



:E.04:

Stadtentwicklung, Stadtplanung,  
Architektur, Baukultur, Gestaltungs-  
beirat, Stadtansichten, Stadtbild,  
Stadtsilhouette

**S-Z: Sieben bis Zukunft**  
Literatur-Nachweise A-Z und Zitate

**:S:**

Shopping (→ :O.04: Einkaufscenter)

7 Türme → Stadtbild, Silhouette, 7 Türme

### Slogan für die Altstadt

1. Erarbeitet vom Plenum des „City-Marketing Workshops“ am 10.2.1996. Veranstalter:  
Lenkungsgruppe c/o Lübeck-Management. (Die Reihenfolge der Nennungen kann hier aus  
technischen Gründen geändert sein):

- „Weltkulturerbe selbst erleben
- Lübeck - lebendiges Weltkulturerbe
- Lübecks Altstadt: Deutschlands größte Kulturinsel
- historisches Lübeck - einfach hin
- Einfach nach Lübeck: erst denken, dann parken
- Lübeck nah ran, nah dran
- Lübeck das Erlebnis, denn hier hat der Mensch Vorfahrt
- Einkaufserlebnis in historischer Altstadt
- einfach nach Lübeck, Erlebnis in historischer Umgebung
- Lübeck sehen und erleben
- Altstadt am Ziel Ihrer Wünsche
- Lübeck erleben
- Lübeck, da bin ich mehr
- Atmosphäre, Erlebnis, Bummeln: Lübeck, wo sonst?
- Lübeck, Weltkulturerbe: gastfreundlich, weltoffen, einfach erreichbar“
- zu Gast in historischer Altstadt
- Lübecks Altstadt lebt
- einfach nach Lübeck
- auf nach Lübeck
- Treffpunkt Lübeck
- Lübeck erleben: einfach und gut
- Lübeck : historisches erleben
- historisches Lübeck neu erleben
- Lübeck lieben - Lübeck leben
- Lübeck ist immer einen Besuch wert
- Lübeck: Vielfalt und Leben
- Lieber nach Lübeck

### 2. Lübeck immer ein Erlebnis

...Nur jeder Fünfte kennt den mit großem Trara in die Welt gesetzten Werbeslogan („Lübecks Altstadt immer ein Erlebnis“) wahrlich kein Ruhmesblatt für die Marketingprofis. Wenn der Spruch sowenig bekannt ist, ist er entweder nicht gut. Oder nicht gut vermittelt worden. Zumindest ist er wenig lässlich. Nürnbergs Altstadt oder Stades Altstadt wären mit dem Immer-ein-Erlebnis-Slogan ebenso gut bedient. Das Typische, Einzigartige der Lübecker Insel wird nicht deutlich [...] Christian Longardt LN 9.8.1997

### slowcity

1. „...slowcity wird nicht mit ‚langsame Stadt‘ übersetzt, sondern mit ‚lebenswert Stadt‘. Die Satzung der ursprünglich aus Italien stammenden ‚slowcity‘-Bewegung benennt sieben Kriterien, die eine ‚lebenswerte Stadt‘ erfüllen muss:

Die charakteristische Stadtstruktur muss erhalten und wiederhergestellt werden, die Stadt betreibt eine nachhaltige Umweltpolitik, regionaltypische Produkte werden hergestellt und Nahrungsmittel aus der Region auf Wochenmärkten der Bevölkerung nahegebracht.

Bürger und Stadt pflegen Kultur, Tradition und Brauchtum, aktive Bürger erforschen die Stadtgeschichte und schaffen Identität.

Gastfreundschaft ist selbstverständlich, und die Stadt tut alles dafür, das Bewusstsein dafür zu schärfen, was es heißt, in einer slowcity zu leben.

Waldkirch ist nach dem fränkischen Hersbruck erst die zweite deutsche Stadt, die sich dieses Prädikat umhängen darf. Die 20000 Einwohner-Stadt am Eingang zum Elztal und Simonswäldertal hat allerdings gute Vorarbeit geleistet. Bereits 1992 machte Waldkirch mit einem Sanfte-Ferien-Projekt von sich reden. [...]

fairkehr 6/2003.22-23

## slow-food

- Festival 1999:

- Einführung

Lübeck-Brief 1/1999, S. 10

- Interview mit L. Tubbessing

Lübeck-Brief 1/1999S. 11

## Soziale Stadt → :s. a. Stadtentwicklung, Stadtplanung, → :SPD

- Verantwortung für eine sozial gerechte Stadt [Franz-Peter Boden u. Christiane Schlonski]

Trave Woh 12-117, B

## SPD

1. Unsere Lübecker Altstadt ist lebendig und einmalig schön. Sie lockt als Weltkulturerbe Jahr für Jahr Millionen Besucher an. Wir Lübecker können zu Recht stolz sein auf dieses historische Erbe. Unsere Altstadt erlebt derzeit eine dynamische Weiterentwicklung in den Bereichen Wirtschaft, Bau, Kultur und Tourismus, die uns optimistisch in die Zukunft blicken lässt!

Der weitaus größte Teil der Lübecker Bevölkerung lebt allerdings in den Stadtteilen und Dörfern um die Altstadt herum. Es kommen in den nächsten 20 Jahren erhebliche Herausforderungen durch Veränderung in der Bevölkerungsstruktur auf die Hansestadt Lübeck zu: Es wird mehr Singlehaushalte geben und rückläufige Einwohnerzahlen. Wir fordern daher ein langfristiges Städtebauliches Entwicklungskonzept für alle unsere Stadtteile.

- Stadtteile wie z. B. Buntekuh, Roter Hahn oder Moising brauchen mutige Entwicklungsperspektiven. Dafür werden wir Städtebauförderungsprogramme wie „Soziale Stadt“ und „Stadtumbau West“ nutzen. Um diese Stadtteile noch attraktiver zu machen, bedarf es weiterer Umgestaltungen, wie Quartierszentren mit einer Sicherung der Nahversorgungsfunktion.
- Stadtteile wie St. Lorenz Nord und St. Jürgen brauchen ein klar definiertes Zentrum! Wir begreifen die Mitte der Stadtteile als Keimzelle einer fast vergessenen Identifikation der Bürgerinnen und Bürger mit ihrem Stadtteil und damit auch ihrer Stadt. Daher setzen wir uns für mehr öffentlich begehbarer Raum in den Stadtteilmitten ein. Hierher gehört auch ein gesichertes Angebot für die öffentliche Nahversorgung.
- Wir wollen, dass Lübeck eine Stadt der Vielfalt ist – in allen Stadtteilen. Geeignete Wohnformen für Familien, für Seniorinnen und Senioren sowie Studentinnen und Studenten unterstützt die SPD ebenso wie Bauvorhaben in „Gruppenselbsthilfemaßnahmen“ und Wohnen am Wasser. Es gilt bezahlbaren Wohnraum für alle zu sichern. Sanierungen, die das historische Stadtbild erhalten, wollen wir auch weiterhin fördern. SPD Kreisverband Lübeck, aus dem Kommunalwahlprogramm 2008

**Stadt:** Begriffe mit „Stadt“ auch unter →:ASt.01:; Zit. und (:H.07:Zit.)

- zurück in die Stadt

Bürger Nachr. 102/2008.12

s. a. → Wohnen in der Altstadt 1, Wohnumfeld, Zit. 32

## Stadtbild: Ansichten, Stadtsilhouette, 7 Türme, Erscheinungsbild

Inhalt

1. bildliche Darstellungen, Karten

2. A-Z

3. Zitate

### 1. bildliche Darstellungen, Karten

- auf Landkarten, Wandkarten, 10 Beschreibungen [Peter Sahlmann]

ZVLGA 71/1991.369-374

- auf Medaillen und Münzen

BKDHL 1.1: 55 ff

## 15. Jahrhundert:

1463 / 1701: Kopie A. Wortmanns nach B. Notke (von Osten)

BKDHL 1.1: 19, 19

1475. Lucas Brandis

BKDHL 1.19, 26

Lucas Brandis, aus „Rudimentum novitiorum“, 1475: Die fast 1000 Seiten starke Inkunabel, ein Lehrbuch der Welt- und Heilsgeschichte für angehende Mönche, war das erste in Lübeck gedruckte Buch. Der Holzschnitt zeigt Lübeck von Westen mit (v. l.): St. Marien, Rathaus, Str. Petri, Dom – noch ohne das 1477 erbaute Holstentor:



© Bibliothek der Hansestadt Lübeck

1482: Hermen Rode, Revaler Altar (von Osten)

BKDHL 1.1: 19, 19/

Graßmann 113 / Hauschild 89/

Lindtke, Ansichten 2

Finke 3.9

Wagen 1942/1944.24

BKDHL 1.1: 20, 20

- Detail, 1482. [Fritz Rörig]

- Besprechung

1493: Schedel, Weltchronik, 1493 (von Osten)

Schönherr, HL einst/jetzt 9 /

Lü Stadtansicht Nr. 2/ Virck 5

Graßmann 78/ Hauschild 89/

LBll 1991.35/

BKDHL 1.1: 20, 20

- Besprechung

- Wakenitzmauer, Wakenitz reicht fast an Stadtmauer (von O.)

Pietsch 70

## 16. Jahrhundert:

um 1550: (von Osten) [Hugo Rahtgens]

ZVLGA 29/1938.339

1550: Sebastian Münster (von Osten), Besprechung [Hugo Rahtgens]

BKDHL 1.1: 21, 21

- [Hugo Rahtgens]

ZVLGA 29/1938.338-341 B

1552: Elias Diebel (?) (von Osten)

BKDHL 1.1: 22, 22

- Besprechung

- [Hartmut Freytag u. Hildegard Vogeler]: Stadtlob des Petrus Vincentius u. Elias Diebels Ansicht von Lübeck

Hansische Studien XVIII. 12-19, B

- Aegidien-Kirche / Petri / Marien/ Rathaus / Absalonsturm /

Graßmann 350/

Hauschild 234

- Aegiden- Kirche/ Petri /Marien /Rathaus/Jakobi

LN Leser, *Vorsatz*

- Burgtor / Befestigung / St. Maria Magdalena

Graßmann 355

- mit Rondell(1535)

Brehmer 4.117 / Neckels 94/

Brehmer 174/

- [Wilhelm Stier]

ZVLGA 51/1971.100, 7

- Dom

Lindtke, Ansichten 6

- Krähenteich, Radl

Zietz, Ansichten 33

- Küterhaus Hundepforte

Metzger *Taf 1*

- Marienkirche

Lindtke, Ansichten 7

- Mühlentor / Dom

Graßmann 354

- Rathaus

Merian 1

- Rathaus / Marien / Huxstr. / Fleischhauerstr.

Hauschild 235

- Rathaus / Marien / Huxstr./ Glockengießerstr.

Graßmann 340/

- [Wolf-Dieter Hauschild]

Wagen 1982.21

- Wasserkünste Huxstr. [Erich Hoffmann]

Hanse Kat 1.41

- 1552: von Osten nach Holzschnitt von 1552, Hg.: J. Geffcken

Bremse 11

- um 1560: (von Osten) [Hugo Rahtgens]

ZVLGA 29/1938.339

- um 1560/1570: Hans Weigel (?), (von Osten) Besprechung

BKDHL 1.1: 24

- 1572: Georg Braun, Simon Novellanus und Franz Hogenberg, (von Osten) Besprechung BKDHL 1.1: 25
  - um 1580: Francesco Valegio (?) (von Osten); Besprechung BKDHL 1.1: 25
  - 1590: ehem. Wandgemälde im Rathaus ( von Osten), Besprechung BKDHL 1.1: 24, 24
  - 1593: Abram Saur (von Osten), Besprechung BKDHL 1.1: 26
  - 1596: Willinges, Johann, Marien-Gertrudenskapelle (von O.) Hauschild 233/ Schröder 8  
- [Rolf Salzwedel] Wagen 1997/98. 46 Bf/  
- Besprechung BKDHL 1.1: 27
  - 1596: Willinges, Johann (von Osten) Lippe 11 Bf
- 17. Jahrhundert:**
- um 1600: Rehbeins Chronik (von Osten) BKDHL 1.1: 27
  - Anfang 17. Jh.: (von Osten), Besprechung BKDHL 1.1: 28
  - 1616: P. Bertius (von Osten), Besprechung BKDHL 1.1: 28
  - um 1619: (von Osten) LBII 1949/ nach 50
  - 1624/1626: Daniel Meister (von Osten), Besprechung BKDHL 1.1: 28
  - um 1626: Jakob Seyerla (von Westen) Graßmann 447
  - 1632: F. Hulsius (?) (von Osten), Besprechung BKDHL 1.1: 28
  - 1637: (in der Stadtbibliothek) (von Nordwesten), Besprechung BKDHL 1.1: 28, 28
  - 1641: Merian Neckels 107/  
Lü Stadtansicht Nr. 8, 8/  
Bremse 9
  - 1641: J. A. Werdenhagen. Kupferstich von Westen [M. Christensen] Häuser u. Höfe 5.18
  - 1. Hälfte 17. Jh.: N. J. Visscher. (von Osten), Besprechung BKDHL 1.1: 28
  - 1641: J. A. Werdenhagen (von Westen), Besprechung BKDHL 1.1: 30, 30
  - um 1645/1650: D. Diricksen. (von Westen), Besprechung BKDHL 1.1: 33
  - 1647: Arnold Möller (von Osten), Besprechung BKDHL 1.1: 33
  - um 1650: (von Nordwesten, St. Jakobi mit Notdach), Besprechung BKDHL 1.1: 33
  - 1650/1654: Erik Dahlberg. (von Westen, Kopie nach Merian), Besprechung BKDHL 1.1: 33
  - 1653: Merian BALÜRE 3. 25/ Virck 30
  - 1653: M. Zeiller (von Westen), Besprechung BKDHL 1.1: 33
  - 1654: Francis Allen (von Osten), Besprechung BKDHL 1.1: 33  
- Kupferstich [Margrit Christensen] Häuser u. Höfe 5.18
  - 1655: M. Zeiller (von Westen), Besprechung BKDHL 1.1: 33
  - 1656: Seb. Furck. (von Westen, mit Notdach St. Jakobi), Besprechung BKDHL 1.1: 33
  - 1657: Wolfgang Hardtmann (von Westen), Besprechung BKDHL 1.1: 34
  - um 1650/1660: D. Funck. (von Osten), Besprechung BKDHL 1.1: 34
  - um 1660: im MKKHL (von Osten), Besprechung BKDHL 1.1: 34
  - 1660: Simon Schneider: Reeperbahnen, Drögeland, Struckteich [Johannes Klöcking] Wagen 1939.103
  - 1681: „Komet über Lübeck" (von Osten) LSAK 3.90/ BKDHL 1.1: 34
  - 1697: H. Lebermann (von Westen), Besprechung BKDHL 1.1: 35
  - 2. Hälfte 17. Jahrhundert: (von Westen), Besprechung BKDHL 1.1: 35
- 18. Jahrhundert:**
- ?: B. Probst, 18. Jh. : 3. Dröge / Blauer Turm [Johannes Klöcking] Wagen 1939.102
  - um 1700: (von Westen) Relief auf einer Ofenplatte, Besprechung BKDHL 1.1: 36
  - um 1700: (von Osten, vom Schevenberge aus), Besprechung BKDHL 1.1: 36
  - um 1700: (von Osten ), Besprechung BKDHL 1.1: 36
  - 1713: (von Westen) Titelbild zu Melle, Nachrichten, Besprechung BKDHL 1.1: 36
  - um 1720: F. B. Werner ( von Westen), Besprechung BKDHL 1.1: 36, 36
  - um 1720: F. B. Werner: Marien / Petri / Aegidien Graßmann 490/  
BKDHL 1.1: 37
  - um 1720/ 1730: (von Westen), Besprechung BKDHL 1.1: 37
  - 1724: (von Westen),Titelbild C. H. Starcke, Lübeckische Kirchen- Historie 1724), Besprechung BKDHL 1.1: 37
  - 1726/1728: von der Hüde (von Westen), Besprechung BKDHL 1.1: 37
  - um 1730: F. B. Werner (von Westen), Besprechung BKDHL 1.1: 37

- 1742: (von Westen), Besprechung BKDHL 1.1: 38
- 1742: Mentzel (von Westen) [Björn R. Kommer] Wagen 1980.117
- 1748: J. P. Willebrandt (von Osten), Besprechung BKDHL 1.1: 38
- um 1750: (von Westen), Besprechung BKDHL 1.1: 38
- 1756: C. J. Albertinus (von Norden), Besprechung BKDHL 1.1: 38
- 1762: (von Westen), Besprechung BKDHL 1.1: 38
- 1779: Pingeling (von Westen), Besprechung BKDHL 1.1: 40
- 1781: Cornelius Martin Wohlers (von Westen), Besprechung BKDHL 1.1: 40
- 1787: zu Melle 3. Auflage. (von Westen), Besprechung BKDHL 1.1: 40
- 1792: Blanchards Luftballon (von Westen), Besprechung BKDHL 1.1: 40/  
Graßmann 526
- 1795: (von Südwesten- Bastion Katz ), Besprechung BKDHL 1.1: 41
- 1795: J. M. D facit (von Norden), Besprechung BKDHL 1.1: 41
- 1795: J. M. David (von Norden- Struckfähre), Besprechung BKDHL 1.1: 41
- 1795: J. M. David. (von Süden), Besprechung BKDHL 1.1: 42
- 1795: J. M. D. (von Südwesten), Besprechung BKDHL 1.1: 42
- 1795 und 1796: J. M. David. (von Südwesten), Besprechung BKDHL 1.1: 42, 42
- 1795/1800: G. F. Engel: Gouache Lü Stadtbild 7, 7
- 1796: J. M. David (von Norden- Struckfähre), Besprechung BKDHL 1.1: 42
- 1796: Johann Marcus David (von Norden, Roeckstr.), Besprechung BKDHL 1.1: 43
- 1796: J. M. David (von Osten, Falkenwiese), Besprechung BKDHL 1.1: 43
- 1796: J. M. David (von Südosten ), Besprechung BKDHL 1.1: 44, 44
- 1796: J. M. David, Federzeichnung (von Westen) Lü Stadtbild Nr. 20, 20
- 1796: Joh. Marcus David, Federzeichnung (von Südwesten) Lü Stadtansicht Nr. 21, 21
- 1796: Joh. Marcus David, Federzeichnung Lü Stadtansicht Nr. 22, 22
- 1796: Joh. Marcus David Brix, 19. Jh.: 188/  
Lü Stadtansicht Nr. 24, 24
- 1796: Joh. Marcus David, Radierung. „Vor dem Mühlenthore anzusehen“ Lü Stadtansicht Nr. 25, 25
- 1797: Joh. Marcus David (von Südwesten, vorm Mühlentor) BKDHL 1.1: 44
- 1797: Joh. Marcus David (von Südwesten, Holstentor), Besprechung BKDHL 1.1: 44
- 1797: Joh. Marcus David (von Norden), Besprechung BKDHL 1.1: 44
- um 1796/1797: (von Südosten), Besprechung BKDHL 1.1: 44
- um 1796/1797: (von Südwesten), Besprechung BKDHL 1.1: 44
- 1797: Antoine Suntach (von Osten), Besprechung BKDHL 1.1: 44
- um 1795/1800: G. F. Engel (?) ( Südliche Stadthälfte von Osten), Besprechung BKDHL 1.1: 45, 45

### 19. Jahrhundert:

- um 1800: (von Westen), Besprechung BKDHL 1.1: 45
- um 1800: J. Hauttmann (von Norden), Besprechung BKDHL 1.1: 45
- 1800: J. M. David (von Westen), Besprechung BKDHL 1.1: 45
- 1801: J. M. David (von Westen), Besprechung BKDHL 1.1: 45
- 1800/ 1801: J. C. D. ( von Westen), Besprechung BKDHL 1.1: 45
- 1802: J. M. David. (von Westen), Besprechung BKDHL 1.1: 46
- 1806: Jos. Carmine, 4 Guckkastenbilder, Besprechung BKDHL 1.1: 46
- 1806: Schlacht vor dem Burgtor (von Norden), Besprechung BKDHL 1.1: 46, 46
- 1806: Jos. Carmine, kolorierter Kupferstich. Blick auf das Burgtor mit dem Zingel und dem Wachtgebäude von 1806, dahinter der Giebel der Burgkirche. Lü Stadtansicht Nr. 19, 19
- 1809: B. E. Mann (von Norden, Struckfähre), Besprechung BKDHL 1.1: 47
- um 1820: Joh. Heinr. Bleuler (von Norden), Besprechung BKDHL 1.1: 47
- um 1820 (Jakobi- Dom) plant + baut 4.14
- 1822: Thöming (von Westen), Besprechung BKDHL 1.1: 47
- 1822: Radl / Schleich (aus Zietz) (von Osten), Besprechung BKDHL 1.1: 47
- 1822: Radl del. Halldenwang sc. (von Nordwesten), Besprechung BKDHL 1.1: 48
- 1823: Joh. Heinrich Hintze, Bleistift. Besprechung [R. Sedlmaier] Nordelbingen 26/1958.133-134, B
- 1827: A. Schlegel ( von Westen, Wall), Besprechung BKDHL 1.1: 48
- 1827: Carl Birckenstaedt (von Südwesten, gegenüber Hartengrube), BKDHL 1.1: 48

- Besprechung
- 1827: Batty (von Süden, Wall bei Wipperbrücke), Besprechung BKDHL 1.1: 48
  - 1828: Batty (von Südwesten, Dankwartsbrücke), Besprechung BKDHL 1.1: 48
  - 1828: Robert Batty, Stahlstich Lindtke, Ansichten 47 / Lü Stadtansicht Nr. 37, B
  
  - 1829: P. Gauci. (von Südwesten, Obertrave), Besprechung BKDHL 1.1: 48
  - 1830: Carl Jernstedt (von Norden), Besprechung BKDHL 1.1: 49
  - um 1830: L. v. Motz (von Nordosten), Besprechung BKDHL 1.1: 49
  - um 1830: L. v. Motz (von Norden, Hafen), Besprechung BKDHL 1.1: 49
  - 1834: J. C. C. Meyn (von Osten), Besprechung BKDHL 1.1: 49
  - um 1835: C. Riedel (von Osten), Besprechung BKDHL 1.1: 49
  - um 1835: (von Südwesten, Geniner Landstr.), Besprechung BKDHL 1.1: 49
  - 1839: C. A. Lill. 3 Blätter, Besprechung BKDHL 1.1: 49, 49
  - um 1840: C. A. Lill (von Süden, Wall- Dankwartsbrücke/ Wipperbrücke, Besprechung BKDHL 1.1: 49
  - um 1840: H. Erdtmann, (von Südosten), Besprechung BKDHL 1.1: 49
  - um 1840: H. Hauttmann (von Osten), Besprechung BKDHL 1.1: 50
  - um 1840: „Lübeck vom schiefen Berge aus“ (jetzt Marlistr.), Besprechung BKDHL 1.1: 50
  - um 1840: F. H. K. Schmidt-Carlson (von Osten), Besprechung BKDHL 1.1: 50
  - um 1840: (von Südwesten, Obertrave), Besprechung BKDHL 1.1: 50
  - 1840: Druck von G. C. Schmidt (von Westen, Wall), Besprechung BKDHL 1.1: 50
  - um 1846: Joh. Carstens (von Westen, Wall), Besprechung BKDHL 1.1: 51
  - Mitte 19. Jh.: (von Südosten) LSAK 3.17
  - vor 1847: Milde, Bleistift, von der Schneiderfähre aus Lindtke, Ansichten 78/ Lü Stadtbild Nr. 30, 30
  
  - 1847: C. J. Milde (von Norden, Schneiderfähre), Besprechung BKDHL 1.1: 51
  - 1847: von Westen und Osten nebeneinander, Besprechung BKDHL 1.1: 51
  - 1847: Gustav Frank. (von Osten, Marli), Besprechung BKDHL 1.1: 51
  - vor 1848: C. H. Hustede, Blick von Nordwesten (auf Untertrave), Stich Wißkirchen 8-9
  - 1848: M. Kurz. (von Süden), Besprechung BKDHL 1.1: 51
  - um 1850: (von Osten), Besprechung BKDHL 1.1: 52
  - um 1850: (von Süden), Besprechung BKDHL 1.1: 52
  - um 1850: (von Süden), Besprechung BKDHL 1.1: 52
  - um 1850: (von Nordost, unterhalb der Marlistr.), Besprechung BKDHL 1.1: 52
  - um 1850: C. J. Milde (von Nord- Nordwest, Struckmühle), Besprechung BKDHL 1.1: 52
  
  - um 1850: Bleistift. über Mühlenteich mit Walkmühle Lü Stadtbild Nr. 11, 11
  - 1852: Anton Waage (von Westen), Besprechung BKDHL 1.1: 52
  - 1853: A. Haun (von Nordwesten), Besprechung BKDHL 1.1: 52
  - 1853: A. Haun (von Nordwesten, Dammansturm), Besprechung BKDHL 1.1: 52/ Lü Stadtbild Nr. 25, 25
  
  - 1853: A. Haun (?), (von Nordwesten, Wall), Besprechung BKDHL 1.1: 52
  - um 1853: A. Haun, Gemälde (von Westen) Lindtke, Stadt 75
  - um 1855: H. Hauttmann (von Westen), Besprechung BKDHL 1.1: 53
  - 1858: (von Nordosten, Falkenwiese: Schrödersche Badeanstalt), Besprechung BKDHL 1.1: 53
  
  - 1860 von Osten MKKHL [Margrit Christensen] Häuser u. Höfe 5.133
  - um 1860: Druck: Rahtgens (von Osten, Falkenwiese), Besprechung BKDHL 1.1: 53, 53
  - 1860, ca.: Schön Lindtke, Ansichten 79
  - 1860: Fr. Schmidt (von Osten, Kaufleutewasserkunst), Besprechung BKDHL 1.1: 53
  - um 1860: J. Gottheil (von Westen, Holstentorwall), Besprechung BKDHL 1.1: 54
  - um 1860: V. Ruth (von Osten), Besprechung BKDHL 1.1: 54
  - um 1860: Druck: Gebr. Borchers (von Norden, Struckfähre), Besprechung BKDHL 1.1: 54
  - um 1860: (von Nordwesten: Fischergrube bis Holstentorbrücke), Besprechung BKDHL 1.1: 54
  - um 1860: Wüsteneck. (von Nordwesten, Dammansturm), BKDHL 1.1: 54

## Besprechung

- um 1860: F. Schmidt (von Westen) Lindtke, Ansichten 77
- 1860/1861: Fr. Schmidt. (von Südwesten, Holstentor/  
Dankwartsgrube), Besprechung BKDHL 1.1: 54/  
Brix, 19. Jh.: 194
- 1862: R. Geißler (von Norden, Wall Bellevue), Besprechung BKDHL 1.1: 54
- 1863: Fr. Schmidt (von Südosten, Prahllwall), Besprechung BKDHL 1.1: 54/  
Lindtke, Ansichten 43
- um 1865: über Krähenteich [C. G. Linde] Brix, 19. Jh.: 195
- 1869: A. Godtknecht (von Norden, oberhalb Struckfähre),  
Besprechung BKDHL 1.1: 55
- 1869: von Klein Parin, kurz vor Stockelsdorf. Maler:? Neuschäffer 290
- um 1870: Carl Frühsorge (von Nordwesten), Besprechung BKDHL 1.1: 55
- um 1870: T. Geissler (von Nordwesten), Besprechung BKDHL 1.1: 55
- um 1870/1880: (vom nördlichen Domturm), Besprechung BKDHL 1.1: 55
- um 1870 (mit Schuppen Bahn) plant + baut 4.14
- um 1890: Foto von Westen Brix, 19. Jh.: 179
- um 1880: W. Pero (von Osten) Lindtke, Ansichten 76
- um 1890: über Krähenteich Brix, 19. Jh.: 178

## 20. Jahrhundert:

- um 1900: Foto Pietsch 46
- um 1900: Foto (MKKHL) von Osten [Margrit Christensen] Häuser u. Höfe 5.138
- 1908: Höppner, H.(= Fidus) (von Osten) Graßmann 675
- 1929: am Stadtrand: neu gepflanzte Pappeln /Buschwerk (Skitten) Heimatbl. 1929. 266-267, B
- nach 1942: Foto Schönherr, HL einst/jetzt 11
- nach 1959: Foto Schönherr, HL einst/jetzt 11

## 2. A-Z

- allgemein [Rolf Hammel-Kiesow] Geolog. Gesell 59/1999.11-14/  
VBll 1909.46-48, B /  
Geist, ABC 109
- Ästhetik des Stadtbildes [Oberlehrer Heinrich Mahn] LBll 1904.207-212, 223-225
- Bäume als gestaltender Faktor [Hans Hübler] Wagen 1956.98-104, 98  
Maasz 2.28-30, 34, 34  
Verein Kunstfreunde 21-22/  
1903.8
- Erhaltung, Forderung  
- [Johannes Baltzer, Vortrag 4.2.1908] LBll 50/1908.111-114,  
133-135
- Erscheinung: Erfreuliches und Unerfreuliches in unserem Stadt- u. Straßenbild [H. Mahn] LBll 1903.526 ff
- Farbe und Stadtbild [Otto Hespeler] LBll 1924.375, 413-  
414, 483-484  
LBll 1928.457-461
- Farbe im Stadtbild [Abram B. Enns] LBll 1966.229-232
- Ziegelbau, Fläche u. Farbe im Z. [Heinrich Delfs] Diss. TH Braun-  
schweig 1920 VBll 1901.75-76
- Forderungen an das... [Ulrich Weisner] VBll 1901.129-130  
Heimatbl. 1932.384-388, B
- Giebel erhalten  
- Ausschreibungstext
- Hüter des Stadtbildes sind ...
- kulturelle Leistung, Integrationsarbeit → :E.01: Zit. 24
- Marketing, Mittel des Lübeck-Brief 2/98.13
- Pflege [Hans-Achim Körber] A f D 2.157-160  
A f D 2.160-161  
Ensemble 65
- zentrale Aufgabe [Hans-Achim Körber] LBll 1982.190
- und Ensembleschutz Stadtzeitung 9/2007
- Pfleger: „Wächter“ über das Stadtbild [d] = Bernd Dohrendorf
- Aufgaben [Hans-Achim Körber im Interview]
- Renaissance der Städte → :E.03: Zit. 24. „Wer ausgrenzt...“
- Satzung, Plädoyer für... [Manfred Finke] LBll 1977.41-44
- Sozialer Wohnungsbau → :E.03: Zit. 24. „Wer ausgrenzt...“

- soziale zukünftige Probleme → :E.03: Zit. 24. „Wer ausgrenzt...“
- Stadtbebauungsplan VBll 1909.46-48, B
- Stadtbild
  - Ästhetik des Stadtbildes [Oberlehrer Heinrich Mahn] LBll 1904.207-212, 223-225
  - Analyse [Hans-Achim Körber] HL: Fachbereich V.153, 154
  - Baum: gestaltender Faktor des Stadtbildes [Hans Hübler] Wagen 1956.98-104, B
  - Farbe und Stadtbild [Otto Hespeler] LBll 1924.375, 413-414, 483-484
  - Farbe im Stadtbild [Abram B. Enns] LBll 1928.457-461
  - Pfleger: erster Uwe Hansen [d] = Bernd Dohrendorf LBll 1982.190
  - über das Stadtbild Lü Stadtansicht 3
  - Was ist ein Weltkulturerbe: Stadtbild vom Barock zum Biedermeier Bürger Nachr. 87.6-9, B
  - Zerstörung durch Laternenreklame [Wilhelm Haase-Lampe] Heimatbl. 1925. 3738, B
- stadregionale Verflechtungszusammenhänge → :E.03: Zit. 24. „Wer ausgrenzt...“
- Störung, 1800 bis 1870 Pieper 89 K
  - 1870 bis 1942 Pieper 90 K
- Straßenbahn: Stadtbild: „leider sehr gelitten“ Verein Kunstfreunde 15-16/1896.5
- Straßenbild: Erfreuliches und Unerfreuliches in unserem Stadt- u. Straßenbild [H. Mahn] LBll 1903.526 ff
- Veränderungen
  - ab Mitte 19. Jh., u. a. durch Bauhöhen, Brunnen, Straßenlaternen Machule 45, 77
  - Elbe-Lübeck-Kanal Machule 83
  - Straßenverbreiterung Anfang 20. Jh. Machule 78, 88
- Verunstaltung, Ortssatzung gegen V. des Lübecker Straßenbildes, VBll 1951.4-5
  - Vorschläge der Maler
  - Fassung, neu VBll 8/1951.2
  - Lübeck kann schöner werden VBll 1952.2-3
- Zerstörung, Ursachen [Manfred Finke] LBll 1977.53-57
- Zukunft der Städte [Hartmut Häußermann, Soziologe] → :E.03: Zit. 24. „Wer ausgrenzt...“

### 3. Zitate

1. **15. Jh.**: „...hohe Türme, deren Goldglanz den Anschauenden schon von weitem in die Augen fällt...“  
Simon Batz, etwa 1453-1466
2. **1438**: „Eine kurze Strecke vor dem schönen Flecken Schwartow, durch die wir fahren, thürmte sich Lübeck vor uns in seiner ganzen gothischen Majestät. Diese alte hanseatische Hauptstadt fällt von dieser Seite höher, größer und prächtiger in die Augen, als Copenhagen. Die vielen hochgespitzten Thürme, auf dem Hügel thronend, auf dem es liegt, geben ihr in äußerst gebietendes Aussehen; und sie hat von ihrer ehemaligen Macht und Herrlichkeit, wenigstens in diesem Abstände, das Aussehen erhalten.“  
aus dem Kreis der Begleiter des Moskauer Metropoliten Isidor, 1438.  
in: „Zehn Jahre Weltkulturerbe“ Reihe Denkmalpflege in Lübeck Band 2. Lübeck 1998, Seite 79
3. **1766**: „Lübeck macht in der Ferne besonders wegen seiner hohen Turmspitzen einen schönen Prospekt. Die Gegend wird hier herum immer reizender, denn da die Stadt auf einem abhängigen Hügel erbaut ist, so präsentirt sie sich auf einmal in Form eines Amphitheatrs, so dass man sie, noch ehe man hinein kommt, ganz übersehen kann.“ Thomas Nugent, 1766.  
in: „Zehn Jahre Weltkulturerbe“ Reihe Denkmalpflege in Lübeck Band 2. Lübeck 1998. Seite 79
4. **1800**: Schon von weitem macht sie einen ganz eigenen Eindruck, durch die Menge von gothischen emporstrebenden Thürmen, die zumal von gewissen Seiten, wie auf einen Punkt zusammen gebannt scheinen, und ich glaube schwerlich, dass eine Stadt in Europa, ausgenommen Konstantinopel, ihrer so viele im Verhältnisse ihres Platzes zählt. Wenigstens übertrifft sie in diesem Thurmreichthume ihre beiden Hanseatischen Schwestern, und wenn man die Dignität des Hauptes nach der Krone schätzen will, unter der es sich versteckt, doch verhält sich ihre Aufsatz etwa zu den übrigen, wie die dreifache Krone des Papstes zu denen der weltlichen Monarchen. Hanseatisches Magazin. Briefe eines Reisenden über Lübeck. Briefe eines Hanseaten, 1800. Berkefeld, Reise Seite 87
5. **1800**: „Thürme giebt's in Lübeck ungemein viele. Rechnet man zu den Kirchthürmen alle anderen, z. B. Festungsthürme, Rathhausthürmchen u. s. w. so kömmt eine Zahl von fast fünfzig heraus. Lübeck

nimmt sich daher von aussen, wie eine große katholische Stadt aus. Viele unter diesen Thürmen haben ein originelles gothisches Ansehen, und sind in ihrer Art schön, und wohl erhalten..."

Hanseatisches Magazin. Briefe eines Reisenden aus Lübeck, Briefe eines Hanseaten, 1800  
nach Berkefeld, Reise Seite 93

6. **1801:** Die Kirchen seien „mit unendlichem Schnitzelwerke und meistentheils läppischen und schlechten Gemälden überladne, gothische Höhlen“ Garlieb Merkel, 1801.  
Michael Brix, Nürnberg und Lübeck im 19. Jahrhundert.  
Denkmalpflege, Stadtbild, Stadtumbau.. München 1981. Seite 186
7. **1827:** „Ich war also in der freien Hansestadt Lübeck, in einer kleinen Republik, die von Bürgermeistern und Räten regiert wird. Alles ist würdevoll und altmodisch. Man glaubt sich fast ins Mittelalter zurückversetzt. Die Straßen sind krumm: die Häuser hoch, aber gleichsam kreuz und quer verdreht, mal mit der Längsseite, mal mit den im Zickzack abgespitzten Giebeln nach außen zur Straße: vieles sehr alt.  
Die Stadt wird von der Trave im Halbkreis umgeben. Der Fluss kommt aus dem Südwesten, umfaßt in krummer Linie die ganze westliche Seite der Stadt und biegt sich wieder anders herum in nordöstlicher Richtung. Die östliche Seite wird von der Wakenitz umfaßt; südöstlich liegt der Krähen-Teich und im Süden der Mühlen-Teich, so daß die Stadt fast vollständig von Wasser umgeben ist, zwei oder drei Landstreifen ausgenommen.“ Karl August Nicander, 1827.[H. P. Mensing] Wagen 1990.134
8. **1835:** „Die Stadt selbst ist von geraden, rechtwinkelig sich durchschneidenden Straßen durchzogen, die von alterthümlichen und modernen Gebäuden, welche sich wie neue Flicker auf einem alten Kleide ausnehmen, gebildet worden. [...]“ Gottfried Büttner, Klempnergeselle, 1835.  
[Hans-Bernd Spiess] Wagen 1988.247
9. **1836:** „...aus weiter Ferne erblickt man bereits die hohen Turmspitzen Lübecks. Die Domkirche, die Marienkirche, die Jakobikirche winken einem den Bewillkommungsgruß zu, bald dicht aneinander gedrängt, bald in weiter Reihe sich dem Blick darbietend, je nachdem man einen verschiedenen Standpunkt einnimmt.“  
E Beurmann, 1836
10. **1849:** „Aus weiter Ferne schon kündigt sich Lübeck an durch seine hohen pyramidalisch gebauten Thurmkolosse, die weit hineinblicken in das holsteinische und lauenburgische Land. An dies den imposanten Ziegelbauten erkennt man, noch ehe die Stadt selbst sichtbar wird, dass man sich einem Ort von großer Bedeutung nähert, einem Ort, der lange Zeit nicht eine der wichtigsten, sondern unbedingt die allerwichtigste Rolle in deutscher Geschichte spielte.“ Ernst Willkomm, 1849.  
Berkefeld, Reise Seite 154
11. **1855:** „Gleich beim Emporsteigen der Eisenbahn aus der Talmulde des Ratzeburger Sees auf das flache Land erblickt man über waldigen Säumen die gewaltigen Türme der alten Hansestadt Lübeck, die sich gerade von dieser Seite sehr imposant ausnimmt. Fehlte es nicht gänzlich an einem landschaftlichen Hintergrunde, so würde dieses Städtebild einen noch viel bedeutenderen Eindruck auf den Zureisenden machen. Die sieben einander ziemlich ähnlichen Turmpyramiden, von denen drei wie von Gram oder Alter gebeugt sich etwas zur Seite neigen, verkünden schon aus der Ferne den Glanz der Stadt, die unter den berühmten und hochstrebenden Städten der Vorzeit die hochstrebendste und berühmteste in Deutschland war.“  
Ernst Willkomm, 1855
12. **1864:** „Man könnte Lübeck das spitzthürmige Lübeck nennen. Alle Kirchen haben den hohen spitzen Thurm, außerdem aber findet sich an den Thoren, Portalen, Dächern vielfach (oft fast kleinminarettartig) ein schlankes Spitzthürmchen angebracht.  
Sehr hübsch sind die kleinen Thürme einzelner Kirchen, die sogenannten Dachreiter. Sie zeigen zum Theil, mehr als die großen Thürme thun, den reichgegliederten gothischen Charakter.“ Theodor Fontane, 1864  
Berkefeld, Reise Seite 171
13. **1900:** „Die Nothwendigkeit der Erhaltung des Straßenbildes ...“  
VBII 1900/25.193
14. **1900:** „...wünschen wollen wir, daß unsere Bevölkerung zur rechten Zeit noch erkennen möge, daß man nicht ungestraft ein Städtebild verderben darf, denn der Fremdenzuzug, den wir doch in jeder Weise befördern wollen, wird zurückgehen, statt sich zu heben, wenn aus Lübeck eine langweilige Stadt mit unkünstlerischen Dutzendhäusern und Zinskasernen gemacht wird. [...]“  
VBII 1900/35.271-272

15. **1926.** Wer die Stimmung und Schönheit der Straßenbilder Lübecks recht genießen will, der wähle für seine Streifzüge die Sonntagvormittage, wenn der Lärm des Alltags, das Wagengerassel, das Brüllen der Autos, Klingeln der Radfahrer und das Drängen und Hasten schweigt. ...auch einmal auf den Fahrdamm zu treten und Giebel, Türme, Straßenzüge, Portale und Türdrücker zu betrachten."  
Emil Hinrichs in: Endres, Geschichte HL, Seite 288
- 15a. **1956:** ...wird eine heftige Diskussion darüber geführt, ob es einen Sinn hat, den Kirchen neue Helme zu geben – das Trauma „Palmarum 42“ durch die Wiederherstellung der Stadtsilhouette in der gewohnten Form und mit allen Mitteln auszulöschen.  
Der Direktor der Gemeinnützigen beendet die Diskussion, indem er die Wiederherstellung der Stadtsilhouette mit politisch-messianischen Motiven hinterlegt, die alle lokalen Interessen vergessen lassen: [...]. Wenn es uns durch die Mithilfe aller Bürger gelingt, unsere Stadtkirchen mit ihren sieben Türmen uns und dem ganzen Vaterland zu erhalten und wiederherzustellen, dann geben wir ein Beispiel von Lebenswillen, der gerade weit hinausstrahlen wird zu unseren Brüdern und Schwestern jenseits der Elbe, und der den Machthabern in Ost-Berlin zeigt, daß hier in Westdeutschland die Menschen zum Opfer, nicht satt, sondern hungrig nach wirklichen und echten Lebenswerten. Aber es muß dann auch so werden, daß unsere Kirchen mit ihren Türmen ein Werk aller Mitbürger werden, ein Werk einer Gemeinschaft, die noch nicht Masse geworden ist, die bereit ist, nicht weil es ihr vom Staate verordnet wird, sondern weil sie dies Werk als ihr Werk will. Und nur wenn es sich erweist, daß jeder Lübecker, jeder, der in unserer Stadt eine Heimat hat oder gefunden hat, zum Geben nach seinem Können willens ist, wird es ein Zeugnis dafür, daß wir uns nicht aufgegeben haben....  
(LBl 1956, S. 89) Geist 122-123
16. **1968:** „Die Veränderungen im Inneren, im Straßenbilde, sind jedoch erheblich. Nur zu leicht neigt man dazu, ausschließlich die Bombennacht 1942 für die Zerstörung des alten Stadtbildes verantwortlich zu machen.  
Allein, so schwere Wunden der Zweite Weltkrieg auch in den Stadtkörper geschlagen hat – sie erreichen bei weitem nicht jene heimlichen, von der Öffentlichkeit kaum beachteten Verluste, die ein 'friedensmäßiger Vandalismus' unter dem Deckmantel des öffentlichen Interesses schon vorher und ebenso auch nachher verursacht hat.  
Nach den Erhebungen des Baudirektors H. Pieper sind in Lübeck von 1870 bis 1942 nicht weniger als 39 Prozent des Bestandes an alten Bauwerken abgetragen und durch Neubauten ersetzt worden, wohingegen die Kriegszerstörungen nur 11 Prozent betragen. Was aber in zwanzig Nachkriegsjahren der Spitzhacke zum Opfer gefallen ist und täglich noch fällt, dürfte das Ausmaß der Kriegsverheerungen bald übertroffen haben.“  
Gustav Lindtke in „Alte Lübecker Stadtansichten“, Seite 4.(Ausstellungskatalog MKKHL 1968)
17. **1998:** Gestalterische Qualität als Ausgangspunkt und Zielvorstellung einer zukunftsträchtigen Stadtentwicklung... Eben diese Qualität steht im Gegensatz zur fortschreitenden Uniformisierung unserer Städte, die gleichsam im Funktionalitätswahn immer neue Trends besetzt und dabei die notwendige stadtgestalterische Linie in den Hintergrund treten läßt.“ Andreas Matolatt, Lübeck-Brief 3/1998.12
18. **1998:** Allein die historisch geprägten Städte haben ein *individuelles Erscheinungsbild*, das ihren Wiedererkennungswert im Spektrum der europäischen Stadt sichert. Sie werden damit zu Orten, an denen sich Bewohner heimisch fühlen und die Gäste sie gern besuchen.“  
Dr. Horst H. Siewert, Leiter Bereich Denkmalpflege, LN 18.12.1998
19. **1999: Verschlechterung des Stadtbildes /** allgemein, nicht Lübeck  
...Die Faszination italienischer Städte ist ihrer konstanten Entwicklung nach außen zu verdanken, jedoch ohne dass sie ihre Kontinuität im Inneren aufgaben. Geschichte und Gegenwart im Lebensraum Stadt sinnvoll miteinander zu verbinden, sei die gemeinsame Aufgabe von Denkmalschutz, Städtebau, Architektur und Politik. [ ... ]  
Das Verschwinden von Wohnen und Kleingewerbe aus der Innenstadt zieht eine wesentliche Verschlechterung des Stadtbildes nach sich. Der kleine Gewerbetreibende, der über seinem Laden wohnte, hat eben das ganze Haus in Ordnung gehalten. Und die Mischung von Arbeit, Wohnen, Freizeit in der Stadt war auch ökonomisch viel sinnvoller als die heute übliche Trennung dieser Funktionen.  
In unseren Städten sollte Schluss damit sein, amerikanische Metropolen mit ihrem Siedlungsbrei nach zu ahmen, und dazu ist Erhalt und Integration historischer Stadtzentren in die Abläufe modernen Stadtlebens notwendig.  
VDI-Nachrichten 19.11.1999 über ein Symposium in Dresden zur Zukunft der City

20. **2002: „Nachdenken über Lübecks Altstadt“**

...Doch es will scheinen, wir begingen einen methodischen Fehler, wenn wir die Pflege des Lübecker Stadtbildes mit den Aufgaben der Lübecker Denkmalpflege gleichsetzen. Aus nachvollziehbaren Gründen wurde beides lange Zeit zumindest begrifflich getrennt.

Denkmalpflege hatte sich wissenschaftlich fundiert dem einzelnen Objekt und vielleicht noch seinen Nachbarn zu widmen. Die Pflege des Stadtbildes diene – überspitzt formuliert – dem schönen Schein, der oberflächlichen Freude der Touristen und war unwissenschaftlich. Bernhard Schlippe war gut dreißig Jahre lang Denkmalpfleger dieser Stadt und versuchte, diese Trennung schließlich aufzuheben. Er definierte die ganze Lübecker Altstadt als „Gesamtkunstwerk“. Nur so konnte es ihm, der den Antrag um Aufnahme in die Liste des Weltkulturerbes unterschrieben hatte, gelingen, daß nicht nur einzelne Bauwerke, sondern die ganze Lübecker Altstadt 1987 von der UNESCO in die Liste des Weltkulturerbes aufgenommen wurde.

Die Pflege des gesamten Stadtbildes und die Pflege des einzelnen Denkmals sind spätestens seit diesem Antrag nicht mehr voneinander zu trennen! Dies muß eigens betont werden, weil sich in den letzten Jahren zurecht der Verdacht einschlich, private Altstadtbesitzer würden wesentlich strengeren Auflagen unterworfen als in der Altstadt investierende Großkonzerne, deren Bauten das Lübecker Stadtbild schwerer mißhandeln können, als es der kleine Mißgriff eines sein Haus sanierenden Bürgers jemals vermag.[ ...].” (Seiten 213-220, hier 218) M. Thoemmes in Wagen 2002.218

21. **2002:**...der Erhalt der sieben Türme eine Gemeinschaftsaufgabe ist. Solche Aktionen können den Gemeinsinn in unserer Stadt wieder stärken, was auch bei der Bewältigung anderer Probleme hilft.”

Klaus Puschadel, CDU-Fraktionsvorsitzender, LN 19.12.2002

22. **2002:**...sie die Verbundenheit der Lübecker mit ihrer Tradition so reichen Stadt symbolisieren. Die Spendenaktion beweist, dass nicht nur zu Weihnachten die Menschen bereit sind, Verantwortung zu übernehmen.”

Dirk Gerdes, KWL-Geschäftsführer, LN 21.12.2002

23. **2003:** Lübeck ist das Herz des Landes, was die Kultur angeht, sagte [Bildungsministerin Ute] *Erd-siek-Rave*. Die Weltkulturerbestadt sei eine moderne offene Metropole, die mit und von ihrem historischen Ensemble lebt. ‚Denkmalschutz und Denkmalpflege als öffentliche und private Aufgabe sind Kulturleistungen, von denen alle profitieren‘, sagte *Erd-siek-Rave*. ‚Das Stadtbild von Lübeck zum Beispiel, die Architektur, Kunst und Kulturlandschaft wirken auf jeden Menschen – ob bewusst oder unbewusst. [...].

Stadtzeitung 16.9.2003 zur Eröffnung des Tages des offenen Denkmals

24. **2008. Wer ausgrenzt, muss mit einem Knall rechnen:** Über die Zukunft und die Konkurrenz der Städte/ allgemein, [nicht Lübeck]

*Herr Häußermann, Sie haben sich in einer großen Studie Gedanken über die Zukunft der Stadt gemacht. Dabei geht es auch um Leitbilder für künftige Entwicklungen. An welchen Leitbildern sollen sich Städte heute orientieren?*

Es gibt das Leitbild einer metropolitanen Kultur. Danach schafft eine Stadt möglichst vielfältig für alle sozialen und ethnischen Gruppen und mit einem fairen sozialen Ausgleich einen Lebensraum, der möglichst viele Optionen für den Bewohner offen hält.

*In Frankfurt macht man sich gegenwärtig viele Gedanken darüber, wie diese Stadt in zwei Jahrzehnten aussehen sollte und wie sie in eine heterogene Region eingebettet sein könnte. Sie sprechen in dem Zusammenhang von stadtreionalen Verflechtungszusammenhängen. Sind diese nicht vor allem von gravierenden Unterschieden gekennzeichnet?*

Stadtreionale Verflechtungsräume beziehen sich vor allem auf Wirtschafts- und Verkehrsaktivitäten. Zwischen den Kernstädten und dem Umland gibt es noch erhebliche kulturelle und soziale Unterschiede. Die Kernstädte in den Regionen machen eine großstädtische Kultur aus. Denjenigen, denen die Fremden auf den Keks gehen, die ziehen raus ins Umland. Eine Suburbanisierungstendenz gab es auch schon lange in der Wirtschaft.

*Muss die Kernstadt perspektivisch mehr sein als nur ein Schrittmacher, muss sie also auch integrativ für das Umland wirken?*

Was heißt nur? Es wäre schon viel, wenn die Stadt Schrittmacher für eine integrierte Entwicklung wäre. Die Städte leisten eine Integrationsarbeit, die man im Umland nur ahnt, weil man sich ja von den Gegensätzen, den Konflikten und den multikulturellen Milieus entfernt hat. In diesem Zusammenhang erbringen die Städte eine nicht hoch einzuschätzende kulturelle Leistung.

*Die Städte sind oft neidischen Blicken des Umlands ausgesetzt, das in Konkurrenz tritt und neulich von Eschbom aus die Deutsche Börse abgeworben hat Dieses Problem gibt es immer wieder. Das*

*Land könnte intervenieren, fasst das Problem aber nicht an. Wirkt das in Zeiten der Renaissance der Städte nicht ignorant?*

Die regionale Verflechtung ist ein gewichtiges Argument dafür, dass es eigentlich einen gemeinsamen Finanzhaushalt in diesen eng gefassten Gebieten geben müsste. Die Städte sind längst über ihren administrativen Zusammenhang hinausgewachsen. Dass Städte durch Abwerbungen Gewerbesteuer verlieren, ist eigentlich eine Katastrophe. Auf der Bundesebene hat man die Metropolen längst entdeckt. Angesichts der schrumpfenden Bevölkerungszahl wird es ohnehin wieder eine stärkere Konzentration auf die Städte geben.

*Was meinen Sie mit der Renaissance der Städte?*

Die Renaissance der Städte hat drei Komponenten. Erstens: Das wirtschaftliche Erstarren, gerade in dem Bereich, den man den kreativen nennt. Die Kreativen suchen die innerstädtischen Quartiere, um sich dort zu entfalten. Ein wichtiger Punkt für die Stadtpolitik ist es, preiswerte Räume zu sichern. Zweitens: Das Nachlassen der Suburbanisierung. Die Jahrgänge, die zwischen 30 und 40 Jahren typischerweise eigentumbildend sind, werden quantitativ weniger. Drittens, und das ist der wichtigste Punkt: Das Modell der Hausfrau, die zum Einfamilienhaus gehört, lässt sich in vielen Partnerschaften heute nicht mehr leben, weil häufiger beide Partner akademisch gebildet sind und eine Arbeit im tertiären Markt suchen. Wenn man Kinder hat, wird bei zwei Erwerbstätigen das Wohnen im Umland sehr beschwerlich.

*Sie sprechen über Akademiker, über die Kreativen. Stadtplaner nehmen oft die Gutverdienenden in den Blick, nicht aber die Menschen, die sich zentrale städtische Lagen gar nicht leisten können. Gehen die verloren?*

Das hängt von der ökonomischen Entwicklung einer Stadt ab. Wenn die ein starkes Wachstum in den Dienstleistungen haben, in denen man viel verdient, dann werden die Innenstädte gentrifiziert. Das kann man in London und Paris gegenwärtig sehen. Ansätze dafür gibt es auch in Frankfurt, in Hamburg und in München. Mit einem durchschnittlichen Einkommen kann sich dort niemand mehr eine Wohnung in der Innenstadt leisten. Während früher die Städte die gesamten sozialen Lasten zu tragen hatten und die Wohlhabenden im Umland lebten, dreht sich diese Entwicklung künftig um: Die Ränder werden eher mit sozialen Problemen belastet, die Innenstädte werden Probleme abschieben. Paris macht das ja vor.

*Im Rhein-Main-Gebiet haben die Umlandgemeinden den sozialen Wohnungsbau komplett eingestellt; also eine Situation geschaffen, die im Widerspruch endet Ist doch kurios.*

Ja, viele Städte machen überhaupt keinen Sozialwohnungsbau mehr. Vielleicht müsste man das so machen wie in Frankreich, wo Gemeinden mit mehr als 20.000 Einwohnern gezwungen werden, sozialen Wohnungsbau zu betreiben. Die müssen 20 Prozent ihres Bestandes entsprechend ausweisen oder Strafe zahlen. Wenn es keine regionale Solidarität gibt, entstehen immer diese Konkurrenzkämpfe.

*Nehmen Sie die Frankfurter Altstadtdebatte oder die Berliner Schlossdiskussion – was kann für heutige Stadtpolitik ein Leitbild, eine Orientierung sein?*

Noch sind die Leitbilder an der internationalen Städtekonkurrenz orientiert. Man versucht eine Marke Frankfurt zu schaffen. Das aber wird den Städten auf die Füße fallen, wenn sie sich nicht um die Integration ihrer Bevölkerung kümmern. Wenn man Ausgrenzungsprozesse zulässt, knallt es irgendwann.

Interview: Matthias Arning, Frankfurter Rundschau 24.5.2008. Seite D 6

Anmerkung: Hartmut Häußermann ist Soziologe, er lehrt an der Humboldt-Universität Berlin

## Stadtdenkmal

- Charakterisierung [Horst H. Siewert]

A f D 3.9-11 / A f D 2.34-35

- Städteverständnis und Stadtdenkmal [Björn R. Kommer]

A f D 2.74-86

- Zitat

1. Weil neue Anforderungen auch neue Belastungen für den Altstadtorganismus nach sich ziehen und weil wir leidvoll erlebt haben, dass Cityfunktion häufig stärker waren als Denkmal und Wohnen, sage ich hier ganz deutlich:

Die Verpflichtung, die uns das Weltkulturerbe auferlegt, hat zur Konsequenz, dass bei der Erhaltung der Altstadt das Stadtdenkmal oberste Priorität hat. Die Rahmenbedingungen für die Erhaltung des Weltkulturerbes werden im wesentlichen durch die Denkmalpflege bestimmt. Politik und Wirtschaft haben zu akzeptieren, daß die Altstadt gerade aufgrund ihrer historischen Kontinuität auch einen

ökonomischen Wert an sich darstellt, den es zu erhalten gilt. Daran mögen auch die feinsinnigen Kommentare der Lübecker Nachrichten oder deren Nichtberichterstattung nichts zu ändern.

Bausenator Dr. Volker Zahn bei der Eröffnung der Ausstellung „Leben mit alten Häusern- Rettet unsere Altstadt jetzt“ im Burghloster. LBll 1993.69

## Städtebau

- Ensembleschutz Ensemble 95 ff
- Entwicklung: städtebauliche seit Kriegsende. DARI Berlin 1931 (Deutschlands Städtebau)
- Erhaltungsauftrag Ensemble 95
- Kunst, St. als Kunst [Norbert Jensen] Wagen 1968.52-59, P

### Zitate

1. Wir werden die Städtebaupolitik zur Umsetzung der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie weiter entwickeln...  
Wir wollen die Städtebauförderung an die Notwendigkeit des nachhaltigen Stadtumbaus und an das Ziel der kompakten und durchmischten Stadt anpassen... [...].  
aus der Koalitionsvereinbarung 2002 zitiert nach: Prof. Dr. Karl Ganser  
in ‚Informationen der Initiative Baukultur‘ November 2002

## Städtebauförderungsmittel

- wirksamer einsetzen [Franz-Peter Boden] HL: Fachbereich V.163

## Stadt: Bestand historischer

1. Der historische Bestand einer Stadt ist nicht nur in ihrer fortlebenden Struktur und in ihren erhaltenen Gebäuden gegeben, sondern er besteht wesentlich auch aus den kleinen Gegenständen, an denen die Erinnerung durch unmittelbare Berührung geweckt wird, und aus der Ausstattung von Kirchen, Schlössern und Häusern. Dies sind die Dinge, welche die Geschichte erst bunt und lebendig machen, durch welche sich eine alte Kultur manifestiert und mit denen sie unsere Gegenwart durchdringt. Krauss 42

## Stadtentwicklung, Stadtplanung → :E.01: Entwicklung der Altstadt, Stadtplanung, Zit.

ISEK → :E.02: ISEK

- Einfluss der Verkehrsführung auf die Stadtentwicklung, Passanten- und Haushaltsbefragung → :O.01 a: Passanten- und Haushaltsbefragung ‚omniphon‘
- Entstehung, Entwicklung Finke 3.17
  - bis 1201 [Doris Mührenberg] Dänen 19
  - Kernstadt, um 1160/1170 Finke 3.17
  - räumliche E. bis Ende 14. Jh. [Rolf Hammel] Graßmann 50-63
- Stadtplanung MA [Klaus Friedland] Veröff. Senat IX. 45-46
  - westfälische Einflüsse [Klaus Friedland] Veröff. Senat IX. 46
- Zitate

1. ...Die sieben Türme, Backsteingotik und Marzipan bleiben für Lübeck prägend, meint der Sprecher der Industrie- und Handelskammer, *Hans-Jochen Arndt*. Und: die Attraktion der Altstadt werde sogar steigen, denn der Mensch – gefrustet von anonymen, elektronischen Beziehungen – sucht vermehrt die urbane Atmosphäre als Stätte die direkten Begegnung und als Ort mit attraktiven Angeboten. ‘ Die Stadtplanung hätte die Aufgabe, das Weltkulturerbe zu wahren und gleichzeitig ‚events‘ zu ermöglichen.“ LN 18.7.1999

2. Ist ‚soziale Stadt‘ ein Standortfaktor? Die Verwertung der Stadt und in der Stadt hat zwei Seiten: Auf der einen Seite herrscht die Unerbittlichkeit der Rentabilität und des schnellen Geldes. Auf der anderen Seite bestehen längerfristige Verwertungsoptionen nur dort, wo die Rahmenbedingungen stimmen. Eine Stadt die zerfällt, deren Innenstadt stirbt, gibt keinen guten Investitionsplatz ab. Auch eine Stadt, die im Autoverkehr erstickt und in der sich die Menschen nicht wohl fühlen, hat keine Zukunft. Die Verwertungsoptionen messen sich an der Attraktivität von Stadt. Hieraus entsteht die Notwendigkeit einer langfristige denkenden sozialen Stadtentwicklung. [...]

Peter Strieder, Senator für Stadtentwicklung Berlin in  
„Foyer Journal für Stadtentwicklung“ Heft 5 / 2000, Seite 5

3. ...Stadtentwicklung geht einher mit sozialer Entwicklung. Stadtentwicklung wird zur Klammer sozialer, ökonomischer, ökologischer und kultureller Beziehungen im Stadtraum. [...].

Peter Strieder, Senator für Stadtentwicklung Berlin in  
„Foyer Journal für Stadtentwicklung“ Heft 5 / 2000, Seite 6

4. ...Eine verantwortliche Stadtentwicklungspolitik muss sich [...] vor allem mit der sozialen Entwicklung und dem Zusammenhang von ökonomischer und sozialer Polarisierung in der Gesellschaft sowie mit den sozialen Entmischungsprozessen befassen. Die Zukunft der Stadt hängt davon ab, ob es gelingt, planerische und ökonomische Perspektiven für die innerstädtischen Räume zu verbinden.

Peter Strieder, Senator für Stadtentwicklung Berlin  
in „Foyer Journal für Stadtentwicklung“ Heft 5/2000, Seite 6

5. ...‘Soziale Stadt‘ heißt, sich in der Stadt frei bewegen zu können, die Stadt als Lebensraum zu nutzen. ‚Soziale Stadt‘ heißt, ein Leben mit vielen Menschen auf engem Raum zu organisieren, heißt, die Menschen einzuladen, an der Gesellschaft teilzunehmen. Eine funktionierender öffentlicher Personennahverkehr ist dabei ebenso grundlegend wie ein Stadtraum, in dem sich die Menschen angstfrei aufhalten können; der Kampf gegen Dreck und Verwahrlosung ist ebenso wichtig wie das Eintreten für ein friedliches Zusammenleben unterschiedlicher Kulturen und Ethnien. Das Lebenselixier der sozialen Stadt ist der Bürgersinn und die demokratische Gemeinde. Die ‚soziale Stadt‘ ist nicht mehr länger das Symbol für die Delegation städtischer Probleme an die staatliche Fürsorge. ‚Soziale Stadt‘ ist das Markenzeichen moderner Urbanität.[...]

Peter Strieder, Senator für Stadtentwicklung  
Berlin, in „Foyer Journal für Stadtentwicklung“ Heft 5/2000, Seite 6

6. ... Das Quartiersmanagement soll den Bewohnern Impulse geben, mit den Problemen umzugehen und gemeinsam über Lösungen zu streiten. [...].

Cornelia Dörris in „Foyer Journal für Stadtentwicklung“ Heft 5/2000, Seite 8

7. ...in den Gebieten mit so genanntem ‚besonderen Entwicklungsbedarf‘ arbeiten in Berlin Quartiersmanager. Sie kommen aus unterschiedlichen Bereichen wie Wirtschafts- und Betriebsberatung, Stadterneuerung, Mieterberatung, aber auch Jugendarbeit. Gemeinsam mit einem zuständigen Bearbeiter aus der Stadtentwicklungsbehörde und einem Vertreter der Bezirksverwaltung entwickeln sie Vernetzungs- und Kommunikationsstrukturen und stoßen Projekte an, die die Situation in den Quartieren verbessern – sei es in sozialer, baulicher oder auch wirtschaftlicher Hinsicht. Quartiersmanager müssen eine Vielzahl unterschiedlicher Interessen bündeln und koordinieren. Im Spannungsfeld zwischen Stadtplanung, Sozialarbeit und Gewebeentwicklung sind Verbesserungen des Wohnumfeldes nur schrittweise zu erreichen. [...]

Silke Lambeck in „Foyer Journal für  
Stadtentwicklung“ Heft 5/2000, Seite 13

8. Ich erwarte, dass nachhaltige Stadtentwicklung durchdacht wird. Darunter versteht man, dass eine Stadt wirtschaftlich prosperiert und in ihr soziale Gerechtigkeit sowie zugleich ökologische Balance möglich werden. [...].

Rudolf Petersen, Leiter der Abteilung Verkehr im  
Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt, Energie in Die Zeit 8.6.2000

9. stadtplanerisches Entwicklungsleitbild

... von der Lübecker Bürgerschaft festgelegte stadtplanerische Entwicklungsleitbild für die Altstadt beinhaltet drei Hauptzielbereiche, wobei der Erhaltung des UNESCO Weltkulturerbes Vorrang eingeräumt wird.

Diese drei Entwicklungsziele umfassen:

Die Altstadt als Kulturdenkmal:

‚Die Lübecker Altstadt ist in der Gesamtheit ihrer kulturhistorischen Werte und stadtbildprägenden Elemente als nationales und internationales Kulturdenkmal zu erhalten.‘

Die Altstadt als Wohnstandort:

‚Die Lübecker Altstadt soll auch in Zukunft Wohnstandort für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen sein.‘

Die Altstadt als regionales Zentrum:

‚Die Lübecker Altstadt bleibt auch weiterhin Einkaufszentrum und Standort für die Versorgung der Bevölkerung der Hansestadt Lübeck und ihres Einzugsbereiches.‘“

Dr. Volker Zahn, Bausenator, in „FreiRäume nutzen“, 2000. Seite 18

10. **Stadtentwicklung: Denkbare Handlungsfelder Entwurf**

Die denkbaren Handlungsfelder sind alphabetisch geordnet:

### **Alte Menschen**

#### 1. Betreutes Wohnen

#### **Arbeit, arbeiten**

1. wohngebietsverträgliche Arbeitsplätze („zu Fuß zum Arbeitsplatz“ , auch im Hochschulstadtteil  
Arbeitsplätze schaffen für Nicht-Techniker/ Akademiker)
2. Förderung von Betrieben, die ökologisch sinnvoll Arbeiten (Öko-Audit)
3. nicht den Fehler aus den 70er Jahren (Altstadt) wiederholen: „Gewerbebetriebe raus aus den Wohn-  
gebieten der Altstadt“)

### **Ausländer/ innen**

1. Es wird so viel von „Integration“ gefaselt. Was bedeutet sie eigentlich und was verstehen wir da-  
runter? Und wie denken wir über das Merz'sche „Deutschen Leitkultur.“
  - a. Ausländerinnen und Ausländer sollten „gehalten“ sein, die deutsche Sprache zu erlernen. Dabei  
muss Ihnen geholfen werden:
    - argumentativ (warum ist es gut, wenn ich Deutsch lerne, es muss klar gemacht werden, dass wir  
sie nicht „vereinnahmen“ wollen, dass wir sie gerne begleiten, wenn sie ihre Kultur beibehalten  
und pflegen wollen.)
    - rein praktisch durch Lehrer/innen und sächliche Unterstützung.
2. Ausländer-Beauftragter

### **Bauen, Wohnen**

1. Umweltgerechtes Bauen:
  - a. kompaktes Bauen (Geschossbauweise z.B. auch für „Vermögende“, siehe Wallstr.)
  - b. Flächensparendes Bauen
  - c. Brachflächenrecycling (z. B. Berliner Straße Gleisdreieck, Ellerbrook, Glashüttenweg )
  - d. Energieeinsparung bei Neu- und Altbauten
  - e. Wassereinsparung durch moderne Haustechnik
  - f. Fassaden- und Dachbegrünung
  - g. Kaltluftschleusen und Frischluftzonen bei der Ausrichtung von Baukörpern (Hochschulstadtteil)  
berücksichtigen
2. Kinder in die Altstadt: Ein- und Zweifamilienhäuser in Blockbinnenhöfen (geringer Flächenver-  
brauch, Sicherheit für Kinder)
3. Wohnumfeldverbesserung:
  - a. Gärten, Grün, Sitzgelegenheiten
  - b. Kinder → siehe dort
  - c. Verkehr → siehe dort
  - d. fußläufige Erreichbarkeit von Warenangeboten und Dienstleistungen
  - e. Freizeiteinrichtungen
  - f. Sicherheit
4. angemessener Wohnraum in angemessene Wohnumgebung für sozial schwache Gruppen (auch  
Obdachlose)
5. Wohnen und Arbeiten im Stadtteil („Zu Fuß zur Arbeit“) siehe auch → „Arbeit, arbeiten Nr. 1“
6. wohnungsnahe Grundversorgung
7. generationenübergreifendes Wohnen siehe → „Nachbarschaft“ Nr. 3
8. Grundrisse so planen, dass sie für unterschiedliche Lebenssituationen gut nutzbar sind
9. Aufenthaltsqualität in der Altstadt („City“) verbessern
10. Die Dächer öffentliche Gebäude außerhalb der Altstadt sollten möglichst mit Sonnenkollektoren  
ausgestattet werden.

### **Behinderte**

1. Selbsthilfegruppen initiieren (KISS)
2. Ein(e) Beauftragte (r) für Behinderte, die / der Kompetenz gerade auch gegenüber der Verwal-  
tung und der Politik hat, ist wünschenswert. Möglicherweise muss man sich aus Kostengründen  
vorerst damit begnügen,  
„KISS“ mehr Befugnisse und Mittel zu geben. KISS = Kontakt- und Informationsstelle für Selbst-  
hilfegruppen im Gesundheitsamt.

### **Denkmalschutz**

1. Denkmalplan Teil 2 zügig verwirklichen
2. Bereich Denkmalpflege
  - mit ordentlichem PC-Programm ausstatten
  - personell aufstocken, weil die Denkmalpflege auch Grundlagen für den Tourismus schaffen  
kann.

**Frauen** siehe → Partizipation 1 b, Verkehr 8

## **Gesundheit**

### **Individualität / Identität der einzelnen Stadtteile erhalten und fördern**

1. Geschichte des Ortsteiles
2. Kulturelles Erbe sichern ( Beispiel: in Kücknitz den Pesel und den Kirchplatz )
3. ortsbildprägende Bauten / Situationen erkennen und erhalten
4. landschaftstypische Eigenarten sichern
5. Unverwechselbares der Ortsteile bewahren

### **Jugendliche**

1. an der Planung von Stätten für Jugendliche diese beteiligen, siehe → Partizipation 4

### **Kinder**

1. Spielen
  - Spielplätze, auf denen gespielt werden kann. Bäume, Sträucher: Obst, siehe → Partizipation 3
  - Naturerlebnisräume
  - Verkehr → siehe dort
2. Kindergärten und- horte
3. Grundschule
4. andere Schularten
5. Verkehrserziehung

### **Kultur**

1. Stadteilkultur

### **Mobilität** Leitsatz: „Mobilität beginnt im Kopf“

1. für Eltern und andere Erwachsene: „spielerisches Lernen“ einüben (in Stadtteilräumen / -zimmer ). Themen z.B. „Wie Kinder spielen“, „Kinder im Verkehr“, „Kinder fordern uns heraus“. „Erwachsene im Verkehr“(Vorbild sein), „Wir gehen über den stadökologischen Pfad“

### **Nachbarschaft**

1. Stadtteilräume/ -zimmer: Nutzung lose Nachbarschaftsgruppen, „Mitmach-Projekte“, VHS, soziale Beratung (Mehrfachnutzung)
2. Förderung von gegenseitiger Hilfe (Selbsthilfe wie z.B. „Eltern mit Zwillingen“ (LN 11.10.2000 )
3. gemeinschaftliches generationenübergreifendes Wohnen (wie z. B. künftig im Aegidienhof)
  - variable Grundrisse für unterschiedliche Lebenssituationen
4. weitere Stadtteilbüros der Verwaltung
5. außerhäusliche Kinderbetreuung unterstützen
6. Mobile und ambulante Dienste
7. Förderung von Initiativen und Vereinen, die dazu beitragen, den sozialen Zusammenhalt und die kulturell Vielfalt in der Stadt / in einem Stadtteil zu stärken

### **Naherholung**

1. Freiflächen entwickeln, nutzbar machen bzw. aufwerten
2. Schutzgebiete nicht antasten, neue ausweisen

### **Natur**

1. Schutzwürdige Gebiete / Biotope vernetzen
2. Schutzgebiete ausweisen, Tabuzonen für neu Siedlungstätigkeit
3. Stadökologische Pfade auch in Vorstädten
4. Kleingartenwesen

### **Partizipation**

1. Bürgerbeteiligung
  - a. Beispiel Wettbewerb Ober-/Untertrave
  - b. bei größeren Projekten: speziell Frauen beteiligen
  - c. bei Umweltverträglichkeitsprüfungen
2. Anwaltsplanung
3. Kinder bei der Gestaltung von Spielplätzen beteiligen
4. Jugendliche an der Planung von Stätten für Jugendliche beteiligen

## Tourismus

### Transportmittel

1. STATTAUTO fördern
2. Transportaufwand minimieren ( „Lübeck-Logistik“ )
3. Mitfahrerzentrale ( n ) fördern
4. ÖPNV stärken

### Umwelt

1. Bodenversiegelung (Entsiegelungskonzept, Verhinderung weiterer Versiegelungen: Versiegelungskataster. Grenzwerte festlegen?)
2. Schadstoff-Indikatoren (Luftschadstoffe, Treibhausgase, CO<sub>2</sub>- Emissionen ) in Stadtzeitung groß regelmäßig bekannt machen
3. Lärmemissionen mindern, Werte bekannt machen

### Verkehr

Leitsatz: „Verkehrsteilnehmer sind Kinder, Erwachsene, alte Menschen, Radfahrer und Autos“

1. „Wohnstraßen“ (Zeichen 325)
2. Radfahrwege: neu, ausbessern
3. Stellplätze möglichst nicht direkt an der Wohnbebauung
4. Verkehrserziehung für Kinder → Kinder
5. Verkehrsberuhigung in den Vorstädten – auch wenn’s zunächst nur mal kleine „Inseln“ sind
6. Rückbau von vierspurigen Straßen in Wohngebieten der Vorstädte (z. B.: Fregattenstr.) und in der Altstadt ( z.B. Beckergrube, Kanalstr.)
7. Verkehrsflächen minimieren ( z. B. im Hochschulstadtteil )
8. Parkhäuser: Erdgeschosse frauenfreundlich machen (Landesregierung !!!)

### Wirtschaft

1. Förderung umweltschonend arbeitender Betriebe
  2. Förderung kleiner und mittlerer Betriebe (auch Einzelhandel) insbesondere auch von Ausländern
- Hans Meyer 2.10.2000 / 23.10.2000

11. ... Frage: *Was wollen Sie damit sagen: Die Architekten, die Städtebauer sind nicht gerüstet?*

**Mäckler:** In den 70er Jahren hat sich die Disziplin der Stadtplanung von der Architektur getrennt. Heute wissen wir: So geht das nicht. Stadtplanung ist ein organisatorisches Hilfsinstrument, das konkrete stadträumliche Inhalte und architektonisches Gestalten benötigt. Wir müssen Straßen und Plätze stadträumlich entwerfen, sonst entsteht keine Stadt, in der man sich wohl fühlt. Man lässt die Gestaltung der Stadt aber völlig außen vor, oder glaubt dieses Thema mit Stadtmöblierung erledigen zu können.

Frage: *Die Städte wachsen. Woran sollen sie sich orientieren – städtebaulich wie architektonisch?*

**Mäckler:** Das Instrumentarium der Stadtplanung muss durch Städtebau, die architektonisch-städtebauliche Gestalt, ergänzt werden. Dann erst werden wir wieder gestaltete Städte haben. Und das ist genau das, was die Bevölkerung in Deutschland überall fordert.

Wenn einige fordern, wir wollen unsere Altstadt wieder haben, dann ist das auch ein Hilferuf.

Frage: *Die Frage bleibt: Muss man die Stadt nicht im Ganzen denken, um sie an verschiedenen Plätzen gestalten zu können?*

**Mäckler:** Ich muss die Stadt insgesamt denken. In Europa ist das einfach, weil unsere Städte auf historischen Grundrissen aufgebaut sind. Wenn Sie über das Wachstum der Städte sprechen, sage ich: Wir müssen die Innenstädte erst mal verdichten. Man muss beispielsweise den sozialen Wohnungsbau rund um den Dom, den man früher auf die grüne Wiese gesetzt hätte, durch städtischen Raum ergänzen – mit vernünftigen Läden, Wohnungen und mit einem ausgeprägten Einzelhandel. Menschen wollen sich wohl fühlen – in ihrem städtischen Raum, wie in ihrem Wohnraum. Der städtische Platz ist das Wohnzimmer der Stadt!

Frage: *In der Diskussion entsteht immer die Furcht, die Frage nach dem Standort überlagere die Frage nach der sozialen Stadt Ist das eine Falle?*

**Mäckler:** Es wäre fatal, das Eine gegen das Andere auszuspielen. Ich muss den Stadtraum gestalten, unabhängig von den unterschiedlichen Gesellschaftsschichten. Alle Menschen wollen gestaltete Räume haben. Jeder gestaltet ja auch sein privates Wohnzimmer.

In der Stadt sorgt der sozialpolitische Aspekt dafür, dass diese Räume lebendig sind. So sollten wir beispielsweise Einkaufszentren soweit wie möglich von uns fernhalten und dem Einzelhandel die Chance geben, sich in der Stadt entwickeln zu können. In bestimmten Bereichen der Stadt sollten die Erdgeschoss-Mieten eingefroren sein. Nehmen Sie die toten spiegelverglasteten Erdgeschosse der Mainzer Landstraße. Die Stadt hat diesen Straßenraum in eine schöne Allee verwandelt, doch ohne Läden mit bezahlbaren Mieten wird da niemals städtisches Leben einziehen. Das Erdgeschoss eines Hauses muss als Teil der Stadt verstanden werden.

Frage: *Das gilt nicht nur für die Innenstadt Das gilt für die Stadtteile genauso.*

**Mückler:** Natürlich. Da muss man an die Erdgeschoss-Mieten ran. Nur so entstehen lebendige Innenstädte und lebendige Stadtteile. Interview: Matthias Arning. Frankfurter Rundschau 25.10.2008

## Stadt erleben, Stadterlebnis

1. ...erleben wir in den Verkehrsspitzen unserer Innenstadt gelegentlich Verkehrssituationen, die mit der Würde eines Menschen kaum noch zu vereinbaren sind,... die Fußgänger drängen sich auf engen Bürgersteigen an den Fahrzeugen auf meist voll ausgelasteten Fahrbahnen vorbei. Von einem ‚Stadterleben‘ kann unter diesen Umständen kaum noch die Rede sein. [ ... ]  
Werner Dalstein, Tiefbauamt, Wagen **1967**, Seite 28

## 2. Erlebnis einer Stadt

Das Erlebnis einer Stadt (ist) ein Simultanerlebnis. Durch unsere Bewegung in der Stadt wirken ihre einzelnen Teile aufeinander ein, durchschrittene oder durchfahrene Gebiete wirken in uns nach und die vor uns liegenden bereits auf uns ein, noch ehe wir sie selbst erreicht haben. Krauss 7

## Stadterneuerung

- Bauen in der alten Stadt. DND Tagung Stadterneuerung, Mai 1981      Texte Denkmalpflege 152
- Erneuerung historischer Stadtbereiche. Vereinigung der Landesdenkmalpfleger. Frühjahr 1990. Text      Texte Denkmalpflege 202

## Stadtflucht s. a. → :E.03: Leben, Lebensqualität in der Stadt

1. Jeder vierte Bürger in deutschen Metropolen will auf lange Sicht nichts mehr von der Stadt wissen und in 20 Jahren auf dem Lande leben. Die Lebensqualität für Familien in der Stadt empfinden nur 24% der Teilnehmer einer Umfrage\* als positiv. [...].  
Die mangelhafte Lebensqualität in den Metropolen zeigt nicht nur die hohe Zahl der ‚Stadtflüchtlinge‘. Auch wer heute schon fern der City – etwa in städtischen Außenbezirken – lebt, sieht in der Mehrheit (58 Prozent) keinen Grund, diesen Standort aufzugeben. Die meistgenannten Anreize für den Verbleib in der Innenstadt waren schöne öffentliche Plätze (85 Prozent) sowie die Schaffung von mehr Grünflächen und Parks (80). Das Leben würde hier für 74 Prozent attraktiv, wenn es bessere Lösungen für den Autoverkehr gäbe.[...].  
Frankfurter Rundschau 8.10.2002  
\* Emnid-Befragung im Auftrag der Deutschen Renault. 1500 Befragte zwischen 18 und 30 Jahren in Berlin, Frankfurt, Hamburg, Köln, Leipzig und München.
2. Die großen Metropolen der Erde ziehen längst nicht mehr so viele Menschen an wie bislang gedacht. Die meisten Prognosen über das Wachstum von Mega-Städten wie Mexiko-Stadt, Peking oder Kalkutta müssen nach unten korrigiert werden. [...]. Es wandern mehr Leute aus den großen Städten ab als in sie hinein. [...].  
„Das Leben außerhalb der großen Städte ist oftmals besser“, sagt der Leiter der Studie, David Satterthwaite, Umweltverschmutzung und schlechte Infrastruktur trieben nicht nur Menschen aus den Städten, sondern auch Unternehmen.[...].  
Der Spiegel 28.10.2002 Nr. 44/2002

## Stadt: Gedächtnis s.a. (→ :H.01: Archiv)

1. „...das Gedächtnis der Stadt ist in ihre Mauern, Straßen und Plätze eingeschrieben. Wer es für die Zukunft hüten will, muss sich nicht gegen alle Veränderungen sperren, muss aber die Gebäudesprache als sichtbares, ablesbares, nachschlagbares Lexikon der Historie festhalten und in die nächsten Epochen fortschreiben. [...].“  
Staatsministerin Dr. Christina Weiss, Vizepräsidentin des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz, Grußwort (8.12.2003) anlässlich der Verleihung des Deutschen Preises für

## Stadt: Gesicht → :D.05.; :E.04: Unverwechselbarkeit der Altstadt, Zit.

## Stadtgestalt, Stadtgestaltung

- Altstadtsanierung und Stadtgestaltung [Hans-Achim Körber]
- Ausprägungen und Störungen [Hans-Achim Körber]
- Brüche und Verwerfungen [Hans-Achim Körber]
- in Lübeck [Uwe Hansen]

HL: Fachbereich V.149-160  
A f D 2.149  
HL: Fachbereich V.151-153, B  
db deutsche Bauzeitung 1987,  
Heft 2, S.24-27

### Zitat:

1. Arbeiten wir mit Visionen und fügen wir 'Qualität' hinzu – im Miteinander und in der Gestaltung! Beugen wir uns qualitativ notwendigen Beschneidungen und der Stadtplanung, wenn sie denn begreifbar gemacht werden können und in plausiblen, transparenten Zusammenhängen stehen. Es lohnt sich jede Investition in Qualität – unser schönes Lübeck verdient es!"

Barbara Zellweger in Lübeck-Brief 3.99, Seite 25

## Stadt ist...

1. Für mich ist ‚Stadt‘ auch die 1-B-Lage, auch Kultur, die Menschen, die dort wohnen.

Helmut Koprian, Center-Management ECE Projektmanagement GmbH

## Stadtlandschaft

- Gestaltung [Joh. Klöcking]

LBII 83/1941.191-194, B

## Stadtmarketing → :E.07: Marketing

## Stadt: Ordnung

1. Die Ordnung dieser Stadt [Lübeck] kam in unvergleichlicher Weise zur Erscheinung, bewirkte zunächst eine außerordentlich leichte Orientierung und nahm den Besucher so vollständig in sich auf, daß er in den Zustand der schönsten Harmonie versetzt wurde. Dies aber war das wichtige, besondere und seltene, war das, was nur aus der harmonischen historischen Entwicklung hervorgehen konnte, war stark genug, auch die Neuerungen in dieses Ganze einbeziehen zu können. Gemeint sind hier die Neuerungen innerhalb der Altstadt.

Möglich geworden war dieser Zustand aber, weil die Weiterbildung der mittelalterlichen zur modernen Großstadt in einer Weise erfolgte, die den alten **Organismus** nicht störte, sondern nur erweiterte. In den oben geschilderten Veränderungen wurden die ursprünglichen Zugänge zur Stadt beibehalten, auch ihrer Bedeutung nach sind die alten Hauptstraßen und -plätze als solche bestehen geblieben und hatten sich die alten Quartiere trotz einzelner Verlagerungen in ihrem ursprünglichen Sinn erhalten. Wenn auch die neuen Hafenanlagen sich weiter traveabwärts ausdehnten, blieben sie doch in unmittelbarer Nachbarschaft mit dem alten inneren Hafen, der weiterhin benützt wurde und als Teil des Seeverkehrs der Stadt gelten konnte.

Auch der Verkehr vom Bahnhof erreichte die Stadt über die Travebrücke an der alten Stelle am Holstentor. So blieb der Verkehr, trotz aller Veränderungen seines Ausmaßes, an die alten Straßen gebunden, blieben die **Lebensvorgänge** in der Stadt im wesentlichen im Zustand ihres ursprünglichen Gleichgewichtes, sammelten die alten Mittelpunkte und Hauptachsen alle Bewegungen innerhalb der Altstadt in unveränderten Richtungen.

Auf diese Weise konnte der seltene Zustand entstehen, daß die Ausprägung, welche das Mittelalter auf seine sinnvolle einfache Art geschaffen hatte, in dieser Stadt über Änderungen und Lücken hinweg bis in die letzte Zeit lebendig und unmittelbar wirkend geblieben ist. Krauss 12-13

## Stadtplanung → :E.01: Entwicklung der Altstadt → :E.04: Stadtentwicklung, Stadtplanung, Zit.

## Stadtregion

1. ...Unsere Städte sind längst zur Stadtregion geworden. Ende der fünfziger Jahre begann die Bevölkerung aus den Innenstädten abzuwandern. Man wohnte nun in den Umlandgemeinden und arbeitete in der City. Ohne das Auto wäre diese Entwicklung nicht denkbar gewesen.

In den achtziger Jahren dann wurden die Arbeitsplätze aus den Innenstädten in das Umland verlegt. Nun gibt es nicht mehr die klassische Pendlerbewegung zwischen Umland und City, sondern auch

eine Pendlerbewegung zwischen den einzelnen Umlandgemeinden. In den USA fand bereits 1990 die Hälfte aller Pendlerbewegungen zwischen den Vororten statt.

Für diese neue Art der Verkehrsbeziehung sind die traditionell radial von der Innenstadt ins Umland ausgerichteten öffentlichen Verkehrsmittel nicht ausgelegt, und die Abhängigkeit der Stadtstrukturen vom Auto hat sich nochmals verstärkt. Die Abwanderung der Wohnbevölkerung und der Arbeitsplätze in immer weiter vom Stadtzentrum entfernt liegenden Umlandgemeinden ist bis heute ungebrochen. Das zeigt auch der derzeit enorme Druck auf die Gemeinden, Land als Bauland auszuweisen. [...].

Martina Koll-Schretzenmayr, Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung der ETH Zürich in ZEIT-Punkte 3 /2000, Seite 38

### Stadtreparatur s. a. → :AM.03: Markt Dokumentation

1. „Die Nutzbarmachung der 50er Jahre-Blöcke ist ein Pflicht-Beitrag zur Stadtreparatur und zum Erhalt der Altstadt und damit eine gemeinsame Verantwortung (Post, Haerder, Wehde- Hof...)“  
Klaus Petersen, Vorsitzender ArchitekturForumLübeck in ! Lübeck FreiRäume nutzen“, Seite 5
2. Stadtreparatur? KWL will Parkhaus in der Beckergrube → Bürger Nachr. 94.5

### Stadt: Schwächen s. a. → Stärken, Zit.

1. „Zur Behebung der Schwächen sollten einvernehmlich Ziele abgesteckt werden: Serviceoffensive, internationaler Charakter, erreichbar, niedrige Parkgebühren, investitionsfreundliches Klima, niedrige Gewerbesteuer- Hebesätze. [ ... ]“  
Nicolaus Lange, Geschäftsführer Kaufmannschaft zu Lübeck, LBll 10/ 1999, Seite 141

### Stadtsilhouette → Stadtbild, Silhouette, 7 Türme, Zit.

### Stadt: Stärken und Schwächen s. a. → :E.01: Attraktivität: Altstadt, Zit.

→ :E.01: Besucher, Erwartung. (→ :O.01: Erreichbarkeit der Altstadt). (→ :O.02: Wirtschaft), Kulturerlebnis.

### Stadt: Stärken s. a. → Stadt: Schwächen, Zit.. → :E.01: Einmaligkeit der Altstadt, Zit.

1. „Die Stärken und Einzigartigkeiten unserer Stadt sollten wir offensiv an die Öffentlichkeit tragen: Historie, Festival, Meer, Kultur. [...]“  
Nicolaus Lange, Geschäftsführer Kaufmannschaft zu Lübeck, LBll 10/ 1999, Seite 141

### Stadtverständnis s. a. (→ :H.07: Stadtverständnis A-Z)

1. ...Das Verständnis von Stadt hat sichtlich nichts mit dem Alltag der lebenden Menschen zutun, sondern in erster Linie mit Rummel.  
Was Frankfurt [Main] nach dem Willen von drei Großinvestoren implantiert wird, ist eine fix und fertige Kunststadt, die den Menschen als citoyen, als politisch bewußten und aktiven Bürger, überhaupt nicht ernst nimmt. Der Bürger wird auf die Rolle eines Rädchens in einer glamourösen Konsummaschine reduziert. Alles, was hier passieren soll, ist minutiös festgelegt und jeder Zufall, der einen gesellschaftlichen Ort aufregend und inspirierend macht, ausgeschlossen. Diese Stadt existiert schon bevor sie überhaupt gebaut ist – als Computersimulation. [...].  
Ansgar Oswald in Süddeutsche Zeitung 22.9.2000

### Stadtzentrum, lebendiges

→ :D.05: Mittelpunkt, Zit. → :E.01: City, Zit.. → :E.02:: Innenstadt, Zit.. → Stadtmitte. Zit.

1. „...Unser städtisches Leben ordnet sich – und das ist das einmalig Schöne – um ein Zentrum, dessen Anziehungskraft wir erhalten müssen. Das Zentrum in seiner Bedeutung zu vermindern, wäre falsch. [... ]“  
Georg Rieckmann, Unternehmer, Wagen 1967, Seite 18
2. „Die Gewerbetreibenden empfinden sich als Teil einer lebendigen Altstadt, die zum Bummeln, Schauen und Kaufen einlädt, mit Faktoren, die man eben nicht kaufen kann.“  
Lübeck-Brief 4/1997, Seite 11 über die Weltkulturerbe-Diskussion in St. Petri
3. Herr *Grosse*, Textilhändler, sagte in der Diskussion: die Gewerbetreibenden auf der Insel wissen sehr wohl um die Besonderheiten der baulichen Struktur ihrer Stadt und die Verantwortung dafür und wünschen sich auch keine andere. Lübeck-Brief 4/1997, S. 11 über die Welterbe-Diskussion in St. Petri

4. ... Das zentrale Kriterium für eine lebendige Innenstadt sei ihre Erreichbarkeit [...]  
 zitieren die LN 8.10.1999 Senator Gerd Rischau  
 Als Anmerkung ein Auszug aus einem von den LN nicht veröffentlichten Leserbrief:  
 „Und was heißt denn ‚lebendige‘ Altstadt? Machen wirklich Autos eine Innenstadt ‚lebendig‘, sind es nicht vielleicht doch eher die Menschen, die in ihr leben, arbeiten, in ihr einkaufen oder sie besuchen? Initiativen für die ‚autofreie‘ Altstadt 16.10.1999
5. „Das ArchitekturForumLübeck ist der festen Überzeugung, dass die Lübecker Innenstadt alle Potentiale hat, um die heutigen und zukünftigen Anforderungen an ein lebendiges Stadtzentrum zu erfüllen.“ Klaus Petersen, Vorsitzender ArchitekturForumLübeck in „Lübeck FreiRäume nutzen“, S. 5
6. Die Altstadt als lebendiges, vielfältiges, kommunikatives und öffentliches Zentrum ist auch bei veränderten gesellschaftlichen Rahmenbedingungen unverzichtbar.“  
 aus der Abschlusserklärung ArchitekturForumLübeck  
 März 2000 in „Lübeck FreiRäume nutzen“, Seite 42
7. Eine für das Stadtzentrum erfolgreiche Planungspolitik und -strategie ist ohne klare und konsequente Rahmenkonzepte für das gesamte Stadtgebiet und darüber hinaus nicht möglich. Ein klares Bekenntnis zur öffentlichen Verantwortung für die Altstadt, das mit entsprechenden gesamtstädtischen Konzepten untermauert wird, ist die entscheidende Voraussetzung auch für die Planungssicherheit privater Investoren. Für alle urbanen Funktionen und Nutzungen sind verbindliche Konzepte erforderlich: für Verkehr, Wohnen, Kultur und Freizeit.“  
 aus der Abschlusserklärung  
 ArchitekturForumLübeck März 2000 in „Lübeck FreiRäume nutzen“, Seite 42
8. So viel Einmütigkeit wie bei der Idee, in Lübeck ein europäisches Hansemuseum zu bauen, ist so selten, dass einem beinahe schon bange werden könnte. Denn dies ist ja keine Selbstverständlichkeit in einer Stadt in der manche noch immer nicht ganz überzeugt davon zu sein scheinen, dass Lübeck anders ist als Recklinghausen oder Castrop-Rauxel und deshalb auch nicht, in Konkurrenz zu ihnen treten sollte.  
 Nichts gegen schicke Läden und Kaufhäuser. Die müssen sein. Aber niemand kommt doch von weit hierher, um sich bei Peek und Cloppenburg eine neue Hose zu kaufen oder bei Karstadt eine neue Bratpfanne, sondern weil Lübeck nun mal Lübeck ist und nicht Recklinghausen und auch nicht Castrop-Rauxel.  
 Schicke Läden, kulturelle Events und andere Angebote aus der Abteilung Vergängliches haben auch viele andere zu bieten. Die Lübecker Altstadt aber ist wie die kulturellen Angebote der Stadt einmalig....“  
 Liliane Jolitz, Kommentar im Zusammenhang mit einem angedachten Hansemuseum’  
 LN 9.1.2008
9. ...Die normale Strategie dieses Jahrhunderts heißt: auslagern oder zum Verschwinden bringen, ausgrenzen. Wie wäre es mit dem Gegenteil: eingemeinden, einbinden, aufnehmen?  
 Merkwürdig: Je mehr ins Zentrum investiert wird, je mehr touristische Verwertungsansprüche es zu erfüllen hat, desto peripherer wird es, verliert sich seine alltägliche Qualität – und man muß immer weiter weg reisen, um das noch zu finden, woran man sich erinnert, was man eigentlich sucht: selbstverständliche Urbanität, öffentliches Leben, das man nicht selbst herstellen muß....  
 Geist, Kopfsteine 20

## Standort, Standortfaktor, Standortqualität, Standortvorteil s. a.

→ :D.05: Zit. → :E.01: Standortfaktoren, Rangfolge. → :E.01: Entwicklung der Altstadt, Absatz D, Zit.  
 → :E.01: Weltkulturerbe, Zit. (→ :O.00: Einzelhandel, Standort, Zit.) (→ :O.01: Wirtschaftsfaktor Kultur. Zit.)

- Erhaltung von Kulturlandschaft als identitätsstiftender und wirtschaftlicher Standortfaktor Euroregion
- Grün LBII 2/1998.6
- Standortqualität → :D.02: Denkmalpflege
- Weltkulturerbe, Vorteile
  - Hoorn, Interview mit... LBII 2/1998.11
    - Tagung mit H. Hoorn LBII 319/98.12
    - Anmerkungen dazu LBII 3/1998.13
  - Ingenieurbüro siedelt in Altstadt LBII 2/1998.15
  - Laden 15: beispielgebend LBII 2/1998.14

## Zitate

1. ...In erster Linie sind es die historischen Gebäude, die Kirchen und die Profanbauten, die, eingebettet in ein noch weitgehend erhaltenes mittelalterliches Stadtbild, die Fremden anziehen. Darüber hinaus verstärkt das rege kulturelle Leben der Hansestadt mit Theatern, Sinfonie- und Kirchenkonzerten und Museen und eine vorzügliche Gastronomie sowie bemerkenswertes Vergnügungsgewerbe ihre Anziehungskraft [ ... ].  
Aktuell (IHK) 9/1978
2. „...warum die Befragten ausgerechnet den Standort Altstadt-Insel gewählt haben. Hier wird eine ganz deutliche Trennung klar: 45% geben an, traditionell schon immer hier gewesen zu sein, während 47 % ganz bewußt diesen Standort gewählt haben.... Auf die Nachfrage, warum dieser Standort bewußt gewählt wurde, gibt die Mehrheit an, daß ihr Angebot einfach dorthin gehört bzw. die große Zentralität ausschlaggebend für die Standortwahl war.  
Ein kleiner Teil (ein Drittel) betont, daß der Standort gut für das Firmenimage ist. Interessant für uns war die Frage, ob die Unternehmen mit ihrem Standort weiterhin zufrieden sind oder eine Verlagerung planen. Zwei Drittel der Befragten geben an, nicht über Standortverlagerungen nachzudenken, 9 % denken darüber nach und 11 % haben es bereits z. T. getan.“ (75 auswertbare Antworten)  
Wirtschaftsjunioren Lübeck, Programmheft „23. Balitc-Conference“ 5.- 7.5.1995
3. Denkmalpflege fördert das konsumnahe Gewerbe, schafft Impulse für Tourismus. Sie sichert Arbeitsplätze und ist investitions- und wirtschaftsfördernd.“  
Dr. D. Schulz, Vice-Präses der IHK am 5. 9. 1995 in St.. Petri
4. Gewachsene Innenstädte haben aber auch einen großen Vorteil, denn sie haben die Unverwechselbarkeit und ich glaube, daß sie das gegenüber Einkaufszentren auszeichnet.“ Dieter Wagner, City-Management Solingen in der Schrift “City-Management” Nr. 3 Schriftenreihe der IHK, 1995
5. Die Lübecker Altstadt will die einzigartigen historischen Rahmenbedingungen konsequent zur Attraktivitätssteigerung des Einzelhandels nutzen”  
Lübeck-Brief 4/1997, Seite 11
6. ...Lübeck bot sich als idealer Standort an. Die Stadt hat eine gewachsene Kultur, die auch viele Touristen anlockt.  
Lisa Kettinen, ‘Kalevala’ - Schmuck (Breite Straße),  
Lübeck-Brief 5/ 1998, Seite 14
7. Die urbanen Strukturen zu nutzen und wiederzubeleben, die historische Städte wie Lübeck bieten, darin liegt das Potential der Zukunft, auch im Hinblick auf die Erlebbarkeit des Standortes.”  
Andreas Matolatt im Lübeck-Brief 3/1998, Seite 12
8. ...neben Lübeck habe ich die Voraussetzungen in Potsdam, Hannover und Kiel geprüft.“ „Welche Faktoren wurden dabei besonders unter die Lupe genommen?“ „Kaufkraftkennziffern und Strukturdaten wie etwa Bevölkerungs- und Altersstruktur wurden überprüft... Lübeck zeigte bei allen Faktoren ein günstiges Profil: *es sprachen keinerlei Gründe gegen diesen Standort.*  
Karl Hohmann, Contigo Fair Traid, Königstr. 106, in einem Interview: Lübeck-Brief 4/1998, Seite 20
9. ... Als die drei wichtigsten Säulen des Wirtschaftsstandortes Deutschland bezeichnete Schön \*, Bildung, Bildung, Bildung’.  
LN 5.2.2008  
\* Max Schön, Lübecker Unternehmer
10. ...oftmals wird nicht erkannt, “welche Chancen Firmen mit Sitz in der Altstadt haben können, wenn die Chancen, die das Weltkulturerbe bietet, richtig genutzt werden. Es ist nun einmal so, daß Kunden lieber in einer individuell geprägten Atmosphäre einkaufen als in einer Allerwelts Umgebung, wie wir sie in jeder x-beliebigen Stadt finden. Und was kann individueller sein als eine historisch gewachsene Altstadt? Warum sollte die Wirtschaft diese Tatsache nicht für sich noch besser nutzen?! [ ... ].”  
Dr. Horst H. Siewert, Leiter Bereich Denkmalpflege  
in „Zehn Jahre Weltkulturerbe“, Lübeck 1998, Seite 19
11. Die Lübecker Innenstadt ist Weltkulturerbe der UNESCO und bietet einen einzigartigen städtebaulichen Rahmen. Die historische Bausubstanz bietet noch viel Potential, um die Stadt noch attraktiver zu machen. Während viele andere Städte Lübeck um diesen einzigartigen Standortvorteil beneiden, werden viele Chancen in der Innenstadt nicht wahrgenommen. [...].  
Lübeck-Brief 6/ 1998, Seite 2
12. Das Weltkulturerbe ist eine Chance, Standortnachteile Lübecks auszugleichen und im Bereich des

Tourismus sogar in einen Vorteil zu verkehren. [...].

Dr. Horst H. Siewert, Leiter Bereich Denkmalpflege, LN 18.12.1998

13. ...Wer die Vorteile des Standortes Altstadt nutzen will, der muß sich darüber klar sein, daß er sich mit seinen Wünschen und Anforderungen an diesen Standort anpassen muß. [...]

Dr. Horst H. Siewert, Leiter Bereich Denkmalpflege, LN 18. 12. 1998

14. Standortfaktoren können sein:

(Die Reihenfolge der Nennungen hat keine Bedeutung)

1. attraktive Wohnviertel und entsprechendes Bauland (?)

2. Schulen aller Art

3. Fortbildungsmöglichkeiten

4. Freizeitgestaltung (Meer, interessante hügelige Landschaft = Radfahren, Sportvereine )

5. Altstadt

a. „Die Lübecker Altstadt will die einzigartigen historischen Rahmenbedingungen konsequent zur Attraktivitätssteigerung des Einzelhandels nutzen“ Lübeck-Brief 4/1997, Seite 11

b. „Gewachsene Innenstädte haben aber auch einen großen Vorteil, denn sie haben die Unverwechselbarkeit und ich glaube, daß sie das gegenüber Einkaufszentren auszeichnet.

Dieter Wagner, City-Management Solingen in der Schrift „City-Management“ Nr. 3 Schriftenreihe der IHK, 1995

c. Die urbanen Strukturen zu nutzen und wiederzubeleben, die historische Städte wie Lübeck bieten, darin liegt das Potential der Zukunft, auch im Hinblick auf die Erlebbarkeit des Standortes,

Andreas Matolatt in Lübeck-Brief 3 / 1998, Seite 12

d. „Eine Altstadt braucht keine grelle Schminke, um aufzufallen. Im Gegenteil: Starkes make up würde ihre Schönheit nur verbergen.“ Liliane Jolitz über Maastricht, LN 7.7.1999

6. Kulturangebot: öffentliche und private Theater (alle Sparten), Museen, Kunst im öffentlichen Raum, Galerien, Literatur (Mann-Haus), Musik-Festival, Kirchenmusik, Musikhochschule als Veranstalter öffentlicher Konzerte, Musikschule für Kinder.

7. Weltkulturerbe:

a. ein Wert an sich

b. Kleinteiligkeit vieler Häuser in den Geschäfte sind, bedeutet auch so etwas wie „Intimes“ im Einzelhandel = positiver Gegensatz zu Filialisten (Einförmigkeit) Ambiente verführt zum Bummeln

c. Magnet für Touristen: Konzentration von kulturellen Sehenswürdigkeiten (mehr als 1000 Gebäude unter Denkmalschutz, das ist etwa ein Drittel aller in Schleswig-Holstein geschützten Bauten)

d. „Denkmalpflege fördert das konsumnahe Gewerbe, schafft Impulse für Tourismus. Sie sichert Arbeitsplätze und ist investitions- und wirtschaftsfördernd.

Dr. D. Schulz, Vice-Präses der IHK am 5.9.1995 in St.. Petri

8. Aufenthaltsqualität:

a. Grün in der Altstadt, Sitzbänke, Toiletten. Schlendern können bedingt erheblich weniger Verkehr: „...Fußgänger sollen in der Altstadt bevorzugt gefördert werden. Insbesondere soll die Aufenthaltsqualität für Fußgänger verbessert werden, unabhängig davon, mit welchem Verkehrsmittel sie die Altstadt erreicht haben. Positionspapier der Lübecker Wirtschaft 16 9.1997, Seite 3

9. Erreichbarkeit: zu Fuß, mit Fahrrad, ÖPNV, Bahn, Auto, Schiff, Flugzeug

10. Gesicherte Arbeitsplätze

a. im Bereich Dienstleistungen (Tourismus) ausbauen

11. Kundenorientierung des Einzelhandels.

a. Chefs und Personal schulen: sie sind für die Kunden da, nicht die Kunden für sie (Freundlichkeit)

b. Service in jeder Beziehung

- kopierter Stadtplan

- in vielen Geschäften fehlen Sitzgelegenheiten

- Bringeservice zu einem vertretbaren Preis (25 Mark sind zu viel, der Versuch des LM wird scheitern)

12. Einkaufsatmosphäre

a. Bei der Einkaufsatmosphäre zwischen den historischen Gemäuern ist sie (die Stadt) sogar Spitzenreiter“ LN über den City-Check des Lübeck-Managements 18.6.1995

13. Baukultur:

- a. Maastricht hat eine Baukultur entwickelt, die an die Qualitätsstandards früherer Jahrhunderte anknüpft. Dies als Selbstzweck, aber auch als Standortfaktor. Gute Architektur bedeutet gutes Geschäft, sagt der stellvertretende Direktor des Amtes für Stadtentwicklung und Liegenschaften, Dr. Hans Hoorn.“  
LN 7.7.1999
14. ....Profilierung des Standortes durch intensive Nutzung und Stärkung der bestehenden Standortvorteile, z. B. Schleswig-Holstein Musik Festival, Nordische Filmtage, Theater, Musikhochschule und Museen.”  
Positionspapier der Wirtschaft zum Leitbildprozeß Lübeck, 21.9.1999
15. ...Handel und Warenumsatz bestimmen seit ihrer Gründung die Entwicklung der Altstadt. Folgerichtig ist die Erhaltung und Entwicklung der Altstadt als Standort für oberzentrale Einzelhandelseinrichtungen eines der erklärten städtebaulichen Entwicklungsziele zur Erhaltung des Weltkulturerbes. Eine Stärkung der Handelsfunktion dient zugleich der Erhaltung der Funktionsvielfalt, ohne die wiederum ihre bauliche Erhaltung kaum möglich ist. Handelsentwicklung und Altstadterhaltung bedingen einander; sie sind gleichsam zwei Seiten derselben Medaille. [...].  
Dr. Volker Zahn, Bausenator, in „Lübeck FreiRäume nutzen“, Seite 18
16. ...ist auch unter Handels- und Marketinggesichtspunkten einmaliger ökonomischer Standortvorteil, der vom Handel in der Altstadt bislang kaum genutzt wird. Man kann gerade in Lübeck gar nicht oft genug wiederholen: Die Altstadt hat Geschichte, Tradition (Bau-) Kultur, Vielfalt, Qualität, Schönheit und Milieu – die Grüne Wiese nicht! [ ... ]”  
Dr. Volker Zahn, Bausenator in „Lübeck FreiRäume nutzen“, Seite 17
17. ...Ihre Gründung und Jahrhunderte währende politisch-ökonomische Vormachtstellung im Ostseeraum, ihre damit verbundene stadtbaugeschichtliche und denkmalpflegerische Bedeutung, ihre einmalige städtebauliche Ausprägung, ihre oberzentrale Funktion für das Umfeld, die Qualität und Vielfalt ihrer Kultur-, Freizeit- und Handelseinrichtungen etc. machen die Lübecker Altstadt zu einem einmaligen, identitätsstiftenden Ort für die Menschen innerhalb und außerhalb der Region Lübeck.  
Diese nur in der Altstadt anzutreffende Besonderheit ist auch unter Handels- und Marketinggesichtspunkten ein einmaliger Standortvorteil, der vom Handel in der Altstadt bislang kaum genutzt wird. [...].”  
Dr. Volker Zahn, Bausenator, in Lübeckische Blätter 12/2000, Seite 179
18. Im übrigen steht Lübeck vom kulturellen Angebot und den sonstigen weichen Faktoren her an herausragender Stelle.”  
Hans Heinrich Driftmann, Präsident der Unternehmensverbände Nord in einem LN- Interview, LN 1.3.2001
19. Für Bürgermeister *Bernd Saxe* hat Kultur die gleiche Bedeutung wie gesunde Ernährung und ein Dach über dem Kopf. ‚Das ist kein Luxus‘. [...] Kultur ist ein Wirtschaftsfaktor, bringt Kaufkraft und schafft Arbeitsplätze.“  
LN 27.2.2001
20. ...Die Industrie- und Handelskammer ( IHK ) wertet Kultur als Standortfaktor.“  
LN 27.2 2001
21. aus einem Interview:  
Frage: ‚Wo sehen Sie Lübecks Stärken?’  
*von Appen*: ‚Das Flair dieser alten Hansestadt ist sicher ihr größtes Plus. Auch die Nähe zur Ostsee ist positiv. Ich kenne niemanden, der nicht gern in diese Stadt kommt.’“  
LN-Interview mit Werner von Appen, Karstadt-Geschäftsführer. LN 4.2.2001
22. ...Der Mensch lebt nicht vom Brot allein, Kultur ist wichtig für Einwohner, Touristen und als Standortfaktor [...].  
Kai Dordowsky Kommentar LN 30.2.2001
23. ...Fast ein Drittel\* der Lübschen Betriebe beurteilt die regionale Standortbedingungen als schlecht [...]. Von sehr guten Bedingungen sprechen in der Hansestadt nur 0,0 Prozent [...]. Besonders drastisch sind die IHK-Ergebnisse in den Einzelbewertungen für Lübeck: 37,8 Prozent der befragten Firmen bezeichnen die Verkehrsinfrastruktur als ‚ausreichend bis schlecht‘. 57,8 Prozent sind mit den Behördenleistungen unzufrieden, sogar 73,3 Prozent mit der Höhe kommunaler Steuern, Gebühren und Abgaben. [...].  
Zweifel an den miesen Ergebnissen der IHK-Umfrage äußerten die Wirtschaftsförderungsgesellschaften. ‚Die Lübecker Firmen neigen dazu, die Situation schlechter darzustellen als sie ist. So mies kann es nicht sein, wenn sich jedes vierte Unternehmen hier ansiedelt‘, kritisierte *Dirk Gerdes* (39), Geschäftsführer der Wirtschaftsförderungsgesellschaft in Lübeck. Er sprach von ‚rein subjektiven Darstellungen‘ [...].”  
LN 21.2.2002  
\* Leider wird nicht angegeben, um wie viel Firmen aus welchen Branchen es sich handelt.

24. ...,Wir können mit dem Ergebnis der Umfrage\* leben, liegen im Mittelfeld', sagt IHK- Präses *Hans Georg Rieckmann*. Ziel müsse es nun sein, im Dialog mit der Politik Verbesserungen zu erarbeiten und Chancen zu nutzen. Platz 44 sei enttäuschend, meint der Lübecker Wirtschaftssenator *Wolfgang Halb-edel* (CDU): ‚Dass wir soweit hinter Kiel landen, ist für mich einfach nicht nachvollziehbar.‘”  
LN 13.4.2002

\* Umfrage des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK)

25. Ein gutes Betreuungsangebot für Kinder wird in Lübeck immer mehr zum wirtschaftlichen Standortfaktor. Hochqualifizierte Frauen nehmen Jobs in der Hansestadt nicht an, weil sie nicht wissen, wo sie ihre Kinder unterbringen sollen. Das berichteten die Frauenbeauftragten von Stadt, Universität und Fachhochschule. [...]”  
LN 25.9.2002

26. Standort Lübeck: Die Chancen überwiegen” ist ein Beitrag von Hans-Jochen Arndt, IHK in den  
LN 6.10.2002 überschrieben.

27. ...Lübeck hat fünf Kompetenzfelder als Wachstumsmotoren für die Zukunftsfähigkeit der Hansestadt identifiziert. Neben dem Hafen und dem Life Sciences, hier ist besonders die Medizintechnik zu nennen, gehören dazu der Tourismus, die Hochschulen und der Bereich der digitalen Medien.[...]. Aber ein Garant für die weitere wirtschaftliche Entwicklung in der Hansestadt ist auch die enge Zusammenarbeit von Wirtschaft, Verbänden, Stiftungen, Hochschulen und Verwaltung bei innovativen Zukunftsprojekten.  
Ohne diese Bündelung der Interessen und Kompetenzen wäre, wie das Beispiel Media Docks zeigt, so manche Chance für mehr Beschäftigung' und Wachstum vertan worden.  
Bürgermeister Bernd Saxe, LN 6.10.2002

28. Ministerpräsidentin *Heide Simonis* [...] Kultur als Standortfaktor werde immer wichtiger, dass Grass-Haus sei ein ‚kultureller Leuchtturm‘ und insofern für das ganze Land von großer Bedeutung.  
LN 22.10.2002

29. ...Ferner betonte Rieckmann die Bedeutung des Theaters als ‚weichen Standortfaktor‘ [...].  
[Klaus Brennecke] LBll 2002.343

30. ...IHKs gestalten mit  
[...] wird auch aus Sicht der Industrie- und Handelskammern die Kultur mittlerweile als ein bedeutender Wirtschafts- und Standortfaktor gesehen, wie eine im Auftrag der IHK Berlin veranlasste Studie des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) gleichfalls anschaulich belegt: Kunst und Kultur prägen danach das Gesicht einer Stadt, einer Region. Arbeits- und Wohnsitzwechsel werden zunehmend unter dem Blickwinkel getroffen, welche kulturellen Angebote vor Ort anzutreffen sind und welche Möglichkeiten der Entfaltung der aktiven und passiven Kulturteilnahme die Stadt oder Region zu bieten hat. Der Tourismus wird nachhaltig belebt. Die Potenziale sind jedoch längst noch nicht ausgeschöpft. Die IHKs werden diesen Prozess im Rahmen ihrer Möglichkeiten auch zukünftig konstruktiv begleiten können zum Nutzen aller.”  
[Uwe A. Nullmeyer]  
Wirtschaft zwischen Ostsee und Elbe 2/2003

## Standortfaktoren, Rangfolge s. a. → Standort, Standortfaktor, Standortqualität, Standortvorteil

1. (Aus einer Befragung von Einzelhändlern, entnommen aus: Hatzfeld-Junker, Stadtfor-schung - Stadtplanung 8/93):

Erreichbarkeit PKW / Parkplätze:	2,1 (Rangplatzmittelwert, 1= wichtig, 5 weniger wichtig,
Betriebe mit unterschiedlichem Angebot	2,5
Hohe Passantenfrequenz	2,5
Erreichbarkeit zu Fuß / Fahrrad	3,1
Betriebe mit ähnlichem Angebot	3,1
Erscheinungsbild des Umfeldes	3,3
Erreichbarkeit mit ÖPNV	3,4
Fahrradfreundliche Gestaltung	3,4
Fußgängerfreundliche Gestaltung	3,5
Günstige Grundstücks- / Mietpreise	3,6
Günstige Liefermöglichkeiten	3,9”

BLR Seite 46

**Tourismus** Zitate in → :E.01: Besuchererwartung. → :E.02: Kulturtourismus

**Trave** (Fluss) s. a. → :B.06: Trave (Fluss)

1. Uferzone

... in Norddeutschland scheint sie noch nicht die Entscheidungsträger überzeugt zu haben. Da die Bürger längst das neue Lebensgefühl aufgegriffen haben, kommt es zu Unzufriedenheit mit der eigenen Stadt. Dies war bereits 1996 in Bremen festzustellen und hat dort zu gezielten Aufwertungsbestrebungen geführt, z. B. durch die *Wiedergewinnung des Weserufers als Teil einer attraktiven Innenstadt mit sofortigem Erfolg*.

Heller/Monheim, Nutzerbefragung zur neuen Verkehrsführung in der Lübecker Altstadt; Seite 60

2. Auch die Herausarbeitung der Situation am Wasser wäre eine *wichtige identitätsstiftende Aufgabe*, bisher scheint man (in Lübeck) an der Ufersituation nur die Parkmöglichkeiten wahrzunehmen."

Heller/Monheim, Nutzerbefragung zur neuen Verkehrsführung in der Lübecker Altstadt; Seite 61

## Umland

- zurück in die Stadt

Bürger Nachr. 102/2008.12

s. a. → Wohnen in der Altstadt 1, Wohnumfeld, Zit. 32

## Umwelt: kulturelle

1. ... Wir müssen auch ein kulturelles Umweltbewusstsein entwickeln. Zwischen unserer natürlichen und unserer kulturellen Umwelt bestehen Zusammenhänge, die wir noch stärker wahrnehmen müssen.[...]"

"Unsere kulturelle Umwelt ist deshalb so lebenswichtig wie die ökologische :

- ▶ Sie gibt uns Boden und Luft,
- ▶ sie eröffnet uns Wege zu Identität und Heimat,
- ▶ sie gibt uns Orientierung in Kontinuität und Wandel.

Bundespräsident Johannes Rau, 31.8.2002, in Essen  
(zitiert nach Denkmalschutz Informationen Oktober (3)/ 2002)

**Umweltschäden in der Altstadt** s. a. → :N.03: Umweltschäden durch Verkehr

1. ...Politessen ist der Aufenthalt in den oben genannten\* Straßen laut Ordnungsamt nur 30 Minuten zuzumuten, uns Anwohnern, den Arztpraxen, Cafés und den denkmalgeschützten Häusern scheinbar 24 Stunden täglich.

M. Krüger, Leserbrief LN 24.5.1996

\* Pferdemarkt, Kapitelstraße

2. „...Glauben die Lübecker ‚Wirtschaftsgrößen‘ wirklich, dass es ein Vergnügen ist, in abgasgeschwängerten Straßen einzukaufen?“

Siegfried Reimer, Bad Schwartau, Leserbrief LN 16.10.1997

**UNESCO-Weltkulturerbe** → :D.01: Weltkulturerbe

## Uniformität

1. „Eben diese Qualität steht im Gegensatz zur fortschreitenden Uniformisierung unserer Städte, die gleichsam im Funktionalitätswahn immer neue Trends besetzt und dabei die notwendige stadtgestalterische Linie in den Hintergrund treten läßt.

Andreas Matolatt im Lübeck-Brief 3/1998

## Unverwechselbarkeit der Altstadt

1. Gewachsene Innenstädte haben aber auch einen großen Vorteil, denn sie haben die Unverwechselbarkeit und ich glaube, daß sie das gegenüber Einkaufszentren auszeichnet.

Dieter Wagner, City-Management Solingen in "City-Management"

Nr. 3 (Schriftenreihe der IHK ), 1995

2. Seit ungefähr 50 Jahren arbeitet Lübeck daran, unverwechselbar zu werden. Die Altstadt wurde 1987 dennoch von der UNESCO zu einem Bestandteil des Weltkulturerbes erklärt. Bei der UNESCO handelt es sich um eine global tätige Organisation. Sie zeichnet sich aber gerade dadurch aus, daß sie

Stätten mit dem Prädikat des Weltkulturerbes belegt die sich der ästhetischen Globalisierung bis in die Gegenwart widersetzt haben. ‚Weltkulturgut‘ ist was einen Ort von anderen Welt-Orten unterscheidet. Lübeck jedoch fiel auch nach der Zuerkennung des Weltkultur-Status dadurch auf, daß es an seiner Verwechselbarkeit weiter wurstelte und provinziell wurde, gerade weil es unprovinziell und weltläufig wirken wollte.

Die ästhetisch läppische ‚Königspassage‘ geriet zu einem Raum, in dem der Flaneur sich auch in Bochum oder Detroit wähen darf, der Karstadt-Neubau in unmittelbarer Nähe zu St. Marien und zum Kanzleigebäude wie zum Rathaus geriet überdimensional und erdrückt die historische Umgebung, wenn auch, wie zugegeben werden muß, auf etwas dezentere Art, als anfangs zu befürchten gewesen war. Während der Autor diesen Beitrag verfaßt, scheint es entschieden zu sein, daß der Markt an seiner Westseite ein Textilkaufhaus erhält, dessen Vorderseite mit manchen internationalen Flughafen- und Bahnhofsgebäuden korrespondiert, nur nicht mit der organisch gewachsenen Baugeschichte des Lübecker Marktes. [...]. [Martin Thoemmes] Wagen 2000.215

3. ...Unsere Städte werden nur dann weiter Gemeinschaft und die Bereitschaft zur Mitverantwortung stiften, wenn sie in ihrer Gestalt unverwechselbar bleiben. Das ist eine wichtige und wesentlichen Aufgabe der Stadtplanung, der Verkehrsplanung, des Denkmalschutzes, der gesamten Baukultur.

*Carl Zuckmayer* hat vor Jahrzehnten geschrieben, das ‚Gesicht einer Stadt‘ begreife ‚man erst, wenn man sich zu verschiedenen Tages- und Nachtzeiten in ihrem Schoß betrinkt‘. Heutzutage könnte er angesichts uniformer Innenstädte, oft seelenloser Shopping-Malls und immergleicher ‚Events‘ vielleicht schon ganz nüchtern ins Grübeln kommen; ins Grübeln darüber, in welcher Stadt er sich wohl gerade befinde.

Niemand lebt gern in einer Stadt mit einem Dutzendgesicht. Jede Stadt muss darauf achten, dass sie unverwechselbar bleibt. Bundespräsident Johannes Rau. Rede bei der Hauptversammlung

des Deutschen Städtetages am 14. Mai 2003 in Mannheim

## Urbanität

1. ...Das Modell Südstadt [in Tübingen] verheißt nicht Eintracht, sondern Urbanität als die Vereinbarkeit von Gegensätzen, nicht als deren Auflösung. Dazu gehört, dass die Mischung von Wohnen und Arbeiten störend sein kann – etwa wenn die Maschinen des Zimmermanns kreischen und wummern. Daraus erwachsen auch viele Vorteile. Eine Stadt mit multipler Persönlichkeit ist Tag und Nacht lebendig, und für Kinder ist Arbeit nicht nur etwas, das sie von Betriebsbesichtigungen kennen. Auch viele Büroangestellten und Handwerker freuen sich über die Einbindung. [...].

Viele jüngere Unternehmer, gerade solche aus der Medien- und Mattscheibenbranche, fühlen sich von der urbanen Stimmung im Quartier angezogen – für sie, die Viel- und Spätbeschäftigten, greifen Freizeit und Arbeit ohnehin ineinander. [...]. Die Zeit 8.6.2000

2. ...Wer glaubt, Denkmalpflege sei irrational und sentimental und habe vor allem mit der Vergangenheit und ihren Lasten zu tun, der irrt sich gründlich. Das Gegenteil ist richtig: Denkmalpflege ist eine Investition in die Zukunft. Baudenkmäler und ganze Ensembles, historische Stadtkerne und neu genutzte Bauten der Industriegeschichte tragen zu Urbanität und zur Lebensqualität in unseren Städten bei. Menschen wissen zu schätzen, wenn sie in ihrer Region etwas Besonderes haben, das zu ihnen gehört und das sie ihren Besuchern zeigen können. Auch Unternehmen und Verwaltungen wissen, wie attraktiv es für Mitarbeiter und Kunden ist, wenn neues Leben in alte Mauern gebracht wird. [...]

Bundespräsident Johannes Rau, 8.12.2003, Anlässlich der Verleihung des Deutschen Preises für Denkmalschutz 2003 in DSI 4/2003, Seite 7

## Verbraucher und Verkehr

1. Der Verbraucher ist bereit, mit verkehrlichen Hemmnissen zu leben, wenn er weiß, dass sich das Ziel lohnt. Für eine attraktive Innenstadt nehme der Kunde sogar Staus und Fußwege in Kauf. ‚Lübecks Problem aber ist: Die Innenstadt setzt zu wenig Glanzlichter, der Verbraucher findet kein besonderes Angebot.‘ [...]

zitierten die LN<sup>27</sup> Dr. Rainer P. Lademann, Chef der gleichnamigen Beratungsfirma, die im Auftrag des KWL die Situation des Einzelhandels gerade untersucht hat.

## Verkehr (→ :N.00: Verkehr, Zit.)

1. Ein weiteres Kapitel zur Auflösung der historischen Stadtgestalt beginnt in den Wiederaufbaujahren nach dem Zweiten Weltkrieg. Sie waren gekennzeichnet von dem Bild einer „autogerechten Stadt-

planung mit der Ansage: „Die Achtung vor dem historischen Kunstwerk, das unser Stadtgrundriss darstellt, darf nicht zum Verkehrshindernis werden.“ [Hans Pieper, „Lübeck Städtebauliche Studie...“, 1946. S. 39 zitiert nach [Hans-Achim Körber] HL: Fachbereich V.152

2. Unter Vorsitz von Dr. *Klaus Brock* (CDU) wurde außerdem die Forderung ausgearbeitet, die Denkmalpflege künftig mehr in Entscheidungen über verkehrslenkende Maßnahmen einzubeziehen [...] LN 12. 6. 1983

Anmerkung: Die LN berichteten über die Ergebnisse der Arbeitsgruppen beim LN-Verkehrsforum 'Museum oder City'.

## Verödung der Altstadt / Ende / Tod s. a. → Wohnen, Zit.

1. ...Bei der Altstadtsanierung muß Raum für moderne Großwohnungen geschaffen werden. Die Süd- und Westlagen z. B. um die Hartengrube und Dankwartsgrube bieten sich an wegen ihrer schönen Aussichten. Wenn der geplante innere Bedienungsring nicht über Obertrave/Musterbahn geführt wird, lassen sich hier vom Durchgangsverkehr freie Straßen für ruhige Wohnlagen schaffen. Durch großzügige Bauten für Dienstleistungsbetriebe mit darüber liegenden Wohnungen würde den Bereichen unserer alten Gruben der Charakter kleinstädtischer Armut genommen. Hier können weiterhin in geräumigen Blockbinnenhöfen durch Ausnutzung der Höhenunterschiede gediegene Gaststätten mit reizvollen, windgeschützten Terrassen entstehen. Damit würde einer Verödung der Innenstadt entgegen gewirkt[...].“ Georg Rieckmann, Unternehmer, Wagen **1967**, Seite 19
2. ... Wie die Erfahrung in anderen Städten, z. B. in Amerika zeigen, birgt eine Entvölkerung des Stadtkerns insofern eine große Gefahr in sich, als nach Geschäfts- und Dienstschluß die City die Lichter löscht und die Verödung vollkommen wird. [...] Werner Dalstein (Tiefbauamt) Wagen **1967**, Seite 24
3. Mit diesem Beschluß habe man das *Grab für die Stadt geschaufelt*, der Wirtschaft einen Dolchstoß versetzt“ wird *Michael Edler*, Stattpartei, zitiert. „Ähnliche Reaktionen der CDU. Mit diesem ‚ungeheuerlichen Antrag‘ sei die ‚Funktion des Oberzentrums gestrichen‘, sagte *Wolfgang Halbedel*; der ‚das Ende dieser schönen Hansestadt kommen sah.‘ LN 28.4.1995
4. Zu Tode beruhigt  
Man mag darüber streiten, ob die Begeisterung der Claqueure\* mit Weitsicht einhergeht. Schicksalhaft ist ihre Entscheidung bestimmt. Fragt sich nur, ob künftig noch viele Menschen in der Lage sein werden, am Schicksal Lübecks teilzunehmen. Martina Janke-Hansen, Kommentar LN 29.?.1995  
Anmerkung: Mit Claqueure sind die Bürgerschaftsmitglieder der SPD gemeint.
5. Durch die Straßen weht Leichengeruch...“ Barbara Zellweger, Gold-Sack Breite Str., in Auto-Bild 26. 9. 1997, Seite 10
6. ...*Gerd Rischau* hat das Grundübel erkannt: Das acht Jahre andauernde Ringen und Rangeln um die vollständige, teilweise und zeitweise autofreie Lübecker Altstadt hat die City veröden lassen. Davon ist der Wirtschaftssenator überzeugt. LN 8.10.1999  
Anmerkung: Ein Lübecker Senator müsste es besser wissen: die „vollständige“ autofreie Altstadt wurde nie gefordert und es gab sie auch nie: Alle Parkhäuser in der Altstadt waren und sind jederzeit anfahrbar gewesen, Bewohner der Altstadt konnten und können ihr Quartier jederzeit erreichen, Lieferverkehr war ebenfalls jederzeit möglich.  
Warum äußern Sie sich, Herr Senator, so unqualifiziert?
7. „Die jahrelange ideologische Verteufelung des Individualverkehrs hat die jetzige Verödung der Innenstadt erst in Gang gesetzt.“ Thomas Schalies, 2. Vorsitzender der FDP in Lübeck, LN 24. 10. 2000
8. Die zukünftige Europa-Passage bleibt rund um die Uhr geöffnet. „Nur, Was nützt das, wenn in der City (Hamburgs) ab 20 Uhr die Gehsteige hochklappen? [...] Man rechnet mit 500 Millionen Mark Umsatz. Und keine Frage: Städtebaulich ist die Glaspassage mit der Rotunde im Zentrum ein Juwel. Aber nur solange die Geschäfte nicht schließen. [...]

Stoppt die Verödung der City. schafft wieder Wohnungen. Das ist auch ökologisch sinnvoller, weil die Menschen dann nicht mehr so weit zur Arbeit fahren müssen. [...]. Wenn die Hansestadt im Puls der Zeit schlagen will, braucht sie auch ein Herz, das lebt!" BILD Hamburg 4.4.2001

9. Jeder vierte Bürger in deutschen Metropolen \* will auf lange Sicht nichts mehr von der Stadt wissen und in 20 Jahren auf dem Lande leben. Die Lebensqualität für Familien in der Stadt empfinden nur 24 Prozent der Teilnehmer einer Umfrage als positiv. [...].  
Die mangelhafte Lebensqualität in den Metropolen zeigt nicht nur die hohe Zahl der ‚Stadtflüchtlinge‘. Auch wer heute schon fern der City – etwa in städtischen Außenbezirken – lebt, sieht in der Mehrheit (58 Prozent) keinen Grund, diesen Standort aufzugeben.  
Die meistgenannten Anreize für den Verbleib in der Innenstadt waren schöne öffentliche Plätze (85 Prozent) sowie die Schaffung von mehr Grünflächen und Parks (80) Prozent. Das Leben würde hier für 74 Prozent attraktiver, wenn es bessere Lösungen für den Autoverkehr gäbe. [...].  
Frankfurter Rundschau 8.10.2002

\*Emnid befragte im Auftrag der Deutschen Renault insgesamt 1500 Personen im Alter von 18 bis 39 Jahren. Ihre Wohnorte: Berlin, Frankfurt, Hamburg, Köln, Leipzig und München

10. **...Innenstadt beleben - ohne Sperrung!**  
Lübecks Innenstadt droht weiter zu veröden. Viele Geschäfte mussten schließen. Am Rande der Stadt siedeln sich dafür Großmärkte an. Ein Grund ist die Verkehrssituation. Die FDP fordert, die Zugänglichkeit der gesamten Innenstadt – ohne Durchgangsverkehr – zu ermöglichen. Lübecks Innenstadt braucht zusätzlichen Parkraum: neue Parkhäuser, Anwohnerparkplätze tagsüber als Kurzzeitparkplätze, niedrige Parkplatzgebühren. [...].  
Die Altstadt nimmt in meinem politischen Engagement eine besondere Rolle ein. [...].  
In den nächsten Jahren stehen in der nördlichen Altstadt wichtige Entscheidungen an, wie der Rückbau der Holstenstraße. [...].  
Mirko O. Schultz, Kandidat im Wahlkreis FDP-Prospekt zum Kommunalwahlkampf 2003

Verweildauer → :E.01: Aufenthaltsqualität, Zit.

:W:

---

## Wegweiser

1. Im Straßenraum steht in der Altstadt sehr, sehr viel – das mindert die Aufenthaltsqualität. Dazu gehören auch die unterschiedlichsten „gestalteten“ Wegweiser, es gibt z. B. diese: „Sehenswürdigkeiten“, „WC“, „Ausflugsschiffe“. Es gibt auch noch einzelne z. B. „Museum“. Das ist nicht gut, der Wiedererkennungswert wird erheblich geschmälert und X Sorten von Wegweisern sind auch nicht gerade eine Empfehlung für die Stadt.  
Es ist wünschenswert, wenn alle Wegweiser in Lübeck einheitlich gestaltet werden.  
Es bietet sich die Stadtsilhouette als (zarter) Hintergrund an. Die einzelnen Fachgebiete der Wegweiser („Sehenswürdigkeiten“, „Schiffe“, „Altstadt im Grünen“ (s. d.) kann auf dem einheitlichen Grund durch Farbstreifen gekennzeichnet werden.  
Die jetzigen Wegweiser „Sehenswürdigkeiten“ sind sehr ästhetisch aber unbrauchbar, weil die Schrift viel zu klein ist.
2. Standorte für allgemeine Wegweiser
  - a. Bahnhof – Holstenstr. Aufschrift: „Altstadt“
  - b. Bahnhof – ZOB . Aufschrift: „Bus: Altstadt“
  - c. Kanalstr. Parkplätze 1, 2, Parkhaus: Aufschrift: „Archäologie-Museum, Burgkloster, Große Burgstr.“ (es wäre falsch, wenn – was die Kaufleute gewiss gern möchten – die Große Burgstr. zuerst genannt würde, „Zugpferd wird das Archäologie-Museum sein, nicht die paar Geschäfte).  
Standorte: Kanalstr./ Rosenpforte/ Kleine Gröpelgrube/ Große Burgstr. Hinter der Burg.  
(Im Prinzip ist dies mit *N. Lange*, Kaufmannschaft, Anfang 2002 besprochen worden)  
Hans Meyer, 8.2.2003

Weltkulturerbe, UNESCO → :D.01: Weltkulturerbe, A-Z, Zit.

## Werbesatzung

1. Konsequenz aus dem Omniophon-Bericht. „Das Erscheinungsbild vieler Altstadtstraßen ist zu verbessern. Als kurzfristige Maßnahme zur Verbesserung des Stadtbildes empfiehlt der Fachbereich Stadtplanung die Aufstellung einer neuen Werbesatzung. Ziel dieser Satzung soll es sein, den Rahmen für eine der historischen Lübecker Altstadt angemessene Gestaltung der Außengastronomie und Außendarstellung der Geschäfte vorzugeben.“  
Erfahrungsbericht, Seite 36

## Werbung für die Stadt

1. ...Lübeck ist eine Stadt mit Lebensqualität, Hansestadt, Weltkulturerbe, Bildungsstandort, die Stadt Thomas Manns – das sind nur einige Pfunde, mit denen Lübeck wuchern kann. Daraus resultieren unterschiedliche Erwartungen der Zielgruppen, an die sich unsere Werbung richtet. Alle sollten sich darüber bewußt sein, dies erkennen und gemeinsam strategisch damit umgehen. Ich denke, es muß noch mehr herausgearbeitet werden, was das Besondere ist und wie man damit konzertiert werben kann, um sich von anderen abzuheben.  
Friz Fischer, Fachfrau für Stadtmarketing, Stralsund, in einem Interview, Stadtzeitung 12.11.2002

## Wiederaufbau nach 1945 → :AW.06: A-Z, Zit.

### Wirtschaften s. a.: → :E.06: Leitbild, Kernthemen nach den Vorstellungen der Wirtschaft

1. ...Diese zentrale Funktion des Wirtschaftens kann aber nicht bedeuten, daß sich ihr alles unterordnen oder gar ihr alles geopfert werden muß. Es gibt Rahmenbedingungen, ohne die die Wirtschaft nicht prosperieren kann. Auch Belange der Kultur und hier das *Weltkulturerbe* sind solche Rahmenbedingungen, die der Lübecker Wirtschaft helfen, sich gegen die Konkurrenz an anderen Orten durchzusetzen. Das Weltkulturerbe ist eine Chance, Standortnachteile Lübecks auszugleichen und im Bereich des Tourismus sogar in einen Vorteil zu verkehren.

Dr. Horst H. Siewert, Leiter Bereich Denkmalpflege, LN 18.12.1998



## Wirtschaft und Weltkulturerbe → :O.01a: Wirtschaft und Weltkulturerbe, Zit.

### Wohnen in der Altstadt 1, Wohnumfeld

→ :AW.06: Wohnhaus, Wohnungsbau, A-Z

→ :E.01: Entwicklung der Altstadt, Zit.

→ :E.03: Leben, Lebensqualität in der Stadt, Zit.

→ :N.03: Auto, Zit.

- Wohnen und Einzelhandel, kritische Bestandsaufnahme [Hans Meyer]

LBII 2004.1-5, 22-27

- Wohnungsbedarf und -potential

ArchitekturForum 5.15 G

#### Zitate:

1. ..Wir alle müssen uns sagen lassen, daß wir das *Überhandnehmen des innerstädtischen Verkehrs* wegen unzureichender Straßen rund um die Innenstadt und als Folge davon erkennbare gesundheitliche Schäden ignoriert oder bagatellisiert haben.  
Der notwendige *Lebensraum* für die in der Stadt wohnenden und arbeitenden Mitbürger ist von Jahr zu Jahr *erbarmungslos dezimiert* worden  
Georg Rieckmann, LN 20.4.1973
2. Vorrangig sei auch in Lübeck die Erhaltung des Wohnwertes der Altstadt, die Sanierung der mittelalterlichen Gebäude...
3. ...Nur wenn es gelingt, den Wohnwert, also die Wohnqualität zu erhalten und durch zusätzliche Initiativen Menschen zu bewegen, wieder in der Innenstadt zu wohnen, wird es möglich sein, die Stadt-

kerne lebensfähig zu erhalten. Wir sehen einer weiteren Verödung, auch des Stadtkerns von Lübeck entgegen, wenn dieses Problem, das ich für eine der wichtigsten Zukunftsfragen der Hansestädte halte, Wirtschaftsraum, Wohnen nicht nachhaltig gelöst wird.

Helmut Wendelborn, Leserbrief LN 24.1.1982

4. Das Wichtigste an einer Stadt dürfte doch wohl sein, dass man in ihr leben kann. Und hier hat Lübeck beziehungsweise der Bürger Lübecks Vorbildliches geleistet, indem sie ihren innerstädtischen Raum durch Sanierung zurückerobert haben. Im Gegensatz zu vielen anderen deutschen Innenstädten ist Lübecks Kern bewohnt. Dem wurde konsequenterweise durch die neue Verkehrsführung Rechnung getragen. [...].  
Hannes Schmidt-Bianci, Leserbrief LN 11.12.1983
5. ... Ich behaupte, wer nie in der Altstadt gewohnt und gelebt hat, und dies nicht nur für einige Monate, sondern für Jahre, ist nicht in der Lage, die Situation und das Lebensgefühl eines Altstadtbewohners nachzuvollziehen...  
Wulf Schadendorf, LBll 20. 10. 1984
6. Lübecks Wohnstraßen, Lübecks zauberhafte Gruben und Querstraßen müssen vom rollenden Blech befreit werden.  
Curd Tönnemann LN Kommentar 16.3.1995
7. ..Die besondere Qualität der Lübecker Altstadt liegt schließlich auch noch darin, daß sie bevorzugt von vielen Menschen als Wohnquartier genutzt und gesucht wird. Sie ist also nicht nur „Einkaufsstadt“ und Ort für Geschäftsleute und Geschäftemacher, die nach Geschäftsschluß verschwinden. Anders als in vielen Innenstädten ist die Lübecker Altstadt nach Geschäftsschluß deswegen nicht menschenleer und tot. Das sollte auch in Zukunft so bleiben. [...].  
Mieter Zeitung 5/1995
8. Es wird immer behauptet, eine sogenannte autofreie Innenstadt begünstige die Ansiedlung von Märkten auf der ‚grünen Wiese‘. Dort siedeln sich die Geschäfte aber doch nur wegen der überhöhten Mieten in der Innenstadt an, die durch eine ‚autofreie Innenstadt‘ vielleicht sogar sinken würden. Für die Menschen kann die Innenstadt mit möglichst wenig gefährlichen, lebenszerstörenden Autos doch nur ein Gewinn an Lebensqualität bringen, der vielleicht nicht immer in Geld auszudrücken ist. Die, die behaupten, die Altstadt werde aussterben, wenn früheren Pläne realisiert würden, sollen mal an einem Sonnabend durch die City gehen, um selbst zu sehen wie viel Leben dort ist, obwohl Teile der Altstadt autofrei sind.  
Christel Schulze, Leserbrief LN 14.9.1995
9. ...Und sind die Autos erst einmal da – und die Wirtschaft will sie ja haben –, werden sie sich in Ermangelung ausreichenden Parkraums in die Wohnquartiere ergießen – versprochen ist versprochen, Zufahrtsverbote in den Wohnstraßen her, Parkverbote dort hin: mangelhafte Verkehrsüberwachung wird schon dafür sorgen.  
LBll 15/1997, Seite 230
10. ...Wir wollen eine belebte Innenstadt, in der gewohnt, gekauft, genossen, geklönt und gespielt werden kann – und das Weltkulturerbe bewahrt bleibt. [...]  
Klaus Buchin, Leserbrief Stadtzeitung 16.12.1997
11. ...Das Leben in der Stadt hat für die jüngere Generation längst wieder an Zugkraft gewonnen. Und zwar nicht nur, weil der Aufenthalt im Grünen heute nicht mehr ganz so beschaulich ist, wie der Werbeprospekt einst versprach [...], sondern insbesondere deshalb, weil städtische Lebenskultur wieder gefragt ist. Unterstützt wird diese Entwicklung durch die inzwischen auch politisch verbreitete Auffassung, dass die Innenstädte wieder zu neuem Leben erweckt werden müssen. Es hilft dabei unter anderem auch die Erfahrung der vergangenen Jahrzehnte, dass so etwas durch Geschäfte an Fußgängerzonen allein nicht zu bewerkstelligen ist....  
Architekt Lambert Rosenbusch, LN 1.1.2000
12. ...Wohnort innenstadtorientierter Lebensstilgruppen. Das Bebauen innerstädtischer Brachen mit sehr guten Wohnungen kann eine Chance für die Innenstädte sein.  
Prof. Dipl.-Ing. Hanns Adrian, Stadtplaner, Hannover, in „Lübeck FreiRäume nutzen“, 2000. Seite 11
13. ...Eine Orientierung der Bewohner auf die Innenstadtbereiche ist ökonomisch von Bedeutung, weil eine bessere Ausnutzung vorhandener technischer Infrastruktureinrichtungen kostengünstig ist und die traditionellen Betriebe des Handels, Gastgewerbes, Handwerks u. a. eine gute Chance haben, wirtschaftlich zu bestehen. Sie hat auch soziale Bedeutung, weil der Anreiz geboten wird, menschliche Bindungen aufzubauen und intensiver zu gestalten. Sie ist darüber hinaus aus ökologischer Sicht wünschenswert, weil weniger Freiflächen für den Neu- oder Ersatzwohnungsbau in Anspruch genommen werden müssen.

Die räumlich weitmaschige Verteilung der Wohnstandorte erzeugt eine fortschreitende Dispersion und schwächt vorhandene Siedlungskerne durch eine zunehmende funktionale und soziale Segregation erheblich. Höhere Mobilitätsanforderungen, die sich vor allem in einer Zunahme des Individualverkehrs zeigen, belasten durch Flächeninanspruchnahme und Emissionen unseren Lebensraum.[...].

Deutsche Akademie 4

14. ...Die Lebensqualität einer Großstadt ist auch dann gefährdet, wenn das Stadtzentrum aus Gründen der Bezahlbarkeit, der baulichen Qualität oder eines desolaten Umfeldes immer weniger Leuten als sicherer Wohnort erscheint. Es ist nicht zuletzt Aufgabe der Stadtentwicklungspolitik, die Innenstadt auch in Zukunft als Wohnadresse zu erhalten.[...].  
Cornelia Dörris in „Foyer“ April 2000, Seite 36
15. ...die zentrale Lage kann für viele die Beeinträchtigung durch Lärm, Schmutz, Autoverkehr und kinderunfreundliche Defizite wie zu wenig Grünflächen nicht aufwiegen. Die allgemeine Unsicherheit über die zukünftige Entwicklung der Preise für das Wohnen im Stadtzentrum tut ein Übriges. Die Ultima ratio sehen gerade Familien mit Kindern nach wie vor darin, sich dem ‚Treck nach Suburbia‘ anzuschließen. [...].  
Cornelia Dörris in „Foyer“ April 2000, Seite 36
16. ... Die SPD-Fraktion fordert die Einberufung einer Projektgruppe, die Wege finden soll, wie Lübeck als Wohnstadt wieder attraktiver gemacht werden kann. [...].  
LN 2.7.2000
17. Der Traum vom ‚Häuschen im Grünen‘ „ist ein Reflex darauf, dass die Städte weniger lebenswert sind. Was diese bieten, sind Dichte und Aktivität. Was sie nicht bieten, sind Ruhe, Grün, Bereiche in denen Kinder spielen können.  
Unsere Städte müssen lebenswerter und wohnlicher gemacht werden. Und dann sind die Bedürfnisse auch in einer Stadt zu verwirklichen. Die Unterstellung, alle wollten hinaus ins Eigenheim, überzeichnet die Realität. Wenn man keine ruhige, schöne Wohnung finden kann, gerät man zwangsläufig in den Vorort oder auf die grüne Wiese. Aber man kann auch sehr kompakt wohnen und trotzdem einen verkehrsgeschützten und grünen Bereich vor der Haustür haben – die Niederländer haben uns das vorgemacht. es ist schon viel gewonnen, wenn man es schafft, den tosenden Verkehr zu reduzieren oder aus den Wohnquartieren zu verbannen.  
Rudolf Petersen, Leiter der Abteilung Verkehr im Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt, Energie in Die Zeit 8.6.2000
18. ...Wohnort innenstadtorientierter Lebensstilgruppen. Das Bebauen innerstädtischer Brachen mit sehr guten Wohnungen kann eine Chance für die Innenstädte sein.“  
Prof. Dipl.-Ing. Hanns Adrian, Stadtplaner, Hannover, in „Lübeck FreiRäume nutzen“, 2000.S. 11
19. ...Kernpunkt der Innenentwicklung [...] ist die Revitalisierung des gemischt genutzten und dichten Stadtkerns, [...]. Hier gilt es einerseits die Verkehrsbelastung zu reduzieren und andererseits den Zugang für den Wirtschaftsverkehr zu sichern. Damit die historische Mitte mehr Qualität gewinnt, Fußgänger und Fahrradfahrer die Chancen räumlicher Nähe besser nutzen können und Busse [...] sowie der Lieferverkehr ohne ständige Behinderungen vorankommen, ist die Umverteilung des öffentlichen Raumes unumgänglich.  
Dafür muss [...] der Durchgangsverkehr aus dem Zentrum verlagert werden, ohne dabei andere Quartiere zu benachteiligen. Zudem sind wichtige Orte der Innenstadt vom ruhenden Verkehr zu entlasten.  
[...]  
Maria Krautzberger und Friedemann Kunst  
in ‚Foyer, Journal für Stadtentwicklung‘ 1/ 2001, Seite 6
20. Stoppt die Verödung der City. Schafft wieder Wohnungen. Das ist auch ökologisch sinnvoller, weil die Menschen dann nicht mehr so weit zur Arbeit fahren müssen. [...]. Wenn die Hansestadt (Hamburg) im Puls der Zeit schlagen will, braucht sie auch ein Herz, das lebt!“  
BILD Hamburg 4.4.2001
21. Wohnen in der Altstadt
  - „Abends ist die Altstadt tot“...  
.....was eine Folge der wirtschaftlichen Entwicklung in den 50er und 60er Jahren des vergangenen Jahrhunderts ist, so wie in anderen Städten auch: Bewohner wurden aus den Innenstädten gedrängt, weil man glaubte, sehr viel mehr Büroraum zu brauchen.  
→ Wenn mehr Menschen in der Altstadt wohnen würden, wäre das Problem zumindest gemildert
  - „Das Land wird durch immer neue Bauten immer mehr zersiedelt“  
→ Dann schafft Wohnraum in der Altstadt, damit mehr Menschen in der Altstadt wohnen können.
  - „Die Belastungen durch den Individualverkehr werden immer mehr zum Problem (z.B. auch: nur 1 Person pro Pkw)“

- Wenn mehr Menschen in der Altstadt wohnen würden, wäre das Problem zu mindest teilweise gelöst.
- „Die Wohnbevölkerung der Altstadt vergreist“
  - Da gibt's ein Mittel gegen: familienfreundliche Bauplätze in der Altstadt schaffen.
- „Auf die Person bezogen liegen Autofahrer unter dem Durchschnitt“ (,omniphon\': Ausgaben der Einkäufer nach Verkehrsmitteln, Seite 2.28, Tabelle 4.2-8]
  - Dann ist es wohl – auch im Zusammenhang mit den anderen Punkten – sinnvoll, Fußgänger zu fördern:
    1. Die Aufenthaltsqualität fördern, wie es die Initiativen für die „autofreie“ Altstadt seit über 2 Jahren fordern.
    2. Durch die „Ansiedlung“ von Familien mit Kindern (die zum Einkaufen in der Altstadt gewiss nicht mit dem Auto fahren, aber Umsatz bringen. Hans Meyer 16.7.2001

## 22. Wohnen in der Altstadt 2

Grundsätzlich gilt es im Interesse der Stadt und der Wirtschaft das Wohnen in der Altstadt zu fördern, nicht zu behindern oder zu verdrängen:

Sachverhalte / Probleme	Lösung /Thesen
1. Aufenthaltsqualität, z.B. mehr Grün, mehr Sitzgelegenheiten , weniger „Stopper“, mehr Außengastronomie	1. siehe dazu die Papiere der Initiativen für die „autofreie“ Altstadt vom 25. 10.1998, 16.5.2000 und 27.9.2000 sowie omniphon -Ergebnis (Tab. 5, Seite 47 und Tab. 7.3-2, Seite 59) bzw. „Maßnahmenübersicht“
2. Anwohnerparken: Parkmöglichkeiten sind erschöpft: eigene Befragung der Initiativen + omniphon - Maßnahmenübersicht, Punkt 1.2.4 + „Nutzerbefragung...“ Tabelle 5.5-17	2a. Anwohnerparken tags + nachts auf mittlerer Wallhalbinsel + Kanalstr. ermöglichen 2b. Anwohnerparken an den Parkuhren: südliche mittlere Wallhalbinsel, am Bauhof, Musterbahn, Mühlenamm bis 10 Uhr frei geben. 2c. In der Mühlenstr., der Königstr. und der Großen Burgstr. Anwohnerparken auf den Verfügungsstreifen bis 10 Uhr ermöglichen.
3. Kinder / Jugendliche haben zu wenig Freiräume	3a. Freiräume für Kinder + Jugendliche einrichten: im Rahmen des Wettbewerbes sowohl an Untertrave als auch an der Obertrave. 3b. ebenso auf einem Teil des Schragen 3c. an „Kulturwegweisern“ Hinweise auf Kinderspielplätze anbringen, diese Hinweise nutzen Touristen, die ihren Kindern was Gutes tun und sich selbst ‚entlasten‘ wollen. 3d. Für Einkaufende + Touristen wichtig: alle Stadtpläne, die von der Stadt herausgegeben werden, müssen Hinweise auf Spielplätze + Kiddis Parkhaus enthalten
4. Wohnraum schaffen	Wohnraum kann geschaffen werden 4a. Alfstr. / Schlüsselbuden (Erdgeschoss am Schlüsselbuden: Läden ). Das Grabungsgelände liegt seit <b>1988</b> brach. Wie lange will sich Lübeck das „Loch“ noch leisten? Kein Investor ist zu finden, warum vergibt man das Gelände nicht an eine oder mehrere Wohnungsbaugesellschaften? 4b. Areal der Berufsschulen: Fischstr./ Braunstr., wenn die Schulen ausziehen 4c. Wüstenei Fischergrube / Ellerbrook / Beckergrube: Wohnbebauung gut die Hälfte der Brache von Fischergrube aus. An der Beckergrube: Parkhaus unter der Voraussetzung, dass die Parkhäuser im Wehdehof <i>vorher</i> abgerissen werden und das gesamte Innere des Wehdehofes für Wohnbebauung zur Verfügung gestellt wurde. (siehe „Lösungsansatz“) 4d. einige Blockbinnenhöfe
5. Geschäfte, Wohnbevölkerung	

5a. Es gibt in der Altstadt zu viele Ladenleerstände.	5a. Trainingsprogramm für den Einzelhandel entwickeln, z.B. „Der individuelle inhabergeführte Einzelhandel“, Einzelhandel in schwerer Zeit“, „Strategien für Einzelhändler“ oder „Der ‚kleine‘ Einzelhändler im Wettbewerb“
5b. Mehr als 70% der Fläche, die 1995 Prognos bis 2010 bei einem „Middle-Case-Ansatz“ als für denkbar gehalten wurden, sind bereits belegt 5c. Lübeck hat 37% mehr Kauffläche - bezogen auf die Einwohnerzahl als andere Städte ( Bundesdurchschnitt) 5d. „...Es ist zu erwarten, dass... das Einzelhandelsangebot ... in einem kontinuierlichen Prozess verbessert und zeitnah dem erkennbaren Bedarf angepasst werden kann.“	5c + d. Offensichtlich stimmt das Verhältnis Kauffläche / Einwohnerzahl nicht. Verbesserung der Aufenthaltsqualität ist wichtig kann aber nicht allein bringen, was erforderlich ist. Potentielle Kunden aus dem Umland lassen sich wohl nur durch bessere Qualität der Geschäfte auf Dauer gewinnen. Es muss ein „Mix“ her, der zum Magneten wird für die Altstadt als Einkaufsort: Qualität, Vielfalt, Service der Geschäfte und Aufenthaltsqualität müssen vom Besten sein. Aber das wird immer noch nicht reichen: (unten weiter: ‚Magnetwirkung‘
5e. „Auf die Person bezogen liegen Autofahrer unter dem Durchschnitt & bei den Einkaufsbeträgen?“ ( omniphon Tabelle 4.2-8 ) → Einen Anlass, die Verkaufsfläche zu erhöhen, kann man mit dem besten Willen nicht aus den Fakten 5a bis 5e abgeleitet werden. → Andere Geschäfte wird es geben müssen. → Die bestehenden Geschäfte müssen besser werden ( z. Sortiment, Service, Freundlichkeit, was omniphon klar herausgearbeitet hat. 5f. Die Wirtschaft beklagt, dass die Altstadt abends „tot“ sei. 5g. Die Landschaft wird durch neue Straßen- und Wohnbauten immer mehr zersiedelt. 5h. Die Wohnbevölkerung Lübecks vergreist immer mehr Familien mit kleinen Kindern wandern ins Umland ab 5 i. Der Individualverkehr ist zu einer erheblichen Belastung für Menschen und Natur geworden	5e. Fußgänger und Radfahrer in jeder Beziehung fördern  5f. Wohnen und die Aufenthaltsqualität in der Altstadt fördern 5g. Wenn in der Landschaft keine Wohnbauten mehr entstehen, mindert das zwangsläufig auch den Individualverkehr 5h. Familienfreundlichen Wohnraum in der Altstadt schaffen. Kinder müssen ohne größere Verkehrsgefährdung aufwachsen können, wenn das nicht gewährleistet ist, ziehen die Eltern „aufs Land“, dahin, wo wir sie nicht haben wollen. 5i. Individualverkehr einschränken aber auch Werbung machen für ÖPNV, STATTAUTO und „Wohnen ohne Auto“

<sup>1</sup> Stabsstelle Wirtschaft im Fachbereich Wirtschaft + Soziales, Bürgerschaftsvorlage 5.2. 2001, TO: 11.4

### Lösungsansatz

In einem workshop (3. + 4.3.2000) hat das **ArchitekturForumLübeck** eine Idee von Bausenator Dr.-Ing. *Volker Zahn* aufgegriffen, die viel für sich hat, denn eine Verwirklichung kann eine Attraktion werden: im Weltkulturerbe Altstadt entstehen in stadteignen Blockbinnenhöfen moderne Bauten, die die historische Bausubstanz akzeptieren.

Während des workshops wurde von Architekten in Arbeitsgruppen planerische Untersuchungen durchgeführt, wie sechs Blockbinnenhöfe anders als heute genutzt könnten:

#### Die Blöcke:

Posthof, Wehdehof, Beutinhof, Haerder-Block, Warter-Block, Rieckmann-Block

#### Das Ergebnis des workshops

Begriffe wie „Einzelhandel“, „Passage“, „Verkehr“, „Parken“, „Markthalle“ kommen in den (gedruckten 45 Seiten ) Texten <sup>1</sup> sehr häufig vor.

• „Wohnen“ dagegen nur zweimal, einmal in dieser Reihung:

„...bei allen Bebauungsvarianten & gibt es ? ausreichend Platz für nachfragegerechte attraktive Büros,

Praxen, Ateliers, Wohnungen etc.”

Man ist also auf zusätzliche Geschäfte, in deren Folge auf zusätzlichen Verkehr, allerdings auch auf Verbesserung der Aufenthaltsqualität (für Einkaufende).

In keiner Weise wurde die Belastungen durch zusätzlichen Individualverkehr berücksichtigt, im Gegenteil, in einem Beitrag wird sogar ausdrücklich darauf hingewiesen, dass alle genannten Blockbinnenhöfe an der Parkhauserschließungsrouten liegen würde. *Das ist jedoch falsch:*

Der Posthof, der Beutin-Block, der Warter-Block liegen *nicht* an einer entsprechenden Route.

Spätestens seit omniphon müsste geläufig sein, dass Individualverkehr in der Altstadt nicht die Lösung der Probleme des Einzelhandels bringen kann.

### **Zusätzliche Verkehrsbelastung**

Wirtschaftlich ist ein Parkhaus, wenn es etwa 250 Stellplätze vorhält und wenn sich diese Plätze *wenigstens* 4x am Tag umschlagen. Das bedeutet:  $250 \times 4 = 1000$  Autos  $\times 2$  (Hin- und Rückfahrt) = mindestens 2000 zusätzliche Fahrzeugbewegungen beispielsweise in der

Braunstr. und Untertrave für den Posthof

Königstr. und Wahnstr. für den Beutin-Block

Mühlenstraße, Aegidienstr. für den Haerder-Block

Königstr. für den Warter-Block

Holtenstr., Schmiedestr. oder ebenfalls Mühlenstr. oder Marlesgrube für den Rieckmann-Block.

Nach den bisherigen Erfahrungen muss davon ausgegangen werden, dass Verkehr von den Parkhauserschließungsrouten auch in die benachbarten vornehmlich dem Wohnen dienenden Straßen ausweicht. An einer Ausweitung des Individualverkehrs in der Altstadt kann jedoch weder den Bewohnern, den Touristen und Einkaufenden noch den Geschäftsleuten gelegen sein (siehe auch omniphon)

Die bei dem workshop gefundenen Lösungen dürfen nicht das sein, was verwirklicht wird, denn die Lösungen bzw. die aus ihnen entstehenden Folgen

- schaden den Menschen, die sich in der Stadt aufhalten,
- sie nützen auch nicht der Wirtschaft (siehe auch omniphon Seite 1. 12, 1.49, 1.50, 1.52, 1. 53 und Tabellen 8.2-5, 8.2-6, 8.2-7, 8.2-8),
- sie sind keinesfalls stadtverträglich,
- und schon überhaupt nicht Weltebengerecht

### **Stadt- und wirtschaftsverträgliche Nutzung des Inneren der Blockbinnenhöfe**

Niedrige *familienfreundliche* Wohngebäude im Inneren der Blockbinnenhöfe, eingebettet in viel Grün, sind eine umweltfreundliche Antwort auf die unter 5.

- Es gibt in Lübeck bereits ein entsprechendes – allerdings schlechtes- Beispiel: An der Mauer 84a,
- Alle unter 5. genannten Sachverhalte/Probleme könnten auf diese Weise gelöst werden,
- der Boden gehört der Stadt,
- Abstände zu den Vorderhäusern und zu Nachbargebäuden können aufgrund des Raumangebotes ausreichend groß sein
- die Wohnbauten können günstig nach Himmelsrichtung ausgerichtet werden, was den Energieverbrauch senkt,
- vermutlich könnten Blockheizkraftwerke eingesetzt werden (Energiebilanz also positiv)
- Begrünung als „Wohlfühlfaktor“ für die Bewohner ist möglich, sie hilft zugleich die Luft in der Altstadt zu verbessern,
- Zugänglichkeit für Einkaufende und Touristen, Berufstätige in der Altstadt (Mittagspausen) ist ausdrücklich erwünscht, die Aufenthaltsqualität auch für Besucher wird deutlich
- Der Individualverkehr in der Altstadt steigt im Vergleich zu den Lösungen
- Die Verweildauer von Einkaufenden und Touristen in der Altstadt kann erhöht werden, was dem Einzelhandel nützt.
- Der Einzelhandel in der Altstadt erhält ein zusätzliches Potential von Einkaufenden.

### **Magnetwirkung**

Die historische Altstadt

und Einzelhandelsgeschäfte, deren Mehrzahl einfach gut ist, deren Warenangebot „stimmt“, deren Service dem Kunden nützt, der selbstbewusst aber nicht altmodisch ist, der auch bereit ist, neue Wege zu gehen,



Bisher hatte das „steinerne“ Lübeck bei der Bauverwaltung grundsätzlich Vorrang. Begründung: 1. Es habe in historischen Zeiten kein Grün in der Altstadt gegeben. Das ist nachweisbar falsch. Siehe: → :F.01: Grün in der Altstadt: (Zit. 2. Leitungen liegen oft im Weg (da ist so).

„Grün“, seien es Bäume oder Fassadenbegrünung, kann stimulierend wirken (Gemüt), der Anblick von Grün kann beruhigen und „ganz nebenbei“ tut Grün auch noch der Umwelt gut.

„Grün“ zur Klimaverbesserung und zur Verbesserung des Wohlbefindens der Bewohner und der Besucher (Einkaufende!) einsetzen:

- Rücksichtnahme auf historische Bauten, in Wohnstraßen: in erster Linie *punktueller* Fassadenbegrünung
- beidseitig Bäume gut denkbar z. B. in: Holstenstraße; Beckergrube (ab Ellerbrook bis Breite Str.) Krähenstraße, Ergänzungen an der Trave

### **Freizeit**

#### 1. Wasser

a. Krähenteich-Badeanstalt = Schwimmen, keine langen Wege, da können auch Kinder hingehen.

private Initiative

b. Trave, Kanal, Stadtgraben, Wakenitz = Wassersport

2. „Altstadt im Grünen“ = Spazierwege beschildern (auch für Touristen) Beispiel:

Ausgangsort Holstentor über die Wallanlagen bzw. am Stadtgraben entlang zum Mühlentor (also zwei Wege). Beschilderung mit Angabe der Entfernung (ausführlich → F.01: Wegweisung)

### **Verkehr**

1. Unabhängig von der Verkehrsberuhigung werden Verkehrsregeln oft nicht eingehalten: Fahren gegen die Einbahnstraßen-Richtung z. B.

2. Anwohnerparkplätze:

- zu wenig Kilometer Stellfläche *in* der Altstadt für zu viele Autos.

- Fremdparker mißachten die ‚Spielregeln‘ und nehmen Anwohnern Parkplätze weg.

- OV plädiert dafür, dass Anwohner mit Parkausweis grundsätzlich auch kostenlos auf den Parkplätzen Kanalstr. und Wallhalbinsel parken können

3. Einfahrt in die Straßen mit Zufahrtsbeschränkung (11.30-18 Uhr) muss die Verwaltung endlich wirklich kontrollieren (Hüxterdamm/ An der Mauer / Krähenstr. / Wahnstr./ Königstr.) und die Einfahrt für nichtberechtigte Kfz unterbinden.

4. Fahrradstraße:

5. Durchgangsverkehr unterbinden

- Koberg / Breite- Str. / Fünfhausen / Schlüsselbuden / Holstenstr. / Holstentor  
bzw.: Schmiedestr. / Klingenberg / Pferdemarkt / Mühlentor

- Holstentor / Holstenstr. / Schmiedestr. / Klingenberg / Pferdemarkt / Mühlentor  
- Busverkehr fördern. Kleinere Busse in der Altstadt.

### **Kultur, Bildung**

1. Schulen aller Gattungen

2. Volkshochschule

3. Theater (auch private)

4. reiches Musikleben erhalten (und ausbauen): Konzerte (kostenlose) der Musikhochschule, Kirchenmusik, Konzerte in der MuK und des Vereins der Musikfreunde.

5. Museen und private Galerien

### **Einkaufsstadt**

1. *Kleine, inhabergeführte* Geschäfte erhalten: Bewohner der Altstadt sollten im eigenen Interesse möglichst viel bei ihnen kaufen. Filialisten und Billig-Shops sind nicht an der Altstadt, unserem Wohnort, interessiert: Sie tun also auch nichts dafür. Hans Meyer, 23.1.2003

28. ...Lübeck hat aber wegen seiner einzigartigen städtebaulichen Struktur laut Studie [Bertelsmann-Stiftung] auch große Zukunftschancen. Die Bertelsmann-Stiftung führen eine Erkenntnis von Freizeitforscher Horst Opaschowski ins Feld, der ‚eine neue Lust auf Stadt‘ ausmacht. Die Bertelsmann-Experten bestätigen bundesweit ein ‚Abschwächen der Abwanderung ins Umland‘ und einen ‚deutlichen Trend zurück in die Stadt‘.

Hier sieht [Innensenator *Torsten*] *Geißler* Handlungsbedarf in Lübeck: ‚Angesichts dieser Entwicklung können wir nicht den Weg beschreiten, Wohnraum ausschließlich auf der grünen Wiese zu

schaffen.' Lübeck müsse auch die Attraktivität der Innenstadt als Wohnstätte stärken. Die Hansestadt biete eine unvergleichliche Urbanität gepaart mit reichhaltigen Naherholungsgebieten.

Geißler: ‚Wir müssen dem demographischen Wandel offensiv entgegenwirken'. Und das heißt für ihn attraktiven Wohnraum für ältere und junge Familien gleichermaßen im Zentrum der Stadt zu schaffen.

Und die Zeit drängt. Nach Angaben der Hansestadt wird die Anzahl der Haushalte mit über 60-Jährigen in den nächsten beiden Jahrzehnten drastisch anwachsen. Dies setze einen verstärkten Ausbau alten- und pflegegerechter (ebenerdiger) Wohnungen voraus.

Die Studie der Bertelsmann-Stiftung kommt auch für Lübeck zu dem Schluss: ‚Innerstädtisches Wohnen wird für ältere und alte Menschen an Attraktivität gewinnen. Denn auch bei eingeschränkter Mobilität sind die wichtigsten Versorgungseinrichtungen vom Lebensmittelmarkt über den Arzt bis hin zum Friseur hier gut zu erreichen.' Denn der Trend zurück in die Stadt habe Gründe: ‚Das Erlebnisangebot in den Städten ist differenzierter und wird von vielen Menschen als attraktiver empfunden - insbesondere auch für berufstätige Paare mit Kindern.'

Die Autoren der Studie Jens Gebert, Carsten Große-Starmann und Kerstin Schmidt, kommen zum Ergebnis, dass die Menschen künftig ‚mittendrin und nicht am Rand einer Stadt leben wollen'. Dieser Entwicklung, so Geißler, müsse sich Lübeck stellen.“ LN 19.12.2006

## 29. Die Stadt zieht wieder an

**LN** Wie wird sich der demographische Wandel – es gibt immer mehr alte Menschen und weniger Kinder – das Wohnen verändern?

**Lorenzen:** Er wird den Trend zum Wohnen in den Innenstädten noch verstärken. Denn wer als älterer Mensch spürt, dass der große Garten auch viel Arbeit macht, wird sich dorthin orientieren, wo es gute Einkaufsmöglichkeiten gibt und viele Gelegenheiten, soziale Kontakte zu schließen.

**LN** Können die Städte das überhaupt verkraften?

**Lorenzen:** Sehr gut sogar. Die Städte werden dadurch noch lebendiger werden. Im Übrigen nutzen die Menschen öffentliche Räume heute viel stärker als früher. Die vielen Restaurants und Cafés auch bei uns im Norden wären früher nicht vorstellbar gewesen.

aus LN-Interview mit Architekt Carsten Lorenzen, Tondern. LN 22.5.2007. *Interview: Liliane Jolitz*

30. ---

## 31. Wie Wohnen in der Altstadt. Stadtreifzug am 29.9.2007

**Stadtteil und Gebietsstandort:** Gesamtstadtteilinnenstadt ca. 13.500 Einwohner; historisches Altstadtgebiet; Unesco Weltkulturerbe; zentral gelegen; an der Ostseite der Insel innerstädtische landschaftsräumliche Verknüpfungen.

**städtebauliche Charakterisierung:** Wohnstandort sowie Standort für überregionale Zentrumsfunktionen (Verwaltung, Versorgung, Bildung und Kultur), große Teile durch Denkmalschutz geprägt; gute Infrastruktureinrichtungen; verkehrsberuhigende Maßnahmen; eingeschränkter Grünanteil.

**derzeitige Wohnformen:** Alle Wohnformen (von Einfamilien- bis Mehrfamilien-Wohnhäuser). meist in historischer Substanz; Eigentum oder zur Miete, viele Einzelhaushalte; aber auch neue Modelle generationsübergreifender Wohnformen.(Es wurden ausschließlich sanierte Objekte des Mittelstandes besichtigt.)

**soziale Charakterisierung:** Ausländeranteil 13,6%, etwas rückläufig; stark geprägt von Einpersonenhaushalten mit Tendenz zur Überalterung; soziale Mischstruktur, jedoch nur noch 11,7% der Bewohner unter 18 Jahren und über 70% aller Haushalte sind Einpersonenhaushalte.

**Entwicklung. Chancen. Defizite:** Derzeit ist Wohnen in der Altstadt begehrt, vor allem in neusanieren Objekten; weiterhin Sanierungs- und Modernisierungsbedarf; Alters- und Bewohnerstruktur unausgeglichen wegen fehlender familiengerechter Angebote; wegen Denkmalschutz eingeschränkte bauliche Anpassungsmöglichkeiten; weiterhin konflikträchtig durch enge Nutzungsmischung und den Verkehr.

**Stellung im Stadtkontext:** Attraktiv für Einpersonenhaushalte wegen Lage u. besonderer städtebaulicher Qualitäten; bei Schrumpfungsprozess unklare Aussichten wegen eingeschränkter Wohn-Komfortanpassung und der verzerrten Altersstruktur.

**Kurzcharakteristik:** Stadtgebiet mit hoher Attraktivität für differenzierte Wohnarten; zentral gelegen; gut angebunden, gut ausgestattet, eingeschränkter KFZ-Verkehr; jedoch mittelfristig unklare Tendenz bei (familienorientierter) Wohnfunktion in Konkurrenz zu besser ausgestatteten zentrumsnahen Gebieten. [Klaus Brendle und Frank Müller-Horn] ArchitekturForum, Band 5, S. 13

### 32. Resümee der drei Begehungen \* Abschlussdiskussion am 9.10.2007

Zahlreiche gebietstypische Mängel, örtliche Besonderheiten und verbessernde Maßnahmen wurden berichtet, vor Ort betrachtet und erörtert. Trotz der sehr unterschiedlichen Wohnformen und -umgebungen konnten Gemeinsamkeiten festgestellt werden. Aus den besuchten Orten und Wohnformen ergaben sich Fragestellungen und Zusammenhänge, die hier stichwortartig aufgeführt werden:

#### 1. Die Altstadt spielt beim Wohnen im Gefüge der Stadtteile eine besondere Rolle:

- Die besuchten Wohnbeispiele zeigten überwiegend „gut-bürgerliches Wohnen“ und geben (damit)

nicht die derzeitige soziale Mischung der Wohnformen in der Altstadt wieder. Besondere Wohnformen sind die Ausnahme.

- Für die Altstadt gibt es bei der historischen Bebauung derzeit nur eine abwehrende Handlungsperspektive bzgl. Anpassung an zukünftige Wohnansprüche (z.B. Energieeinsparung, Alten- und Familien- „Freundlichkeit“, Wunsch nach privaten Freiflächen und Balkonen, Barrierefreiheit und Komfortanforderungen, neuen Verkehrslösungen u. a.).<sup>4</sup>
  - Für das Wohnen von Familien mit Kindern ist die Altstadt eingeschränkt geeignet, jedoch betonen einzelne Stimmen die Eignung für Heranwachsende. Allerdings verhindern Vorurteile die Vermarktung speziell für Familien, und die Sanierungspolitik vernachlässigt derzeit soziale Ziele.
  - In der Altstadt steht z. Zt. die Einzelhandelsstärkung im Vordergrund der Stadtplanung, die Wohnfunktion wird „als Selbstläufer“ betrachtet.
  - Es besteht weiterhin großer Sanierungsbedarf bei Gebäuden sowie im öffentlichen Raum. Zudem muss auch die Ausstattung der Gebäudesanierungen aus den 70er und 80er Jahren (überwiegend Standard des Sozialen Wohnungsbau) angehoben werden.
2. Enge funktionalräumliche Zusammenhänge zu Arbeitsplätzen sind kaum (mehr) maßgeblich bei der Wohnstandortwahl. Da Mobilität im Arbeitsmarkt Realität ist, sind die verkehrlichen Anbindungen des Wohngebietes an das KFZ- und ÖPNV-Netz wesentlicher.
3. Die Einschätzungen der Bewohner und die derzeitigen planerischen Aktivitäten für die Wohngebiete beziehen sich hauptsächlich auf den Status quo und auf aktuelle Defizit-Bearbeitungen.
4. Die Auswirkungen des demografischen (langfristigen) Wandels sind stadtplanerisch kaum im Blickfeld. Die Wohnungswirtschaft reagiert darauf mit Sanierung und Neubauten im lokalen Rahmen ihrer Bestände. Ihr fehlen jedoch zu den einzelnen Stadtgebieten gesamtstädtische Leitlinien.
5. Gegenwärtig ist keine abgestimmte, sich gegenseitig stützende oder fördernde Entwicklung bzw. Profilierung zwischen den unterschiedlichen Wohngebieten/Stadtteilen ablesbar; auch nicht zum regionalen Umland. Eine gesamtstädtische Wohnbaupolitik ist – außer zu punktuellen und partiellen Vorhaben – nicht ablesbar.
6. In vielen wirtschaftlichen und kulturellen Handlungsfeldern der Hansestadt muss vorgedacht werden, auch für die Wohnungswirtschaft. Es gibt derzeit keine stadtübergreifende „planende Institution“<sup>6</sup>, die funktionale Entwicklungen in ihrer Gesamtheit und Auswirkungen analysiert, stadtökonomisch priorisiert und gestaltend vordenkt.<sup>7</sup>

Die Hansestadt Lübeck, das zeigten die Stadtführungen in den drei Stadtgebieten, ist inhaltlich nicht vorbereitet auf ihre Zukunft als Wohnstandort. Die Gespräche und Diskussionen basierten weder auf Planungsperspektiven noch auf umfassenden Handlungszielen, um lokale oder die genannten gesamtstädtischen Fragestellungen in den Blick zu nehmen und den einzelnen Stadtgebieten langfristige Planungssicherheit zu geben. Es gibt in Lübeck zwar eine Reihe von aktuellen punktuellen Maßnahmen wie Neubauten für komfortables Wohnen an attraktiven Standorten, ebenso die Routine der Sanierung historischer Gebäude zu Wohnzwecken, die Umsetzung des Programms „Soziale Stadt“, auch zum Beispiel der geplante Landes-Wettbewerb für Wohnen im Roten Hahn und natürlich die (schleppende) Auffüllung der Baufelder des „Hochschulstadtteils“ sowie der laufende Ausbau des Gebietes „Bornkamp“. Aber all dies geschieht nebeneinander her, wenn nicht sogar gegeneinander, wie die Lübecker Nachrichten am 15. 11. 07 bei aktuellen Wohnneubauinvestitionen befürchten: „[...] dass irgendwo anders in Lübeck dann Wohnungen leerstehen.“ *Hartmut Sörensen*, Geschäftsführer der stadteigenen Grundstücksgesellschaft „Trave“ ergänzt: „Und die werden dann in Kücknitz oder Moising liegen.“

Die örtlichen Wohnungsbauträger erneuern – auch durch Abriss und Neubau – seit längerem ihre Wohnungsbestände in den großen Wohngebieten wie Moising, Brandenbaum und auch in Kücknitz. Für weitere Aktivitäten brauchen sie, und die zahllosen Privat-Eigentümer, abgestimmte gesamtstädtische, teilräumliche und standortbezogenen Zielvorstellungen, um Fehlinvestitionen zu vermeiden. Auch die Einwerbung von Fördermitteln bedarf klarer städtischer Zielvorstellungen zum Wohnen. Für eine expansive und offensive Positionierung der Metropolregion und des Umlandes als

Wohnstandort – wie von Teilnehmern der Abschlussdiskussion zum ArchitekturSommer vorgeschlagen – wird eine langfristige und konzeptionelle Neuorientierung der städtischen Wohnungsbauziele benötigt.

Lübeck als attraktiven und anziehenden Wohnstandort zukünftig auch für Nicht-Lübecker interessant zu machen und zu vermarkten, darf nicht nur stadtplanerische Themen beinhalten, sondern es könnte sich profilieren durch eine enge Zusammenarbeit von wohnrelevanten „Akteuren“ wie Freizeit-, Sport- und Kulturvereinen (ein Beispiel aus der Begehung: Vernetzung der Marienschule mit stadtnahen Freizeit- und Kulturangeboten), aber auch den Verbund von Haushalts- und Sozialdiensten, Lieferservice, durch Servicehäuser und eine vielseitige Pflegeversorgung etc..

Die vielfältigen Freizeit-Angebote „vor der Haustüre“ (Freibad Krähenteich, Segeln, Sport...) – optimal z.B. für Kinder – sind vorhanden, und die zentrale Lage seiner zahlreichen Bildungs- und Kultur-einrichtungen direkt in der Altstadt ist vorteilhaft<sup>8</sup>. Weitere verkehrliche Verbesserungen (z.B. Bus-ticket / Stattauto / Tunnelmaut in der Miete enthalten) sind machbar, aber auch mehr Verkehrsberuhigung. Zukünftig wird man nicht darauf verzichten können, Vermarktungsstrategien für Quartiere zu entwickeln, die die Vorteile des Wohnstandortes einschließlich seiner Vernetzung mit wohnungsnahen Dienstleistungen herausstellen, ähnlich der aufwendigen Werbekampagne für den Hochschulstadtteil.

Lübeck tut sich schon länger schwer, eine klare, abgestimmte Zielprogrammatik für sich und seine städtische Zukunft zu finden – auch kommunalpolitisch.

Diese wäre hilfreich und erforderlich: Als Standortsicherung für die Wirtschaft, aus Verantwortung den Bewohnern gegenüber und als langfristige Perspektive für die Stadtkultur! Und planerisch notwendig für angezielte, zukünftige Stadtentwicklungsakzente; d.h. pragmatisch auch für den Einsatz von kommunalen Planungs- und Finanzmitteln, aber u. a. für die Zuweisung von (europäischen) Fördermitteln. Eine „Integrierte Stadtentwicklungsplanung“ (ISEK s. d.), wie bereits in vielen deutschen Kommunen vorliegend – teilweise von den privaten Akteuren vor Ort finanziert – müsste klare Ziele und Aussagen (auch) für die Wohnfunktion als Wirtschaftsfaktor entwickeln – für die Bewohner, die Eigentümer und die Wohnungswirtschaft. Ein Zusammenspiel und -wirken der Interessensträger für das Wohnen in Lübeck müsste das vorhandene Wissen bündeln und seine Zukunftschancen untersuchen, um daraus Strategien für das zukünftige Wohnen (in einer schrumpfenden Stadt) gezielt in die Gesamtentwicklung einzubringen.

\* Kücknitz, Hochschul-Stadtteil, Altstadt: siehe jeweils dort

Im Folgenden wird in „7 Thesen für das Wohnen in Lübeck“ nicht über heutige Probleme der 7-Türme-Stadt und ihrer Wohnfunktion (indirekt auch) gesprochen, vielleicht über die von morgen sicher aber von den fernen Entwicklungen in 10-20 Jahren.

Generell ist laut den Prognosen eine Schrumpfung der Haushalte und der Einwohner in Lübeck zu erwarten.

Die Begehungen und Gespräche zeigten, dass mittel- und längerfristige Planungen für das „wieweiterwohnen in Lübeck“ zumindest gesamtstädtisch offensichtlich nicht existieren und darüber gegenwärtig ggf. nur partiell nachgedacht wird. Die 7 Thesen sollen Anstoß sein, hierzu Überlegungen zu sammeln und die Diskussion zu beginnen.<sup>9</sup>

Anmerkungen:

<sup>4</sup> Anmerkung zur Altstadt: Dieses Thema bedarf weiterer Erörterungen. Es entstand eine heftige Diskussion um die „Zukunftsfähigkeit“ der Altstadt, weil nahezu alle Beteiligten derzeit – auch zukünftig – keine Defizite sehen. Neue Ansprüche sollen nicht in den historischen Bestand eingreifen dürfen. Die Autoren stellen jedoch die Frage, ob die Altstadt nicht einer besonderen planerischen Fürsorge und auch neuer auch baulicher Ansätze bedarf.

Der geringe Anteil an Haushalten mit Kindern bedarf einer sozial-orientierten Förderung und Vermittlung. Das Wohnen ist (noch) ein wesentlicher Bestandteil der Altstadtnutzung – und muss es bleiben. Die besondere Verantwortung für das Weltkulturerbe und der wirtschaftliche Stellenwert des Tourismus in der Altstadt verstärken u. E. den Bedarf und Nutzen, hier mehr stadtplanerisch zu untersuchen und anleitend zu agieren. Zudem ist das ergänzende oder konkurrierende Zusammenspiel der Altstadt-Wohnfunktion mit der in den übrigen Lübecker Stadtgebieten unklar und untersuchenswert.

<sup>5</sup> Aussage von A. Jeiler (Bereich Stadtplanung) in den Lübecker Nachrichten vom 19.10.2007.

<sup>6</sup> Im Baudezernat ist z. Zt. nur eine Stelle für die Bauleitplanung „aktiv“, d.h. es gibt keine Kapazität dafür und kein umfassendes programmatisches Vordenken, Planen und Koordinieren.

<sup>7</sup> Interessant wäre es, für Lübeck ein tragfähiges ökonomisches Stadtmodell zu entwickeln, was gesamtwirtschaftlich ein Optimum zwischen verschiedenen Entwicklungsmodellen, den öffentlichen und privaten Wirtschaftsparemtern und der Stadt(einwohner)größe darstellt.

<sup>8</sup> siehe Bericht in den Lübecker Nachrichten vom 11.10.2007 „Raus aus dem Hausrein in die Wohnung“.

<sup>9</sup> Was am 09.10. auch geschah, wie die lebhaftige Diskussion zeigte. - Redaktionelle Anmerkung: Es waren 7 Thesen in einer vorläufigen Grobform vorbereitet, die aber aufgrund der angestrebten „work-in-progress“-Vermittlung der Inhalte und der lebhaften Diskussion zu keinem „einheitlichen, abschließenden“ Ergebnis führen konnte.

Die hier nun wiedergegebene Fassung der „7 Thesen zum Wohnen in Lübeck“ wurden deswegen inhaltlich weiter bearbeitet und stehen jetzt für einen Zwischenstand der komplexen Materie, von dem aus die (nächste) Diskussion erfolgen kann [...]

[Klaus Brendle und Frank Müller-Horn] ArchitekturForum 5.18-21

### 33. **7 Thesen zum „wieweiterwohnen“ in der 7-Türme-Stadt Lübeck**

*„Schrumpfung?“*

Die räumlich selektive Schrumpfung führt zur unterschiedlichen, differenzierten Aufgabe von Wohnstandorten, wenn diese nicht oder teilweise nicht mehr benötigt werden und eröffnet damit Wege für anpassungsfähige und nachhaltige Stadtentwicklungsschwerpunkte. D. h. Schrumpfungprozesse erlauben eine optimierte Wohnstandort- und Stadtentwicklung!

*These 1*

Frühzeitige gesamtstädtische, konzeptionelle Überlegungen für das Lübecker Stadtgebiet sind eine Voraussetzung für den städtebaulichen Ausbau, Umbau und Rückbau aller Stadtfunktion und eröffnen aufeinander abgestimmte Perspektiven für das Wohnen!

*„Unter-Jungung?“*

Es gibt keine Überalterung der Städte, sondern eine „Unter-Jungung“ der Bewohnerschaft. Die Ab- und Zuwanderungsattraktivität und ihre stadtfunktionalen Konsequenzen sind kein Naturgesetz, denn die Zukunft der Städte wird von Menschen und ihren Institutionen gemacht.

D. h. mit den Folgen der demografischen Entwicklung kann lokal aktiv umgegangen werden!

*These 2*

„Mit abgestimmten, progressiven Stadtentwicklungszielen, neuen Bau- und Wohnformen und einer aktiven Stadtpolitik kann Lübeck im Baubestand und im öffentlichen Raum seine Zukunft attraktiv weiterentwickeln, organisieren und gestalten!“

*„Re-Feudalisierung?“*

Der derzeitigen Tendenz der „Re-Feudalisierung oder Brasilianisierung des Wohnungsmarktes in Deutschland“ \* kann gegengesteuert werden durch eine gezielte soziale Durchmischung der Wohnquartiere

bzw. deren Erhalt und eine lokale Wohnungsmarktpolitik. Dies stabilisiert die örtlichen, kulturellen Entwicklungen und bildet die Grundlagen für die Wohnzufriedenheit. (\* Charakterisierung Prof. *Radermacher* für soziale Segregationsprozesse in deutschen Wohngebieten)

D. h. erforderlich ist auch eine mehr sozialräumliche Stadtentwicklungsplanung für Wohnen!

*These 3*

„Eine konzeptionelle Gesamtplanung und die Ausgestaltung von spezifischen Profilen für individuelle Quartiere – auch in der Altstadt und im Hochschulstadteil sichert und fördert die soziale Vielfältigkeit und Wohnqualitäten in den Lübecker Stadtgebieten!“

*„Merkantilisierung?“*

Die internationale Ökonomisierung und Merkantilisierung des Wohnungsmarktes, u. a. durch das wachsende Interesse ausländischer Beteiligungsgesellschaften am deutschen Wohnungsmarkt bedarf als Gegensteuerung eine kommunalpolitische Zielsetzung und die intensive Zusammenarbeit mit örtlichen Trägern sowie mit den selbst organisierten Wohninitiativen.

D.h.: Benötigt werden örtliche Träger für zukünftige wohnpolitische Ziele und Maßnahmen!

*These 4*

Der Erhalt der vorhandenen lokalen Lübecker Wohnbaugesellschaften als kommunale Garanten, aber auch als Partner und Entwickler zukünftiger Wohnformen ist wesentlich, ebenso wie die aktive Unterstützung von selbst organisierten Wohngruppen!

*„Flächenexpansion?“*

Neubauten auf der „grünen Wiese“ sind nicht notwendig und nicht verantwortbar. Zukünftige Wohnformen und Wohnquartiere müssen entwickelt werden durch Rück- bzw. Umbau und als ressourcenschonendes „Neues Wohnen im Bestand“ an innerstädtischen Standorten.

D.h.: Für das zukünftige Wohnen hat die innere Stadt Priorität, auch durch Abriss und Neubau!

### *These 5*

Maßnahmen für den Lübecker Wohnbedarf sollen ausschließlich in den vorhandenen Wohnquartieren\* durch weitreichende Anpassung und neue Modelle für zukünftige Wohnerfordernisse geplant und durchgeführt werden!"

\* einschließlich im „letzten“ Neubaugebiet „Hochschulstadtteil“

#### *„Komfort -Expansion?“*

Für den zukünftigen Wohnungsmarkt einer alternden Gesellschaft sowie als wettbewerbsbereiter Wohnstandort ist ein komfortables und barrierearmes / freies Wohnen und Wohnumfeld für alle Formen von Wohnbedarf eine strategisch und wohnungspolitisch-günstige Voraussetzung. Das meint insbesondere auch neuartige Wohnservice-Kombinationen, Mehrgenerationenhäuser und weitere, nichtbauliche vernetzende Angebote.

D.h. eine bequeme, kinder- und altengerechte Wohnumwelt ist für alle menschengerecht!

### *These 6*

Komfortable Wohngebiete incl. optimierter Wohnbauten – gerade auch in der wohnattraktiven Altstadt- und übergreifende Service-Angebote sind eine Chance für eine offensive, konkurrenzfähige Wohnstandort-Entwicklung für und in Lübeck!

#### *„Wohnen als Wirtschaftsfaktor?“*

Ein aktiver örtlicher Wohnungsmarkt ist durch seine Wertschöpfungskette ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor\* und kann seine Erhaltung aus sich selbst heraus erwirtschaften. Er ist wesentlicher Teil der Gesamtwirtschaft und entlastet zudem die öffentliche Hand. Durch die Stärkung des Wohnstandortes verschafft sich der Wirtschaftsraum selbst seine Bewohner und Kunden.

(\* in Lübecks Innenstadt z.B. ca. 24 Mio. Euro pro Jahr – daraus folgen rund 4 Mio. Euro für Instandhaltung)

D.h. ein attraktiver Wohnungsmarkt ist insbesondere für Altstädte – wesentlich für den Erhalt der Bausubstanz und deren weiteren Entwicklung!

### *These 7*

Eine neue integrierende „Verflechtungskonzeption\* aus Zentrums- Wohn- und Kulturfunktion“ stärkt die Altstadt und damit die Stadt-Innenentwicklung sowie das Weltkulturerbe und benötigt für die Wohnfunktion eine aktive Steuerung und konzeptionelle Gestaltung!

(\* ähnliche Ziele stehen schon seit 1973 in der damaligen Programmplanung des Stadtplanungsamts, bedürfen aber einer grundlegenden Neukonzeption – z. Zt. steht die Stärkung des Einzelhandels im Vordergrund der Politik und der Stadtplanung.)

#### **Ein erstes Fazit:**

Der prognostizierte Einwohnerrückgang ist kein Gottesurteil. <sup>10</sup>

Oder: Zukunft kommt nicht von alleine, Lübeck muss sie (selbst) machen!

Um Lübeck als Wohnstandort zu stärken oder gar auszubauen, benötigt es ein eindeutiges, prägnantes Stadt-Leitbild, das mittels Prioritäten und Planungsideen stringent ein Innen- und Außenbild auch von Lübecks Zukunft als Wohnstandort (vielleicht „zwischen den Metropolen Hamburg und Malmö ...“ <sup>11</sup>) aufzeigt. Mit einer Konzeption kann man gegen die „Unter-Jungung“ aktiv vorgehen, aber zugleich auch gezielt attraktive Wohnstätten und öffentliche Räume für Ältere planen und bauen. Mit Komfort steigernden barrierefreien Anforderungen an den Wohnstandard und den Wohnstandort werden andere Nachfragegruppen nicht benachteiligt oder ausgeschlossen, sondern diese ergeben verbessernde Auswirkungen für alle Nutzer. Und dienen damit auch einem generationsübergreifenden kulturellen Selbstverständnis.

Lübeck kann als überschaubare Großstadt ein weitreichendes, funktionsübergreifendes Stadt-Modell entwickeln, um die Vorteile des innerstädtischen Lebens gerade für Familien mit Kindern in der Altstadt (z.B. „Kinderfreundliche und komfortstarke Altstadt“ <sup>12</sup>) gegenüber der „grünen Wiese“ oder „neben der Metropole“ aufzuzeigen. Dazu gehören auch weitere, ergänzende und neuartige Wohnformen in den übrigen Stadtgebieten. Mit einer vorausschauenden und neuen gesamtstädtischen Wohnpolitik könnte die Hansestadt sich als einen umfassend differenzierten und integrierten Wohnstandort ausweisen! –

Warum nicht dafür „investiv planen“ und „offensiv werben“ (mit den Wohnungsbaugesellschaften, Eigentümer- und Mieterverbänden, über die KWL u. ä.), so wie Lübeck das für sich auch als Logistik- und Touristenzielstandort tut?

Die gesamtstädtische Koordinierung aktueller und zukünftiger Planungsziele und -maßnahmen wäre ein notwendiger erster Schritt, um zu wissen, was man hat und wo man steht. Gerade die Lübecker Wohnungsbaugesellschaften werden ein deutliches Interesse an solch vorausschauender Aufarbeitung haben. Weiter können sich hieraus – mit der Einarbeitung in eine integrierende Planungskonzeption – Handlungsfelder und -potenziale ergeben, um gemeinsam und gezielt für Lübeck – vielleicht auch neuartige – Wohnvorstellungen zu entwickeln und mit den einzelnen Akteuren umzusetzen.

Schrumpfung und Unter-Jungung wären dann keine Menetekel, sondern die reelle Grundlage für eine stadtplanerische und stadtökonomische Problembewältigung und den gemeinsamen Aufbruch zu neuen Ufern „an der Trave“.

Die 7 Thesen sollen dafür eine hilfreiche Leitlinie sein.

<sup>10</sup> ...um mit Bürgermeister *Bernd Saxe* zu sprechen; er verkündigte jedoch in den Lübecker Nachrichten vom 05.01.2008 nur alte Rezepte: Neuausweisung von Wohngebieten.

<sup>11</sup> ein Vorschlag aus der Abschlussdiskussion; wie Lille – verkehrsgünstig liegend zwischen Paris, London und Deutschland - das diese Lage und den neuen TGV-Bahnhof als Wachstumsanschub aufnahm?

<sup>12</sup> unter der Überschrift „Lübecks Altstadt ist für Senioren nicht geeignet“ berichten die Lübecker Nachrichten vom 12.10.2007 von Defiziten und Einschätzungen. Gerade wegen der hohen Wohnattraktivität der Altstadt für Ältere können hierfür spezielle Lösungen entwickelt werden.

[Klaus Brendle und Frank Müller-Horn] ArchitekturForum 5. 22-25

#### 34. **Wohnen in der Lübecker Altstadt** Kurzprotokoll zum Rundgang und zur Diskussion am 29.9.2007

... Zunächst wurde aus der Sicht der Schulleiterin der Marienschule, *Waltraud Malach*, geschildert, welche Veränderungen sich in den letzten Jahren durch die Stadtsanierung ergeben haben.

Da ist zum einen der starke Rückgang der Ausländer. Während der Anteil früher in der Schule bis zu 70% betrug, ist er heute bei 30%. Und die stärkste Gruppe sind nicht mehr die Türken, sondern es sind viele

verschiedene Nationalitäten geworden. In Spitzenzeiten gab es bis zu 17 Nationalitäten. Heute sind es noch 10. Und die Zahl der Kinder hat sich erheblich reduziert. Vor 8 Jahren gab es noch 210 Schüler, heute 150. Die Sozialstruktur hat sich ihrer Meinung nach sehr verändert, bildungsnahe Schichten (Akademiker) sind zugezogen, bildungsferne Schichten (wie türkische Familien) sind weggezogen.

Einkommensstärkere Familien und Einzelpersonen haben Alstadthäuser gekauft und liebevoll saniert, einkommensschwächere Gruppen sind weggezogen.

Ihrer Meinung gibt es heute in der Altstadt ein ausgewogenes Verhältnis der unterschiedlichen sozialen Schichten.

Die lebhafteste Diskussion hatte eigentlich ein zentrales Thema, nämlich: „Ist das Wohnen in der Altstadt mit Kindern möglich – ist die Altstadt kinderfreundlich?“

Und die überwiegende Mehrheit (die meisten davon Mütter mit Kindern) war der einhelligen Meinung, dass gerade in der Altstadt das gefahrlose Aufwachsen und Spielen der Kinder möglich sei. Man war sogar der Meinung, dass in den anderen Stadtteilen wie Hochschulstadtteil oder Kücknitz die gefährlichen Situationen vielfältiger seien als in der Altstadt und dort die problemlose Erreichbarkeit der Infrastruktureinrichtungen nicht sichergestellt sei.

Als ein zentrales Problem stellte sich heraus, dass die Zahl der Familien mit Kindern immer mehr zurückgeht und die Zahl der Singles immer mehr zunimmt. So sind heute nur noch 11,7 % der Bewohner in der

Altstadt unter 18 Jahren und über 70% aller Haushalte 1-Personenhaushalte. Hier wurde die Stadt und Grundstücksgesellschaft „Trave“ als Sanierungsträger aufgefordert die ursprünglichen Sanierungsziele, nämlich auch familiengerechte Wohnungen und Häuser und kindgerechte Infrastruktur bereitzustellen, im Auge zu behalten.

[Axel Cantstetter] ArchitekturForum 5. 34-35

#### 35. **Altstadt als Wohnort** (Zielbereich 2)

##### *Leitbild*

Die Lübecker Altstadt soll auch in Zukunft Wohnstandort für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen sein. Die Wohnfunktion der Altstadt soll auch künftig erhalten bleiben und verbessert werden. Die vorhandenen Wohnquartiere sollen saniert und mit der erforderlichen sozialen und technischen Infrastruktur ausgestattet werden. Die Wohnqualität ist so zu verbessern, dass ein differenziertes Wohnungsangebot für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen vorgehalten wird. Damit verbunden, muss der Wohn- und Lagewert durch eine Verbesserung der Umgebungsqualität erhöht werden.

[Antonius Jeiler] Wagen 2008.9

### 36. Wohnen

Das innerstädtische und innenstadtnahe Wohnen mit der unmittelbaren Nähe zu den kulturellen, gastronomischen, kommerziellen und kommunikativen Angeboten ist attraktiv und stößt zunehmend auf Nachfrage. Eine wichtige Zielsetzung für die Altstadtentwicklung besteht darin, die Wohnfunktion der Altstadt nicht nur zu stabilisieren, sondern weiter auszubauen. Etwa 13.300 Menschen wohnen heute auf der Altstadtinsel. Die vorhandenen historischen Wohnquartiere mit den Hauptbereichen Burgviertel, Lohbergviertel, Aegidienviertel und Domviertel sind auch weiterhin zu sanieren und mit der erforderlichen sozialen und technischen Infrastruktur auszustatten. Die Wohnqualität ist so zu verbessern, dass ein differenziertes Wohnungsangebot für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen vorgehalten und durch Verbesserung in der Umgebungsqualität (Blockinnenbereiche und Ausnahme des Durchgangsverkehrs) ergänzt wird. [...]

Das Wohnungsangebot für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen wird zukünftig neben der Sanierung der historischen Bausubstanz durch Entwicklungsflächen in der Altstadt und am Altstadtrand ergänzt. Insbesondere die Umstrukturierung des Gründerviertels westlich der Marienkirche, die Schließung der letzten größeren Kriegslücke neben dem Posschlgebäude an der Beckergrube und Entwicklungsflächen am westlichen und östlichen Altstadtrand – auf der nördlichen Wallhalbinsel, dem Stadtwerkegelände an der Moisinger Allee und an der Falkenstraße – bieten unter dem Stichwort „Wohnen am Wasser“ Raum für ein qualitativvolles und differenziertes Wohnungsangebot.

[Antonius Jeiler] Wagen 88/2008.13, 14

## Wohnhaus, Wohnungsbau

→ :B.02: Siedlungsbau

→ :G.01: Heimstätten-Gesellschaft

(→ :J.08: Firmen: Bauverein)

(→ :I.06: Industrie-Verein, Lübecker)

## Wohnung, Wohnungsbaupolitik

1. Wohnungsbau ist praktizierte Sozialpolitik. Unbestritten ist, daß das gesellschaftliche Ziel „angemessene Wohnverhältnisse“ auch die wirtschaftlich schwächeren Wohnungsnachfrager und solche, für die der Markt keine Angebote bereithält, einschließt. Die Besonderheit des Wohnungsmarktes ist seine naturgegebene Immobilität und die relative Langfristigkeit der Wohnungsnutzung. Ob daraus die Berechtigung einer Einflußnahme durch staatliche Planung abgeleitet werden kann, ist eine strittige Frage. Ein Grund dafür könnten die Investitions- und Unterhaltungskosten für die Infrastruktur sein, die nicht in jedem Falle kostendeckend über Gebühren vom einzelnen, sondern von der Gemeinschaft aller Bürger getragen werden. [...].“  
Deutsche Akademie (2000), S. 8
2. ...Unter dem Aspekt der sozialen Funktion des Wohnens werden nicht alle Bedürfnisse durch ‚den‘ Markt befriedigt werden können. Es gilt also – wie auch in der Vergangenheit – denjenigen, die aus ihrer persönlichen Situation heraus nicht oder nur begrenzt marktfähig sind, ihre menschenwürdige Wohnung zu schaffen und zu sichern. Dies dient auch zur Sicherung des sozialen Friedens in unseren Städten und Gemeinden. [...].“  
Deutsche Akademie (2000), S. 9
3. **Vorsorge für die Gruppen**, die sich am Markt nicht versorgen können  
Entspannung auf dem Wohnungsmarkt auf der einen, Reduzierung der Förderung auf der anderen Seite führen vor dem Hintergrund einer sich aufgrund von Arbeitslosigkeit und realen Einkommensverlusten polarisierenden Gesellschaft zu einer sozialen Spaltung im Wohnungsmarkt. Die Zahl derjenigen, die nicht mehr am Markt auftreten können oder zumindest die Miete aus einem Erwerbseinkommen nicht mehr bezahlen können, nimmt ständig zu, der Bestand an Sozialwohnungen dagegen kontinuierlich ab. Bund, Länder und Gemeinden können und müssen nicht mehr die Verantwortung für die Wohnversorgung, breiter Schichten der Bevölkerung‘ übernehmen, aber trotz aller Entspannung am Wohnungsmarkt sind intensive Bemühungen notwendig, um die genannten Gruppen mit Wohnraum zu versorgen.  
Unter allen denkbaren wirtschaftlichen Rahmenbedingungen wird es daher weiterhin Aufgabe der Wohnungspolitik sein, auch ein preisgünstiges Wohnungsangebot für die einkommensschwächeren Schichten sicherzustellen.  
Wohnraum allein allerdings reicht nicht aus, um soziale Brennpunkte aufzulösen, um ‚überforderte Nachbarschaften‘ zu stabilisieren, um z. B. alte und einsame Menschen in vertrauter Umgebung zu halten, um jungen Leuten ohne Ausbildung und Einstiegsjob eine Perspektive zu geben. Soziales

Management im Wohnquartier, gemeinsam getragen von allen Akteuren, muß organisiert und finanziert werden, um o. a. Gruppen das Wohnen einigermaßen würdig und friedlich nebeneinander zu ermöglichen.  
 Deutsche Akademie (2000), S. 26

4. ...Menschen brauchen identifizierbare räumliche Einheiten, zu denen sie gehören, die sie beschreiben können und in denen ihre Gedanken wohnen. Die Wohnung ist die kleinste Einheit. Ein Ort der Sicherheit, der Ruhe und des Schutzes auch vor den Anforderungen, die die Gesellschaft an jeden Einzelnen stellt. Die Unverletzlichkeit der Wohnung ist deswegen im Grundgesetz garantiert. [...].  
 Deutsche Akademie (2000), S. 8

### Wohnungsneubedarf 1999 – 2015 Lübeck

Neubedarf (Zunahme der Haushalte 31.12.99 – 31.12.2015)	Ersatzbedarf ( 0,25% p. a. des Bestandes Ende 1998)	Nachholbedarf (Ende 1998)	Mobilitätsreserve 2,5% des Bestan- des Ende 1998	Wohnungsneubedarf Anfang 1999 bis Ende 2015
- 8.600	5.000	700	2.800	- 100

Landesplanung Schleswig-Holstein, Bevölkerungsvorausberechnung 1999

**:X: :Y: :Z:**

---

**Zentrum** → :D.05: Mittelpunkt, Zit.. → :E.04: Stadtzentrum, lebendiges, Zit. → :E.02: Innenstadt, Zit.

**Zersiedlung BRD**

ArchitekturForum 2. 8

### Zukunft

1. Die urbanen Strukturen zu nutzen und wiederzubeleben, die historische Städte wie Lübeck bieten, darin liegt das Potenzial der Zukunft auch im Hinblick auf die Erlebbarkeit des Standortes.”  
 Andreas Matolatt im Lübeck-Brief 3 / 1998, Seite 1
2. ...Die Zukunft der Stadt ist untrennbar mit der Entwicklung der Hochschulen und ihrer wissenschaftlichen Zusammenarbeit mit der Wirtschaft, Bildung und Kultur verbunden.  
 Oliver Fraederich, Bürgerschaftsabgeordneter CDU, LN 1.3.2008