für mich jammern auch ganz hohem Niveau. Wer hier in den Stadtbezirk rein zieht und sagt ich will auch einen Parkplatz haben für mein Auto, der kennt das Risiko. Ich muss fairer Weise sagen, ich habe immer die Politessen, die immer Knöllchen verteilt haben wirklich innerlich beglückwünscht, weil die Straßen sind schmal und wir haben das ein paar Mal erlebt, wenn ein Rettungswagen hier in die Schule kommen sollt, die haben da rum rangiert weil die Leute total bescheuert parken. Und gerade der fünf Meter Bereich vor und nach der Kreuzung. Wir haben das ein paar Mal erlebt wie die dann da bei gehen mussten und das Auto dann so ein bisschen zur Seite schubsen mussten. Oder wenn die Müllfahrzeuge kommen: die kommen in den Bereich mit Müllfahrzeugen die extra schmal gebaut sind, so für die Lübecker Innenstadt.

Hornburg: Bei uns fahren die Rückwärts rein. Es sind Einbahnstraßen, da fahren die rückwärts rein, weil anders kämen die da gar nicht um die Kurven. Ja es stimmt ich würde jetzt über die Parkplatzsituation nicht klagen.

Nommensen: Da muss man dann eher sagen: Leute dann macht Park and Ride oder nehmt euch ein Stadtauto oder kauft euch ein Fahrrad und parkt außerhalb.

Altenburger: Glauben Sie, dass Leute auf ihr Auto verzichten würden, um eine schönere Gestaltung des öffentlichen Raums ermöglichen zu können?

Hornburg: Ich glaube aus solchen Gründen sind es Wenige. Es gibt ja hier Stadtauto, eine Carsharing Möglichkeit, die auch ganz gut ist. Die verteilt je nach Nachfrage in der Stadt die Stellplätze. Ich hab es selbst mal eine Zeit lang genutzt. Aber ich glaube, dass heute mehr die Leute darauf eingestellt sind selber ein Auto zu haben, worauf sie verfügen können jeder Zeit. Das ist einfach der Zug der Zeit.

Slomski: Wenn man jetzt dieses Problem der Abstellmöglichkeiten aus einer andern Perspektive mal sieht, nicht aus der „es gibt zu wenige Stellplätze“, sondern aus der „was macht das eigentlich mit dem öffentlichen Raum“. Was gäbe es da für einen Kommentar ihrerseits?

Hornburg: Vielleicht kann ich mit einem anderen Beispiel die Frage indirekt beantworten. Als die Friedenstraße unten dicht gemacht wurde, haben sich Leute die in der Friedenstraße wohnen, die unmittelbar davon profitieren, dass sie viel ruhiger wohnen, die haben sich darüber beschwert, dass es jetzt so viel komplizierter ist irgendwo hinzufahren. Wenn ich solchen Leuten mit der Frage komme: wären Sie nicht bereit dafür, dass sich der Raum dadurch schöner gestaltet in dem sie leben? Dann würden genau diese Leute sagen: was willst du eigentlich von mir, bloß nicht. Es gibt sicherlich auch solche die sagen würden: wenn man dafür mehr Raum schaffen könnte, für eine schönere Gestaltung für mehr Bäume oder was auch immer Schönes, was eigentlich die Lebensqualität hebt. Gut ich hab auch ein Auto vor der Tür, aber ich bin auch eine die denkt: eigentlich ist es blöd, dass immer so viele Autos sind und dass so viel Platz durch stehende Autos benutzt wird.



Altenburger: Wie sieht es mit Fahrradstellplätzen aus? Gibt es ein Bedarf an Fahrradstellplätzen?

Hornburg: Ich meine bevor der Broilingplatz umgestaltet wurde gab es das nicht, es gibt jetzt hier am Rand vom Broilingplatz so ein paar wenige Fahrradbügel. Ich wüsste nicht ob es hier noch irgendwo im Quartier noch Fahrradabstellplätze gibt, ist mir unbekannt. Ich muss allerdings auch sagen, ich fahre selbst viel Fahrrad und wenn es keine Bügel gibt, dann finde ich immer einen Platz für das Fahrrad. Wenn ich in die Innenstadt geh, da will ich mein Fahrrad schon irgendwo anschließen können, da gibt es nicht so wie hier jetzt, viele Zäune wo man sein Fahrrad abstellen kann. Ich schließ es schon gerne fest irgendwo dran. Dafür ist so ein Fahrradbügel gut. Hier im Quartier gibt es genügend Verkehrsschilder oder Zäune.

Altenburger: Wie wird denn die Schwartauer Allee von den Bewohnern wahrgenommen? Sie haben gesagt, dass die Schwartauer Allee eine klare Barriere darstellt, dass die Leute im östlichen Teil nicht wirklich zur Schwartauer Allee dazugehören?

Hornburg: Also sagen wir mal so: wir haben mal drüber geredet, diese drei Straßen sind schon so markante Grenzen, aber die die auf der anderen Seite wohnen, die würden ja nirgendwo dazugehören. Natürlich zählen wir die zu uns mit dazu. Also wie zugehörig die sich da fühlen, die da wohnen, das weiß ich ehrlich gesagt gar nicht.

Altenburger: Und die Schwartauer Allee, wie wird die von den Bewohnern wahrgenommen?

Hornburg: Also schon als eine sehr verkehrsreiche und auch durchaus sehr gefährliche Straße. Also wir haben auch durchaus ein Mitglied, das mit Blick auf diese Jet Tankstelle wohnt. Der erzählt auch häufiger mal, da hat es schon wieder gekracht. Es müssen also mehr Unfälle sein als in der Fackenburger oder der Lohmühle.

Nommensen: Also die Schwartauer Allee wird hingenommen als notwendiges Übel, als eine Straße, die einfach da sein muss. Auf eine andere Art und Weise kommt man sonst nicht nach Lübeck rein, also als eine Einfallstraße wird die schon wahrgenommen. Es wurde positiv zur Kenntnis genommen, dass dort die Busspur eingerichtet wurde. Das hat also deutlich für Busse und Taxen dann Vorteile. Ich kann mir vorstellen, dass niemand was dagegen hätte, wenn die Zweispurigkeit durchgängig auf eine Spur reduziert werden würde und wenn dann auf der freiwerdenden Fläche Grünfläche oder Bäume oder irgendetwas gemacht werden würde. Ob die Kapazität der Straße dann noch ausreicht den Verkehr aufzunehmen sei dann mal dahingestellt. Also was im Moment auch gerade ganz groß im Gespräch ist, das ist eine Anbindung des gesamten Schlachthofgeländes und der Räumlichkeiten die da hinter sind rüber auf die Wallhalbinsel, dass das ganze also angebunden wird mit einer Brücke zum Beispiel.

Altenburger: Wir haben jetzt noch die Frage welche Rolle der Marquardplatz konkret jetzt für das Quartier spielt. Gibt es Anwohnerwünsche für eine Veränderung?

Hornburg: Also da ist an uns jetzt nicht wirklich was herangetragen worden. Vielleicht hat das auch damit zu tun, dass wir vom Namen her auch mit der Initiative Broilingplatz eben mehr auf diesem Teil, während der ja ganz am Rande in die andere Richtung liegt. Ob es damit zu tun hat weiß ich nicht. Ich kenne ihn auch noch als da außen drum nicht dieser Drahtzaun war, sondern, dass da auch noch so ein bisschen grünes Gebüsch war. Man hat dann aber, meine ich bei ganz vielen Spielplätzen dieses Sichtschützende, aber eben auch vor Abgase, Abstand genommen aufgrund vieler Vorkommnisse, dass dann viele Kinder angeschnackt wurden und belästigt wurden, mein ich ist so eine Regelung rausgegangen. Dadurch ist jetzt weniger Grün, dafür mehr einsehbar. Ich glaube das hat auch vielen nicht so gefallen. Das kleine



Stück da vorne dran, Grünfläche möchte ich dazu nicht sagen, das ist eher so eine Hundekackwiese, wo man auch tunlichst nicht drüber geht, genau so auch angrenzend gegenüber, da ist ja noch vor der Kneipe auch ein bisschen Grün. Was die Leute sich dafür wünschen ist, dass die Leute die Hunde haben da die Hinterlassenschaften mitnehmen, aber weitere Gestaltungswünsche oder so... also sicherlich, dass Eltern die Kinder haben sich da ein bisschen Attraktivität für den Spielplatz selber wünschen würden (...).

Also wenn man die großen Einfallsschneisen zurückbauen würde und damit auch für Fußgänger und Radfahrer mehr Raum schaffen würde, ich denke mal das manche Leute durchaus auch aufs Fahrrad umsteigen würden, wenn die Bedingungen fürs Fahrrad auch besser wären. Also Lübeck hat immer noch einen hohen Anteil an Fahrradverkehr, obwohl die Bedingungen so schlecht sind. Aber wenn man dadurch sicherere, etwas besser ausgebaute und vielleicht auch etwas glattere, nicht so buckelige Fahrradwege hätte, könnte das möglicherweise den ein oder anderen Menschen doch zum Umstieg verleiten und das würde natürlich Lebensqualität steigern.

Nommensen: Um die Anbindung zu verbessern wäre es schon ein gutes Ziel – ich bin früher von Schlutup eine ganze Zeit lang mit dem Fahrrad zur Schule gefahren und ich war mir sicher, wenn ich von der Schule losfahre, wenn ich dann in der Innenstadt bin bzw. am Burgfeld, dann habe ich also in der Zwischenzeit schon so gefühlte sieben bis neun Verkehrsübertretungen begangen, weil es geht gar nicht anders, als dass man beständig gegen geltende Verkehrsvorschriften für Fahrradfahrer verstößt, es sei denn ich steige alle 300m vom Fahrrad ab und schiebe das Fahrrad von links nach rechts über die Straße, dass ich dann wieder ein Stück Fahrradweg finde. Also ohne Verkehrsverstöße geht das gar nicht. Da eine Regelung zu finden, dass Fahrradfahrer auch mit gutem Gewissen da fahren können, das wäre schon ganz schön. Die Schwartauer Allee selber rechts und links, wenn man die entlang fährt ist so für Fahrradfahrer relativ unproblematisch, es sei denn man guckt genau kommt da ein Auto, wird man wahrgenommen, gut ich finde schon, es wäre schon ein kleiner Vorteil für Fahrradfahrer wenn also die Fahrradwege an den Einmündungen mit rotem Teer gekennzeichnet werde, so signalisiert das für die Autofahrer: da kommt etwas rotes, man weiß ja selber wenn die Fahrbahn anders markiert ist, dann reagiert man als Autofahrer ja auch anders. Da kommt etwas Rotes: da kann etwas Gefährliches kommen, Kinder oder Fußgänger oder Radfahrer oder irgendwas. Also das wäre schon ein entscheidendes Plus für Radfahrer.



7.4 Interview Kirchengemeinde St. Matthäi

Datum:	10.01.2018
Name:	Frau Klusmann
Institution:	Kirchengemeinde St. Matthäi

Interviewtranskription

Klusmann: Ich muss ja erstmal sagen: das hat mich etwas amüsiert die ganze Sache. Ich kann da keinen Sinn drin sehen, dass Sie hier irgendwas verändern wollen. Sie wollen ja wahrscheinlich bloß Ideen entwickeln, es ist ja nichts Offizielles. Das ist vergebliche Liebesmüh. Auch wovon sie da ausgehen, dass das hier irgendwie Probleme gibt, dass die Schwartauer Allee eine Barriere wäre um in die Stadt zu kommen, das ist Quatsch finde ich.

Slomski: Deshalb sind wir da, um solche Dinge zu erfahren.

Altenburger: Das war auch nicht von uns entwickelt dieser Barriere Begriff, sondern der kam von jemandem, der beim Projektteam Lübeck Nord-West mitarbeitet und wir haben diese Person nur zitiert.

Klusmann: Also erstmal ist hier gar nicht mehr so viel Verkehr, seit es die Erik-Warburg-Brücke gibt. Und außerdem, wenn man das so sehen will: jede Straße ist eine Barriere, die man überwinden muss als Fußgänger. Also da muss man immer aufpassen. Von der Fackenburger Allee bis zur Karlstraße da sind sieben Ampeln allein für Fußgänger um die Schwartauer Allee zu überqueren. Es gibt natürlich Leute die meinen: wo sie gerade stehen da wollen sie quer rüber. Da muss man schon aufpassen aber ich lange nicht erlebt, dass hier ein Unfall deswegen gewesen wäre. Es gibt manchmal ein bisschen schwierige Situationen, wenn jemand einfach rüber marschiert aber da haben die selbst Schuld dann.

Slomski: Das heißt eine Barriere können Sie da nicht bestätigen.

Klusmann. Nein.

Slomski: Und können Sie etwa sagen aus was für Personen sich die Gemeinde im Wesentlichen zusammensetzt? Z.B. ob das viele Leute aus dem Quartier sind, wie groß der Einzugsbereich ist, was für Altersgruppen vertreten sind, was für Bevölkerungsgruppen usw.

Klusmann: Also wir haben vor einigen Jahren festgestellt, dass hier im Quartier sehr viele alte Leute wohnen. Aber die Gemeinde, also die Leute, die wirklich sich zur Gemeinde halten, das sind zu einem großen Teil aus ganz Lübeck und darüber hinauskommen. Wir haben also eine sehr große Personalgemeinde. Wir haben auch Schwierigkeiten an die Leute hier heranzukommen. Das sehen wir auch so und da sind wir auch am überlegen, wir haben ja seit einem Jahr auch einen neuen Pastor, da sind wir auch am überlegen wie man das machen kann.

Slomski: Also quasi die Verbindung der Kirch zu den Menschen im direkten Umfeld, die ist momentan schwierig und nicht so sehr gegeben.

Altenburger: Wissen Sie woran das liegt?

7. Anhang



Klusmann: Es ist wahrscheinlich: wenn so viele Leute hier von außerhalb herkommen und sich hier bei uns zu Hause fühlen, mit denen hat man genug zu tun. Und da kümmert man sich um die die da sind und weniger leider um die die nicht kommen.

Slomski: Gestaltet die Kirchengemeinde in irgendeiner Form die Entwicklung des Gebietes mit und gibt die Kirchengemeinde irgendwelche Angebote für die Bewohner des Quartiers, aktuell?

Klusmann: Also wir arbeiten auf jeden Fall mit bei der Initiative Broilingplatz, aber da sind auch Leute von uns dabei. Wir haben auch mitgemacht, wir hatten auf dem Broilingplatz ein Sommerfest, da waren wir auch vertreten. Am ersten Advent hatten wir einen Weihnachtsmarkt gemacht, da waren wir auch dabei.

Slomski: Wie würden sie sagen hat sich das Quartier seit sie hier aktiv sind bzw. seit Sie hier leben verändert?

Klusmann: Ich bin hier geboren. Es wohnen wesentlich weniger Leute hier. Früher waren in einer Wohnung eine Familie und heute sind es meistens Einzelpersonen, es sind also sehr viele einzelne, alte Menschen hier. Anfang des vorigen Jahrhunderts, als die Gemeinde ein paar Jahre bestand hatte sie 18000 Mitglieder und jetzt sind wir bei 3000.

Slomski: Gibt es irgendwelche konkreten öffentlichen Räume, die eine besondere Bedeutung für das Quartier haben und wieso werden besonders gut angenommen, wieso werden andere nicht so gut angenommen?

Klusmann: Irgendwas Offizielles wüsste ich nicht. Also der Wochenmarkt der ist ja umgestaltet und das kommt eigentlich ganz gut an, obwohl da immer weniger Markt Beschicker kommen. Da wird viel eingekauft und eben auch andere Sachen. Da ist auch geplant noch ein kleines Häuschen zu bauen, was auch ein kleiner Treffpunkt sein könnte.

Slomski: Und was ist beispielsweise mit dem Marquardplatz?

Klusmann: Da ist ja nichts. Das liegt auch außerhalb von unserer Gemeinde, unsere Gemeinde geht nur bis zu Wickedestraße. Ich weiß gar nicht ob da noch Kinderspielplatz ist. An sich ist da glaube ich gar nichts weiter auf dem Marquardplatz.

Slomski: Wie würden Sie die gefühlte und tatsächliche Sicherheit im Quartier beschreiben? Denken Sie, dass es da besondere Angsträume gibt, dass es nachts besondere Situationen gibt, die besonders angenehm/unangenehm sind?

Klusmann: Das habe ich noch nicht gehört, dass es hier irgendwie Schwierigkeiten gibt.

Slomski: Also insgesamt ist die gefühlte Sicherheit besonders hoch?

Klusmann: Ja. Es wohnen auch allerhand Flüchtlinge hier aber die sind nicht irgendwie auffällig, sodass man da Angst haben müsste.

Slomski: Was gibt es hier im Quartier an kulturellem Angebot?

Klusmann: Also wir haben ja eine ganze Menge in unserem Gemeindehaus, das ist Westhoffstraße ganz



unten. Hier auch und dann eben die AWO und ist da ja auch noch die katholische Gemeinde in der Wickedestraße. Es ist ja viel geplant aber es ist eben... dieser gute Mensch der das Schlachthofgelände gekauft hat, der hat da viel geplant. Es ist jetzt ungefähr 10 Jahre, und dem werden immer wieder Steine zwischen die Füße geworfen. Also jetzt hat die Bürgerschaft das gesamte Schlachthofgelände unter Denkmalschutz gestellt. Nun muss er wieder ganz neu planen.

(...)

Slomski: Wie ist denn da die Kooperation zwischen der Gemeinde und den Planungen im weitesten Sinne? Und wie relevant ist das auch für Sie?

Klusmann: Ich bin auf jeden Fall mitgegangen um das zu besichtigen, was auch sehr interessant war, jetzt war gerade auch so eine Besichtigung gewesen. Aber an sich hat die Kirchengemeinde da nichts mit zu tun.

Altenburger: Gibt es noch weitere solche Projekte hier im Quartier?

Klusmann: Also es ist jetzt zum Beispiel hier nebenan die Schule, die ist jetzt verkauft worden. Da will einer jetzt ein Studentenwohnheim draus machen.

Slomski: Gibt es irgendeine Ausrichtung des Quartiers für bestimmte Bevölkerungsgruppen das Quartier besonders gut geeignet ist, oder für das das Quartier viele Angebote und die richtigen Strukturen bereithält? Beispielsweise für bestimmte Altersgruppen? Gibt es an der Stelle vielleicht auch irgendwelche Defizite für bestimmte Bevölkerungsgruppen?

Klusmann: Es sind wahrscheinlich verhältnismäßig billige Wohnungen. Es ist nicht zu vergleichen mit St. Jürgen oder so. Es sind keine Luxus Wohnungen, obwohl da auch immer was gemacht wird. Die werden ja zum größten Teil auch renoviert und saniert. Wir haben jetzt drei Kitas hier, ziemlich dicht auf einem Haufen. Das gibt schon Angebote.

Altenburger: Gibt es noch weitere Angebote für Kinder und Jugendliche?

Klusmann: Einen Spielplatz gibt es einmal in der Brolingstraße, Ecke Westhoffstraße, dann einen sehr großen an der Fackenburger Allee, Waisenhoffstraße. Da ist ein ziemlich großer, auch schön angelegter, auch mit Bäumen, wo man auch sich mal hinsetzen kann.

Altenburger: Ist das Quartier altersgerecht?

Klusmann: Eigentlich nicht. Also es sind überall steile Treppen und häufig auch zur Haustür hin so 5, 6 Stufen. Das ist für alte Leute schwierig eine passende Wohnung zu finden.

Slomski: Also vor allem für Gehbehinderte ist es besonders problematisch.

Klusmann: Ja das kann man so sagen.

Slomski: Die Barrieren hatten sie schon angesprochen. Sie sagten eine Barriere ist nicht wirklich festzustellen, durch die Schwartauer Allee zumindest.



Klusmann: Nein, da muss man eben zur nächsten Ampel gehen und sich vorher überlegen: wo will ich eigentlich hin? Dann brauch man nicht einfach quer rüber, sondern kann eben bis zur Friedenstraße gehen und rübergehen. Und wenn man in die Stadt will, die alten Leute werden sowieso mit dem Bus fahren, und wer zu Fuß gehen will der geht entweder über die Marienbrücke oder eben über den Lindenplatz.

Altenburger: Und kommen sie schnell in die Stadt?

Klusmann: Also zu Fuß komm ich auf jeden Fall schneller. Der Bus fährt erst zum ZOB und dann ist da ja mehr Verkehr.

Altenburger: Wie ist die Anbindung des Quartiers mit dem ÖPNV?

Klusmann: Der ist ja vor ein paar Jahren gerade umgestellt worden auf längere Zeiten dazwischen, da kann das schon ordentlich dauern. Da muss man eben den Fahrplan im Kopf haben oder vorher nachgucken wann der Bus fährt. Also für Leute die gut zu Fuß sind: also ich bin in einer Viertel Stunde in der Stadt, also das ist keine Hürde. Außerdem ist es über die Marienbrücke viel schöner zu gehen als eben über den Lindeplatz, weil da eben wirklich Verkehr ist.

Slomski: Inwiefern würden Sie sagen, dass das Quartier oder auch die Straße schön ist und was ist dann schön und was vielleicht auch unschön?

Klusmann: Das ist wie bei allen Straßen wo mal was gemacht werden müsste. Aber sonst an sich, eine Straße soll nicht schön sein, sie soll praktisch sein.

Slomski: Zur Straße gehört ja auch die Umgebung dazu im weitesten Sinne.

Klusmann: Also ich würde sagen die meisten Leute bemühen sich ihren Vorgarten schön in Ordnung zu haben. Manche Häuser sehen auch nicht so schön aus, das ist sehr unterschiedlich.

Slomski: Und als Gesamteindruck, könnten Sie da irgendwas sagen?

Klusmann: Es ist eben so. Es ist auch so dicht bebaut, das ist natürlich anders als etwa in Buntekuh, wo etwa große Wohnblöcke sind, das ist hier eben anders. Die Häuser sind ja alle über 100 Jahre alt und da etwas zu verändern ist auch schwierig.

Slomski: Würden Sie sagen, dass man eine konkrete Atmosphäre hat, die das Quartier ausmacht oder auch die Straße?

Klusmann: Nein, das würde ich nicht sagen.

Slomski: Und eine Art Identität, also, dass man sich zugehörig fühlt zu dem Quartier o.ä.

Klusmann: Nein, das ändert sich ja auch schnell. Anfang des vorigen Jahrhunderts, da war das ein reiner Arbeiterviertel. Sowas gibt's ja heute nicht mehr, das ist ja heute viel bunter gemischt. Ich denke mal es sind auch viele Leute die auch die Nähe zur Stadt schätzen, dass man das nicht so weit hat, auch die Nähe zum Bahnhof.



Slomski: Also, wenn ich das richtig verstehe gibt es viele Menschen die hier wohnen, die tendenziell sich nicht mit dem Gebiet an sich identifizieren, sondern eher mit den Vorteilen, die dieses Quartier halt mit sich bringt?

Klusmann: Ja das würde ich sagen.

Slomski: Gibt es irgendwelche Wünsche, die die Zukünftige Entwicklung des Quartiers betreffen? Ganz unkonkret, ob das baulich räumlich ist oder ob das kulturell ist oder wie auch immer?

Klusmann: Es wird immer gesagt, dass es zu wenig Grün gibt. Das hat ja hier der gute Mensch schon im Blick. Aber wo lauter Häuser sind, da kann es eben nicht Grün sein. Das schließt sich aus. Kommt höchstens drauf an, wo eben noch Freiflächen sind, hier beim Schlachthofgelände z.B. da ist eben so viel Platz. Oder auch auf der anderen Seite, das gehört ja auch noch zum Schlachthof.

Altenburger: Werden von der Gemeinde Wünsche geäußert, die das Quartier betreffen? Irgendwelche Anregungen oder Beschwerden, die das Quartier betreffen?

Klusmann: Wüsste ich nicht.

Slomski: Was für Anforderungen stellt die Kirche eigentlich an die Straße und auch an den Kirchenvorplatz z.B.? inwiefern gibt es Anforderungen Jetzt und in der Zukunft für mögliche Planungen und Veränderungen?

Klusmann: Also wir haben unseren Vorplatz vor einigen Jahren neugestaltet. Da sind jetzt diese Eiben Würfel vor der Kirche, weil auch immer gerne Leute da geparkt haben, was wir nicht so schön fanden. Aber dazwischen sind ja so Stein Quader, da setzten sich die Leute, die auf den Bus warten, Gerne hin. Und dann haben wir hinten den Garten. Den könnte man auch noch mehr nutzen, wenn das Wetter mal besser wäre. Man könnte hier auch mal Kaffee anbieten, auch für Leute die länger auf den Bus warten müssen. Aber da braucht man auch immer wieder die Leute für. Das kann man einmal machen aber regelmäßig dafür muss man dann wieder eine andere Arbeit aufgeben. Mitarbeiter werden auch nicht mehr.

Slomski: Also räumliche Anforderungen an die Schwartauer Allee, da würde Ihnen jetzt nicht irgendwas Konkretes einfallen?

Klusmann: Nein.

Slomski: Können Sie irgendwelche Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmern feststellen? Das hatten Sie eben schon angesprochen: Unfälle gibt es nicht so viele.

Klusmann: Nein, aber es gibt immer wieder Leute, die mit dieser Verkehrsführung hier nicht zurechtkommen, die z.B. Friedenstraße runterfahren und dann hier in die Schwartauer Allee wollen, obwohl sie das nicht dürfen. Wenn Sie das mal von hier sehen, die Ecke da drüben, da dürfen die nicht durchfahren, da darf man nur nach oben reinfahren, wenn man aus Richtung Schwartau kommt. Die Leute die aus der Marienstraße kommen, die fahren dann auch da rüber obwohl da eine durchgezogene Linie ist. Oder Leute wollen von der Autobahn in die Stadt und fahren nicht die Lohmühle runter wie es ausgeschildert ist, sondern fahren hier runter. Entweder sie stocken dann da, weil da in Durchfahrtsverbotsschild steht und fahren dann beim Hähncheneck rauf und wenden wieder oder sie fahren eben doch durch. Dann kommt es auch schon mal vor, dass einer von hier kommt und will da rein und oben kommt ihm einer



entgegen. Einen ganzen Tag kann man hier stehen und das beobachten.

Slomski: Das heißt besonders diese Kreuzung ist besonders herausfordernd?

Klusmann: Ja durch diese etwas eigenartige Verkehrsführung. Das soll an sich auch verkehrsberuhigend sein. Der Weg ist natürlich viel schneller, wenn die hier Friedenstraße runterfahren als hier die Lohmühle rum.

Altenburger: Und sie haben gesagt, dass früher hier wesentlich mehr Verkehr hier auf der Straße war.

Klusmann: Ja. Das ist einmal durch diese Erik-Warburg-Brücke, die jetzt da ist... das hat immerhin auch von der Planung bis zur Ausführung 100 Jahre gedauert bis die Brücke gekommen ist.

Altenburger: Und wissen Sie woran das noch liegt, dass weniger Verkehr da ist, außer dieser Brücke und der Knotenpunkt?

Klusmann: Ja das eben auch. Jetzt sollen sie eben darum fahren, wenn sie hier unbedingt in die Stadt wollen. Das wird wahrscheinlich noch wieder mehr werden mit dem Verkehr, wenn die Bahnhofsbrücke neu gemacht wird. Die muss in den nächsten Jahren auch dringend saniert werden, also ganz neu gemacht werden. Das gibt noch schöne Probleme, wenn die alle über die Marienbrücke dann fahren. Wenn die Marienbrücke im eigentlichen Brückenteil hier über die Eisenbahn und über den Stadtgraben, da ist sie, glaube ich, noch dreispurig, aber das untere Ende was dann so abschüssig geht, das sind nur zwei Spuren. Da wird das dann eng. Und über die Drehbrücke, da ist auch nur in jede Richtung eine Spur, das gibt noch was. Das ist eben bei allen Brücken das. Was hatten sie jetzt geschrieben, ich glaube die Josephinenstraße die Brücke muss auch gemacht werden.

Slomski: Ich habe dann, mehr oder weniger abschließend schon eine Frage nach konkreten Wünschen für die Schwartauer Allee selbst: gibt es irgendeine Art von Anregungen der Gemeinde, was beispielsweise die Verkehrsführung, oder was die Straßenraumgestaltung betrifft?

Klusmann: Also in diesem Stück, der Verkehr läuft an sich gut hier, wenn man von dieser Ecke mal absieht, also das ist eigentlich alles gut gemacht. Die Fußwege sind eigentlich auch in Ordnung, die Radwege könnten vielleicht etwas breiter sein, aber die Radfahrer die fahren ja auch so häufig auf der falschen Seite, das ist auch nicht so schön für Fußgänger und auch für Autofahrer nicht, wenn die über die Straße fahren, von einer Seite kommen wo man das nicht vermutet, also da muss man schon sehr aufpassen.

Slomski: Das heißt also auch für die Fahrradfahrer könnte man das noch ein bisschen deutlicher machen, dass es wichtig in welche Richtung gefahren wird beispielsweise.

Klusmann: Ja es sind an sich auch immer so an den Ecken auch Pfeile auf den Radwegen, dass man ... das war auch für die Autofahrer gedacht, dass die sehen, da könnte auch von der anderen Seite einer kommen, wenn die da an der Straße abbiegen.

Altenburger: Wie empfinden Sie die Beleuchtung hier bei Nacht in der Schwartauer Allee?

Klusmann: Die ist eigentlich gut würde ich sagen. Obwohl ich sagen muss, dass ich mich hier nachts eigentlich nicht rumtreibe, da bin ich im Bett. Es ist natürlich auch immer unterschiedlich in den Straßen. Also Schwartauer Allee ist auf jeden Fall gut beleuchtet. Also ich wohn hier in der Reiferstraße und da



ist das z.B. ... also hier die Reiferstraße, die Adlerstraße, die Warendorpstraße und die Waisenhofstraße und da haben die in dem mittleren Abschnitt – das sind also alles Einbahnstraßen – da haben die im mittleren Abschnitt es umgedreht, dass die Autos auf der anderen Seite parken. Dann kommt man auch besser um die Ecken und man wollte auch verhindern dadurch, dass die Autos so schnell fahren. Und da ist das dann – ich wohne auf der linken Seite, und gehe auch normaler Weise auf der linken Seite auch rauf die ganze Straße und wenn aber die Autos jetzt aber im mittleren Abschnitt auf dieser Seite stehen und die Straßenlaternen sind auf der rechten Seite, dann fällt überhaupt kein Licht mehr auf den Fußweg, wenn die Autos direkt davor stehen, sodass ich mir angewöhnt habe im Dunkeln jetzt immer auf der rechten Seite rauf zu gehen. Man kann überhaupt nicht sehen wo man hintritt und überall sind Hundehaufen und das kann unangenehm werden.

Altenburger: Wie steht es um abgestellte KFZ im Quartier?

Klusmann: Jeder will vor seinem Haus parken, und das ist natürlich klar, wenn dann ein Haus mit vier Parteien ist, da passen höchstens zwei Autos vor ein Haus. Wenn jeder ein Auto hat, das gibt schon Schwierigkeiten. Dann stehen sie um die Ecken rum, wo man gar nicht darf und überall. Einige haben auch ihren Vorgarten gepflastert und fahren darauf. Oder zwischen manchen Häusern ist auch eine Einfahrt. Und dann haben wir in der Warendorpstraße, wo die Gloxinstraße da rauf geht, direkt da ist ein Bunker und daneben ist eine Einfahrt, da ist auch ein großer Garagenhof dahinter. Dastehen so bestimmt 20 Autos, die haben da eine Garage. Sind auch scheinbar alle ausgebucht. Das nehmen die Leute gerade, wenn sie nicht so häufig fahren. Aber man sieht auch, dass auch Leute dann jeden Morgen dahingehen und ihr Auto holen. Das ist dann auch angenehmer als wenn man das dann womöglich dann nicht vor seinem Haus abgestellt kriegt, sondern ein ganzes Stück weiter und womöglich gar nicht mehr weiß: wo habe ich mein Auto nun gestern Abend hingestellt?

Altenburger: Wie ist es hier bei Starkregenereignissen? Kommt es zu Überflutungen der Schwartauer Allee?

Klusmann: Nein in der Schwartauer Alle nicht.

Altenburger: Möchten Sie uns denn noch etwas mit auf den Weg geben, was wir bisher nicht so besprochen haben?

Klusmann: Wie sie hier schreiben „die Barriere Wirkung der Schwartauer Allee wird durch bauliche Maßnahmen aufgehoben.“ Wie will man das wohl machen? Das ist eine Ausfallstraße, sie können ja keine Fußgängerzone daraus machen oder auch nur verkehrsberuhigt. Das geht einfach nicht, würde ich sagen. Irgendwo müssen die Autos ja langfahren. Das ist der Weg nach Schwartau da hinten bei der Schwartauer Landstraße, da sind große Kaufhäuser und Supermärkte, wo auch viele Autos hinfahren und die Post ist da, also da muss man schon immer mal hin. Viele fahren dann auch wenn die Autobahn voll ist über die Schwartauer Allee und über Schwartau an den Strand. Geht ja dann immer geradeaus, praktisch.



7.5 Emailverkehr mit Polizeidirektion

Datum:	01.02.2018
Name:	Frank Jeschkowski
Institution:	Polizeidirektion Lübeck, Sachgebiet 1.3, Verkehrssicherheit

Email Verkehr

Altenburger/Slomski:

Ich bin Stadtplanungsstudent an der HafenCity Universität Hamburg und schreibe meine Bachelorarbeit über die Schwartauer Allee in Lübeck. Für die umfangreiche Analyse benötige ich auch die Unfallsteckkarte der Schwartauer Allee. Herr Nils Weiland vom Fachbereich 5 Planen und Bauen, Abteilung 610.4 Verkehrsplanung, verwies mich diesbezüglich an Sie. Meine Bitte ist also, dass Sie mir diese zusenden.

Jeschkowski:

Eine Unfalltypensteckkarte wird in Schleswig-Holstein nicht mehr geführt, bei Bedarf werden Unfallstellen analysiert, z. B. für die Unfallkommission.

Da die Polizeidirektionen derzeit mit der Zusammenfassung des Unfallgeschehens 2017 und der Erstellung der Verkehrssicherheitsberichte befasst sind, ist eine Darstellung des Unfallgeschehens auf einem so großen Straßenabschnitt nicht möglich.







Eidesstattliche Erklärung

Wir versichern, dass wir die vorliegende Thesis mit dem Titel „Schwartauer Allee in Lübeck – eine funktionale und gestalterische Aufwertung“ selbstständig und ohne unzulässige fremde Hilfe erbracht haben.

Wir haben keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt sowie wörtliche und sinn-gemäße Zitate kenntlich gemacht. Die Arbeit hat in gleicher oder ähnlicher Form noch keiner Prüfungs-behörde vorgelegen.

Hamburg, 23.03.2018

Maxim Altenburger (Matr. Nr.: 6031890)

Studiengang: Stadtplanung, Bachelor

Hamburg, 23.03.2018

Bodo Slomski (Matr. Nr.: 6031262)

Studiengang: Stadtplanung, Bachelor