



Anlage A

LÜBECK überMORGEN

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Abteilung Stadtentwicklung
Mühlendamm12 | 23552 Lübeck
(0451) 122 6144
dietmar.weiss@luebeck.de
www.luebeck.de



Lübeck, 1. Oktober 2021

LÜBECK über:MORGEN

– Zusammenfassung und Ergebnisanalyse

1. Ein Rückblick auf drei Jahre Beteiligung zur langfristigen Stadtentwicklung

Mit dem Abschluss des Stadtentwicklungsdialogs endet ein Zeitraum, in dem viele Fachbereiche, Bereiche und Abteilungen der Hansestadt Lübeck in verschiedenen Formen mit den Bürger:innen Lübecks intensiv über langfristige Weichenstellungen in der Stadtentwicklungsplanung diskutiert haben. Aus den umfangreichen Anregungen, die uns seit dem Rahmenplan Innenstadt erreicht haben, befinden sich bereits viele in der Umsetzung.

Der Stadtentwicklungsdialog war in seiner ursprünglichen Form als Präsenzveranstaltung für ein Fachpublikum konzipiert worden. Pandemiebedingt mussten wir uns eine Online-Alternative überlegen. Diese sollte eine gleichwertige Möglichkeit eröffnen, unsere Stadteilveranstaltungen aus 2019 vor dem Hintergrund allgemeiner Entwicklungen in Siedlungsflächenentwicklung, Mobilität und Klimakrise einzuordnen und daraus Schlussfolgerungen für einen Grundsatzbeschluss der Bürgerschaft zur langfristigen Stadtentwicklung zu erarbeiten.

Die Bauverwaltung steht in diesem Prozess zwischen vielen Stühlen – einerseits ist es ihre Aufgabe, den politischen Entscheidungsträger:innen mit Fachwissen zur Seite zu stehen und ihre Entscheidungen zu begleiten, andererseits ist es förderlich für den Planungsablauf, dem Interesse der Bevölkerung an einer (Mit-)gestaltung ihres Lebensumfeldes entgegenzukommen und wichtige Anregungen aufzunehmen. Beim Vermitteln zwischen wissenschaftlich und praktisch fundierter Fachperspektive, politischem Willen, und der Meinung der städtischen Öffentlichkeit sieht man sich öfters dem Vorwurf ausgesetzt, Sachverhalte „tendenziös“ oder nicht ausreichend „neutral“ darzustellen. Sehr wahrscheinlich lässt sich dieser Vorwurf nie vollständig ausräumen: Planung ist immer ein Interessensausgleich zwischen Gruppen mit unterschiedlichen Werthaltungen, und richtiger Dialog ist immer ergebnisoffen. Die zahlreichen, sehr differenzierten Rückmeldungen aus Öffentlichkeit, von Wirtschafts- und Naturschutzverbänden, aber auch aus der Politik und Medien zeigen, dass das Experiment, sich als Verwaltung nicht hinter einer vermeintlich neutralen „Mauer“ aus Fachlichkeit zu verstecken, aufgegangen ist. Aus den Rückmeldungen und Kommentaren lässt sich ein großes Interesse herauslesen, sich ernsthaft und tiefgründig mit den Zukunftsfragen Lübecks auseinanderzusetzen.

Jetzt gilt es, mit dem vorliegenden Dokument eine weitere Brücke zur Umsetzung zu schlagen, und die wesentlichen Ergebnisse des Dialogs zusammenzutragen. Nach drei Jahren intensiver Beteiligung stellt sich heraus – in vielen Fällen besteht Konsens über die Frage, wie eine hohe Lebensqualität in Lübeck in der Zukunft zu sichern ist. Zugleich stellt sich die Frage, wie dieser Konsens beschaffen ist. Wer trägt ihn, und wie sollte er konkret ausgestaltet sein? Wo sind seine Lücken, was blendet er aus?



Um der Vielzahl unterschiedlicher Stimmen aus der Stadt gerecht werden zu können, wurde mit einer breiten Mischung an Beteiligungsmethoden an eine Vielfalt unterschiedlicher Gruppen herantreten. Diese Vorgehensweise wird in der Wissenschaft auch als Daten-, oder Methodentriangulation bezeichnet. Über diesen Weg kann ermittelt werden, ob bestimmte Meinungen beispielsweise nur von Einzelpersonen oder bestimmten Gruppen geäußert wurden, oder ob sie weiter verbreitet sind und damit unter Umständen von größeren Teilen der Bevölkerung geteilt werden.

Im Rahmen des Stadtentwicklungsdialogs wurde an vielen Stellen in der Stadt diskutiert. Um *auch den Stimmen der vermeintlich Ausgeschlossenen* Gehör zu verschaffen, wurden beispielsweise die einschlägigen Kommentare unter hl-live.de sowie in den sozialen Medien in Augenschein genommen. Ferner wurden Pressemitteilungen und Stellungnahmen einbezogen, die im Internet veröffentlicht wurden, die aber nicht direkt ihren Weg per E-Mail in das Beteiligungsverfahren gefunden haben. Eine genaue Auflistung sämtlicher Stellungnahmen ist ebenfalls Bestandteil des Grundsatzbeschlusses.

*„Wenn bisher gerade mal 0,5% der Einwohnenden teilgenommen haben, ist also die Rede von einer großen Beliebtheit der Umfrage. Das ist doch wohl eher ein Zeichen dafür, dass die Umfrage keine S** interessiert (...).“* (HerrJeh, hl-live.de)

Ein wichtiger Hinweis: aufgrund der Datenlage kann ausdrücklich keine „Repräsentativität“ gewährleistet werden. Repräsentativität bedeutet, dass eine Stichprobe so beschaffen sein muss, dass aus ihr die Meinung der Gesamtbevölkerung geschlussfolgert werden kann. Dies wäre im Rahmen einer Öffentlichkeitsbeteiligung weder sinnvoll noch möglich: da die Teilnahme am Stadtentwicklungsdialog sowie allen anderen Beteiligungsverfahren unter LÜBECK:überMORGEN auf Freiwilligkeit beruhte und für alle offen war, fehlt bereits eine wichtige Grundvoraussetzung, um diesem Kriterium überhaupt gerecht zu werden. Diese Eigenschaften teilen Beteiligungsverfahren wie diese beispielsweise mit Kommunalwahlen, die für die Hansestadt Lübeck 2018 eine stadtweite Beteiligung von 34,5 Prozent der wahlberechtigten Bevölkerung verzeichnen konnten.

Positiv festzuhalten ist, dass interessierte Netzwerke, Initiativen etc. gezielt aufgerufen hatten, sich am Stadtentwicklungsdialog zu beteiligen. Hierzu gehörten so vielfältige Gruppen wie die Initiative Radentscheid, Fridays for Future, Wirtschaftsakteure aus dem Umfeld des Citymanagements Innenstadt oder der Kreisverband der Lübecker CDU. Die schriftlichen Stellungnahmen, beispielsweise der Wirtschafts- und Naturschutzverbände, zeugen von einer intensiven inhaltlichen Auseinandersetzung mit dem präsentierten Material.

Trotz der vergleichsweise breiten Diskussion des Stadtentwicklungsdialogs sollen die Ergebnisse zurückhaltend interpretiert werden; Aussagen können stets nur für den Kreis an Personen und Organisationen getroffen werden, die sich auch an dem Prozess beteiligt haben. Der vorliegende Bericht unterteilt sich in zwei größere Blöcke – eine *qualitative Auswertung und Interpretation* relevanter Stellungnahmen und Kommentare aus Stadtentwicklungsdialog und verschiedenen

anderen Bausteinen der Beteiligung unter dem Dach von LÜBECK:überMORGEN, und einer quantitativen Auswertung der online-Umfrage zum Stadtentwicklungsdialog.

Welche generellen Rückschlüsse die Bürgerschaft daraus für ihren weiteren Kurs in der Stadtentwicklung zieht, liegt in ihrer ureigenen Kompetenz und Zuständigkeit. Zuständigkeit der Verwaltung ist es, auf der Basis des zusammengetragenen Materials und ihrer eigenen Fachlichkeit einen Beschlussvorschlag zu entwickeln. Dieser soll mit diesem Dokument hergeleitet werden.

2. Zahlen, Daten, Fakten aus drei Jahren Bürger:innendialog

Die folgende Auflistung von Veranstaltungen, Verfahren und Methoden soll die empirische Grundlage wiedergeben, auf der der Stadtentwicklungsdialog fußte, und die den Rahmen darstellt, der zur weiteren Inhaltsanalyse herangezogen wurde.

Abfrage FNP von 2018, Flyer / Internet: In den Jahren 2018 und 2019 lief eine Umfrage zu den größten Zukunftswünschen der Bürger:innen Lübecks für das Jahr 2040. Diese Umfrage lief sowohl im Internet unter uebermorgen.luebeck.de, als auch auf der Basis von Flyern, die bei diversen öffentlichen Veranstaltungen verteilt wurden. An dieser Befragung haben sich mehr als **2.500 Personen** beteiligt. Wesentliche Ergebnisse: Es dominierte der Wunsch nach gutem und ausreichendem Wohnraum sowie nach einer fahrradfreundlichen Stadt. (Zu der Auswertung)

Zukunftsgeschichten beim Rahmenplan Innenstadt: Im Frühjahr 2018 wurden insgesamt **216 Zukunftsgeschichten** abgegeben, auf denen Bürger:innen ihre Vision vom Lübeck der Zukunft erzählerisch wiedergeben konnten. Auch hier wurden sowohl Flyer in öffentlichen Einrichtungen in der gesamten Stadt verteilt, als auch eine Beteiligungsmöglichkeit im Internet geschaffen. Wesentliche Ergebnisse: Auch hier überwiegt der Wunsch nach einer nachhaltigen Mobilität in Form eines verbesserten Radverkehrs und einer Stärkung des ÖPNV. Weiteres wichtiges Thema: die Stärkung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. (Zu den Zukunftsgeschichten)

Online-Umfrage Radverkehrskonzept: von 2018 bis 2021 war auf uebermorgen.luebeck.de eine Umfrage freigeschaltet, in der Bürger:innen Hinweise zu Verbesserungsmöglichkeiten im Fahrradverkehr geben konnten. Diese Hinweise wurden kartenbasiert erhoben. Sie bezogen sich im Wesentlichen auf Verbesserungen der Oberfläche, der Erhöhung der Sicherheit, einer Verbesserung der Wegeführung und das Schaffen von Abstellmöglichkeiten. Insgesamt haben etwa **400 Personen** knapp 2.000 Anregungen abgegeben. (Zu den Ergebnissen der Auswertung)

Stadtteilveranstaltungen LÜBECK:überMORGEN: Im Jahr 2019 wurden von Travemünde bis Moisling Dialogveranstaltungen zur Zukunft der Stadtteile durchgeführt. Die aufwendigen, von allen Fachbereichen vorbereiteten Workshops, wurden insgesamt von **ca. 900 Bürger:innen** besucht. Dominierende Themen in den Workshops hier: Eine Verbesserung der Mobilitätsoptionen im Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad, Fußverkehr) und eine zukunftsfähige Anpassung der sozialen Infrastruktur an die Herausforderungen des demographischen Wandels. (Zu den Ergebnissen der Stadtteilveranstaltungen)

Kinderbeteiligung Grundschulen: Gemeinsam mit der städtischen Beauftragten für Kinder- und Jugendlichenbeteiligung wurden im Jahr 2019 in insgesamt zehn Grundschulen und



Betreuungseinrichtungen Workshops zum Thema „Mach deinen Stadtteil fit für die Zukunft“ angeboten. Hier haben sich insgesamt **234 Grundschul Kinder** aus allen Stadtteilen beteiligt. Dominierende Themen waren: der Autoverkehr im Stadtteil, Freiräume für kindliche Freizeitaktivitäten, die Qualität der Schulhöfe. (Zu den Ergebnissen der Kinderbeteiligung)

Stadtentwicklungsdialog: Bei der web-basierten Abstimmung zu einer gesamtstädtischen Vision für Lübeck wurden fast **1.500 Stimmen** abgegeben. Diese Abstimmung konnte durch individuelle Kommentare zu den zur Wahl stehenden Szenarien ergänzt werden. Auf diese Weise gingen **ca. 80 Kommentare** ein, die sich in differenzierter und abwägender Weise zu den Szenarien A bis D positioniert haben.

Des Weiteren wurden insgesamt 21 Stakeholder / Verbände / Vereinigungen in der Hansestadt Lübeck angeschrieben und um Stellungnahme gebeten. Sowohl diese Rückmeldungen, als auch die Kommentare auf der Website bilden das Rückgrat einer qualitativen Inhaltsanalyse, die verschiedene relevante Themen der Stadtentwicklung aufzählt. (→ Zentrale Thesen und Themen).

Zusammengerechnet sind somit insgesamt **rd. 5.900 Stimmen aus der Bevölkerung** zur zukünftigen Ausrichtung der Stadtentwicklungsplanung eingegangen. Die zentralen Aussagen aus dem Stadtentwicklungsdialog sollen – ergänzt und referenziert durch die Ergebnisse der weiteren Veranstaltungen und Beteiligungsformate – in den kommenden Abschnitten vorgestellt werden.

3. Zentrale Thesen und Themen

Die hier präsentierten Thesen und Themen sind das Ergebnis aus mehreren Beteiligungssträngen – vor allem der Kommentare aus dem Stadtentwicklungsdialog, aber auch aus anderen Beteiligungsveranstaltungen der vergangenen Zeit. Es handelt sich um Querschnittsthemen, die sich in ähnlicher Form in allen Beteiligungsveranstaltungen und -Formaten wiederfanden und die damit eine bleibende Relevanz über Zeiträume, Milieus und Stadtteile hatten.

Sie wurden unter anderem deshalb dokumentiert, weil sich auf diese Weise die Motive hinter einer Zustimmung oder Ablehnung bestimmter Szenarien besser verstehen lassen: Wo ist ein besonders ausgeprägter Konsens zu vermuten? Wo stehen einander widersprechende Meinungen und Werte gegenüber? Diese Frage ist wichtig, um die Handlungsempfehlungen an die Politik besser zu begründen und Themenfelder zu identifizieren, die (vermutlich) konsensfähig sein dürften.

Zum Thema Mobilität wurde schon alles gesagt – oder?

In sämtlichen Beteiligungsveranstaltungen und –Formaten wurde wiederholt deutlich hervorgehoben, dass für eine zukunftsgerichtete Verkehrsplanung vermehrt auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes gesetzt werden sollte – Fuß- und Radverkehr und ÖPNV. Über den gesamten Zeitverlauf vom Rahmenplan Innenstadt bis zum Stadtentwicklungsdialog wurde diese Haltung der Bürger:innen deutlich erkennbar.

Aber trotzdem: Manchen fällt es erkennbar schwer, sich eine Zukunft vorzustellen, die die bestehende vorherrschende Verkehrsmittelwahl in Frage stellt:



Bei den Vorstellungen der Modelle und den Kommentaren vermisste ich die Einsicht, dass die Bevölkerung immer älter wird und das mit dem Fahrradfahren dann nicht mehr so klappt, falls es nicht ohnehin keine Option ist (fehlende Dusche, mangelnde Zeit bzw. zu weite Wege etc.). Der ÖPNV ist viel zu teuer und auch in der Taktung und Bedienung der Strecken bzw. Einhaltung des Fahrplanes nicht konkurrenzfähig. (...)

Ältere Menschen mögen nicht immer um Hilfe bitten, können ihre schweren Einkäufe aber auch nicht zu Fuß schleppen oder sich Lieferdienste leisten oder im Internet bestellen. Im (Automatik-)Auto auf kurzen Strecken sind aber viele Menschen noch mobil und in der Lage am sozialen Leben teilzunehmen.

Ähnliches gilt übrigens auch für Mütter mit Kleinkindern oder ängstliche Alleinstehende. Wenn der Autoverkehr vernünftig am Fließen gehalten wird und die ewigen künstlich erzeugten Staus entfallen, wäre das auch ein Gewinn für die Umwelt.

Ich gehe selber gerne zu Fuß, aber außer am Wochenende fehlt mir die Zeit dazu. Ich denke, jeder muss nach seinen persönlichen Gegebenheiten entscheiden, wann er welches Verkehrsmittel wählt. Ich halte es aber für unredlich, z. B. das Auto zu verteufeln. Alles hat seine Berechtigung. (B)

Trotzdem ist / war die Meinung überwiegend einhellig. Auch in den Stadtteilveranstaltungen, in dem ein höherer Altersdurchschnitt und eine gleichmäßigere Verteilung der Teilnehmerzahlen über die Stadtteile festzustellen war, kam in den entsprechenden Workshops immer eine einhellige Meinung zum Vorschein. Wunsch war fast immer: „weg vom autozentrierten Planen, bitte!“ Diese Forderungen umfassten konkret vor allem die Entwicklung eines verbesserten ÖPNV: dies sowohl in Bezug auf Preisgestaltung, aber auch auf die konkrete planerische Ausgestaltung in puncto Taktung, Anschlüsse und Netzabdeckung. In diesem Kontext wurden viele Orte genannt, in denen sich nach Auffassung der Teilnehmer:innen zusätzliche Haltestellen oder Linien lohnen würden. Sowohl aus den Veranstaltungen, als auch aus dem Stadtentwicklungsdialog wurden auch Wünsche nach einer Stadt- bzw. Straßenbahn laut. Die vermeintlich negative Darstellung dieses Verkehrsmittels in den Szenarien bot dabei häufiger Anlass zur Kritik:

„Die Darstellung der Straßenbahn als überfülltes Verkehrsmittel, welches an der Stadtgrenze endet, halte ich für sehr unglücklich. Die Ausgestaltung ist letztendlich von der gewählten Taktung und Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden abhängig. Auch wenn es hier nur ein Beispiel ist, sorgt die gewählte Darstellung trotzdem schnell eine ablehnende Haltung.“ (J)

Ein Wunsch nach stärkerem planerischem Fokus auf die Belange des Fahrradverkehrs wurde in den Stadtteilen ebenfalls deutlich formuliert, unter anderem mit Forderungen nach Radschnellwegen auch in anderen Stadtteilen und mit Forderungen nach einer für alle Verkehrsbeteiligten gefahrlosen bzw. konfliktfreien baulichen Ausführung von Straßen und Radwegen. Der folgende Hinweis auf die gesundheitsfördernden Auswirkungen des Radfahrens aus den Kommentaren des Stadtentwicklungsdialogs ist ebenfalls erwähnenswert:

„Statt nachmittags/abends mit dem Auto zum Fitnesscenter zu fahren, kommt man im Alltag auf ausreichend Bewegung bei der Fahrt zum Kindergarten, zur Arbeit, zum Einkaufen... Aber dann eben auch mal im Regen und bei Schnee.“ (Ar)

Die Stellungnahme der Wirtschaftsverbände stellt in Hinblick auf die Mobilitätswende einen gewissen Gegenpol dar. Dies ist insofern nicht überraschend, als dass große Teile des Straßennetzes und der Gewerbestandorte in Wechselwirkung zueinander entstanden sind, und sowohl Unternehmensstandorte als auch Straßeninfrastruktur natürlich erhebliche Investitionen

voraussetzen. Die Unternehmen haben sich in ihren betrieblichen Abläufen auf die bestehende Verkehrsinfrastruktur eingestellt.

Dies unterscheidet die Mobilitätsentscheidungen der Wirtschaftsunternehmen im Übrigen deutlich von denen der Privathaushalte: während ein Umstieg von Privatpersonen aufs Fahrrad oder eine verstärkte Nutzung des ÖPNV schlimmstenfalls als unpraktisch oder unbequem empfunden würden, können ähnlich tiefgreifende Entscheidungen auf Unternehmensebene in zu einem Modal Shift im Güterverkehr durchaus existenzbedrohend sein. Vor diesem Hintergrund stehen die Forderungen der Wirtschaftsverbände durchaus in einem anderen Licht, gerade auch was die von den Bürger:innen oftmals kritisierte Logistikbranche angeht:

„Es sollte im Interesse der Hansestadt Lübeck liegen, die Lübecker Unternehmen in der Stadt zu halten und eine Weiterentwicklung zu ermöglichen. Vor dem Hintergrund der verkehrsgünstigen Lage Lübecks schließt das die Unternehmen aus dem Bereich Verkehr und Logistik ein.“ (IHK: 8)

„Die Wirtschaft“ merkt zudem an, dass die Regelungsebene für die Verkehrswende in vielerlei Hinsicht auf Ebene des Bundes und der Marktteilnehmer angesiedelt sei, und dass Veränderungen gewissermaßen von alleine eintreten werden:

„Verkehrsmittel mit alternativen, sprich CO2-neutralen Antrieben sowie die Stärkung des Umweltverbundes (werden) in den kommenden Jahren eine zunehmend größere Bedeutung einnehmen. Die Marktentwicklung im Mobilitätsbereich sowie die gesetzlichen Vorgaben werden von selbst sukzessive den Modal-Split auch in der Hansestadt Lübeck verändern.“ (IHK: 10)

Im Hinblick auf die verwobenen Themen Klimaschutz und Lebensqualität ist aus Sicht der Verwaltung nicht damit zu rechnen, dass eine zukunftsgerichtete Mobilitätsplanung ausschließlich auf gesetzlichen Vorgaben und der Innovationskraft des Marktes basieren wird – stets sind lokale planerische Impulse notwendig, die innerhalb eines Entwicklungskorridors zwischen den unterschiedlichen städtischen Interessen vermitteln helfen. Wie vielfältig diese Interessen ausfallen können, macht der folgende Ausschnitt der Stellungnahme deutlich:

„Die Hansestadt Lübeck muss aufgrund ihrer zentralörtlichen Funktion ein besonderes Augenmerk auf die unterschiedlichen Anforderungen an die Mobilität legen. Während auf kurzen Strecken leichter alternative Mobilitätsangebote genutzt werden können, sollte der motorisierte Individualverkehr im Hinblick auf die regionalen Verkehre nicht von vorneherein ausgeschlossen oder unverhältnismäßig eingeschränkt werden. Zumal sich künftig alternative Antriebe (batterie-elektrisch und Wasserstoff) durchsetzen werden.“ (IHK:10)

Zusammengefasst erscheint es vor allem wichtig, die Verkehrswende integriert und übergreifend für alle Verkehrsträger zu behandeln und Angebote zu schaffen, die nicht ausschließlich restriktiver Natur sind. In der Stellungnahme des Stadtverkehrs Lübeck wird die Notwendigkeit angesprochen, „(...) Veränderung in gewohnten Lebensroutinen und im gewohnten Stadtbild“ (SL:6) anzustoßen, also Angebote zu schaffen, die im Sinne der Bürger:innen „alltagsfähig“ sind.

Technologie allein kann nicht die Grundlage derartiger Angebote sein.



Generationenaufgabe Klimakrise.

Wachsendes Bewusstsein seit 2018, dominantes Thema beim Stadtentwicklungsdialog 2021: Interessant, dass sich gerade das „radikalste“ Klima-Szenario D als besonders beliebt in der Abstimmung auszeichnet, auch wenn dies, wie viele anmerken, der vermeintlichen „Intention“ der Verwaltung widerspricht (s.o.). Handelt es sich nur um ein Thema mit temporärer „Konjunktur“ oder ist tatsächlich von einem nachhaltigen Wandel in der öffentlichen Wahrnehmung auszugehen? In jedem Falle werden die Folgen des Klimawandels mit jedem Jahr bemerkbarer werden. Es wird sich zwangsläufig nicht nur die Frage der Einsparung von Treibhausgasen, sondern vermehrt die Frage nach der Gestalt einer klimaresilienten Stadt der Zukunft stellen. Viele Stellungnahmen zum Stadtentwicklungsdialog heben eine moralische Verpflichtung zum Handeln hervor, bewerten die Szenarien dabei aber vorwiegend vor dem Hintergrund ihrer Wirksamkeit zur Treibhausgasersparnis:

„Szenario D ist die Mindestlösung zum Schutz unseres Klimas! (...)“ (K.)

„Ganz oben in der Szenariobeschreibung steht als Grundgedanke: "Die Hansestadt Lübeck nimmt die Herausforderungen zum Klimaschutz an." Weiter unten im Text wird zugegeben: "Auch in diesem Szenario sind die Lübecker Klimaschutzziele schwer erreichbar." Das sagt eigentlich alles - die in Szenario C skizzierten Veränderungen sind nicht ausreichend. Ich finde es bedauerlich, dass dieses Szenario so übertrieben positiv dargestellt wird, insbesondere im Vergleich zu Szenario D.“ (HH)

Gleichzeitig heben andere Stimmen hervor, dass es „(...) problematisch ist (...), dass Ökonomie und Ökologie meist als unvereinbare Gegensätze erscheinen.“ (IHK)

Weitere Kritiker:innen sehen die Klimakrise als Wirkungsgeflecht von derartig großem globalem Ausmaß, dass sämtliche Versuche, „von Lübeck aus das Weltklima zu retten“ von vorneherein zum Scheitern verurteilt und daher vergeblich sind:

„(...) Die vermuteten Effekte dieser Szenarien auf das globale Problem der Weltklimaveränderung werden betont, in der irrigen Annahme, dass es einen Unterschied für die Welt machen würde, ob in einer mittelgroßen deutschen Stadt ein paar Personen mehr mit dem Fahrrad als mit dem Auto unterwegs sind.“ (F.)

„Die Einhaltung von Klimazielen wird als Begründung für alle möglichen geplanten Einschränkungen in Lübeck genannt. Auch hier wird verkannt, dass es sich um ein Ziel handelt, das zur Eindämmung des Temperaturanstiegs nicht nur in Lübeck, sondern neben Europa in der gesamten Welt eingehalten werden müsste. Wer sich die Probleme in vielen anderen Ländern der Welt anschaut, muss zugeben, dass die Erwartung einer solchen Zielerreichung dort leider völlig unrealistisch ist.“ (P.)

An dieser Stelle ist klarstellend darauf hinzuweisen, dass einerseits die kommunalpolitische Beschlusslage mit dem 2019 ausgerufenen Klimanotstand bereits eine gewisse Selbstbindung beinhaltet. Das tieferliegende, im Kommentar aufgeworfene Dilemma zwischen globalen Trends und lokalem Handeln wurde aber spätestens durch den Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021 (1 BvR 2656/18) abschließend aufgelöst. Das Gericht hat eindeutig festgestellt: Es gibt einen Schutzanspruch der nachfolgenden Generationen auf körperliche Unversehrtheit, der sich unter anderem aus dem Artikel 20a GG ableitet, dem Gebot zum Schutz der natürlichen

Lebensgrundlagen. Der Beschluss stellt unmissverständlich fest, dass das 1,5-Grad-Ziel des Pariser Abkommens, zu dem sich die Bundesrepublik Deutschland rechtsverbindlich verpflichtet hat, die nationale Konkretisierung dieses Grundrechts ist. Dieser Rechtsanspruch gilt damit unabhängig von der Frage, wie hoch die Treibhausgasemissionen in anderen Ländern Europas, in China, oder gar am Amazonas ausfallen. Im Übrigen soll nicht unerwähnt bleiben, dass die Zeiten, in denen Deutschland Klima-Vorreiter war, schon länger vorbei sind.

Die Frage ist deshalb weniger, ob die Institutionen des Staates es faktisch *vermögen*, „im Alleingang“ das Klima zu retten – vielmehr geht es darum, dass sie dazu *verpflichtet* sind und in Zukunft verstärkt sein werden, den ihnen angemessenen und rechtsverbindlich festgelegten Beitrag zu leisten. Nicht nur der kommunalpolitische Wille in Form des Beschlusses zum Klimanotstand, sondern auch der Beschluss des Bundesverfassungsgerichts entzieht vielen dieser und ähnlicher Argumentationen ihre Grundlage. Es ist damit zu rechnen, dass der Spielraum der Hansestadt Lübeck, sich in ihren Planungen „klimaschädlich“ zu verhalten, durch Anpassungen u.a. im Bundes- und Landesrecht künftig deutlich eingeschränkt wird.

Sowohl das Architekturforum Lübeck, als auch die Naturschutzverbände BUND und Nabu sprechen sich vehement dagegen aus, eine – in ihren Augen – scheinbare Konkurrenz in der Region um Gewerbebetriebe und Einwohner:innen zum Anlass für eine expansive Flächen- und Verkehrspolitik zu nehmen. Vielmehr sei es notwendig, als Hansestadt Lübeck eine Vorbildfunktion für den Klimaschutz einzunehmen:

„(...) die Bereitschaft der Nachbargemeinden (wird) wesentlich beeinflusst durch die Ausrichtung Lübecks als Zentralort. Nur wenn Lübeck voran geht, werden auch diese dem Lübecker Beispiel folgen wollen.“ (BUND:3)

Inwieweit diese Frage tatsächlich entscheidungsrelevant ist, z.B. für expansionswillige Gewerbebetriebe, kann an dieser Stelle nicht beantwortet werden. Derzeit sind allerdings im Lübecker Umland und in der Region noch keine Anzeichen vernehmbar, dass das Thema Flächeneinsparung auf der Agenda steht. Die seitens des Landes angedachte Reduktion der Flächeninanspruchnahme auf 1,3 ha täglich ist bislang kein Ziel der Raumordnung, sondern lediglich ein Grundsatz.

Wohnen, Familie, Eigentum:

In vielen Kommentaren wird kritisch auf die Rollenverteilung hingewiesen, die in den Videos zu den Szenarien hervorscheint – insbesondere zu den Szenarien, in denen familienintern eine deutliche Aufteilung von Erwerbs- und Betreuungsarbeit entlang von Geschlechterrollen gelebt wird. So wird beispielsweise bemängelt, dass *„(...) hier Rollenbilder reproduziert (werden), die von der bestehenden Individualität und Diversität unserer Gesellschaft weit entfernt sind.“* (fff: 3)

Eine weitere Kommentatorin merkt an:

„Das Szenario A ist (...) völlig inakzeptabel (...). Ganz schlimm finde ich außerdem die familiären Rollenbilder in dem Video. So wird es in 2040 sicherlich nicht mehr sein, und das hat nichts mit der Stadtentwicklung zu tun.“ (C.L.)

Grundsätzlich hat die Frage, wie und wo gewohnt und gearbeitet wird, durchaus beachtliche Einflüsse auf familiäre Rollenbilder. Neben der sozial stabilisierenden Wirkung eines gemeinsamen Eigenheims hängen auch Fragen der Organisation der Kinderbetreuung oder des selbständigen Aufwachsens im Quartier in hohem Maße von der Lage des Wohnorts und der Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen und sozialer Infrastruktur ab. Ein weiterer Faktor, der das Angebot an Wohnraum beeinflusst, wird ebenfalls thematisiert – die Unternutzung von Einfamilienhäusern, sobald die Familienphase abgeschlossen ist und die Kinder einen eigenen Haushalt gründen:

„So viele ältere Leute leben alleine in ihren Häusern und bleiben dort, weil das andere alles zu teuer geworden ist. Wenn sie versterben verkaufen es die Erben zu stolzen Preisen. Ich kann es verstehen, aber soziale Gerechtigkeit ist das nicht. (...) 4 bis 5 köpfige Familien wohnen in kleinen Wohnungen wenn sie Glück haben mit einem Balkon!“ (C.P.)

„Es gibt ein Ungleichgewicht zwischen bedarfsgerechtem, genutztem und benötigtem, sowie bezahlbarem Wohnraum - eine sehr große Angst vor der zukünftigen Wohn- und Rentensituation!“ (wb.)

Auch ein weiterer Aspekt wird von vielen Kommentator:innen damit betont – die Bedeutung des Wohneigentums zur Altersvorsorge. Der Erwerb stadtnahen Wohneigentums zur Sicherung der Haushaltsfinanzen im Alter ist nach Auffassung der Beteiligten erstrebenswert, aber nicht mehr für jede Familie umsetzbar: *„Es kann einfach nicht sein, dass man sich inzwischen kein Eigenheim (sei es ein Haus oder eine Eigentumswohnung) mehr leisten kann, wenn man nicht exorbitant viel verdient oder erbt...Die Grenzen des bezahlbaren sind (...) erreicht.“ (A.W.)* Erschwerend kommt hinzu, dass es sich die Hansestadt nach Auffassung eines anderen Kommentars schwertut, alternative Wohnformen in Erwägung zu ziehen:

Wir haben so viele Wasserflächen, sodass es doch ein Leichtes sein müsste, auch mal einen Hausboothafen auszuweisen, bei dem man auch gemeldet sein kann. (...) Auch Minihäuser (...) bekommen in Lübeck quasi nie eine Baugenehmigung. Dabei könnte man damit sehr gut auch kleine Lücken oder einen Bau in 2. Reihe ermöglichen...Es ist Zeit, auch mal um die Ecke zu denken!“ (K.P.)

Aus planerischer Perspektive ließe sich die Frage aufwerfen, ob es neben dem selbstgenutzten und -finanzierten Eigenheim nicht möglicherweise andere Antworten auf eine berechtigte Frage gibt – die Frage nach einem materiell langfristig abgesicherten, guten Leben in stabilen Nachbarschaften. Hier gilt es, gemeinsam mit der Wohnungswirtschaft Angebote zu schaffen, die diesem Wunsch gerecht werden, ohne zugleich Investitionsfallen, untergenutzte Infrastrukturen oder entleerte Quartiere zu produzieren. Dies ausschließlich über großflächige Neubaugebiete am Stadtrand zu verwirklichen, ist nach Auffassung vieler Kommentator:innen in jedem Fall ein Irrweg:

„(...) Szenario (A) ist ein Albtraum und ähnelt vielen autozentrierten Städten der USA mit ihren riesigen, eintönigen Suburbs und 12-spurigen Highways die trotzdem durch Staus blockiert sind. (...)“ (T.W.)

„Ein krebsartiges Hinauswachsen der Bebauung in die Peripherie ist (...) der falsche Weg, so würde man ein Problem zu lösen versuchen und dabei neue schaffen.“ (Ks.)



Zugleich hebt das Architekturforum Lübeck in seiner Stellungnahme hervor, dass innenstadtnahe Wohnformen in städtebaulich herausragender Lage auch einer angemessenen städtebaulichen Dichte bedürfen:

„in dem von der Verwaltung ausdrücklich favorisierten Szenario C (...) irritiert uns die hinterlegte Grafik, bei der (auf) der Fläche der Roddenkoppel (...) bis zum Traveufer gewohnt wird – offenbar sogar ausdrücklich in Einfamilienhäusern, wie der erläuternde Text beschreibt. (...) Dieses (...) Bild können wir nicht teilen.“ (AF)

Verdichtete(re) Wohnformen sind in vielen Fällen auch aus anderen Gründen wichtig. Bei den Stadtteilveranstaltungen aus dem Jahr 2019 konnten die Workshopgruppen „Wohnen und Versorgung“ und „Stadtteilleben“ – neben dem Thema Mobilität – in den Stadtteilen die meisten Bürger:innen zur Mitarbeit gewinnen. Hier stach insbesondere der Wunsch der älteren Generation nach einem Miteinander von Alt und Jung, einer Öffnung der sozialen Infrastruktur zum Stadtteil und die Idee eines Stadtteilzentrums als öffentlichem Raum hervor. Dies ist in funktional und sozial entmischten Einfamilienhausgebieten faktisch nur schwer realisierbar.

Arbeitswelt:en der Zukunft?

Die Kommentare des Stadtentwicklungsdialogs beziehen sich häufig auf die lokalen und regionalen Standortanforderungen von Unternehmen und weniger auf konkrete Arbeitswelten, die in der Zukunft anzutreffen sein werden. In den Kommentaren wird vor allem die Bedeutung der Großstadt und ihrer Rolle als innovativer Vorreiter mit Magnetwirkung für Zukunftstechnologien hervorgehoben:

„Das Argument, dass die Stadt Lübeck (in Szenario D) wirtschaftlich abgehängt werden könnte, kann nicht überzeugen. Dies ist auch nur lediglich eine Vermutung, es kann genauso gut sein, dass die Stadt Lübeck in jeglicher Hinsicht innovativer Vorreiter werden könnte.“ (S)

Über den konkreten Charakter der Erwerbsarbeit der Zukunft wird in den Kommentaren vergleichsweise wenig gesprochen. Hier können die Aussagen des Stadtentwicklungsdialogs durch Ergebnisse der Stadtteilveranstaltungen von 2019 ergänzt und abgerundet werden. So forderten Teilnehmer:innen in den Veranstaltungen in St. Gertrud und Kücknitz unter anderem, den Hafen „als Erlebnisraum (zu) qualifizieren“ (St. Gertrud) oder ihn „emissionsarm (zu) gestalten.“ (Kücknitz) Auch die Forderung nach einer höheren Aufenthaltsqualität in Gewerbegebieten (Buntekuh) zielte darauf ab, Orte der Arbeit für die Bevölkerung stärker erlebbar zu machen und die negativen Auswirkungen emittierender Betriebe auf die Nachbarschaft zu minimieren.

In sämtlichen Stadtteilveranstaltungen wiederkehrende Motive der Veranstaltungen waren Wünsche, Gewerbebetriebe und Wertschöpfung mit hohem Anteil an (akademischem) Wissen anzusiedeln – es dominierten Schlagworte wie „High-Tech und KI“, gerne im räumlichen Zusammenhang mit „Hochschulen und einem IT-Campus“ und einem Arbeitsumfeld, das oft mit Umschreibungen wie „kleinteilig und flexibel, Co-Working, digital, Start-ups“ beschrieben wurde. Auch ein nicht näher spezifiziertes „Handwerk“ sollte in einem „multifunktionalen Mix verschiedener Branchen“ seinen Platz finden.



Es liegt nahe, dass die Kommentator:innen des Stadtentwicklungdialogs ähnliche Vorstellungen von den Arbeitswelten der Zukunft hatten. So sollen Gewerbebetriebe nach Auffassung vieler Beteiligter Bestandteil einer Strategie sein, die eine hohe Flächenproduktivität mit weiteren positiven Effekten auf ihr Umfeld verknüpft:

„Flächen für Gewerbe mit hoher Wertschöpfung, guter Beschäftigungswirkung und eher geringer Umweltbelastung sind zu bevorzugen; Logistikunternehmen dürfen sich gerne woanders ansiedeln. Suboptimal genutzte Flächen müssen umgeplant werden.“ (Ks)

Viele Kommentare gehen dagegen auf die Rolle der Gewerbebetriebe als ökonomische Basis ein, die die Hansestadt dringend benötigt, um überhaupt Ressourcen für die Stadtentwicklung bereitstellen zu können:

„(...) Es (wäre) für die Bürger wirklich relevant zu wissen, wie man in Zukunft unter Berücksichtigung des demographischen Wandels in Lübeck noch genügend Firmen halten kann, die mit ihren Gewerbesteuerzahlungen das Geld für die vielfältigen Ausgaben der Stadt bereitstellen. (...) Der Ausweisung neuer Gewerbegebiete und der Umwidmung geeigneter anderer Flächen kommt deshalb besondere Bedeutung zu. Doch nicht nur die Fläche ist relevant; interessante Firmen erwarten auch eine gute Infrastruktur in den Bereichen Verkehr und IT. Diese müsste parallel geschaffen werden.“ (F)

„(...) Wir (benötigen) "Volldampf" im Sinne von Erneuerung und Fortschritt. Eine Stadt mit 1,6 Milliarden Euro Schulden sollte alles dafür tun, um möglichst viele Investoren in die Stadt zu locken (...). (...) Es würde sich ja nicht widersprechen, wenn man bei der Vergabe von Gewerbe- und Wohnflächen zunächst die Brachflächen in der Innenstadt priorisiert (...). Die Hansestadt Lübeck braucht nachhaltiges Wachstum, denn sie tritt zukünftig auch mit dem ländlichen Bereich in Konkurrenz. Mit dem "Mehr" an Home-Office und dem fortschreitenden Ausbau des Glasfasernetzes sind die Familien immer weniger auf eine zentrale städtische Lage angewiesen.“ (CK)

Natürlich stellt sich bei allen Anmerkungen der Teilnehmer:innen die dringende Frage, ob sich ihre Ansichten überhaupt mit denen der angesprochenen Unternehmen decken – sowohl bei den Stadtteilveranstaltungen, als auch beim Stadtentwicklungsdialo wurden Unternehmer:innen nicht direkt in dieser Rolle angesprochen.

Umso wichtiger sind als weitere Bausteine des Themenfeldes Wirtschaft die Stellungnahme der KWL und der Wirtschaftsförderung sowie die gemeinsame Stellungnahme Lübecker Wirtschaftsverbände. Hiermit können die Beiträge der Bürger:innen auf differenzierte Weise ins Verhältnis gesetzt werden.

Ein klares Bekenntnis zum Erfordernis weiterer Bauflächen – insbesondere Gewerbeflächen – kommt von der KWL und Wirtschaftsförderung. Hier wird hervorgehoben, dass es eine anhaltend hohe Nachfrage sowohl Lübecker als auch auswärtiger Unternehmen nach Gewerbegrundstücken gibt und dass die Möglichkeiten, diese Nachfrage im Bestand zu realisieren, in der Praxis häufig begrenzt sind.

In der Stellungnahme der Wirtschaftsverbände wird stärker auf ein „qualitatives Wachstum“ unter den Bedingungen des Klimaschutzes abgestellt - ein Zukunftsbild eines wirtschaftlichen Strukturwandels weg von flächenintensiven Gewerbebetrieben hin zu hochproduktivem, städtisch



geprägten Gewerbebetrieben in integrierter Lage. Gleichzeitig sollen auch Logistikunternehmen am Standort Lübeck eine tragende Rolle einnehmen. Ferner wird auf die Potentiale eines „grünen“ Wachstums hingewiesen, in dem der Widerspruch zwischen ökologischer Nachhaltigkeit und unternehmerischer Expansion aufgelöst wird:

„Aus unserer Sicht ist es (...) für die moderne Stadtentwicklung in den kommenden Jahren entscheidend, das qualitative Wachstum bestmöglich mit einer Sicherung und Verbesserung der Lebensqualität durch eine vorausschauende Umwelt- und Klimapolitik in Einklang zu bringen. (...) Insbesondere (...) der Flächennutzungsplan und der Verkehrsentwicklungsplan (...) sollten deshalb dem Grundgedanken folgen, dass Wirtschaftsentwicklung und die Sicherung der ökologischen Lebengrundlage keine Gegensätze sind, sondern gemeinsam gedacht und umgesetzt werden müssen.“ (Stellungnahme Wirtschaftsverbände: 5)

Auf der hier verhandelten Ebene der Ziele und Wünsche scheinen keine größeren Konfliktlinien zwischen den Interessen der Bürger:innen und den Zukunftsvorstellungen der Wirtschaftsakteure zu verlaufen – zumal man sich auf die Aussage, dass Wirtschaftswachstum und Nachhaltigkeit in Einklang gebracht werden müssen/können, vermutlich stets einigen kann. Es fehlt indes eine klare Aussage zu den in den Szenarien aufgeführten Flächenbedarfen, die aus der Gewerbeflächenprognose abgeleitet sind. Denn hier besteht die zentrale Konfliktlinie für den Flächennutzungsplan: Ist man bereit, in größerem Maße zusätzliche Bauflächen auszuweisen? Auch grüne Unternehmen benötigen Flächen. Lediglich die Lübecker Hafen-Gesellschaft bekennt sich eindeutig zu der Erforderlichkeit von Hafenflächen. Auch wenn sich die Verwaltung eine klarere Positionierung in der Sache gewünscht hätte, könnte man aus dem Tenor der Stellungnahme ableiten, dass das empfohlene Szenario C – und damit auch die entsprechenden Flächenbedarfe – mit den langfristigen strategischen Interessen der Wirtschaft vereinbar sein dürfte. Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass mögliche Differenzen zwischen Branchen hinsichtlich ihrer Standortanforderungen nicht klar umrissen sind, so dass am Ende der Eindruck eines wenig konkreten „anything goes“ im Hinblick auf Zukunftsbranchen entsteht.

Die Stellungnahme der Lübeck und Travemünde Marketing GmbH verortet sich in dieser Hinsicht präziser. Die im Touristischen Entwicklungskonzept für Lübeck *„(...) formulierte Vision und Markenstrategie der Hansestadt Lübeck lassen sich mit dem Szenario C „Beidrehen“ gut vereinbaren, Zusätzlich sollte sich am Szenario D orientiert werden, um tatsächlich die formulierten Ziele hin zu zwei klimafreundlichen Reisezielen zu erreichen.“* Dies dürfte mit der vergleichsweise klar abgegrenzten Branche zusammenhängen, für die die Lübecker Tourismusförderung stellvertretend befragt wurde.

Bei der Stellungnahme der Wirtschaftsverbände tun sich hinsichtlich der Anforderungen an die Mobilität der Zukunft größere Differenzen zum Votum der beteiligten Bürger:innen hervor. In der Stellungnahme der Wirtschaftsverbände werden große Hoffnungen in noch ausstehende übergeordnete Regelungen des Bundes und / oder technologische Innovationen in Sachen „alternative Antriebe“ gesetzt. Die Eintrittswahrscheinlichkeit für beides lässt sich – gerade für den Wirtschaftsverkehr – nicht seriös vorhersagen und sollte damit nicht die alleinige Grundlage einer kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung sein. (s.o.) Im Rahmen der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans sollte die Hansestadt die Chance, die Mobilität der Zukunft in Lübeck aktiv zu gestalten, aus Sicht der Verwaltung auch nutzen.



Kristallisationspunkt Lebensqualität: Lübeck ist mehr als nur seine Altstadt!

Unsere Beteiligungsformate haben gezeigt: trotz der Dominanz der historischen Altstadt hängen die Lübecker:innen an ihren Stadtteilen und sind voller Ideen, wie diese verbessert und für die Zukunft fit gemacht werden können. So werden Fragen wie neue Mobilitätsangebote, die Verbesserung der sozialen Infrastruktur, aber auch die Versorgung mit qualitativ hochwertigen Grün- und Wohnbauflächen stets vor dem Hintergrund der eigenen Lebenssituation diskutiert. Viele Fragen, die sich in dieser Hinsicht stellen, drehen sich um das große Thema Lebensqualität in der Stadt.

Bei den insgesamt zehn Beteiligungsveranstaltungen in Lübecker Grundschulen zeigte sich, dass ein wichtiger Baustein für viele Kinder im Quartier gut erreichbare Erlebnisräume sind, in denen selbstbestimmt gespielt und entdeckt werden kann. Anders als bei Erwachsenen spielen sich diese kindlichen Entdeckungsreisen im unmittelbaren Wohnumfeld, dafür aber eher in Familien, in Gruppen oder Freundeskreisen ab:

„Im Schwimmbad bin ich gern mit Freunden und auch mit Papa und meinen Geschwistern“ (GER)

„In den Kleingärten kann ich gut spielen, an meinem Geburtstag habe ich meine Freunde eingeladen und wir haben Stockbrot gemacht“ (Grönauer Baum)

„Im Hochschulstadtteil gibt es viele tolle Kletterbäume und Bäume, wo wir Obst pflücken können“ (Paul-Klee-Schule)

Dies hat allerdings eine funktionierende und gefahrlose Mobilität von Kindern im Stadtteil zur Bedingung. Diese stärkt das unabhängige Erleben, fördert die Selbständigkeit und entlastet – nicht zuletzt – damit auch die Eltern. Die erforderlichen verkehrlichen Rahmenbedingungen hierfür sind jedoch häufig nicht vorhanden, was von den Kindern in allen Stadtteilen deutlich angesprochen wurde. Hier ein paar beispielhafte Aussagen:

„Zu viele geparkte Autos auf den Straßen und Gehwegen. Wir kommen mit dem Fahrrad nicht durch und können nichts sehen. Die Autos sind so groß. Das ist gefährlich“ (Paul-Klee-Schule, Hochschulstadtteil)

„Der Verkehr und die vielen parkenden Autos sind gefährlich“ (Julius-Leber-Schule, St Lorenz Nord)

„Autos fahren zu schnell“ (Lutherschule, St. Lorenz Süd)

„Die Autos parken an vielen Stellen soweit auf dem Bürgersteig, dass man nicht durchkommt“ (Lutherschule)

Die Frage, wie – und für wen – Mobilität konkret gestaltet wird, hat große Auswirkungen auf die Lebensqualität im Stadtteil - nicht nur für diejenigen, die selber mobil sind, sondern auch für die, die in unmittelbarer Nachbarschaft zum Verkehr leben und aufwachsen (und schlimmstenfalls Lärm und Abgase ertragen müssen). Auf dieses Problem verweisen auch mehrere Kommentator:innen des Stadtentwicklungsdialogs. Sie wünschen sich Quartiere, in denen Flächen als öffentlicher Raum nutzbar sind, anstatt als Flächen für den Autoverkehr zu dienen. Dies ist, wie



ein Kommentar anmerkt, nicht nur eine ökologische Frage, sondern auch eine Frage sozialen Ausgleichs:

„Die Verkehrsräume in der Stadt gehören dann endlich wieder den Menschen und nur noch untergeordnet dem Verkehr. Spielen "auf der Strasse" und das Leben vor der Haustür wird wieder möglich. Die Aufenthaltsqualität im ehemaligen Verkehrsraum wird sich erheblich verbessern (bessere Luft, Kalt- und Frischluftschneisen, optische Aufwertung durch viel Grün).“ (RS)

„Eine Stadt, die nur auf Autoverkehr setzt, wird immer mit Stau, Umweltbelastung und einer deutlich reduzierten Lebensqualität verbunden sein - auch wenn einige mehr ihren Traum vom Einfamilienhaus erfüllen können.“ (TW)

Die Frage, wie ein erfüllendes Leben in den Stadtteilen gestaltet werden kann, war auch Thema in den Workshops zum Thema „Stadtteilleben“ in den Stadtteilveranstaltungen von 2019. In den Workshops, die von Kücknitz bis Buntekuh vor allem von Angehörigen älterer Generationen besucht wurden, spielten vor allem Fragen des Älterwerdens im Stadtteil bzw. des intergenerationellen Miteinanders eine wichtige Rolle. Ein wiederkehrender Wunsch bestand darin, den Stadtteilen eine qualitativ hochwertige, erlebbare Mitte zu verleihen, in denen Jung und Alt in Austausch miteinander treten konnten.

Die konkrete Ausprägung und Gestalt dieser Orte unterschied sich je nach Stadtteil: so wurden als sehr konkrete räumliche Beispiele Wochenmärkte oder Markthallen genannt, es wurden aber auch eher generelle Wünsche nach einem „Identitätsstiftenden Zentrum“ oder einer Öffnung sozialer Infrastruktur für den Stadtteil formuliert. Mehrere Kommentare aus dem Stadtentwicklungsdialog setzen ebenfalls ähnliche thematische Schwerpunkte; sie gehen zudem darauf ein, dass eine hohe Lebensqualität auch einen wichtigen Standortfaktor darstellt:

„Es wäre gut für uns alle, wenn wir uns auf ehrgeizige Ziele einigen könnten. Eine klimafreundliche Stadt muss nicht zwangsläufig junge Familien verlieren, wenn die Stadt mit guten KiTas, guten Schulen, kinderfreundlicher Architektur und kinderfreundlicher Verkehrsplanung punkten kann. Dass Betriebe mit Arbeitsplätzen ins Umland abwandern könnten hat etwas Fatalistisches. Die Betriebe brauchen Mitarbeiter, Fachkräftemangel ist ein echtes Wachstumshemmnis. Die Mitarbeiter brauchen familienfreundliche Lebensbedingungen und eine Stadt, die das Leben außerhalb der Firma lebenswert macht.“ (K)

Lebensqualität ist unter Umständen eine geeignete begriffliche Klammer, die wirtschaftliche Prosperität, ökologische Qualität und soziales Miteinander in angemessener Weise miteinander verbindet, ohne diese gegeneinander auszuspielen (und eine Klammer, die sie sowohl für die lokale, als auch die gesamtstädtische Ebene skalierbar und operationalisierbar macht).

Haltungsnoten / Kritik an Stil & Form:

In den Kommentaren zum Stadtentwicklungsdialog kam des Öfteren die Kritik auf, die Szenarien seien in ihrer inhaltlichen Ausprägung und ihrer Gestaltung nur so definiert worden, um eine angeblich bereits feststehende Entscheidung der Verwaltung per Akklamation zu bestätigen oder um eine unterbewusste Lenkung auf „gefälligere“ Szenarien vorzunehmen:



„Auch (Szenario B) wurde so angelegt, dass es verlieren soll.“ (P.E.)

„(...) Hier wird offensichtlich in welche Richtung der Bürger sanft aber nachdrücklich geschoben werden soll. Eine Reihe der aufgeführten Vorteile von Szenario C klingen sehr bemüht und halten einer logischen Prüfung nicht stand.“ (H.)

Interessanterweise löst aber bereits die Ablehnung der Art und Weise, in der bestimmte Szenarien dargestellt wurden, einen Denkprozess darüber aus, worin diese Ablehnung eigentlich begründet ist. Damit schaffen die Teilnehmer:innen eine Grundlage für eine vertiefte Auseinandersetzung mit den Szenarien:

„Volle Kraft voraus (in die Klimakrise)“ hat ja vor allem den Zweck, unser heutiges Vorgehen (Szenario B) als nicht gar zu schlimm erscheinen zu lassen. Szenario D wird als "Beschauliches Grün ohne Blick auf die wirtschaftliche Basis" dargestellt; tatsächlich enthält es aber notwendige Elemente zur Erreichung der Klimaschutz-Ziele. Das von den Planern offensichtlich als richtiges dargestellte Szenario C braucht insoweit eine Korrektur.“ (KS)

Eine kategorische Ablehnung des gesamten Prozesses kann man dagegen nur aus einer geringen Zahl von Einzelfällen herauslesen:

„Sorry, mir fehlt die Tiefe im ganzen Vorgehen. Es wirkt wie eine Klassenarbeit einer Oberstufe, wird dafür noch Geld bezahlt? Sempel zusammengefasste Varianten zur Auswahl, die teils schon Wertungen beinhalten, ohne diese zu belegen. Neutral geht anders. (...)“ (Bürgerbeteiligung geht anders, hl-live.de)

Insgesamt lässt sich feststellen, dass das Gegenteil dessen passiert ist, was aufgrund der atmosphärisch stark aufgeladenen, unmittelbar auf die Lebenswelt der Zuschauer:innen bezogenen Darstellung der Szenarien zu befürchten war: die teilnehmenden Bürger:innen haben die Gelegenheit des Stadtentwicklungsdialogs genutzt, um mit der gebotenen kritischen Distanz sämtliche Szenarien sachlich, differenziert und mit großer Sachkenntnis zu bewerten.

Sollte eine tendenziöse oder „suggestive“ Darstellung der Szenarien tatsächlich wahrgenommen worden sein, so hat sie zumindest nicht das vermeintlich von der Verwaltung gewünschte Ergebnis erzielt, wie aus der Auswertung des Votings erkennbar ist:

4. Auswertung der Voting-Funktion des Stadtentwicklungsdialogs

Zentraler Bestandteil des Stadtentwicklungsdialogs war die Votingfunktion auf der Homepage, auf der die Teilnehmer:innen sich mit Hilfe von Schieberegler ihre Position zu den vier Szenarien definieren konnten. Hier wurden insgesamt 1550 Votings abgegeben, von denen 1392 von den Nutzer:innen bestätigt und damit zur Auswertung verfügbar waren.

Hinter den „Schieberegler“ verbarg sich technikseitig eine Skala von 0 („lehne ab“) bis 100 („stimme vollumfänglich zu“). Durch weitere Abfragen kann eine kleinteiligere Analyse nach Stadtteilen und nach Alterskohorten vorgenommen werden.

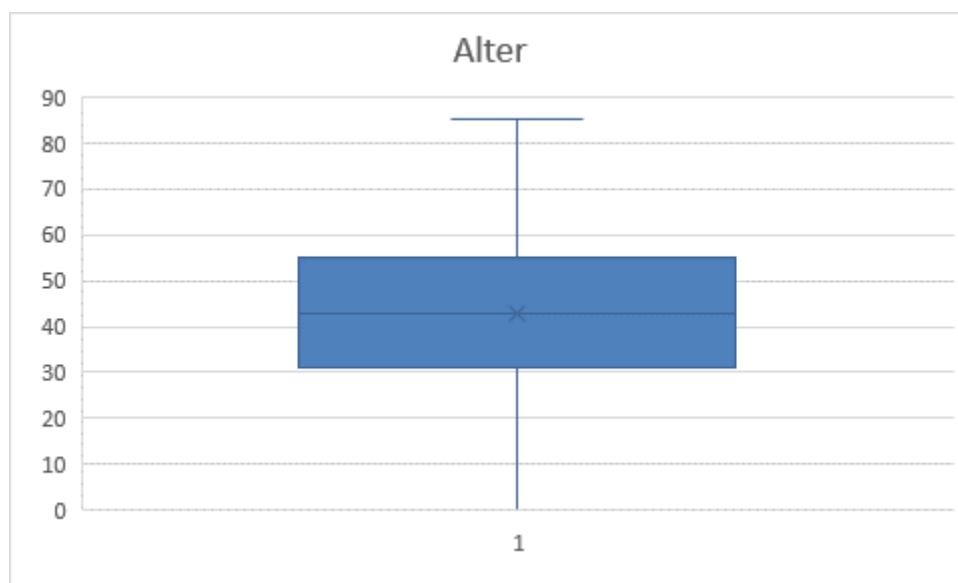


Die Frage war: Können Sie sich vorstellen, im Szenario A/B/C/D in Lübeck zu wohnen?

Szenario	A	B	C	D
Durchschnittliche Zustimmungsrate	15,7/100	21,7/100	61,5/100	71,3/100

Anhand der Tabelle zeigt sich eine klare Präferenz für die Szenarien C und D und eine deutliche Ablehnung für die Szenarien A und B. Szenario D erreichte eine durchschnittliche Zustimmungsrate von über 71 von 100. Das empfohlene Szenario C erreichte eine durchschnittliche Zustimmung von ca. 61,5 von 100. Weiter zurück lagen die Szenarien B (21,7 von 100) und A (15,7 von 100). Bei einer vertiefenden Analyse, die auch die Ablehnung einzelner Szenarien betrachtet, kam zum Vorschein, dass mehr als 75 Prozent der Teilnehmenden Szenario A deutlich ablehnen. Für Szenario B fällt die Ablehnung ähnlich deutlich aus. Die Szenarien C und D werden nur von einem geringeren Anteil von ca. 25 Prozent abgelehnt.

Hinsichtlich der Altersstruktur zeigt sich, dass das durchschnittliche Alter der Teilnehmer:innen mit 42 Jahren deutlich niedriger lag als bei unseren Stadtteilveranstaltungen im Jahr 2019, bei denen die Generation 60plus den Ton angab.



Der Median liegt nahe am Durchschnittswert bei 43, d.h. dass die Hälfte der Personen, die an der Umfrage zum Stadtentwicklungsdialog teilgenommen hat, jünger gleich 43 Jahre ist und die andere Hälfte der Personen älter als 43 Jahre ist. Der Wert für das erste Quartil beträgt 31 Jahre und der Wert fürs dritte Quartil 55 Jahre. Demzufolge ist die Hälfte der Personen, die sich an der Umfrage zum Stadtentwicklungsdialog beteiligt hat, zwischen 31 Jahren und 55 Jahren alt. Der Interquartilsabstand beträgt somit 24 Jahre.

Damit zeigt sich, dass insbesondere die Alterskohorten zwischen 31 und 55 stark vertreten waren – jene Generationen, die wahlweise selbst in der Phase der beruflichen Konsolidierung / Familiengründung / Eigentumbildung sind oder bereits seit längerem in der „Mühle“ aus Erwerbs- und Familienarbeit stecken. Diese – und die Gruppe der unter 30-jährigen, deren Lebenswelt

überwiegend von Ausbildung und Berufseinstieg geprägt ist – waren im Rahmen der Stadtteilveranstaltungen 2019 weniger präsent. Dementsprechend handelt es sich um eine willkommene Ergänzung unserer bisherigen Beteiligungsschritte.

Die **Untergliederung nach Stadtteilen** offenbart dagegen eine gewisse Schwäche unseres Angebotes. Wie Tabelle 1 zeigt, ist die Teilnahmebereitschaft am Stadtentwicklungsdialog in einzelnen Stadtteilen nur schwach ausgeprägt:

Stadtteil	Innenstadt	St. Jürgen	St. Gert rud	St. Lore nz Süd	St. Loren z Nord	Moisli ng	Bunte kuh	Kückn itz	Schlut up	Trave münde
Zahl der Votings	229	417	284	98	177	18	24	48	26	43
Anteil an den Gesamtstimmen des Dialogs n=1392	16,4%	29,9%	20%	7%	12,7%	1,2%	1,7%	3,4%	1,8%	3,0%
Anteil Stadtteil a.d. Gesamtbevölkerung HL	6,3%	22,6%	18,7%	7,2%	19,6%	4,9%	5%	8,5%	2,6%	6,1%
Anteil a.d. Teilnehmer:innen 2018/19 n=900	22% (200)	11% (100)	10% (90)	7,7% (70)	4,4% (40)	7,7% (70)	5,5% (50)	6,6% (60)	10% (90)	14,4% (130)
Wahlbeteiligung Kommunalwahl 2018	27%	31%	27%	22%	21,6%	19%	18%	22%	23%	28%

Tabelle 1: Verteilung der Stimmen des Stadtentwicklungsdialogs, gegenübergestellt mit anderen ausgewählten demographischen Daten

Die Gründe für dieses augenfällige Ungleichgewicht sind auf der Basis der erhobenen Daten nicht eindeutig benennbar. Es deckt sich aber mit den Erfahrungen aus der Vergangenheit, dass Beteiligungsangebote in Stadtteilen wie der Innenstadt oder St. Jürgen besonders häufig wahrgenommen werden. In Stadtteilen, in denen eine deutlich unterdurchschnittliche Beteiligung am Stadtentwicklungsdialog verzeichnet wurde, wurde auch bei der Kommunalwahl 2018 eine geringere Beteiligung verzeichnet. Bei den Stadtteilveranstaltungen von 2019 sind indes ausgewogene(re) Ergebnisse zu erkennen.

Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, an dieser Stelle erneut auf die Vielfalt an Zielgruppen, Methoden und thematischen Zugängen zum Thema Stadtentwicklung hinzuweisen, auf die wir in den vergangenen Jahren in besonderem Maße Wert gelegt haben (s. Abschnitt 2).

Trotzdem fällt auf: anders, als man es erwarten würde, unterscheiden sich die Ergebnisse auf der Stadtteilebene nur marginal. Da die Ergebnisse aufgrund der geringen Teilnehmezahl in einzelnen



Stadtteilen nicht gut verwerten lassen, wurden die Daten aggregiert. So wurden die Stadtteile St. Jürgen und Innenstadt zusammengefasst und den Ergebnissen sämtlicher anderer Stadtteile gegenübergestellt. Es fällt auf, dass durchaus Unterschiede hinsichtlich der Präferenz für bestimmte Szenarien bestehen. Diese Unterschiede sind jedoch geringer ausgeprägt, als man es erwarten würde:

Stadtteile	A	B	C	D
Innenstadt u St. Jürgen	8,9 %	9%	43,3%	69,6%
Restliche Stadtteile	11,3%	13,9%	43,8%	57,9%

Tabelle 2: Präferenzen für die Szenarien, aufgeschlüsselt nach Stadtteilen (Hinweis: die Stadtteile wurden gleichberechtigt addiert – und nicht nach Teilnehmer:innenzahl gewichtet. Durch Mehrfachnennungen können Werte über 100% entstehen; gezählt wurden alle Zustimmungsraten von >75%)

Wie Tabelle 2 zeigt, überwiegen in den Stadtteilen Innenstadt und St. Jürgen die Präferenzen für das Szenario D, gefolgt vom Szenario C. Je weniger als 10 Prozent äußern ihre Vorlieben für die Szenarien A und B. Es fällt auf, dass die Verteilung in den weiteren Stadtteilen von Travemünde bis Moisling ähnlich ausfällt: auch hier können sich knapp zwei Drittel ein Leben in Lübeck vorstellen, das sich am Szenario D orientiert. Abgeschlagen sind auch hier die Szenarien A und B, es fällt jedoch auf, dass gerade das Szenario B, das im Wesentlichen die bestehenden Trends und politischen Entscheidungspfade weiterentwickelt, in den anderen Stadtteilen auf mehr Zustimmung trifft – immerhin knapp fünf Prozentpunkte. Insgesamt zeigt die Gegenüberstellung aber, dass – trotz aller Dominanz der Innenstadt und St. Jürgens – die auf größerer Nachhaltigkeit ausgerichteten integrativen Szenarien auch in allen anderen Stadtteilen gleichermaßen Anklang finden. Dies deckt sich mit den Ergebnissen, die wir aus unseren Stadtteilveranstaltungen ableiten konnten.

Zwei „Ausreißer“ in einem gewissen Maße waren die vergleichsweise hohen Zustimmungsraten zu Szenario A in Travemünde (mit knapp 19 Prozent) und die Präferenz für Szenario C in Buntekuh – hier verzeichnet das Szenario eine Präferenz von 54 Prozent. In beiden Fällen ist die Datengrundlage nicht besonders aussagefähig; gleichwohl lässt sich daraus schließen, dass sich trotz der niedrigen Beteiligungsrate die stadtteilspezifische Vielfalt der Teilnehmer:innen in den Ergebnissen wiederfindet. Auch das Szenario D findet je nach Stadtteil Zustimmungsraten zwischen 73 und 46 Prozent (Innenstadt vs. Buntekuh). Dies lässt ebenfalls darauf schließen, dass die Gruppen, die sich beteiligt haben, vielfältiger waren, als es das Ergebnis erwarten lässt.

Bei einer Differenzierung der Szenarien nach dem Alter der Beteiligten lässt sich ebenfalls eine deutliche Präferenz des Szenarios D feststellen. Um die Ergebnisse in einem besseren Kontext deuten zu können, haben wir Alterskohorten gebildet, die sich grob nach den (vermuteten) Lebensphasen orientieren.

Die **Altersgruppe unter 30** umfasste ca. 22,5 Prozent der Teilnehmer:innen. Man kann davon ausgehen, dass sich diese Gruppe vor allem in der Ausbildung befindet oder sie als junge Berufstätige dabei sind, beruflich Fuß zu fassen. Fragen wie Familiengründung oder der Erwerb von Wohneigentum dürften in dieser Altersgruppe weniger ausgeprägt sein.



In der **Altersgruppe zwischen 31 und 45** steht die Familiengründung, Eigentumserwerb, berufliche Konsolidierung im Vordergrund. Es ist zu vermuten, dass diese Altersgruppe am ehesten die Folgen eines angespannten Wohnungsmarktes zu spüren bekommt. Der Anteil dieser Altersgruppe an der Gesamtzahl der Teilnehmer:innen liegt bei knapp 31 Prozent.

Der Kohorte **zwischen 46 und 65** lassen sich ca. 36 Prozent der Teilnehmer:innen zuordnen. Die Lebenswelt, der sich die Mitglieder dieser Gruppe zuordnen lassen, ist durchaus unterschiedlich. Es ist davon auszugehen, dass sich eine weitere Differenzierung der Lebensstile herauskristallisiert hat. Die Haushalte werden heterogener, z.T. sind die Kinder aus dem Haus, Alleinerziehende o.ä..

Anders als bei unseren Stadtteilveranstaltungen fällt der Anteil der **Altersgruppe über 65** mit etwa 6 Prozent eher gering aus.

Fehlende Altersangaben (ca. 5%) konnten nicht berücksichtigt werden.

Altersgruppe	Gesamt Alterskohorte	Anteil A	Anteil B	Anteil C	Anteil D
u30	312	8,33%	24,04%	56,09%	70,51%
u45	430	11,16%	10,00%	45,81%	64,19%
u65	506	6,72%	10,87%	43,48%	62,45%
ü66	78	11,54%	11,54%	35,90%	60,26%

Tabelle 3: Präferenzen für Szenarien A bis D, aufgeschlüsselt nach Altersgruppen

5 Empfehlungen im Hinblick auf die politischen Grundsatzbeschlüsse

Die Szenarien A bis D wurden nicht nur von den Bürger:innen, sondern auch von ausgewählten Vertreter:innen aus Fachwelt und Wissenschaft kritisch reflektiert. In ihren Videostatements wägen Anne Klein-Hitpaß (Agora Verkehrswende / Berlin), Prof. Dr. Thomas Krüger (HafenCity Universität / Hamburg) und Lizzi Sieck (Umweltbundesamt / Dessau) vor dem Hintergrund ihrer jeweiligen fachlichen Expertise die Vor- und Nachteile der Szenarien ab und kommen zu den folgenden Empfehlungen an die Lübecker Stadtentwicklung.

Für die Siedlungsflächenentwicklung geht Prof. Dr. Thomas Krüger davon aus, dass trotz der zukünftigen Entwicklung hin zu einer kompakten, nachhaltig ausgerichteten Stadtstruktur die langfristige planerische Handlungsfähigkeit der Stadt im Auge zu behalten sei. Er empfiehlt, Reserveflächen für die Siedlungsentwicklung vorzuhalten.

Frau Klein-Hitpaß positioniert sich in ihrer verkehrsplanerisch ausgerichteten Stellungnahme gegen die expansiven Szenarien A und B und befürwortet eine Verkehrsplanung, die sich mittel- bis langfristig in Richtung des Umweltverbundes entwickelt und von der Dominanz des Autos löst. Hier kann der Busverkehr als öffentlicher Nahverkehr eine zentrale Rolle spielen. Durch eine kompakte Stadtstruktur kann Infrastruktur besser ausgelastet werden.

Frau Sieck betont, dass eine Verschärfung der Klimaschutzziele mittlerweile keine Frage des *ob*, sondern des *wann* und *wie* geworden ist. Hier böten die Szenarien A, B und C kein hinreichendes Ambitionsniveau, um den gegenwärtigen und zukünftigen Schutzzielen zu entsprechen. Eine Hinwendung zu einer Stadtentwicklung entsprechend des Szenarios D beinhaltet dabei jedoch keine Verluste, sondern könne auch eine positive Entwicklung hin zu einer zukunftsfähigen

Verkehrs- und Siedlungsflächenentwicklung anstoßen. Die Hansestadt sei bei vielen Überlegungen in diese Richtung nicht allein, sondern reihe sich ein in eine wachsende Zahl von Kommunen, die dem Klimaschutz hohe Priorität einräumen.

Für die Teilnehmer:innen des Stadtentwicklungsdialogs kann der folgende Punkt als elementar bedeutsam festgehalten werden:

Eine rein expansive Siedlungsflächen- und Verkehrsentwicklung oder eine Entwicklung im Sinne eines „weiter-so“ funktioniert nicht. Es ist eindeutig nicht das Präferenzszenario.

In Bezug auf die Ansprüche an die Siedlungsflächenentwicklung eignet sich aus Sicht der Verwaltung das Szenario C am besten, um die in Kommentaren und Stellungnahmen formulierten Zielkonflikte zwischen Eigentum in stabilen Nachbarschaften / Wohnungsbau in qualitativ hochwertigen Quartieren / qualitativem Wachstum von Gewerbeflächen und Nachhaltigkeitsaspekten zu lösen.

Für das Thema Mobilität existiert ein breiter, über längere Zeiträume stabiler Konsens weg vom individuellen Auto hin zu einer stärkeren Integration und Durchdringung des Umweltverbundes aus Fußverkehr, Fahrrad und ÖPNV. Hier bildet Szenario D die vorhandenen Kommentare und Stellungnahmen am ehesten ab. Es wird von den meisten Teilnehmer:innen am Stadtentwicklungsdialog präferiert; auch aus den anderen Beteiligungsformaten kann man eine tendenzielle Zustimmung ableiten. Die Stellungnahme der Wirtschaftsverbände weist jedoch darauf hin, dass eine Erreichbarkeit von Gewerbebetrieben und die Erfordernisse des Wirtschaftsverkehrs von essentieller Bedeutung für den Standort Lübeck sind. Veränderungen im Modal Split der Hansestadt Lübeck dürfen damit nicht auf rein restriktiven Maßnahmen beruhen, sondern müssten stets verhältnismäßig sein.

Obwohl in der Abstimmung das Szenario D dominiert, hält die Verwaltung an ihrer Präferenz für Szenario C fest. Grund hierfür ist neben der fachlichen Einschätzung der Verwaltung, dass nicht nur das Votum der beteiligten Bürger:innen, sondern auch die verschiedenen Stellungnahmen der Verbände integriert werden mussten, die nicht zwingend einem der vier Szenarien zugeordnet werden konnten, und die von dem Votum des Stadtentwicklungsdialogs in Einzelpunkten abwichen.

Dennoch soll das klare Statement der sich Beteiligten Richtung Szenario D integriert werden, um das mehrheitliche Ergebnis in geeigneter Weise widerzuspiegeln. Aufgrund dessen wird in der Beschlussvorlage ein Beschlusspunkt 3 ergänzt, der konkrete Instrumente beinhaltet, um Szenario C verbindlich mit den klimarelevanten Einsparzielen zu verknüpfen, die den Weg Lübecks zur Klimaneutralität 2040 beschreiben sollen.

