

NATIONALE PROJEKTE DES STÄDTEBAUS
UMGESTALTUNG WESTLICHER ALTSTADTRAND LÜBECK
„AN DER UNTERTRAVE“ vom HOLSTENTOR bis DREHBRÜCKENPLATZ
NOVEMBER 2015

Hansestadt Lübeck

Fachbereich Planen und Bauen
Mühlendamm 12
23539 Lübeck

Bearbeitung/Planung:

Freiraumplanung
Trüper Gondesen Partner
Landschaftsarchitekten BDLA

Straßenplanung:

Ingenieurbüro Brandt, Lübeck

Titel: Nationale Projekte des Städtebaus
Umgestaltung westlicher Altstadttrand Lübeck
„An der Untertrave“ vom Holstentor bis Drehbrückenplatz

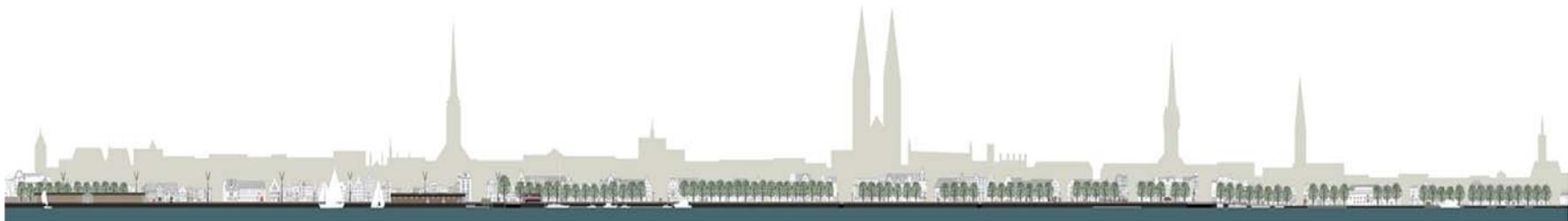
Auftraggeber: Hansestadt Lübeck

Autor: TGP Landschaftsarchitekten

Bearbeiter: Tonio Trüper, Marta Balestri

Stand: Entwurf

Datum: 01.09.2014 / November 2015



NATIONALE PROJEKTE DES STÄDTEBAUS
UMGESTALTUNG WESTLICHER ALTSTADTRAND LÜBECK
„AN DER UNTERTRAVE“ vom HOLSTENTOR bis DREHBRÜCKENPLATZ
NOVEMBER 2015

1. Allgemeines

1.1 Historische Entwicklung des westliche Altstadttrands

Die Hansestadt Lübeck wurde im 12. Jahrhundert als erste deutsche Siedlung an der Ostsee gegründet. In kurzer Zeit hatte sie sich zu einem der bedeutsamsten Handelszentren im Ostseeraum und damit zum Umschlagplatz für Waren aus aller Welt entwickelt. Als Königin der Hanse bestimmte sie weit über das Mittelalter hinaus den Seehandel. Die direkte Verbindung vom Hafen zu den Kontorhäusern in der Altstadt führte zu einer lebendigen Einheit von Hafen und Altstadt.

Die westliche Altstadtuferstraße entlang des Travelaufs ist mit 2,4 km die längste Altstadtstraße Lübecks und bereits ab 1300 geschlossen bebaut. Die Straße wird seit 1884 südlich der Holstenbrücke mit „An der Obertrave“ und nördlich mit „An der Untertrave“ bezeichnet.

Das Leben und Treiben am Traveufer war seit dem Mittelalter durch den Hauptumschlag der Handelsgüter und die übrigen Hafenaktivitäten bestimmt. Auf dem gegenüberliegenden Traveufer befanden sich Werftplätze, Ziegeleien, Reeperbahnen sowie Wiesen und Gärten. Zum Ende des 15.Jh. entstanden am westlichen Uferrand der Trave Schutzwä-

le und Festungsmauern, die im 17.Jh. mit hohen Bastionen ausgebaut wurden. Mit dem Bau der Eisenbahn und des Lübecker Hauptbahnhofs auf der mittleren Wallhalbinsel sowie dem damit zusammenhängenden teilweisen Abtrag der Wälle änderte sich die Gestaltung des westlichen Altstadttrand ab 1847 grundlegend. Im 19. Jh. befanden sich südlich des Holstentores der Binnenhafen und nördlich der Fernhandelsafen. 50 Jahre später und mit der Verlagerung des Hauptbahnhofes, dem Bau des Elbe-Lübeck-Kanals und der Verlagerung der Häfen, wurden die Häfen nördlich und südlich des Holstentores bedeutungslos.

Was zunächst wie ein Fluch erschien, stellt sich heute als Segen für die Lübecker Altstadt heraus. Der bisher von Hafennutzung geprägte westliche Altstadttrand und die vorgelagerten Wallhalbinseln konnten neue für Kultur, Bildung und dem zunehmenden Städtetourismus wichtige Funktionen übernehmen.

Der westliche Altstadttrand heute

Lager- und Kaufmannshäuser aus vielen Jahrhunderten prägen den westlichen Altstadttrand an der Untertrave. Die Kaufmannshäuser und das ehemalige Wohnquartier der Stecknitzfahrer an der Obertrave, mit seinen liebevoll sanierten Häusern und den historischen Ganghäusern im Inneren der Blöcke, sind ein beliebter touristischer Anlauf-

punkt und bieten ein einmaliges Ambiente. Nicht umsonst trägt dieser Bereich im Volksmund den Titel „Malerwinkel“.

Wo früher Schleppkähne und Seeschiffe ankerten, können heute Bootsfahrten rund um die Lübecker Altstadt starten. Vor der mittleren Wallhalbinsel haben Traditionsschiffe ihren Liegeplatz gefunden und vor der nördlichen Wallhalbinsel wurde ein Sportboothafen angelegt, der die Möglichkeit bietet, die Lübecker Altstadt direkt mit Booten anzufahren.

Das stadtseitige ehemalige Hafenaerial selbst war seit Jahrzehnten durch ungestaltete Parkplätze und mehrspurige Straßen geprägt, die die Altstadt vom Wasser trennen.

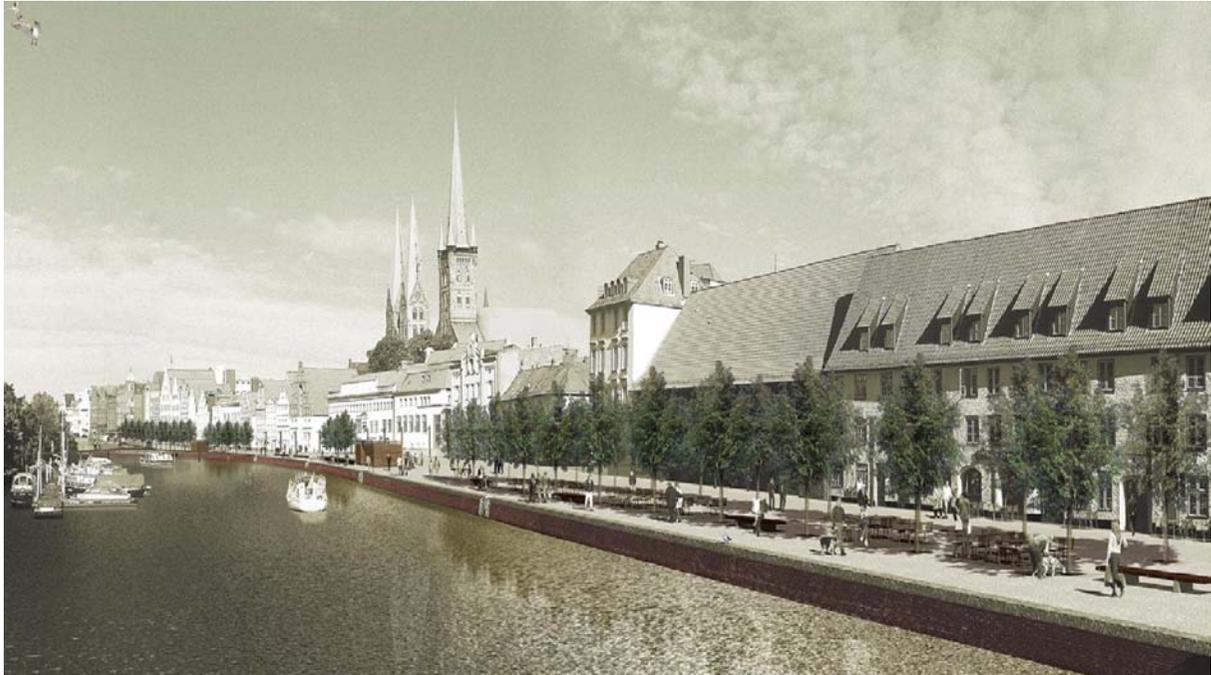
Die Umgestaltung der Straßenräume am westlichen Altstadttrand bietet die Chance, die Einheit von Altstadt und Wasserflächen durch gut gestaltete und nutzbare Flächen wiederherzustellen und sowohl ein lebendiges Vorfeld für die Randbebauung als auch ein touristisches Aushängeschild an dieser städtebaulich bedeutsamen Kante zu schaffen.

1.2 Städtebaulicher Ideenwettbewerb

2003 hat die Hansestadt Lübeck einen städtebaulichen Ideen- und Realisierungswettbewerb „Westlicher Altstadttrand – Umgestaltung Ober-/ Untertrave“ ausgelobt. Ziel des Wettbewerbs war die Entwicklung eines gesamträumlichen Konzeptes für die Umgestaltung des öffentlichen Raumes im Querschnitt zwischen Hafenkante und Altstadttrandbebauung an der Ober- und Untertrave. Daraus abgeleitet sollten für Teilräume konkrete Gestaltungsentwürfe entwickelt werden, die der Bedeutung des Straßenzuges für das UNESCO-Welterbe „Lübecker Altstadt“ Rechnung tragen.

Durch den Wettbewerb sollten städtebaulich attraktive, verkehrlich funktionierende und wirtschaftlich darstellbare Ideen für die Umgestaltung des westlichen Altstadttrandes entwickelt werden, die geeignet sind, den westlichen Altstadttrand zu einem für Bürger und Touristen lebendigen Anziehungs- und Aufenthaltsraum an Wasser und Hafen zu gestalten.

Das Preisgericht bestimmte 2003 die Arbeitsgemeinschaft der Büros TGP Trüper Gondesen Partner, PPP Petersen Pörksen Partner sowie Atelier 10 Hochgürtel und Lohse als erste Preisträger. Die Grundlagen des Wettbewerbsergebnisses sind für die Hansestadt Lübeck Grundlage der Umsetzung.



1.3 Leitbild des Preisträgers

Nach der Leitidee des Preisträgers soll bei der geplanten Umgestaltung die Geschichte der Lübecker Häfen wieder sichtbar werden und ein durchgängiges Erscheinungsbild die drei Häfen „Salzhafen“, „Alter Fernhandelshafen“ und „Hansahafen“ verbinden. Dabei wird der westliche Altstadttrand aus seiner ehemaligen Funktion als Handelszentrum der Hansestadt entwickelt und erzählt die Geschichte der Lübecker Häfen. Die Uferstraße bildet zwischen Kaimauer und Altstadt-kante eine Uferterrasse, die in unterschiedliche Bereiche und Funktionen gegliedert ist.

Das gestalterische Leitbild für den westlichen Altstadttrand ist geprägt von der Auffassung, dass hier kein Ort und keine Bedeutung neu erfunden werden muss. Es gilt, den Lübecker Altstadttrand mit seiner Bedeutung freizustellen und dabei immer den Bezug zum Wasser zu bewahren bzw. herauszuarbeiten.

Die unterschiedlichen Abschnitte der Uferterrasse lassen sich wie folgt charakterisieren:

Domviertel – Gartenterrasse

Wassermühlen, naturnahe Uferböschungen, private Gärten, Übergang zu den südlichen Wallanlagen, Quereinstiege zum Dom, Dom-Museum und Mühlenteich.

Erscheinungsbild: viel Grün, Ruhe, Abgeschlossenheit, naturnah, Privatheit

Quartier der Stecknitzfahrer – Wohnterrasse

Hausvorfelder, Einzelbäume, Rasenböschung, Vorgarten der Anwohner, Aufenthalt für die Gangbewohner, ruhiger Spazierbereich, Funktionen, die sich aus den Wohnhäusern entwickeln.

Erscheinungsbild: grüne Uferkante, lockerer Baumbestand, kleinteilige Möblierung, historische Pflasterbeläge, Erhalt des status-quo

Salzhafen – Stadtterrasse

Gastronomie, Geschäfte, Anleger für die Fahrgastschifffahrt, Kioske/ öffentliche Toiletten, gebautes Ufer, vielschichtig, abwechslungsreich, Sitzen, Spielen, Schauen, historische Salzspeicher

Erscheinungsbild: breite, platzartige Promenade mit hoher Aufenthaltsqualität, Baumreihen, Baumkarree, harte Uferkante, Niveaugleichheit für Hausvorfelder, Fahrbahn und Promenade, einheitliche Oberflächenmaterialien.

Alter Fernhandelshafen – Flanierterrasse

Museumshafen, Fahrgastschifffahrt, Gastronomie, Weinstuben und Kioske, Kultur
Erscheinungsbild: uferbegleitende Promenade mit Baumreihe, Flaniermeile entlang der Gebäude

Hansahafen – Hafenterrasse

Aktiver Hafenumschlag, Lagerflächen, Kräne, Mobilität, Weite, Zwischennutzungen, Hafen im Wandel, Verfügungsflächen, Schiffsempfang, Feste
Erscheinungsbild: Weite, Großzügigkeit, Hafenpanorama, multifunktionale Flächen aus Granitgroßpflaster, freier Blick auf die noch in Betrieb befindlichen Hafenbereiche.

Hansahafen - Hafenterrasse

Alter Fernhandelshafen - Flanierterrassen

Salzhafen-Stadtterrasse

Quartier Stecknitzfahrer-Wohnterrasse

Domviertel - Gartenterrasse



2. Umgestaltung westlicher Altstadttrand

Aufgrund der Gesamtlänge von ca. 1800m, ausgehend von der Dankwartsbrücke (im Süden) bis zur Hubbrücke / Kanalstraße (im Norden), und der damit erforderlichen erheblichen Mittel war eine abschnittsweise Umgestaltung auf Basis des Wettbewerbsergebnisses Grundlage der weiteren Planung.

2.1 Bauabschnitt 1 „An der Obertrave“, 2007

Als erster Bauabschnitt wurde die Straße „An der Obertrave“ –zwischen Dankwartsbrücke und Holstenbrücke - im Juli 2007 mit einer Ausbaulänge von ca. 450 m fertig gestellt.

Die hohe lokale und überregionale Akzeptanz der neu gestalteten Ufer-Promenade mit einer hohen ganzjährigen Frequentierung bezeugen die Qualität und Attraktivität der großzügigen Freiflächen als Aufenthaltsraum für alle Bevölkerungsgruppen.

2.2 Bauabschnitt 2 „An der Untertrave“ Hansemuseum, 2014

Mit dem Neubau des international bedeutsamen Europäischen Hansemuseums (Eröffnung Frühjahr 2015) entsteht im Norden ein weiterer An-

ziehungspunkt für die einheimische Bevölkerung sowie in- und ausländischen Touristen.

Der zweite Bauabschnitt (ca. 300 m Baulänge) zur Umgestaltung „An der Untertrave“ zwischen Große Altefähre und Hubbrücke / Kanalstraße wurde Ende 2014 abgeschlossen.

2.3 Bauabschnitt 3 „An der Untertrave“ Vorfeld Holstentorpassage, 2014

Von der Holstenbrücke bis zur Braunstraße wurde ein ca. 80 m langer Bauabschnitt bis zum Juni 2014 umgestaltet. Die Maßnahme beinhaltete, neben der Fahrbahngleichung, eine Verbreiterung der Hausvorfelder, um an diesem bedeutsamen Stadteingang vis-a-vis des Holstentores Raum für Außengastronomie in den Sommermonaten vorzuhalten. Der Asphaltbelag wurde dabei durch einen Plattenbelag und Kleinpflaster aus Natursteinen (analog Gestaltung An der Obertrave) ersetzt. Die Umgestaltung der Fläche zwischen Verkehrsfläche und Hafenkante (Promenade) war nicht Bestandteil der Maßnahme.

2.4 Bauabschnitt 4 Sanierungsgebiet „An der Untertrave“

Der Anschluss an den 2. Bauabschnitt (Hansemuseum) in südlicher Richtung liegt innerhalb eines

förmlich festgelegten Sanierungsgebietes. Mit vorhandenen Mitteln aus dem Städtebauförderprogramm „Sanierung und Entwicklung“ sowie Mitteln aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) soll der öffentliche Raum einschließlich Drehbrückenplatz bis Ende 2018 neu gestaltet werden. Der entsprechende Förderantrag befindet sich in Vorbereitung.

2.5 Bauabschnitt 5 Lückenschluss

Um die Umgestaltung des westlichen Altstadttrandes abzuschließen zu können, fehlt der Lückenschluss zwischen Bauabschnitt 3 und 4. Dieser wichtige und repräsentative Abschnitt erstreckt sich, abzüglich Bauabschnitt 3, vom Holstentor bis zum Drehbrückenplatz .

Für diesen Abschnitt wird der Zuwendungsantrag für die Förderung aus dem Investitionsprogramm Nationale Projekte des Städtebaus/ Zukunftsinvestitionsprogramm gestellt.



Referenzbilder:

Photographien Obertrave:

Stephan Baumann, bild_raum

Visualisierungen Hansemuseum:

Andreas Heller Architects & Designers,

Visualisierung Holstenpassage:

Ralph Schenkenberger, Modell-digital.de



Bauabschnitt 5 Lückenschluss

„An der Untertrave“ vom Holstentor bis Drehbrückenplatz

Gesamtentwurf für den zentralen Bereich des westlichen Altstadttrands. Im Süden schließt die bereits realisierte Obertrave an, im Norden die Umgestaltung des Drehbrückenplatzes.

3. Förderantrag: Nationale Projekte des Städtebaus

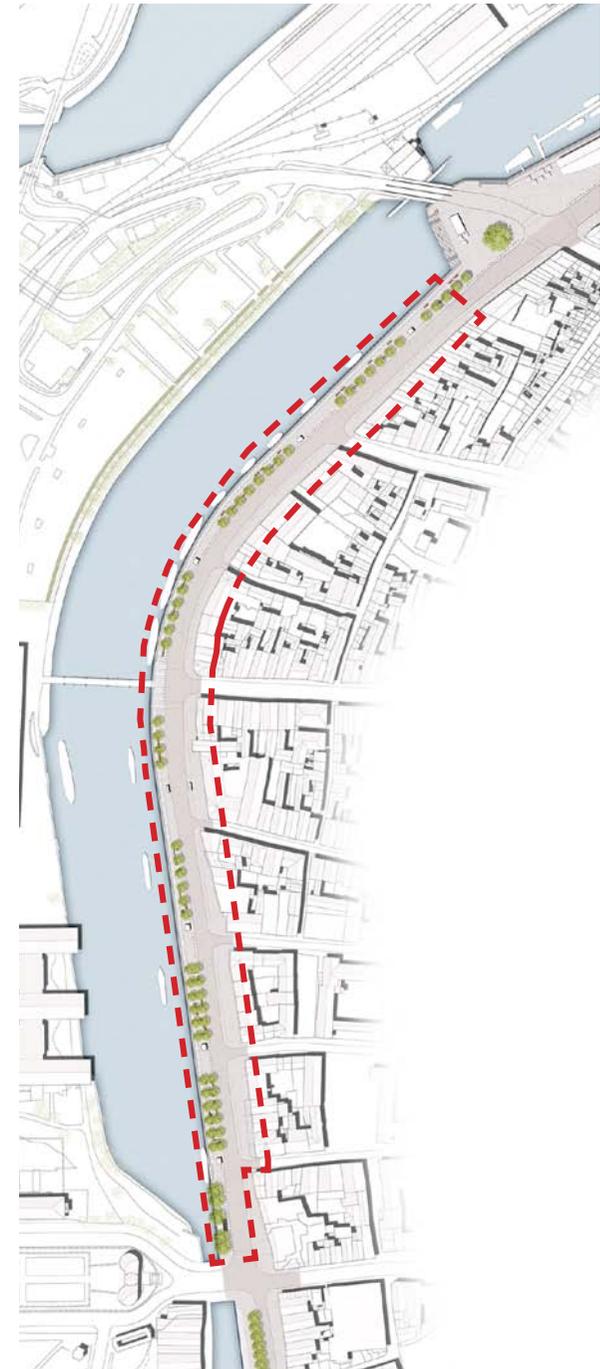
Bauabschnitt 5 Lückenschluss

„An der Untertrave“ vom Holstentor bis Drehbrückenplatz

Mit dem breiten Angebot öffentlicher Parkplätze auf der mittleren Wallhalbinsel und der Zuwegung über die Fußgängerbrücke am Musik- und Kongresszentrum ist die Untertrave gerade auch in diesem Abschnitt ein Aushängeschild und erster Eindruck des UNESCO-Welterbes „Lübecker Altstadt“ für Touristen. Als Flaniermeile soll sie diesem Anspruch gerecht werden und sowohl für Bewohner und Touristen entlang der Trave und des Museums Hafens einen maritimen attraktiven Aufenthaltsraum bieten.

Entsprechend der Gestaltung „An der Obertrave“ ist die Promenade „An der Untertrave“ baumbestanden, das Stadtgrün aus dem südlichen Altstadtrand setzt sich als Doppel- oder Einzelbaumreihen fort. Die Baumstellungen berücksichtigen die Einmündungen der Straßen und Gruben aus der Altstadt. Ihren Abschluss finden die Baumreihen auf dem Drehbrückenplatz mit einer großen bestehenden Pappel.

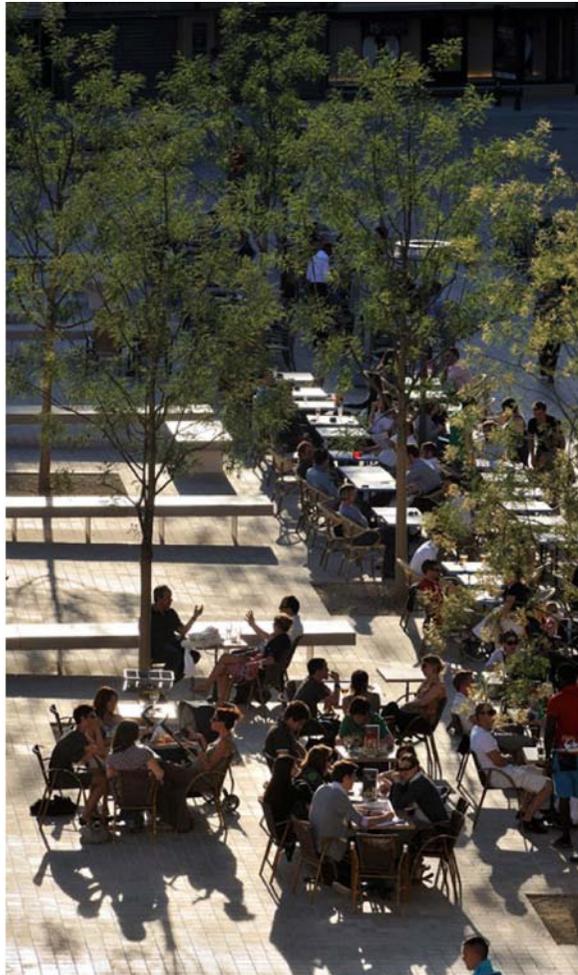
Mit einem gezielten barrierefreien Ausbau werden Freiraumflächen für alle Bevölkerungsgruppen geschaffen.



Bereich Holstentor - Alfstraße

Der Altbaumbestand an der Holstenbrücke und die großzügige breite Promenade mit Doppelbaumreihen prägen den Abschnitt „An der Untertrave“ vom Holstentor bis zur Alfstraße.





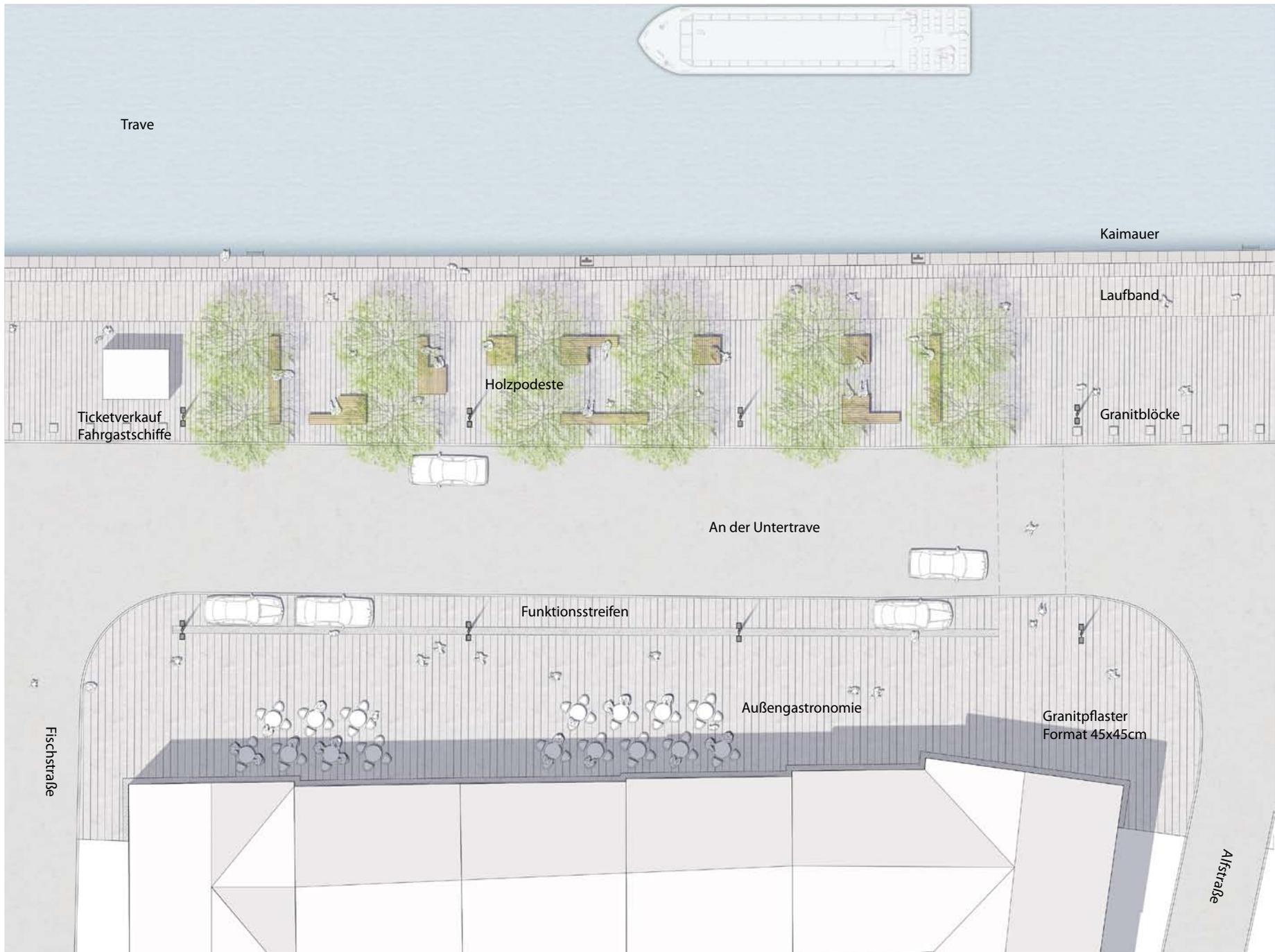
Referenzbilder:

Neugestaltung Place du Maréchal Philippe Leclerc, Poitiers, Ilex landscape architecture und Place D'Armes, Montreal, Cardinal Hardy Architecture Paysage Design Urban

Detailausschnitt zwischen Holstentor und Alfstrasse

Stadtseitig großzügiger Bürgersteig mit Flächen für Außengastronomie und einem Funktionsband für Anlieferung, Fahrrad-Parker und PKW-Stellplätze.

Wasserseitige Promenade mit Sitz- und Liegepodesten aus Holz unter zweireihigen Baumgruppen. Entlang der Hafenkante ein Band aus großformatigen Platten zum Flanieren. Die Blickbeziehungen aus den Altstadt-Straßen auf das Wasser sind freigehalten und über Kleinarchitekturen (Kioske, Ticketverkauf Fahrgastschiffe) betont.



Detailausschnitt zwischen Holstentor und Alfstrasse

Wasserseitige Promenade mit Flanier- und Aufenthaltsmöglichkeiten.

Mittige Fahrbahn, einspurig im Zweirichtungsverkehr und Schutzstreifen für Radfahrer.

Stadtseits Fußweg und Flächen für Außengastronomie.



Bereich Alfstraße - Beckergrube

Einzelbaumreihen entlang der Promenade betonen die Gruben und Straßen aus der Altstadt. Am Ende der Mengstraße ist das Tesdorphaus freigestellt und die Fußgängerbrücke in der Verlängerung Beckergrube zur Musik- und Kongresshalle erhält einen großzügigen Brückenkopf.

Die Baumreihen mit untergestellten Sitzbänken führen ab der Fußgängerbrücke in den Museumshafen.





Museumshafen Lübeck

Im Museumshafen am Wenditzufer zwischen Fußgängerbrücke und Drehbrückenplatz liegen 15 bis 20 traditionelle Segelschiffe und historische Wasserfahrzeuge. Die Schiffe sind beliebtes Ziel der Lübecker und der Gäste der Stadt.

Fotos: Gemeinnütziger Verein „Museumshafen zu Lübeck e. V.“



Bereich Beckergrube - Drehbrückenplatz

Einzelbaumreihen entlang der Promenade führen auf den Drehbrückenplatz. Hier endet das Baumthema mit einer großen bestehenden Pappel im Einzelstand.

Unter den Baumreihen sind in versetzten Reihen Bänke mit Blick auf den Museums-Hafen angeordnet und Flächen für Hafen- und Flohmärkte freigehalten. Die Flächen für Märkte und Veranstaltungen korrespondieren mit einer Winter - Sommerlösung für den ruhenden Verkehr. Im Winter sind parallel zu den Baumreihen Längs-Parkplätze angeordnet.

Im Sommer steht die gesamte Promadenfläche für den Fußgänger zur Verfügung.





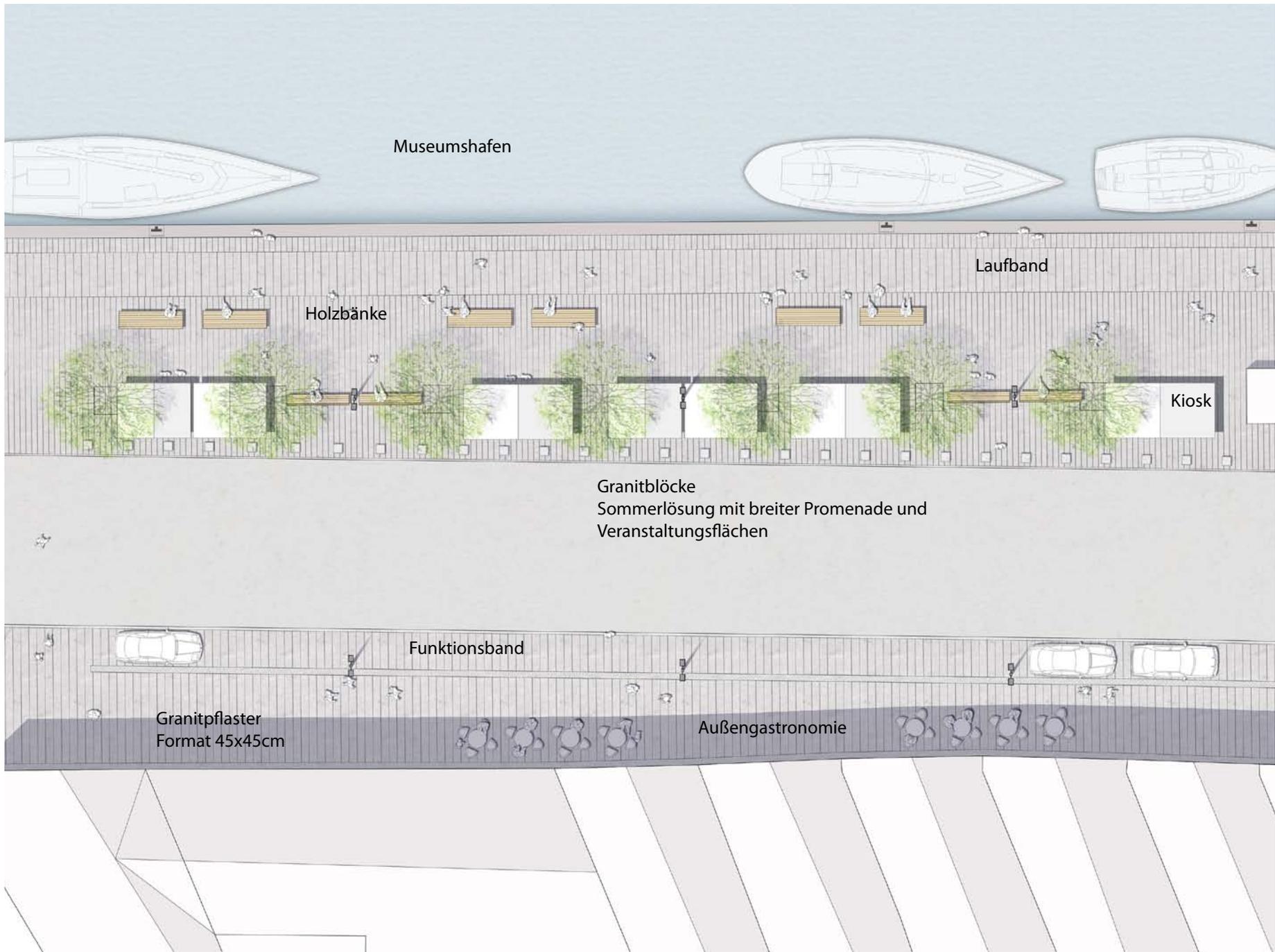
Referenzbilder:
Flohmärkte und Veranstaltungen an der Seine, Paris
Bootsbau im Museumshafen, Flensburg



Detailausschnitt zwischen Alfstraße und Drehbrückenplatz

Sommerlösung

Mit der Sommerlösung stehen auf der Promenade zusätzliche Flächen für Veranstaltungen wie Flohmärkte, Hafenfeste und den Bootsbau der historischen Schiffe zur Verfügung.





Referenzbilder:

*Place D'Armes, Montreal, Cardinal Hardy Architecture
Paysage Design Urban*



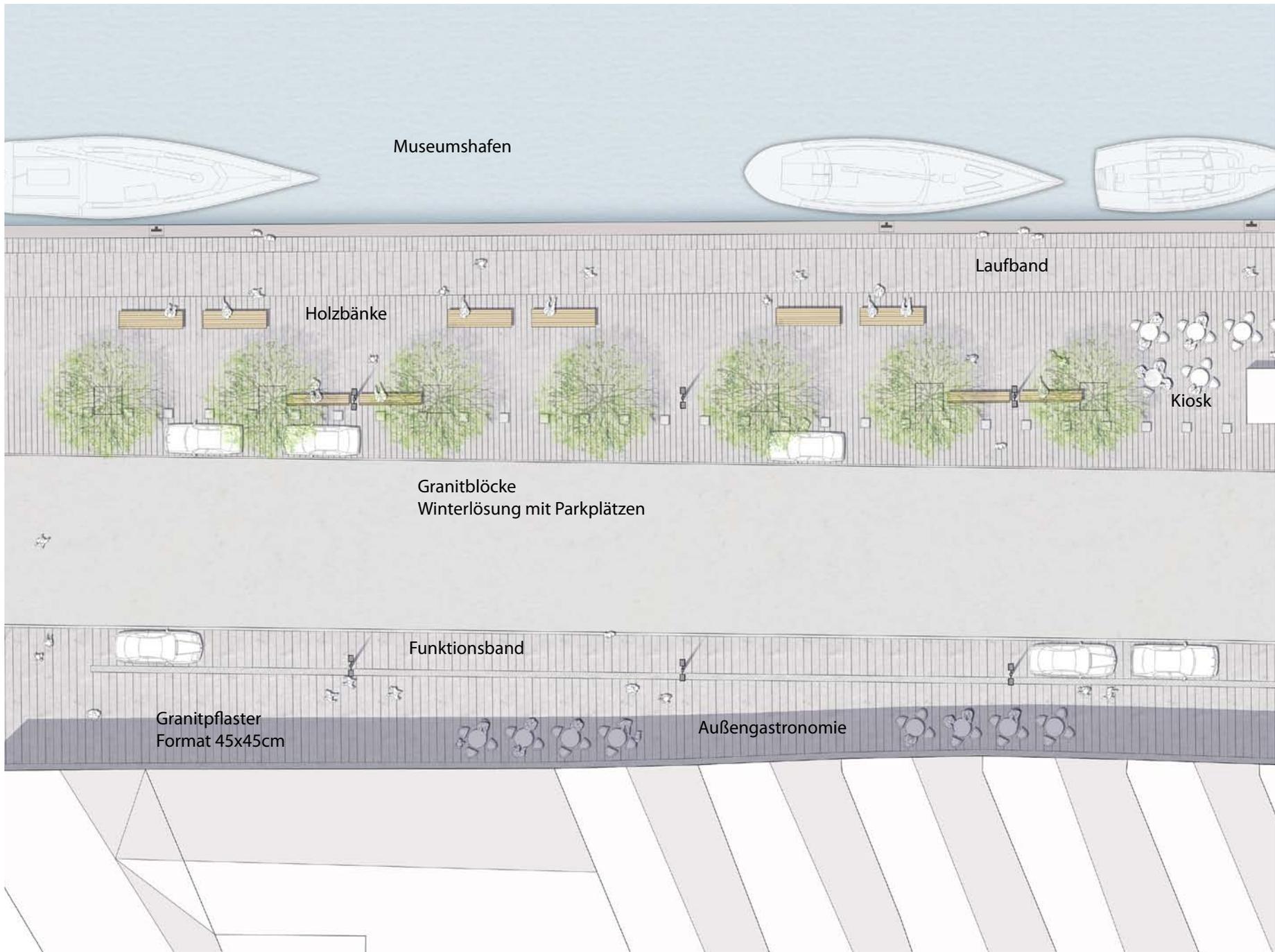
**Detailausschnitt zwischen Alfstraße und
Drehbrückenplatz**

Winterlösung

Wasserseitige Promenade mit Flanier- und Aufenthaltsmöglichkeiten, sowie einer Reihe Längs-Parkplätze.

Mittige Fahrbahn, einspurig im Zweirichtungs-Verkehr und Schutzstreifen für Radfahrer.

Stadtseits Fußweg und Flächen für Außengastronomie.



**Querschnitt zwischen Alfstraße und
Drehbrückenplatz**

Auf der Promenade zeigt der Querschnitt die
Überlagerung Sommer- Winterlösung.



