



## Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:  
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung  
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Julia Lindfeld (E-Mail: [julia.lindfeld@luebeck.de](mailto:julia.lindfeld@luebeck.de) Telefon: 122-6120)

## Verkehrsversuch Beckergrube - Evaluation

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
30.08.2021	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
06.09.2021	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

### Anlass:

Mit Beschluss des Rahmenplans Innenstadt mit Mobilitätskonzept 2019 (VO/2019/07798) wurde die Verwaltung beauftragt, in einem ersten Schritt der Umsetzung einen Verkehrsversuch in der Beckergrube durchzuführen. Hiermit konnte behutsam auf die anstehenden urbanen Wandlungsprozesse hingewirkt und wichtige Erkenntnisse für eine Neugestaltung herausgearbeitet werden. Die Beckergrube übernimmt in der Umsetzung des Rahmenplans eine Schlüsselfunktion.

Erklärtes Ziel ist es, die Beckergrube in das besondere Bild der Lübecker Altstadt einzubinden und durch städtebauliche Impulse strukturelle Transformationsprozesse aktiv anzugehen. Es sollen klimaneutrale und öffentliche Verkehre eine gestärkte Infrastruktur erhalten und der Stadtraum mit seinen vielfältigen Funktionen erlebbar gemacht werden.

Im Rahmen des Verkehrsversuchs wurden die obere Beckergrube und die Breite Straße zwischen Beckergrube und Koberg auf berechnete Verkehre, wie z.B. Bewohner, Bus- und Lieferverkehre, beschränkt und als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 ausgewiesen. Im Zuge von provisorischen Straßenumbaumaßnahmen erfolgte die Reduzierung der überdimensionierten Verkehrsfläche, sowie die Verlagerung und barrierefreie Ausbildung der Haltestellen des Stadtverkehrs. Die baulichen Maßnahmen wurden flankiert durch eine temporäre Möblierung (u.a. Sitzmöbel, Baumstandorte in Kübeln, Fahrradabstellmöglichkeiten) und eine Containerausstellung, welche über das Projekt informiert. Die Maßnahmen, die mit den verkehrs- und baupolitischen Sprecher:innen abgestimmt wurden, sind mit geringem Mitteleinsatz umgesetzt worden, um mit Blick auf eine nachhaltige Neugestaltung „Interpretationsspielräume“ zu erhalten. Die provisorische bauliche Umgestaltung der Verkehrsanlage einschließlich der Haltestellen erfolgte mit einem Zielhorizont von ca. drei Jahren. Die temporäre Möblierung ist an anderen Stellen im Stadtgebiet weiter verwendbar.

Der Verkehrsversuch, ursprünglich für ein Jahr angelegt, startete am 11. Mai 2020 und wird, begründet durch die Covid-19-Pandemie auf das gesamte Jahr 2021 ausgeweitet. So kön-

nen weitere Erkenntnisse bei Veranstaltungen, wie dem Weihnachtsmarkt, und die Abwicklung der Verkehre bei Theateraufführungen gewonnen werden.

Um den Verkehrsversuch beurteilen zu können wurden u.a. Datenanalysen und Verkehrserfassungen vorgenommen, sowie Raumbesichtigungen durchgeführt. Weiter fanden durch die Technische Hochschule Lübeck Interviewserien mit Bewohner:innen, publikumsbezogenen Nutzungen (Einzelhandel, Gastronomie etc.) und Eigentümer:innen statt.

Im Juni 2021 wurden an den Standorten Beckergrube/Fünfhausen, Theater und Koberg/Königstraße der Kfz-Verkehr, der Radverkehr und Fußgänger:innen gezählt. Die Ergebnisse können mit Zahlen aus Erhebungen vom September 2020, September 2019 und Juni 2016 in einen Vergleich gesetzt werden. Pandemiebedingt war in den Winter- und Frühlingsmonaten weniger Verkehr in der Gesamtstadt. Im September 2020 und Juni 2021 herrschte vergleichsweise „Normalbetrieb“ in der Innenstadt.

Im September 2020 wurden mit Bluetooth-Technologie Daten zur Ermittlung der Verkehrsbeziehungen in der Altstadt und an relevanten Knotenpunkten automatisiert erhoben. Dies war der erste Einsatz einer solchen Technologie in der Hansestadt Lübeck. Im Juli 2021 wurden, ergänzend mit Laserfrequenzgeräten an den Gebäuden Beckergrube 18 und Beckergrube 29, Fußgängerbewegungen erfasst.

Weiter wurden zur Einhaltung der neuen geänderten Verkehrsregelung regelmäßig Verkehrskontrollen durch die Polizei und den Ordnungsdienst – im gleichen Maße wie anderswo in der Altstadt – durchgeführt.

Ergänzende Hinweise geben Raumbesichtigungen und Anregungen von den in der Beckergrube aktiven Akteuren (u.a. Tanzgruppen, Musiker:innen, Urban Gardening-Projekt). Ebenfalls sind Rückmeldungen aus der Bevölkerung an die Projektadresse [beckergrube@luebeck.de](mailto:beckergrube@luebeck.de) als auch die Projektleitung und an das Lübeck Management in den vorliegenden Bericht eingeflossen. Auch haben der Stadtverkehr Lübeck und das Taxigewerbe, sowie der Parkhausbetreiber im Wehdehof Rückmeldungen zu ihren Erfahrungen abgegeben.

## **Bericht:**

Der Start des Verkehrsversuchs am 11. Mai 2020 wurde aufgrund der Covid-19-Pandemie und des damit verbundenen Lockdowns eingeschränkt wahrgenommen. Im Mai 2020 war ein reduziertes Verkehrsaufkommen in der Gesamtstadt zu verzeichnen.

## **Mobilitätsverhalten**

Die Verkehrsregelung in Richtung Burgtor, am Knotenpunkt Beckergrube/Fünfhausen, wird laut Verkehrskontrollen überwiegend bis umfassend eingehalten. Die klare Beschilderung und die Rechtsabbiegespur tragen hierzu ebenso bei, wie das umfangreiche Parkangebot im direkt angrenzenden Parkhaus Wehdehof. Am Burgtor wird das Durchfahrtsverbotsschild erkannt und die überwiegende Anzahl der nicht durchfahrtsberechtigten Fahrzeuge biegt rechts in die Fährstraße ab. Beobachten lässt sich, dass insbesondere Autos mit auswärtigem Kennzeichen entgegen der Ausschilderung geradeaus fahren, was auf eine fehlende Aktualisierung der Navigationssoftware schließen lässt. Durch ein nachträgliches Anbringen eines zusätzlichen Durchfahrtsverbotsschildes, zeigt sich die Situation am Koberg mit dem Rechtsfahrgebot klarer.

Der Kfz-Verkehr in der Beckergrube zählte vor dem Verkehrsversuch ca. 6.900 Kfz/Tag (2016) und bestand zur Hälfte aus Durchgangsverkehren – Verkehre, die kein Ziel in der Altstadt, bzw. im Bereich Beckergrube haben. Die anderen 50% waren Anwohner, Lieferverkehre, Linien- und Busverkehre, Schwerbehindertenverkehre, Taxen und Mietwagen. Diese etwa 3.500 Kfz/Tag sind im Verkehrsversuch weiterhin berechnigte Verkehrsteilnehmer:innen, und dürfen die Beckergrube und Breite Straße weiterhin befahren. Hierbei bildet der Stadtverkehr mit ca. 450 Fahrten/Tag einen beachtlichen Anteil.

Die Verkehrserhebungen zeigen im Juni 2021 insgesamt ca. 3.000 Kfz/Tag und im September 2020 ca. 2.800 Kfz/Tag. Im Vergleich zu den Erhebungen 2016, mit rund 6.900 erfassten Kfz/Tag, bestätigt sich, dass allein mit der durchgeführten Beschränkung eine erkennbare Reduzierung des Verkehrsaufkommens möglich wird. Die Relation Koberg – Fünfhausen bleibt mit gezählten 2.240 Kfz/Tag (2016: ca. 4.700 Kfz/Tag) weiterhin stärker ausgeprägt als die Gegenrichtung mit rund 570 Kfz/Tag (2016: 2.300 Kfz/Tag). Der Verkehr am Koberg hat ferner abgenommen, da das Linksabbiegen von der Königstraße in Richtung Breite Straße beschränkt worden ist.

#### Obere Beckergrube zwischen Breite Straße und Fünfhausen DTV

Jahr der Erhebung	Kfz	SV-Anteil	Rad	Bemerkungen
2016	6.903	660	1.927	Vor dem Verkehrsversuch
2020	2.812	611	2.183	Verkehrsversuch Beckergrube
2021	3.049	576	2.421	Verkehrsversuch Beckergrube

#### Königstraße/Koberg DTV

Jahr der Erhebung	Kfz	SV-Anteil	Bemerkung
2019	8.316	979	Vor dem Verkehrsversuch
2020	4.522	791	Verkehrsversuch Beckergrube
2021	4.761	780	Verkehrsversuch Beckergrube

Bei einer auf Bluetooth-Technologie basierten Erfassung im September 2020 wurden Verkehrsströme in und um den Verkehrsversuch analysiert. Hierbei konnte sowohl in den direkt angrenzenden Bereichen, als auch in der gesamten Altstadt keine signifikant erhöhte Verkehrsbelastung festgestellt werden. Die Befürchtung einer vermehrten Nutzung der Verkehrsbeziehung Mühlenstraße – Königstraße – Beckergrube hat sich nicht bestätigt. Vereinzelt zeigten sich in den Rippenstraßen Fischergrube und Engelsgrube ausweichende Verkehre.

Der Fahrradverkehr hat in der Beckergrube um 20 bis 30% zugenommen, was u.a. an der hohen Nachfrage an Fahrradabstellmöglichkeiten ablesbar ist und auf die spürbar verbesserte Verkehrssituation für Fahrradfahrer:innen zurückzuführen sein dürfte. Hiermit konnte (ungeplant) auf die Folgen der Covid-19-Pandemie reagiert werden, welche den Anteil an Fahrradverkehren nochmals deutlich erhöht hat. Auf der Nordseite gab es an der 3 cm hohen Bordsteinkante, welche als weiche Separation zwischen Fahrbahn und Gehweg ausgebildet ist, einzelne Fahrradstürze. Durch ein Heranrücken der mobilen Baumstandorte an die Fahrbahn, zusätzliche Pflanzkisten und Fahrradpiktogramme wurde hierauf unmittelbar reagiert.

Auch das Fußgängeraufkommen zeigt sich mit dem Verkehrsversuch erhöht. Trotz der, wegen einer Sanierung nicht nutzbaren Holstenhafenbrücke (MuK-Brücke), wurde im September 2020 im Vergleich zum Vorjahr eine Steigerung festgestellt. Dies lässt sich neben einem erhöhten touristischen Interesse an der UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“ in der Covid-19-Pandemie (Beschränkungen für Auslandsreise), auf Aktionen in der Beckergrube durch Tanzgruppen, Musiker:innen und ein Urban Gardening-Projekt, die erhöhte Aufenthaltsqualität als auch das erweiterte gastronomische Angebot zurückführen. Ebenfalls dürfte die sehr gut genutzte Fahrradinfrastruktur zusätzliche Fußgängerverkehre erzeugen (Wechsel zwischen Mobilitätsformen).

Fußgängeraufkommen in der „oberen“ Beckergrube Tageswert

	24h	24h	24h	24h
	2019	2020	2021	Lasermessung 2021
<i>Südseite (Parkhaus)</i>	3.739	3.604	3.853	4.633
<i>Fünfhausen/ Breite-Straße</i>	2.054	2.202	1.944	2.650
<i>Breite-Straße/ Fünfhausen</i>	1.685	1.402	1.909	2.283
<i>Nordseite (Theater)</i>	1.857	2.202	2.180	1.859
<i>Fünfhausen/ Breit-Straße</i>	590	800	889	740
<i>Breite-Straße/ Fünfhausen</i>	1.267	1.402	1.291	1.119
<i>Gesamtaufkommen</i>	5.597	5.806	6.033	6.492

*\*Erhebungen am 19.09.2019, 22.09.2020, 03.06.2021 sowie Tagesdurchschnitt 17.06.-13.07.2021 (Laser)*

**Im Ergebnis zeigt sich, dass mit der neuen Verkehrsführung und den begleitenden Maßnahmen eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs um die Hälfte erfolgte, wobei die Veränderung allein durch die Herausnahme von Verkehren ohne Ziel in der Innenstadt (Durchgangsverkehre) erreicht wurde.**

Bewohnerverkehren, dem ÖPNV, den Rad- und Fußverkehren konnte eine erfahrbar höhere Priorität eingeräumt werden. Es entstanden sichere und staufreie Wegebeziehungen ohne negative Auswirkungen auf angrenzende Straßenräume. Die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs mit Zufahrtsbeschränkungen und einem Tempolimit von 20 km/h ist – vorbehaltlich noch ausstehender Erkenntnisse aus der Weihnachtszeit – ein funktionierendes Instrument zur Umsetzung des Schlüsselprojekts Beckergrube.

Dieses Ergebnis wird ferner bestätigt durch die Befragung einiger Gastronomen und Gewerbetreibender seitens des ArchitekturForumsLübeck im September 2020. Hierbei wurde darauf aufmerksam gemacht, dass der Parksuchverkehr in der Großen Burgstraße im Zusammenhang mit der Wegnahme von 19 Stellplätzen abgenommen hat, gleichzeitig aber weiterhin ein hohes Verkehrsaufkommen in der Großen Burgstraße aus Richtung Königstraße zu registrieren ist. Es wurde der Wunsch nach einer Ausweitung der Verkehrsberuhigung geäußert.

Seitens des Stadtverkehrs konnten keine negativen Auffälligkeiten im Betriebsablauf oder beim Ein- und Ausstieg festgestellt werden. Das Durchfahrts- und Halteverbot im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich beschert ferner dem Taxigewerbe eine verbesserte Ausgangssituation an den Fußgängerzonen und dem Stadttheater, wengleich der Taxenverband die Reduzierung der ausgewiesenen Taxenstellplätze kritisierte.

Das Parkhaus St. Marien im Wehdehof wird verstärkt genutzt. Von Juli bis September 2020 gab es nach Aussage des Betreibers zwischen 8.00 und 19.00 Uhr eine Steigerung der Belegung von 12% im Vergleich zum Vorjahr.

### **Aufenthaltsqualität, Fahrradinfrastruktur, Sondernutzungen**

Die temporär ausgestalteten Freiflächen mit den angebotenen konsumfreien Sitzmöbeln und mobilen Baumstandorten erfreuen sich großer Beliebtheit. Die täglichen Eindrücke werden, sowohl durch die Befragungen und Raumbesichtigungen, als auch durch die Vielzahl an geführten Ortsgesprächen bestätigt. Hierbei wurde die Möglichkeit zum konsumfreien Verweilen und die Etablierung von „Stadtgrün“ begrüßt und eine abgestimmte, sowie auf alle Generationen zugeschnittene Möblierung gewünscht.

Festhalten lässt sich, dass die installierten Fahrradmodule auf eine starke Nachfrage stoßen. Das im Maximum 100 Fahrradabstellmöglichkeiten fassende Modulsystem wird über große Zeiträume am Tag umfangreich genutzt, wie auch die zehn neuen Bügel in der Breiten Straße. Sichtbar fehlt ein gewisses Angebot für Lastenfahräder oder Fahrräder mit Anhänger, wenngleich davon auszugehen ist, dass eher ein überschaubarer Bedarf – begründet durch fehlende Verschlussmöglichkeiten im öffentlichen Raum – besteht. Erkennbar hat die Beckergrube, sowohl als Transitraum, als auch als Zielort (u.a. Theater, Einzelhandel, Gastronomie) für den Fahrradverkehr deutlich an Attraktivität gewonnen. Hier ist ein wichtiges Potential für die zukünftige Entwicklung zu sehen.

Wenngleich die Covid-19-Pandemie für die Gewerbetreibenden eine herausfordernde Situation darstellt, kann davon ausgegangen werden, dass insbesondere die ansässigen Gastronomen von den „gewonnenen“ Außenflächen (Sondernutzungen) profitieren. Ein gleichartiges Bild zeigt sich bei der Aneignung des öffentlichen Raumes durch Initiativen wie die Grüne Beckergrube oder Tanz- und Musikgruppen, die die geschaffene „Multifunktionsfläche“ im Bereich des Durchgangs zum Wehdehof positiv bespielen. Auch die Ausstellungen in den Informationscontainern, die zur Akzeptanz des Verkehrsversuchs beitragen (Hinweis: Die Evaluationsergebnisse werden ab September 2021 ergänzend ausgestellt), sind gut besucht. Das tägliche Öffnen und Schließen der Container übernehmen Paten – das Hotel KO15 am Koberg und das Büro Heske Hochgürtel Lohse Architekten in der Beckergrube.

Die dargelegten Erkenntnisse bestätigen die Lagegunst der Beckergrube in der Altstadt, im Eingangsbereich zur Achse Koberg – Breite Straße – Klingenberg. Sie erlauben den Rückschluss, dass aufgrund der vorhandenen Straßenbreite und des bestehenden städtebaulichen Bruches innerhalb des UNESCO-Welterbes, neue Nutzungen und Formen der Ausgestaltung des öffentlichen Raumes eine positive Umsetzung finden können. Hierbei zeigt sich die Vielfalt an Nutzungen, in Verbindung mit Möglichkeiten zur temporären Aneignung, als eine herauszuhebende Charakteristik des Stadtraums. Zugleich hat u.a. der Welterbe- und Gestaltungsbeirat im Zuge einer Ortsbegehung im August 2020 darauf hingewiesen, dass eine Aneignung des öffentlichen Raumes im Sinne von Sondernutzungen (Außengastronomie, Warenauslagen etc.), sowie eine „ungelenkte“ Anordnung von Stadtmobiliar zu negativen Effekten, wie einer erhöhten Lärm- und Müllentwicklung oder eines unharmonischen Straßenbildes, führen können. Im Zuge der weiteren Planungen ist daher eine Balance zwischen konsumfreien und gewerblichen Nutzungen herauszuarbeiten und sind gleichzeitig die Wohnqualitäten der Beckergrube im Blick zu behalten.

Die Einbindung des Stadttheaters in die Bespielung der Freiflächen gelang, durch die Covid-19-Pandemie und die langandauernde Schließung des Theaters, nur begrenzt. Zwar zeigte

sich bei den wenigen stattfindenden Veranstaltungen, dass der erweiterte Gehwegbereich durchaus vor und nach den Aufführungen genutzt wird. Ebenso hat das Theaterrestaurant die hinzugewonnenen Flächen als Außengastronomie nutzen können. Jedoch sind diese Beobachtungen nicht hinreichend, um Zielsetzungen für die anstehenden Planungen zu formulieren, bspw. in Bezug auf die Idee und Verortung eines Theaterplatzes in der Beckergrube. Weitere Erkenntnisse sollen in der zweiten Jahreshälfte 2021 gesammelt werden. Außerdem sind Gespräche mit den Verantwortlichen des Stadttheaters geplant.

Die, im Zusammenhang mit der Idee eines Platzes unmittelbar vor dem Theater, erfolgte Verlegung der ÖPNV-Haltestelle auf der Nordseite (um ca. 50 m in Richtung Untertrave) hat die hiermit verbundenen planerischen Herausforderungen verdeutlicht. Es gelang die „Freistellung“ des Stadttheaters als öffentliche Kultureinrichtung, allerdings noch nicht mit dem gewünschten Erkenntnisgewinn (s.o.). Andererseits wurde die Verlagerung in westliche Richtung bei den dort ansässigen Gastronomen und Anliegern, begründet durch die Emissionsbelastungen, kritisiert. Seitens des Stadtverkehrs werden die zusammenhängende Lage der Haltestellen und die barrierefreie Ausbildung positiv bewertet.

## **Partizipation**

Der, mit der Erarbeitung des Rahmenplans begonnene, interaktive Partizipationsprozess wird durch den Verkehrsversuch fortgeführt und vertieft. Zunächst gelang dies durch eine Informationsveranstaltung und gezielte Dialogrunden. Im Verlauf des Versuchs konnten wichtige Informationen in den frei zugänglichen Projektausstellungen im Stadtraum (Informationscontainer) vermittelt werden. Ebenso gelang in regelmäßigen Ortsgesprächen mit den Anliegern und aktiven Akteuren eine Fortsetzung des inhaltlichen Austausches. Auf diese Weise konnten die Hintergründe des Verkehrsversuchs und der Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept erörtert, als auch auf den Prozesscharakter und bestehende Mitwirkungsmöglichkeiten aufmerksam gemacht werden. Prozessfördernd zeigte sich das enge Zusammenwirken mit dem Lübeck Management, der Wirtschaftsförderung und der Lübeck und Travemünde Marketing GmbH.

Zu erwähnen sind dennoch die umfangreichen Einschränkungen in der Covid-19 Pandemie, die den Austausch mit Anliegern, der Fachwelt und der interessierten Öffentlichkeit nur bedingt erlaubt haben. Vor allem der ersatzlose Wegfall von Veranstaltungen und größeren Aktionen ist hier zu erwähnen. Jedoch ist es über eine regelmäßige Präsenz im Stadtraum gelungen, den Dialog fortzuführen und auf aktuelle Gegebenheiten zu reagieren. Auffällig ist, dass eine tiefgreifende Vernetzung unter den Anliegern, bzw. Gewerbetreibenden fehlt. Ergänzend zu einer funktionalen und baulichen Neugestaltung ist die Bildung einer „Interessengemeinschaft“ anzuregen.

Themen wie Klimaanpassung, die Mobilitätswende oder die Vitalisierung der Altstadt stoßen auf ein großes Interesse, wie die neugegründete Initiative Grüne Beckergrube aus Aktiven der Fridays for Future-Bewegung, Anwohner:innen und Musiker:innen des Philharmonischen Orchesters zeigen. Mit finanzieller Unterstützung durch die Possehl-Stiftung und nachbarschaftlichem Engagement konnte u.a. ein Urban Gardening-Projekt etabliert werden. Neben der Tatsache, dass die Beckergrube offensichtlich geeignet ist, neue gesellschaftliche Bewegungen zu thematisieren, erfüllt das Projekt einen Bildungsauftrag mit Workshopangeboten für Schulen und Vereine. Auch begründet durch positive Rückmeldungen seitens der Stadtgesellschaft, fand das Projekt entgegen erster Absichten eine Fortsetzung über das Jahr 2020.

Dass sich die Beckergrube für gesellschaftliche Diskurse eignet, verdeutlichte auch die Europäische Mobilitätswoche 2020. Auf der „Multifunktionsfläche“ hat u.a. die Klimaleitstelle gemeinsam mit der TH Lübeck neue Mobilitätsmuster thematisieren können. Eine Neuauflage des Mobilitäts-Aktionstags war für 2021 vorgesehen, musste aber aufgrund der aktuellen Vorgaben für Veranstaltungen abgesagt werden.

### **Befragung Technische Hochschule Lübeck**

Durch den Fachbereich Bauwesen (Fachgruppe Stadt, Soziologie der gebauten Umwelt) wurden von Mai bis Juni 2021 Interviewserien mit sieben Eigentümer:innen, 16 Vertreter:innen publikumsbezogener Nutzungen (u.a. Einzelhandel, Gastronomie) und 12 Anwohner:innen durchgeführt. Den Interviews wurde eine systematische Raubeobachtung aller Teilräume zugrunde gelegt.

Ziel war keine Vollerhebung oder repräsentative Umfrage, sondern eine qualitative Interviewführung, um die inhaltliche Zielformulierung für den weiteren Planungsprozess zu ergänzen. Die Interviews erlauben Rückschlüsse zu bestehenden Haltungen zum Verkehrsversuch, vermitteln wichtige Anregungen für eine Neugestaltung und geben darüber hinaus Hinweise zur Mitwirkungsbereitschaft unter den Befragten. Die Auswertung liefert, über den unmittelbaren Erkenntnisgewinn hinaus, eine wertvolle Grundlage für die Aufgabenstellung des bevorstehenden Wettbewerbs und bildet einen Ausgangspunkt für vertiefende Kooperationen unter den ansässigen Akteuren zur Weiterentwicklung der Beckergrube.

### Zusammenfassung der Kernaussagen aus den Interviews und Ergebnisse der Raubeobachtungen (ausführliches Synthesepapier siehe Anlage)

#### Einschätzung von Zielsetzung und Umsetzung des Verkehrsversuchs

- Die Ziele des Verkehrsversuchs werden von einem Großteil der Befragten grundsätzlich positiv gesehen, allerdings wurden die Erwartungen an die Umsetzung der Ziele in der Praxis noch nicht vollends erfüllt. Als besonders positiv werden die angestrebten Ziele der Verkehrsberuhigung, der Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Stärkung der Gemeinschaft in der Beckergrube hervorgehoben.
- Verbesserungsvorschläge werden in den meisten Fällen in Bezug auf die Umsetzung geäußert. Diese werden besonders hinsichtlich der Verwirklichung einer strikten Verkehrsberuhigung, dem Finden von individuellen Lösungen für Durchfahrts- und Parkregelungen für Anlieger (insbesondere Gewerbetreibende) und einer geschmackvolleren Gestaltung des Straßenmobiliars angemerkt.
- Negative Ansichten finden sich in der Gruppe der Eigentümer:innen und Anwohner:innen insbesondere bei Personen, für die sich durch den Verkehrsversuch persönliche Nachteile ergeben.
- Die Gruppe der publikumsbezogenen Nutzer:innen diskutiert den Verkehrsversuch sehr kontrovers: Besonders beim Thema der Durchfahrtsregelung und dem Wegfall von Parkplätzen werden Bedenken hinsichtlich der Anlieferung und des Verlusts von Kunden geäußert; der dazugewonnene Straßenraum für Bewirtungsmöglichkeiten und Aufenthalt wird hingegen befürwortet.

#### Anregungen (Auswahl, weitere siehe Anlage)

- Schaffung einer eindeutigen Verkehrssituation durch eine klare Beschilderung oder eine farbliche Markierung des Verkehrsraumes.
- Bessere Parkleitsysteme, um Parksuchverkehr auf der Altstadtinsel zu verhindern.

- Mehr Sicherheitsraum für Radfahrer:innen durch Radfahrstreifen o.ä. bei der Aufteilung des Verkehrsraumes einräumen.
- Prüfung von alternativen Routen (weniger Frequentierung) und dem Einsatz von kleineren, leiseren E-Bussen zur Verminderung des Verkehrslärmes und der Emissionen.
- Gestaltung von größeren Platzsituationen zum Verweilen und zur Entschleunigung der Beckergrube (vor dem Theater oder als kleinere Platzinseln entlang der Beckergrube).
- Sichtbare und weitgreifende Umgestaltung des Straßenraumes.
- Anpassung der Beteiligungsformate an die jeweilige Umsetzungsphase des Verkehrsversuches (Bsp. Runder Tisch für Gewerbetreibende).

## Schlussfolgerungen

Die von der Bürgerschaft beschlossene Durchführung eines Verkehrsversuchs zeigt sich als wertvoller und zentraler Schritt hin zur Neugestaltung der Beckergrube. Es konnten wichtige Hinweise für eine funktionierende und zukunftsweisende Verkehrsführung gewonnen werden. Zugleich zeigt sich, dass die hierdurch gewonnenen Freiräume neuen Entwicklungen einen optimalen Rahmen geben.

Das im Rahmenplan Innenstadt formulierte Ziel einer Vitalisierung der Altstadt – durch eine zukunftsgerichtete Reduzierung von Autoverkehr, bei gleichzeitiger Stärkung klimafreundlicher Verkehre und in Verbindung mit einer deutlichen Steigerung von Aufenthaltsqualitäten, sowie der Stärkung kleinteiliger Gewerbestrukturen – ist in der Beckergrube in besonderer Weise umsetzbar. Nicht nur der im Stadtraum erlebbare städtebauliche Bruch und die einhergehenden Straßenraumbreiten, sondern die Transformationsfähigkeit des Stadtraums bekräftigen die Benennung der Beckergrube als Schlüsselprojekt. Die Lage im „Eingangsbereich“ zur Breiten Straße ist als Chance zu verstehen. Eine Neugestaltung kann einen entscheidenden Beitrag zur Stabilisierung der Fußgängerzone mit Ihren großen Geschäftseinheiten leisten, indem die vielfältige Nutzungsstruktur in der Beckergrube durch eine attraktive und innovative Straßenraumgestaltung gefördert wird. Ziel sollte es sein, diese Qualitäten herauszustellen und urbane Aspekte hinzuzufügen.

Die Stärkung des ÖPNV, Rad- und Fußverkehrs, sowie die Einbindung des Stadttheaters sind ebenso wichtige planerische Aufgaben wie eine neue Raumstruktur. Die Themen Erschließung und Sondernutzungen bilden weitere zentrale Fragestellungen. Hierbei gilt es, die Interessen der Bewohner:innen, Gewerbetreibenden, Eigentümer:innen ebenso konsequent mitzudenken, wie die der Gesamtstadt, und eine transparente Interessensabwägung zu gewährleisten.

Aufgabe ist es nunmehr, aus der vorliegenden Evaluation konkrete städtebauliche Maßnahmen abzuleiten und zum Inhalt eines qualitätssichernden Wettbewerbs zu machen. Es gilt, die lineare Raumstruktur aufzubrechen und ein neues Raumgefüge mit erlebbaren Rhythmen und Zonierungen zu entwickeln. Hierbei ist ein Umgang mit den historischen stadträumlichen Strukturen – Ausprägung der Nachkriegsmoderne im südlichen Bereich und Straßenbild der Jahrhundertwende im nördlichen Bereich – zu finden. Der überdimensionierte atypische Straßenquerschnitt ist in unterschiedliche Orte zu gliedern: in Aneignungsflächen, konsumfreie und digitalisierte Zonen (WLAN, Stadtmobiliar mit Ladegeräten etc.), in Spielorte, in attraktive Räume für Gastronomie und Einzelhandel. Durch weitere bauliche Maßnahmen und eine kluge Möblierung sollen kommunikative Orte entstehen. Außerdem soll das Stadttheater seinen „Platz“ in der Beckergrube finden. Dieser muss nicht zwingend direkt vor dem Theater sein, da dies historisch nicht begründet ist. Mit zusätzlichem Grün sollen eine neue stadträumliche Atmosphäre und eine positive Veränderung des lokalen Kleinklimas gelingen.



Der gewählte partizipative Ansatz bewährt sich als vorausschauend. Die Planungen können so auf aktuelle Entwicklungen reagieren und erfahrbar bleiben. Anzuerkennen ist zudem der, durch den Verkehrsversuch und die temporäre Möblierung erzielte, resiliente Charakter der Beckergrube. Durch die vorgenommene Neuordnung der Flächen und die unterschiedlichen Aneignungsformate konnten in der Beckergrube Antworten auf die Covid-19-Pandemie gegeben werden. Es gelang dem erhöhten Bedarf an Außengastronomie und dem gesteigerten Fahrradaufkommen nachzukommen und die Umsetzung urbaner Projekte, bzw. Initiativen zu bedienen. Diese Potenziale dürften nicht zuletzt zur Aufnahme des Projekts in das Bundesprogramm „Nationale Projekte des Städtebaus“ geführt haben.

## **Weiteres Vorgehen**

In Anbetracht der besonderen städtebaulichen Aufgabenstellung, der Anstoßfunktion als Schlüsselprojekt, sowie mit Blick auf die, mit dem Verkehrsversuch hervorgerufene, Erwartungshaltung wird empfohlen, den partizipativen und transformativen Planungsprozess fortzuführen. Der eingeleitete fachliche Diskurs ist voranzutreiben und in einem anstehenden Schritt auf die Benennung konkreter städtebaulicher Maßnahmen zu konzentrieren.

Es eignet sich das Format eines „gläsernen“ 1,5-tägigen Expertenworkshops, der aktuell durch die Verwaltung für Oktober 2021 organisiert und nach Möglichkeit im Stadtraum durchgeführt wird. Dies eröffnet die Chance, den dargelegten Erkenntnisgewinn in realisierbare städtebauliche Zielsetzungen zu überführen und kann eine qualifizierte Ausarbeitung von Eckpunkten für die Wettbewerbsauslobung ermöglichen. Im Sinne des partizipativen Ansatzes sollten Experten aus den Bereichen Landschaftsarchitektur, Verkehrsplanung, Städtebau und Wettbewerbsbetreuung im engen Austausch mit interessierten Anliegern und Politik agieren. Einzubinden wären ebenso die Technische Hochschule Lübeck und die sich bisher eingebrachten Initiativen und Vereine (u.a. Grüne Beckergrube, ArchitekturForum).

Eine Entscheidung über die Art des Wettbewerbs, insbesondere zur Verfahrenswahl und zu Beteiligungsmöglichkeiten, sollte im Nachgang zum vorgenannten Workshop getroffen werden. Unter anderem ist ein offener, einphasiger Wettbewerb oder ein geladener Wettbewerb mit einer oder zwei Arbeitsphasen vorstellbar. Die Auslobung des Wettbewerbs ist für Anfang 2022 vorgesehen. Mit der baulichen Umsetzung soll 2024 begonnen werden. Es wird von zwei oder drei Bauabschnitten ausgegangen.

Weiter wird die Gründung eines Beirats aus Anliegern, Politik und Experten empfohlen. Mit einem solchen Instrument kann der bereits eingesetzte fachliche Austausch, über die anstehenden Planungsschritte bis hin zur Umsetzung inkl. Baustellenmanagement, verstetigt werden. Ein solches Vorgehen ist international erprobt und empfiehlt sich nicht nur aufgrund der hohen Ansprüche an die Neugestaltung der Beckergrube. Häufig entwickeln sich aus projektbasierten, informellen Gremien ein nachhaltiges Engagement und eine positive Nachbarschaft. Gerade hinsichtlich der vielfältigen und kleinteiligen Nutzungsstruktur, sowie mit Blick auf ein urbanes Nebeneinander von Wohnen, Arbeiten, Gastronomie und Erholung, ist die selbstständige Herausbildung einer Interessengemeinschaft zu begrüßen.

## **Finanzierung**

Im Oktober 2020 hat sich die Hansestadt Lübeck mit Beschluss der Bürgerschaft (VO/2020/09143) für eine Aufnahme in das Bundesprogramm „Nationale Projekte des Städtebaus“ beworben. Im März 2021 wurde Lübeck unter mehr als 98 Bewerbungen und als einzige Stadt in Schleswig-Holstein mit einem Förderrahmen von 3,5 Millionen Euro ausgewählt (Informationen siehe VO/2020/09143). Ein erstes Koordinierungsgespräch mit dem

zuständigen Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) hat im August 2021 stattgefunden. Gegenwärtig wird ein qualifizierter Antrag erarbeitet, um diesen im Oktober 2021 einreichen zu können. Der kommunale Eigenanteil ist im aktuell aufzustellenden Haushalt ab 2022 geordnet.

Auf Basis einer durch die Verwaltung erstellten vorläufigen Kostenannahme ist von Gesamtaufwendungen in Höhe von 7,7 Millionen Euro für die gesamte Beckergrube (zwischen Breite Straße und An der Untertrave) auszugehen. Die Fördermittel aus dem Förderprogramm „Nationale Projekte des Städtebaus“ werden daher maßgeblich für die Neugestaltung der oberen Beckergrube (Breite Straße – Fünfhausen), in Anlehnung an den Verkehrsversuch, eingesetzt. Für die Umsetzung der weiteren Bauabschnitte im unteren Teil der Beckergrube werden zusätzliche Fördermöglichkeiten, u.a. mit dem Land Schleswig-Holstein, geprüft.

**Anlagen:**

Anlage 1: Synthesepapier der Technischen Hochschule Lübeck

Senatorin Joanna Hagen

## **Qualitative Befragung zur Wahrnehmung und Weiterentwicklung des Verkehrsversuchs Beckergrube**

### **1. Einleitung**

Die Hansestadt Lübeck hat die TH Lübeck im März 2021 gebeten, die Wahrnehmung des Verkehrsversuchs Beckergrube empirisch zu untersuchen und dabei den Fokus speziell auf die lokalen Akteure zu legen (Bewohner\*innen, Eigentümer\*innen, publikumsbezogene Nutzungen wie u.a. Einzelhändler\*innen, Gewerbetreibende, Ärzte). Die Ergebnisse der Untersuchung werden im Folgenden knapp zusammengefasst, nähere Informationen zum methodischen Vorgehen finden sich im Anhang. Um die Ergebnisse der Untersuchung angemessen einzuordnen, sind einige Vorbemerkungen voranzustellen:

- **Umfassender Beteiligungsprozess:** Der Verkehrsversuch ist aus den umfangreichen Beteiligungsaktivitäten im Rahmen von „Lübeck übermorgen“ hervorgegangen und ist insofern in besonderer Weise legitimiert. Mit separaten Beteiligungsrounds, vielen bilateralen Gesprächen, den Infocontainern und jetzt auch den auswertenden Interviews wurden intensive Aktivitäten entfaltet, gezielt auch die lokalen Akteure in den Verkehrsversuch einzubeziehen.
- **Verkehrsversuch als mutiger und zeitgemäßer Handlungsschritt:** Grundsätzlich ist die Entscheidung, die Verkehrssituation in der Beckergrube zu ändern, ein fachlich richtiger Schritt, um die Mobilitätswende aktiv anzugehen. Verkehrsversuche bilden ein geeignetes und inzwischen häufig genutztes Mittel, öffentliche Räume (temporär) neu zu definieren und die Akzeptanz für Veränderungen zu erhöhen.
- **Komplexe Gemengelage an Interessen und Mikrolagen:** Die Beckergrube ist eine funktional und sozial stark gemischte Straße, sie weist sehr unterschiedliche Interessenlagen auf und Teilbereiche mit günstigen und weniger günstigen Lagebedingungen. Die Straße hat einerseits das Potential, eine attraktive Eingangssituation in das Stadtzentrum auszubilden, fungiert andererseits jedoch als wichtige Transitstrecke gerade für den Busverkehr.
- **Besondere Rahmenbedingungen:** Die Corona-Pandemie ist zeitlich mit dem Verkehrsversuch zusammengefallen und hat dessen Durchführung maßgeblich beeinflusst. Auch wenn die Pandemie auf die baulichen Maßnahmen keine Auswirkungen hatte, konnten geplante Veranstaltungen im öffentlichen Raum nicht oder nur in Ansätzen umgesetzt werden. Das hatte negative Folgen für den Informationsfluss, aber auch Effekte auf die Erlebbarkeit des umgestalteten öffentlichen Raumes.

Im Folgenden werden zunächst zentrale Aussagen der lokalen Akteure zusammengefasst, wie sie in den Interviews geäußert wurden, und in einem zweiten Schritt interpretierende Handlungsempfehlungen der TH Lübeck formuliert. Im Anhang dieses Dokuments finden sich noch Ergebnisse der einleitend durchgeführten Raumbesichtigungen sowie Erläuterungen zum methodischen Vorgehen dieser empirischen Studie.

## 2. Kernaussagen und konkretisierende Anregungen aus den Interviews

Die im Folgenden getätigten Aussagen geben die Aussagen aus den geführten Interviews wieder. Zunächst werden die Einschätzungen der Interviewten jeweils in Kernaussagen zusammengefasst, danach werden sie mit konkretisierenden Anregungen, die ebenfalls von den Interviewten stammen, veranschaulicht.

### Einschätzung von Zielsetzung und Umsetzung des Verkehrsversuches

#### Kernaussagen:

- Die Ziele des Verkehrsversuchs werden von einem Großteil der Befragten **grundsätzlich positiv** gesehen, allerdings wurden die Erwartungen an die Umsetzung der Ziele in der Praxis noch nicht vollends erfüllt. Als besonders positiv werden die angestrebten Ziele der **Verkehrsberuhigung, der Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Stärkung der Gemeinschaft** in der Beckergrube hervorgehoben.
- **Verbesserungsvorschläge** werden in den meisten Fällen in Bezug auf die **Umsetzung** geäußert. Diese werden besonders hinsichtlich der Verwirklichung einer strikten Verkehrsberuhigung, dem Finden von individuellen Lösungen für Durchfahrts- und Parkregelungen für Anlieger (insbesondere Gewerbetreibende) und einer geschmackvolleren Gestaltung des Straßenmobiliars angemerkt.
- **Negative Ansichten** finden sich in der Gruppe der Eigentümer\*innen und Anwohner\*innen insbesondere bei Personen, für die sich durch den Verkehrsversuch persönliche Nachteile ergeben.
- Die Gruppe der publikumsbezogenen Nutzer\*innen **diskutiert den Verkehrsversuch sehr kontrovers**: Besonders beim Thema der Durchfahrtsregelung und dem Wegfall von Parkplätzen werden Bedenken hinsichtlich der Anlieferung und des Verlusts von Kunden geäußert; der dazugewonnene Straßenraum für Bewirtungsmöglichkeiten und Aufenthalt wird hingegen befürwortet.

### Verkehrliche Auswirkungen

#### Kernaussagen:

- Die Verkehrsberuhigung wird **durchgehend als positiv** wahrgenommen.
- Der **größte Handlungsbedarf** besteht in der strikteren **Umsetzung der Durchfahrtsverbote**, in der Verminderung des Verkehrslärmes durch **Anpassungen im Busverkehr** und in der **Entwicklung von günstigen, individuellen Lösungen für den Parkbedarf** ansässiger Akteure (Anwohner\*innen sowie publikumsbezogene Nutzer\*innen).
- **Partikularinteressen**, die kontrovers diskutiert werden, bestehen bezüglich der **Position der Bushaltestelle** und der **Parksituation** in der Beckergrube sowie der gesamten Altstadt.

#### Anregungen für das Handlungsfeld des Individual- und Lieferverkehrs:

- Schaffung einer eindeutigen Verkehrssituation durch eine klare Beschilderung oder eine farbliche Markierung des Verkehrsraumes.
- Eindämmung des unberechtigten Durchfahrtsverkehrs durch Kontrollen.
- Bessere Parkleitsysteme, um Parksuchverkehr auf der Altstadtinsel zu verhindern.

- Bedarfe der publikumsbezogenen Nutzer\*innen zur Ausübung ihres Gewerbes bei den Verkehrsregelungen berücksichtigen und ggf. den Bewohner\*innen gleichstellen.
- Mehr Sicherheitsraum für Radfahrer\*innen durch Radfahrstreifen bei der Aufteilung des Verkehrsraumes einräumen.

Anregungen für das Handlungsfeld des ÖPNVs:

- Prüfung von alternativen Routen (weniger Frequentierung) und dem Einsatz von kleineren, leiseren E-Bussen zur Verminderung des Verkehrslärmes und der Emissionen.

Anregungen für das Handlungsfeld des ruhenden Verkehrs (Parkplätze):

- Entwicklung von kleinteiligen, individuellen Lösungen, um den Parkbedarf der publikumsbezogenen Nutzer\*innen zu bedienen.
- Schaffung eines preiswerteren Parkangebots für Ansässige im Parkhaus sowie Umstrukturierung des Wehdehof-Parkhaus zu einer Quartiersgarage.

## Gestaltung des öffentlichen Raumes

Kernaussagen:

- Die **Ansätze der Gestaltung** des öffentlichen Raumes durch Begrünung, Urban Gardening, Sitzmöglichkeiten, Fahrradabstellplätze und mehr Raum vor dem Theater werden **positiv wahrgenommen**, auch wenn die **Umsetzung noch nicht** die ursprünglichen **Erwartungen** an die Umgestaltung **erfüllt**.

Anregungen:

- Attraktivere Sitzmöbelgestaltung
- Gestaltung von größeren Platzsituationen zum Verweilen und zur Entschleunigung der Beckergrube (vor dem Theater oder als kleinere Platzinseln entlang der Beckergrube).
- Sichtbare und weitgreifende Umgestaltung des Straßenraumes (Einrichtung einer Fußgängerzone im Bereich des Theaters).

## Prozess der Umsetzung

Kernaussagen:

- Es wird mehrheitlich anerkannt, dass die Stadt das Vorhaben des Verkehrsversuchs **klar kommuniziert** hat, und es zahlreiche Möglichkeiten gab, sich in den Prozess einzubringen.
- **Unklarheiten** entstanden hinsichtlich des genauen **Ablaufs des Prozesses** – der Verkehrsversuch wurde teilweise nicht als Zwischenschritt der Umgestaltung eingeordnet.
- Teilweise wurden mit der Umsetzung des Verkehrsversuches **Erwartungen** verbunden, **die nicht erfüllt worden sind** (Stichwort Verkehrsberuhigung & Gestaltung des öffentlichen Raumes).

Anregungen:

- Anpassung der Beteiligungsformate an die jeweilige Umsetzungsphase des Verkehrsversuches (Bsp. Runder Tisch für Gewerbetreibende).
- Einbeziehung der Akteure der unteren Beckergrube in den Beteiligungsprozess - mindestens informierend.
- Aufklärung der beteiligten Akteure über die Verwendung ihrer eingebrachten Anregungen.

### **Vorstellungen zur zukünftigen Entwicklung der Beckergrube**

Kernaussagen:

- Das **Potential**, die **Attraktivität** der Beckergrube durch den Verkehrsversuch zu steigern, **wird gesehen**.
- Die Beckergrube wird durch den Verkehrsversuch als **zweigeteilt** wahrgenommen. Es besteht die Sorge, dass **bestehende Ungleichheiten** hinsichtlich Attraktivität und Belegung **verstärkt** werden.
- Der Wunsch nach **mehr Aufenthaltsqualität** in der Beckergrube wird geäußert. Diese steht im **direkten Zusammenhang mit dem Verkehrsaufkommen**.
- Eigentümer\*innen signalisieren **Bereitschaft zur aktiven Unterstützung** des Verkehrsversuchs.

Anregungen:

- Entwicklung eines Konzepts zur Stärkung der Aufenthaltsqualität in der gesamten Beckergrube unter Einbeziehung der Akteure der unteren Beckergrube, mit dem Ziel, individuelle Lösungen für die beiden Bereiche der Beckergrube zu finden.
- Ansiedelung attraktiver EG-Nutzungen (Außengastronomie, individueller Einzelhandel, Bildungseinrichtungen und Arbeitsstätten).

### **Einordnung der Aussagen aus den Interviews durch die Technische Hochschule Lübeck**

Die Aussagen aus den geführten Interviews fassen die persönlichen Anregungen, Bedenken und Wünsche der Befragten zusammen und formulieren Vorschläge für eine zukünftige Weiterentwicklung des Verkehrsversuches. An dieser Stelle muss angemerkt werden, dass die Aussagen aus den Interviews nicht als unmittelbare Handlungsaufforderungen an die Hansestadt Lübeck verstanden werden dürfen, sondern einer einordnenden Interpretation bedürfen. Anspruch der Interviews ist es zunächst immer, die Befragten mit ihrer persönlichen Wahrnehmung zu Wort kommen zu lassen – diese ist dann allerdings abzugleichen mit der Wahrnehmung anderer Akteure und auch mit der Perspektive des Gemeinwohls.

Zu bedenken ist auch, dass den Befragten häufig entscheidende Hintergrundinformationen nicht vorliegen, weshalb Vorschläge geäußert werden, die so nicht umsetzbar sind. So wird das Parkhaus Wehdehof zum Beispiel privat betrieben bzw. ist kein städtisches Parkhaus, womit die Idee einer Quartiersgarage für Bewohner\*innen durch die Stadt nicht aktiv verfolgt werden kann. In ähnlicher Weise kann auch auf die Ausgestaltung der EG-Zonen nur indirekt Einfluss genommen werden, in dem zum Beispiel mit den Eigentümer\*innen das Gespräch gesucht wird. Und auch die erheblichen Unterschiede zwischen der unteren und der oberen Beckergrube in Bezug auf ihre bauliche Gestalt und verkehrliche Funktion sind Fakten, die durch den Verkehrsversuch nicht ohne Weiteres aufgehoben werden können.

Diese Einordnung entwertet keineswegs die Aussagen der Befragten, sie macht jedoch deutlich, dass es Aufgabe der Entscheidungsträger\*innen und auch zusätzlicher fachlicher Expert\*innen ist, die Anregungen aufzugreifen, sie mit den Rahmenbedingungen abzugleichen und dann – jenseits von unmittelbaren Umsetzungen – in geeigneter Weise in die Planung zu integrieren.

### 3. Handlungsempfehlungen

1. **Veränderung sofort erlebbar machen.** Verkehrsversuche sind per definitionem temporär ausgerichtet, müssen aber dennoch so konzipiert sein, dass sie die Menschen überzeugen. Die Kunst besteht darin, mit vertretbarem Aufwand Angebote zu schaffen, die die Sinnhaftigkeit der Veränderung sofort erlebbar machen – durch eine große gestalterische Geste, einen künstlerischen Leuchtturm, einen neuen Treffpunkt o.dgl. Der Verkehrsversuch in der Beckergrube hätte durch eine konsequentere Umsetzung eine stärkere Wirkung im Stadtraum entfalten können. Diese Chance ist noch nicht endgültig vertan und sollte in der zukünftigen Weiterentwicklung des Straßenraums Beachtung finden.
2. **Kontinuierliche Prozessbegleitung.** Beteiligungsprozesse durchlaufen unterschiedliche Phasen. Es gibt Phasen, in denen Informationsvermittlung und die Erarbeitung von Grundlagen überwiegen, Phasen des intensiven Austauschs zwischen Bürger\*innen, Politik und Verwaltung und auch Phasen, in denen gezielt externe Expertise (fachliche Workshops, Gutachten, Beirat etc.) eingebunden werden muss. Es wäre hilfreich gewesen, die Phase des Verkehrsversuchs noch intensiver und mit starker Vorort-Präsenz (z.B. in einer EG-Fläche) zu begleiten. Die pandemiebedingten Einschränkungen, vielleicht aber auch eine zu reservierte Umsetzungsstrategie des Verkehrsversuchs verhinderten die volle Entfaltung dieses Formats.

Wichtig wäre eine intensive Begleitung des Verkehrsversuchs vor allem deshalb gewesen, da die Ergebnisse der vorangegangenen Beteiligungsrunden in dieser Phase eben nicht einfach nur umgesetzt werden, sondern vertieft, ausdifferenziert und im Prozess schrittweise weiterentwickelt werden. Potentielle Kritik kann so schnell aufgefangen, die Aktivierung lokaler Akteure im Idealfall befördert werden. In der Beckergrube hätte in der Phase des temporären Ausprobierens eine Art Reallabor, d.h. ein Ort des Dialogs, der Ideenentwicklung und des praktischen Experimentierens entstehen können.

3. **Intensive Einbindung der EG-Nutzer und ihrer Interessen.** Für die EG-Nutzer ist die verkehrliche Erreichbarkeit von oft existenzieller Bedeutung. Daher empfiehlt es sich, mit ihnen zusammen ein flexibles Konzept zu entwickeln, das ihren Bedarfen – trotz der grundsätzlich veränderten und so zu akzeptierenden verkehrlichen Rahmenbedingungen – möglichst gut entspricht. Die aktive Einbindung der EG-Nutzer bei der Umsetzung der Planungsziele sollte möglichst vor der Auslobung des Wettbewerbs erfolgen und den (sicherlich nicht in allen Fällen erreichbaren) Anspruch haben, Lösungen zu entwickeln, die von ihnen mitgetragen werden können – und zwar natürlich ohne, dass diese die Interessen anderer oder die beschlossenen allgemeinen Planungsziele wie die erhöhte Aufenthaltsqualität unterlaufen.
4. **Individuelle Betroffenheiten ernst nehmen.** Die Interviews zeigen, dass kritische Haltungen oft aus dem Gefühl resultieren, persönliche Nachteile zu erfahren und mit diesen Anliegen „nicht ernst genommen zu werden“. Auch wenn sich Nachteile nicht immer vermeiden lassen, lohnt es sich, das Gespräch mit den betroffenen Personen zu suchen, kleinteilig zu verhandeln und ortsspezifische Lösungen zu entwickeln, die verschiedene Individualinteressen und das Gemeinwohl verbinden. Beispiele von vergleichbaren Verkehrsversuchen zeigen, dass die Suche nach konsensuellen Lösungen zwar oft mühsam ist, sich aber am

Ende lohnt, da eine möglichst breite Akzeptanz von verkehrlichen Umgestaltungsprojekten von entscheidender Bedeutung für deren Erfolg ist.

5. **Den Verkehrsversuch größer aufziehen und zu einem gemeinsamen Projekt machen.** Träger des Verkehrsversuchs sollte nicht allein der Fachbereich Stadtplanung oder die durch den Beteiligungsprozess in ihrer Position gestärkte Stadt sein, sondern eine breite Allianz lokaler Akteure: Eigentümer, bedeutende Anlieger, wichtige Institutionen und Multiplikatoren, aber auch Bürger\*innen, die z.B. eine Patenschaft für einzelne Angebote übernehmen wollen. Das bringt organisatorischen Mehraufwand mit sich, lohnt sich aber in Bezug auf Vielschichtigkeit, Sichtbarkeit, Attraktivität und letztlich Akzeptanz des Projekts.
6. **Zukunftsvision bildhaft kommunizieren.** Um die Menschen zu Veränderungen zu bewegen, müssen Projekte verführen und starke Bilder mit visionärem Charakter produzieren (z.B. Eingangsboulevard, Theaterplatz). Selbstverständlich müssen diese Bilder auch in der Realität verankert sein und tatsächlich umsetzbar sein.
7. **Konsequente und plakative Umsetzungen von Planungszielen.** Ein häufiger Kritikpunkt ist die als inkonsequent oder halbherzig wahrgenommene Umsetzung von Planungszielen. Es empfiehlt sich, mit möglichst klaren Regelungen und z.B. auch (Verkehrs-)Kontrollen zu agieren. Zusätzlich gilt es zu prüfen, ob die Ziele mit relativ einfachen Mitteln und unabhängig von offiziellen Straßenbeschilderungen auf künstlerisch-symbolische Weise sichtbar gemacht werden können (Aufhöhungen, Verengungen, Möblierungen, farbliche Markierungen).
8. **Impulsgeber für die Mobilitätswende sein.** Auch wenn es natürlich gute Gründe gibt, Verkehrsversuche räumlich zu begrenzen, dürfen solche Aktivitäten nicht den Charakter von abgeschlossenen Inselplanungen erwecken. Der Verkehrsversuch sollte als Auftakt und Impuls verstanden werden, die Mobilitätswende in Lübeck voranzutreiben. Die Stärkung des Radverkehrs, die Begrünung öffentlicher Räume, die Steigerung der Aufenthaltsqualität und die Schaffung von attraktiven Begegnungsräumen sind solche zukunftsweisenden Maßnahmen, deren Relevanz durch die Folgen der Pandemie eindrucksvoll unterstrichen wurde. Damit andere Teilräume auch von den Impulsen des Verkehrsversuches Beckergrube profitieren können, müssen die dortigen Umsetzungsprozesse sorgsam evaluiert und dann an die je spezifischen örtlichen Konstellationen angepasst werden.



## Anhang

### **Aufbau der empirischen Untersuchung und Methodik**

Für die Evaluation des Verkehrsversuches in der Beckergrube wurde die Technische Hochschule Lübeck von der Hansestadt Lübeck gebeten, unter Einbindung von Studierenden im Rahmen der Lehrveranstaltung „Stadtsoziologie und sozialwissenschaftliche Methoden“ eine **empirische Untersuchung** zum Verkehrsversuch in der Beckergrube durchzuführen.

**Ziel** war es, im Hinblick auf die Ausschreibung des Wettbewerbs für ein gestalterisches Gesamtkonzept der Beckergrube die **bestehenden Haltungen zum Verkehrsversuch** von verschiedenen, in der Beckergrube ansässigen Akteur\*innen kennenzulernen, die negativen und positiven **Effekte der Umgestaltung** zu identifizieren und mögliche **Perspektiven für eine Weiterentwicklung** der Straße und der **Verstetigung des Verkehrsversuches** herauszuarbeiten.

Dabei wurden zunächst **Raumbeobachtungen** in unterschiedlichen Abschnitten der Beckergrube durchgeführt. Im Anschluss fanden **Interviewserien** mit drei Gruppen von in der Beckergrube und Breiten Straße vertretenen Akteur\*innen statt: Mit Bewohner\*innen, publikumsbezogenen Nutzungen (Einzelhandel, Gastronomie) sowie mit Eigentümer\*innen.

Hierfür wurde die **Methode der qualitativen Interviewführung** angewandt. Die Durchführung von qualitativen Interviews wird angewendet, um systematisch und theoriegeleitet Daten durch die Befragung von Personen zu erheben. Ziel ist es, erfahrungsbezogenes Wissen zu einem Forschungsgegenstand zu erfragen, welches nicht aus der wissenschaftlichen Literatur erschlossen werden kann. Es wird demnach bei der Befragung erwartet, dass bei den interviewten Personen bereits ein grundlegender Kenntnisstand über den Befragungsgegenstand, bspw. in Form von Erfahrungswerten vorliegt. Die Ergebnisse der Befragung treffen Aussagen zu Zusammenhängen und der Struktur des untersuchten Phänomens, nicht jedoch zu deren quantitativer Verteilung. Hierzu wäre eine Vollerhebung oder eine repräsentative Umfrage erforderlich.

Die empirische Untersuchung wurde inhaltlich federführend von Prof. Dr. Marcus Menzl geleitet und von den Studierenden der Lehrveranstaltung durch das Führen und Auswerten der Interviews umgesetzt. Die Kontaktaufnahme mit möglichen Interviewpartner\*innen sowie die Vergabe von Interviewterminen wurde von der wissenschaftlichen Mitarbeiterin der Fachgruppe Stadt Anna Schlundt koordiniert.

Die empirische Untersuchung beinhaltete dementsprechend folgende Schritte:

1. Raumbeobachtungen in allen Teilräumen der Beckergrube (inkl. Nachbarstraßen)
2. Qualitative Interviewserien
3. Auswertung der Interviews
4. Formulierung von Argumentationsübersichten, Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen
5. Präsentation der Ergebnisse und Projektbericht

### **Interviewserie**

Ursprünglich angestrebtes Ziel war es, pro Interviewgruppe 15 Interviews zu führen, das heißt in Summe 45 Personen zu befragen. Aufgrund der geringen Rückläufe auf Interviewanfragen von Seiten der Bewohner\*innen und Eigentümer\*innen wurden im Zeitraum von Anfang Mai bis Ende Juni 2021 insgesamt **35 qualitative Interviews** geführt, davon 16 mit publikumsbezogenen Nutzer\*innen, 12 mit Bewohner\*innen und 7 mit Eigentümer\*innen.

An einigen Interviews nahm mehr als eine Person teil und in mehreren Fällen nahmen Interviewpartner\*innen während der Befragung eine Doppelrolle bspw. als Eigentümer\*in und Bewohner\*in ein.

Der Großteil der Gespräche fand online in Form von Videokonferenzen statt.

### **Auswahl der Interviewpartner\*innen**

Für die Kontaktaufnahme mit den drei Interviewgruppen wurden unterschiedliche Strategien angewendet.

Die **publikumsbezogene Nutzer\*innen** waren auf Grund ihrer Online-Präsenz größtenteils leicht zu kontaktieren. In Rücksprache mit der Stadtplanung der HL wurden eine Vorauswahl an potentiellen Gesprächspartner\*innen dieser Gruppe getroffen. In einer weiteren Kontaktrunde wurden Gesprächspartner\*innen angefragt, deren Kontaktdaten über die Industrie- und Handelskammer zu Lübeck weitergeleitet worden waren. Ärzte und Ärztinnen konnten auf Grund ihrer zeitlich begrenzten Kapazitäten leider nicht für ein Interview gewonnen werden.

Der Zugang zu der Gruppe der **Bewohner\*innen** gestaltete sich herausfordernd, da keine direkte Kontaktmöglichkeit bestand. Durch die Vermittlung einiger Kontakte durch die Stadtplanung der HL konnten erste Interviewtermine vereinbart werden. Im „Schneeballprinzip“ wurden jedoch weitere Gesprächspartner\*innen gewonnen. Eine Pressemitteilung zum aktuellen Stand des Verkehrsversuches mit der Aufforderung, bei Interesse an der Interviewserie teilzunehmen, hat ebenfalls zu weiteren Interviewkontakten geführt.

Die Kontaktaufnahme mit der Gruppe der **Eigentümer\*innen** wurde einerseits über den Eigentümerverein Haus und Grund und andererseits über ein Rundschreiben, welches von der Stadtplanung der HL versendet wurde, ermöglicht. Die Rückläufe aus beiden Anschreiben konnten interviewt werden, waren allerdings nicht so zahlreich wie erhofft.

### **Durchführung der Interviews**

Zur inhaltlichen Vergleichbarkeit der qualitativen Interviews wurde je Interviewgruppe ein **Interviewleitfaden** erstellt. Dieser bestand aus den folgenden Oberthemen und wurde durch speziellere Nachfragen ergänzt:

- Persönlicher Bezug zur Beckergrube
- Situation in der Beckergrube
- Wahrnehmung des Verkehrsversuchs
- Perspektive Beckergrube: Wie soll es weitergehen?
- Vision: Lübecks Innenstadt und die Beckergrube 2030

Zur Auswertung der Interviews wurden folgenden Schritte getätigt:

1. **Transkription** der Interviews + Memos / Codes
2. Analyse nach **Leitfadenlogik** & Extraktion von **Kernaussagen nach Themenblöcken**
3. Verfassung eines **Streckbriefes** pro Interview
4. **Vergleich** der Interviews nach Gemeinsamkeiten und Unterschieden innerhalb der jeweiligen Gruppe
5. Aufstellung von **Thesen** zum Verkehrsversuch
6. Formulierung von **Handlungsempfehlungen** zum weiteren Vorgehen
7. **Synthese und Interpretation** der Kernaussagen

## Erkenntnisse aus den Raumbeobachtungen



### Raumabschnitte 1-6 / Untere Beckergrube

Die Untere Beckergrube stellt die Eingangssituation in die Altstadt dar. Für die von der MuK-Brücke kommenden Fußgänger\*innen und Fahrradfahrer\*innen eröffnet sich eine klare Sichtbeziehung in die Beckergrube, ein einladender Auftakt in die Beckergrube wird allerdings nicht erfüllt.

Die Untere Beckergrube ist stark vom Autoverkehr geprägt und ein eher unruhiger, lauter und hektischer Raum. Mehr als die Hälfte des öffentlichen Raumes wird durch die Fahrbahn eingenommen. Die im Raum genutzten Materialien sind einheitlich schlicht gehalten. Sowohl die Fahrbahn als auch die Gehwege sind asphaltiert und weisen somit eine barrierefreie Oberfläche auf.

Der Raum wird überwiegend von Autofahrer\*innen als Transitraum genutzt. Fußgänger\*innen durchqueren den Raum zielstrebig, ohne durch die Raumgestaltung zu einem bestimmten Handeln oder Verhalten angeregt zu werden. Es fällt auf, dass im Vergleich zur restlichen Altstadt wenige Fahrradfahrer\*innen die untere Beckergrube durchqueren.

Die Erdgeschosszonen wirken geschlossen und für Passant\*innen uninteressant. Die Bausubstanz wirkt teilweise pflegebedürftig, aber es finden sich auch Gründerzeitbauten mit Potential für eine ansprechende Erdgeschosszone. Auch die Fassaden wecken nur bedingt das Interesse durch Erkervorsprünge. Es wird daher wenig verweilt.

Der südliche Gehweg unterscheidet sich hinsichtlich der Gestaltung und Nutzung vom nördlichen Gehweg. Der südliche Gehweg ist schmaler, höher frequentiert und durch mehr Begrünung in Form von Blumenkübeln vor den Geschäften gekennzeichnet. Der nördliche Gehweg hingegen ist breiter, wirkt kühler und ist nicht begrünt. Er wird weniger stark frequentiert.

Die von der Beckergrube abgehenden Nebenstraßen stellen durch ihr gassenartiges Raumprofil und ihren ruhigen Charakter einen Bruch zur breiten und stark frequentierten Beckergrube dar, sind aber in ihrer individuellen Aufenthaltsqualität sehr unterschiedlich.

### **Raumabschnitt 7 / Schnittstelle**

Der Raum an der Schnittstelle zwischen der unteren und der oberen Beckergrube vermittelt kein einheitliches Bild. Das Straßenmobiliar hat zweckmäßigen Charakter, und es finden sich unterschiedliche Formen von Erdgeschosszonen. Die Schnittstelle zwischen Unterer und Oberer Beckergrube wirkt weder als verbindender noch trennender Raum, sondern vielmehr als Übergang, da sich die Straße von der Gestalt her nicht prägnant verändert.

### **Raumabschnitt 8-11 / Obere Beckergrube**

Die Obere Beckergrube zeichnet sich durch eine vielfältigere Ausstattung und Gestaltung für Fußgänger\*innen und Fahrradfahrer\*innen verglichen mit der Unteren Beckergrube aus. Besonders die Südseite bietet mit der Begrünung durch Bäume, Urban Gardening sowie den roten Sitzmöbeln nicht nur viel Platz, sondern auch Möglichkeiten zum Aufenthalt und ist stärker belebt als die Nordseite.

Der nördliche Gehweg hingegen ist schmaler und die Bushaltestelle nimmt einen Großteil der Breite des Gehweges ein.

Trotz der Gestaltungselemente im öffentlichen Raum wirkt es so, als gäbe es einen Mangel an Aufenthaltsqualität, da der Raum als Transitraum wahrgenommen wird und von den Nutzer\*innen wenig verweilt wird.

Genutzt wird der Raum besonders von Fußgänger\*innen. Der Anteil an motorisierten Verkehrsteilnehmer\*innen ist trotz der Verkehrsberuhigung noch hoch, aber deutlich geringer als in der Unteren Beckergrube. Dennoch besteht ein hohes Verkehrsaufkommen. Fahrradfahrer\*innen sind nur wenige zu beobachten.

Auffällig ist der unzureichende Zustand der Gehwegoberfläche. Dadurch und auch durch die Lage der Beschilderung an der Bushaltestelle ergeben sich auf den Gehwegen einige Hindernisse.

Die Erdgeschosszonen sind zum Teil aktiv, und zum Teil passiv und die Nutzungen vielfältig: von Dienstleistungen über Einzelhandel bis Gastronomie.

### **Raumabschnitt 12-16 / Breite Straße**

Die Breite Straße zeichnet sich durch einen breiten Fußweg und eine beidseitige Befahrung aus. Dadurch wird ein großer Straßenraum suggeriert. Die Gestaltung des Raumes zeigt sich sehr divers. Vielfältige Erdgeschossnutzungen und unruhigere Strukturen wie die der Außenraum der Gastronomie wechseln sich ab mit ruhigen Elementen, wie dem Kirchplatz. Passant\*innen durchqueren die Breite Straße größtenteils schnell und zielgerichtet, teilweise verweilen sie aber auch bei entstehenden Platzsituationen.

Der Raum wird überwiegend durch Fußgänger\*innen und Fahrradfahrer\*innen genutzt, denn die Strecke ist eine der wichtigsten Zufahrten und Querungen in der Altstadt. Doch die Fahrbahn ist für den MIV ausgelegt und eine eigene Spur für den Radverkehr fehlt, was zu unsicheren Situationen im Straßenverkehr führt. Das Überqueren der Straße gestaltet sich für Fußgängerinnen aufgrund der Breite der Fahrbahn an einigen Stellen schwierig.

### **Raumabschnitt 17- 19 / Koberg**

Der Koberg wirkt als Platz angenehm gefasst und durch die angrenzende Bebauung interessant, doch lädt er trotz seines großen Potentials wegen der hohen Frequentierung durch Busse und Autos und die damit einhergehende Lärmbelastung nicht zum Verweilen ein. Die Sitzkuben werden aufgrund ihres geringeren Komforts nicht als solche genutzt. Viele Fußgänger\*innen nutzen die Überquerung des Platzes als Abkürzung. Ältere Bevölkerungsgruppen umlaufen den Platz meist, was an der Bepflasterung mit Kopfsteinpflastern liegen könnte. Der Koberg strahlt als Platz eine gewisse Leere aus und weist kaum Spuren von Nutzungen auf.

In den Erdgeschosszonen lassen sich Mischnutzungen, wie Reisebüros, Arztpraxen und Gastronomie finden, wobei vor allem die gastronomischen Angebote für die Belebung des Kobergs eine Rolle spielen. Eingeschränkt wird die Belebung durch die Straßen und Parkstreifen, die den Platz abgrenzen.