

# LÜBECKISCHE BLÄTTER

- Von „Windjammern“, Großseglern und Stadthafen-nostalgie 325
- Meldungen 328
- Aus der Gemeinnützigen 329
- Chronik Oktober 330
- Beratungsversammlung 331
- Projekt: Die Umgestaltung der Untertrave – Hintergründe und Anmerkungen 332
- Kritiken: Lesung • Buchbesprechung • Theater • Musik • Musical 337
- Churchill: Ein Staatsmann als Dichter und Maler 340
- Prachtvolles Verdi Requiem im Dom U3



# Die Umgestaltung der Untertrave als vorläufiger Schlusspunkt der Sanierung des „Westlichen Altstadttrandes“

## Hintergründe und Anmerkungen zum vorliegenden Umgestaltungskonzept

Thomas Markus Leber

Die Bürger Lübecks befinden mit einem Bürgerentscheid am 18. Dezember über die Umgestaltung der Straße „An der Untertrave“. Das grundlegende Konzept soll im Folgenden vorgestellt werden.

Die Umgestaltung der Straße „An der Untertrave“ könnte den vorläufigen Schlusspunkt der Sanierung des westlichen Altstadttrandes bilden. Die Straßen „An der Untertrave“ und „An der Obertrave“ werden schon heute als der Eingang zur Lübecker Altstadt wahrgenommen. Die Planungen zur Umgestaltung laufen seit den 1990er Jahren. Ein erster Bauabschnitt konnte von 2003 bis 2007 an der Obertrave realisiert werden. Planungsgrundlagen waren die Ergebnisse eines freiraumplanerischen Ideen- und Realisierungswettbewerbes. Heute präsentiert sich die Straße „An der Obertrave“ als verkehrsberuhigter Bereich mit zahlreichen Außengastronomie-Betrieben, Wasser- und Kinderspielen sowie Bootsanlegern. Oft wird der Bereich für Veranstaltungen genutzt. Die positive Resonanz der Bürger, die sichtbar gute wirtschaftliche Entwicklung und die ablesbare freiraumplanerische und städtebauliche Aufwertung der Straße „An der Obertrave“ haben die Verantwortlichen dazu veranlasst, das Projekt „Westlicher Altstadttrand“ auch im Bereich der Straße „An der Untertrave“

fortzuführen und das Projekt in Gänze umzusetzen. Planungsziele waren dabei das Motiv, Lübeck ans Wasser heran zu führen, die alten Hafengebäude in Wert zu setzen und einer neuen Erlebbarkeit zu zuführen.

Entsprechend seiner Bedeutung als Stadteingang in das UNESCO Welterbe Lübecker Altstadt soll der Bereich des westlichen Altstadttrandes attraktiver werden. Der Wettbewerbsentwurf aus dem Jahre 2003 wurde fortgeführt und an markanten Stellen weiterentwickelt. Auch nördlich der Holstentor-Brücke sollen zukünftig aufgewertete öffentliche Räume zum Flanieren und Verweilen einladen. Es soll mehr Leben in die bislang vom Autoverkehr dominierte Untertrave kommen. Durch die Neuordnung der Verkehrsflächen sowie durch eine bewusst gewählte Ausbauqualität, die auch Ansprüchen mobilitätseingeschränkter Personen gerecht wird, soll die Verkehrsbelastung reduziert und die Aufenthaltsqualität für Alle verbessert werden. Impulse für die ortsansässige Wirtschaft werden erwartet.

### Historische Bezüge des westlichen Altstadttrandes

Die westlichen Altstadt-Uferstraßen zählen zu den längsten Altstadtstraßen

der Stadt. Seit 1300 sind die Uferstraßen landseitig geschlossen bebaut, wasserseitig durch die Trave begrenzt. Ab dem Holstentor war und ist die Trave flussabwärts für Seeschiffe befahrbar. Güter wurden seit dem Mittelalter am zunächst unbefestigten Traveufer umgeschlagen. Die einzelnen Abschnitte der Untertrave waren nach ihren jeweiligen Umschlaggütern benannt. Erst 1884 wurde der gesamte Straßenzug zusammengefasst und erhielt seinen heutigen Namen. Ursprünglich war die Untertrave eine schmale beengte Straße vor der eigentlichen Stadt. Sie verlief zwischen einer langen Reihe von Speichern und der mittelalterlichen Stadtmauer. Die Stadtmauer wurde Mitte des 19. Jahrhunderts im Zuge des Hafenausbaus abgebrochen. Ab 1853 wurden die Speicher durch zeitgemäße Lagerhallen ersetzt sowie Bahngleise für den Güterverkehr verlegt. Bis zum zweiten Weltkrieg dominierte der klassische Hafenumschlag und bestimmte das Leben und Treiben an der Untertrave. Oberhalb des Holstentors und der Salzspeicher bestimmten im Binnenhafen Prahme der Stecknitz-Fahrt das Bild, unterhalb im Fernhandelshafen dagegen die großen Segel-, später die Dampfschiffe. Mit der Verlagerung des Hauptbahnhofes in die westliche Vorstadt, dem Bau des Elbe-Lübeck-Kanals, der Anlage des Klughafens als neuer Binnenhafen und der Errichtung eines neuen Fernhandelshafens auf der nördlichen Wallhalbinsel wurden die Häfen nördlich und südlich des Holstentores bedeutungslos.

Lager- und Kaufmannshäuser aus vielen Jahrhunderten prägen noch heute den westlichen Altstadttrand. An der Obertrave sind es Kaufmannshäuser und das ehemalige Wohnquartier der Stecknitz-Fahrer. Der „Malerwinkel“ gilt als beliebter touristischer Anlaufpunkt. Traditionsschiffe haben unterhalb im Holstenhafen an der Untertrave ihren Liegeplatz gefunden. Gut gestaltete und nutzbare Flächen zwischen dem Hafensreal und der Altstadt sucht man vergebens. Stattdessen dominieren ungestaltete Parkplätze und mehrspurige Straßen das Bild und trennen die Altstadt vom Hafen. Der au-



Blick auf die neu konzeptionierte Promenade an der Straße „An der Untertrave“ im Bereich zwischen Braunstraße und Alfstraße.





*Blick auf den neu zu gestaltenden Drehbrückenplatz mit einem ersten Entwurf der Wassertreppe. Dieser Entwurf wurde zeitlich dahingehend modifiziert, dass der Platz nun barrierefrei ist. (Quelle: Grafiken von Trüper, Gondesens Partner TGP)*

Der barrierefreie Ausbau der 1960er Jahre berücksichtigte weder einen Freiraumbezug zur Wasserkante noch das Angebot einer Aufenthaltsqualität. Der verkehrsgerechte Ausbau wurde unter rein funktionalen Gesichtspunkten umgesetzt. Die Umgestaltung des Straßenraums am westlichen Altstadtrand bietet nun die Chance, die Einheit von Altstadt und Wasserflächen wiederherzustellen und einen lebendigen Bezug zwischen Altstadt und Wasser zu entwickeln.

## Die Ausgangssituation an der Untertrave

Die Straße „An der Untertrave“ weist eine heterogene bauliche Begrenzung auf. Giebelfronten aus unterschiedlichsten Bau-Epochen, dazwischen immer wieder Nachkriegsbauten aus den 1950er- und 60er-Jahren bestimmen den Fassadeneindruck und damit das Bild. Der westliche Altstadtrand wird geprägt von einer teils zweispurigen Straße mit unterschiedlich breiten bzw. schmalen Hausvorfeldern und einem Uferstreifen als Parkstreifen mit schmalen Laufwegen als Uferpromenade. Überdimensionierte Verkehrsflächen mit ungestalteten, maroden und verwahrlosten Freiflächen prägen das Bild. Die

Straße wird flankiert von einer Lindenreihe, die mit dem Straßenausbau in den 1960er Jahren als Straßenbegleitgrün gepflanzt wurde. Einen stadträumlichen Bezug zur Wasserkante oder den aus der Altstadt kommenden Rippenstraßen weist die Baumreihe nicht auf. Das jahrzehntelange Parken im Kronenbereich, dazu ein ungenügend großer Wurzelraum haben den Wuchs der Bäume nachhaltig beeinflusst. Ramponierte Mauerreste, von Bestandsbäumen aufgeworfene Bodenbeläge und fehlende Verweiloptionen bieten wenig Flanieranreize.

Ab der Beckergrube beginnt der Museumshafen. Die ca. 15 Traditionsegler zeigen ein malerisches Bild vor der Fassadenabwicklung des Altstadtrandes. An den Museumshafen schließt sich der Drehbrückenplatz an, der von der 1892 errichteten Drehbrücke mit dominiert wird. Er bildet den Abschluss der Promenade. Im Hintergrund des Platzes erhebt sich die Reihe der Altstadtfassaden. Die Engelsgrube verbindet Untertrave, Drehbrückenplatz und Altstadt. Aktuell prägen den Drehbrückenplatz noch eine Abbiegespur in die Straße „An der Untertrave“ Richtung Holstentor und ein ehemaliger Fisch-Imbiss mit öffentlicher Toilette. Als weiteres Element gibt eine

große Pappel dem Platz ein Gesicht. Bis zur „Großen Altefähre“ zeigt sich die Straße „An der Untertrave“ als großräumiger Straßenraum mit kleinen Hausvorfeldern und einer weiten Hafenfläche aus Großpflastersteinen. Das Umfeld des Schuppens 6 ist im Zuge der Sanierung des Gebäudes entsprechend den Hafenflächen mit Großpflastersteinen gestaltet worden. Hier soll bei der geplanten Neugestaltung angeknüpft werden.

## Das Leitbild des Entwurfs zum „Westlichen Altstadtrand“

Die Leitidee des Landschaftsplaners Tonio Trüper zielt darauf ab, die Geschichte und Funktion der Lübecker Häfen als Haupthandelsplatz wieder sichtbar werden zu lassen und ein durchgängiges Erscheinungsbild der Häfen „Salzhafen“, „Alter Fernhandelshafen“ und „Hansahafen“ zu entwickeln. Die Uferstraße soll dabei zwischen Kaimauer und Altstadtkante eine einheitliche Uferterrasse bilden, dennoch aber in räumlich unterschiedliche Bereiche und Funktionen gegliedert sein. Atmosphärisch bewegt sich der Betrachter schon jetzt zwischen dichten, weichen, verwunschenen und kleinteiligen Struk-

turen im Süden im Domviertel sowie offenen, weiten, härteren, ruppigen und multifunktionalen Strukturen im Norden am Burgtor.

Das Domviertel wird dominiert von Gartenterrassen, naturnahen Uferböschungen und privaten Gärten. Viel Grün, Ruhe, Abgeschiedenheit, Naturnähe und Privatheit herrschen vor.

Im Quartier der Stecknitzfahrer wird die Uferterrasse zur Wohnterrasse. Hausvorfelder, Einzelbäume, Rasenböschungen, Vorgärten der Anwohner, ruhige Spazierbereiche sowie Funktionen, die sich aus den Wohnhäusern entwickeln. Grüne Uferkanten, ein lockerer Baumbestand, eine kleinteilige Möblierung, historische Pflasterbeläge bestimmen in diesem Bereich das Erscheinungsbild.

Der 2007 neu gestaltete Abschnitt „An der Obertrave“ wird geprägt von einer Stadtterrasse am Salzhafen. Hier bestimmen Gastronomie, Geschäfte, Anleger für die Fahrgastschifffahrt, eine breite, platzartige Promenade mit hoher Aufenthaltsqualität mit Baumreihen und einer harten Uferkante das Bild. Niveauausgleichend für Hausvorfelder, Fahrbahn und Promenade wirkt ein einheitliches Oberflächenmaterial. Sitzen, Spielen, Schauen in historischer Kulisse könnte hier das Motto sein.

Jenseits der Holsten-Brücke folgt der „Alte Fernhandelshafen“. Seit den 50er Jahren gibt es eine uferbegleitende Promenade mit einer Winterlinden-Baumreihe. Anleger der Fahrgastschifffahrt, historische Gebäude, Gastronomie und Kultur kennzeichnen diesen Bereich. Identitätsstiftend ist zudem der Museumshafen.

An die Drehbrücke am Drehbrückenplatz schließt sich der „Hansahafen“ an. Eine Hafenterrasse mit teilweise noch aktivem Hafenumschlag, mit Lagerflächen, mit Kränen, Zwischennutzungen und Verfügungsflächen. Der Bereich steht für Mobilität, für Weite und für Stadthafen-Nostalgie. Überall werden historische Bezüge sichtbar. Ein ehemaliger Hafen im Wandel: Weite, Großzügigkeit, Hafenpanorama, multifunktionale Flächen aus Granitgroßpflaster mit freiem Blick auf die wenigen noch in Betrieb befindlichen Hafengebäude.

Der Lübecker Altstadtstrand steht für sich. Gestalterisch muss hier nichts neu erfunden werden. Nahezu alle Elemente und damit auch das gesamte gestalterische Leitbild lassen sich aus der Historie ableiten. Den Bezug zum Wasser gilt es zu bewahren und herauszuarbeiten.

Städtebaulich und planerisch kann der „Westliche Altstadtstrand“ in drei Be-

reiche untergliedert werden: Die Obertrave als ehemaliger Binnenhafen mit starkem Grünbezug durch die angrenzenden Wallanlagen, die Untertrave von der Holsten-Brücke zum Drehbrückenplatz als städtische Hafenpromenade und die Hafenterrassen im Hansahafen, dem heutigen Hafenabschnitt für Seeschiffe.

Die Gestaltung folgt einem durchgehenden Gestaltungsgedanken, versucht aber in der planerischen Ausgestaltung den drei Einzelräumen mit ihrem eigenen geschichtlichen Hintergrund, ihrer eigenen Atmosphäre und ihren eigenen Funktionsansprüchen gerecht zu werden.

### Geplante Maßnahmen an der Untertrave

An der Straße „An der Untertrave“ ist eine wasserseitige Promenade mit Flanier- und Aufenthaltsmöglichkeiten vorgesehen, die sich in Ausgestaltung und Materialität an der Obertrave orientiert. Vorgesehen sind Sitz- und Liegepodeste aus Holz, Spielstationen, Multifunktionsflächen, die technische Anbindung des Museumshafens sowie ein barrierefreier und behindertengerechter Ausbau der Promenade. Die Promenade an der



Blick von der Muk-Brücke auf die neu gestaltete Untertrave im Abschnitt zwischen Alfstraße und Beckergrube.



# Abschiednehmen mit Liebe, Würde und Respekt

- Erd-, Feuer- und Seebestattungen, Friedwald und anonyme Beisetzungen
- Individuelle Trauerfeiern und Trauerbegleitung

- Kostenlose Beratung zur Bestattungsvorsorge
- Abwicklung aller Formalitäten und Behördengänge
- Gezeiten.Haus als eigenes Trauerhaus



Telefon 0451-  
**79 81 00**

**Wir sind Tag  
und Nacht für  
Sie erreichbar.**

Balauerföhr 9  
23552 Lübeck  
[www.schaefer-co.de](http://www.schaefer-co.de)

Immer in Ihrer Nähe:  
Kaufhof: Marlistraße 105  
Kücknitz: Solmitzstraße 13  
Vorwerk: Friedhofsallee 112/114  
Moisling: Niendorfer Straße 50-56  
Travemünde: Kurgartenstraße 1-3



**schäfer & co**  
Bestattungsgesellschaft

Kaikante wird doppelt so breit werden wie heute.

Weiterhin ist ein Straßenrückbau geplant. Die Fahrbahn soll zukünftig in der Straßenmitte verlaufen und einspurig im Zweirichtungsverkehr mit Schutzstreifen für Radfahrer ausgeführt werden.

Durch diese Maßnahmen werden eine Verbreiterung der Hausvorfelder und ein großzügiger Fußweg möglich, der auch der Außengastronomie zur Verfügung stehen könnte. Der Fußweg und die Straßenquerungen sollen barrierefrei ausgeführt werden. Für eine barrierefreie Anbindung der Promenade an die Holstenbrücke wird die Gefälleausbildung wesentlich weiträumiger ausgeführt als bisher. Die Höhen werden weit in die Promenade hineingezogen und der entstehende Höhenversatz zur Wasserkante mittels einer Steinböschung, Treppen und Sitzstufen ausgestaltet. Der Gedanke der Wasserterrasse von der Obertrave gegenüber den Salzspeichern wird aufgenommen. Die Klinker-Mauern sollen auf der gesamten Länge verschwinden. Der Eispavillon verbleibt an seinem Standort.

Wird die Terrasse an der Obertrave noch durch einen homogenen Belag von der Hauskante bis zur Kaimauer bestimmt, ergibt sich an der Untertrave aus den Verkehrsansprüchen und der Geschichte des Hafens ein differenziertes Pflasterbild. Die Dreiteilung des Straßengrundrisses mit Hausvorfeld, Fahrbahn und wasserseitiger Promenade wird hier über die Materialien abgebildet.

In den großzügigen Hausvorfeld-Zonen setzt sich der Materialkanon der Obertrave bis zum Ende des westlichen Altstadtrands fort: Mosaikpflaster, großformatige Gehwegplatten und ein Funktionsstreifen aus Kleinpflaster – alles aus rötlich-grauem Granit – bilden ein durchgängig gleichbleibendes Format. Für den Nutzer ist über die gleichbleibende Pflasterung der Zusammenhang von Ober- und Untertrave beziehungsweise des gesamten

westlichen Altstadtrands nachvollziehbar. Auf der wasserseitigen Promenade verbindet sich das neue Pflastermaterial aus rötlich-grauem Granit, mit dem bestehenden Großpflaster der alten Hafensflächen.

An der Beckergrube wiederholt sich das Thema des Platzes. Hier bilden großformatige Granitplatten den Übergang zwischen Beckergrube und MuK-Brücke. Das Bestandspflaster in unterschiedlichen Breiten und Längen wird aufgenommen, gereinigt und dann mit anderem Pflaster aus Lübeck gemischt und neu gesetzt.

In diesen Pflasterteppich werden lineare neue Baumreihen gesetzt. Die Reihen aus 5-8 Bäumen enden regelmäßig an den aus der Altstadt kommenden Rippenstraßen, um von dort Kommenden den Blick auf das Wasser und die Schiffe freizugeben. Nach diesem Bezug zur Altstadt sind die Bäume auf die neugestaltete Promenade ausgerichtet. Die Bäume sollen einen schützenden Rücken zum Verkehr und ein liches Baumdach für die zahlreichen Sitzbänke entlang der Promenade bilden. Die Bäume sollen so ausgewählt werden, dass sie in ihrem Wachstum die Giebel der Altstadtbebauung nicht verdecken und durch eine möglichst transparente Krone den Gesamtzusammenhang des Altstadtrandes erlebbar machen. Mit Pflanzabständen von 9m lassen die Kronen auch innerhalb der Reihen Durchblick auf die Fassaden.

Auf der Höhe der Braunstraße beginnt ein Abschnitt, in dem die Baumreihen auf der Promenade als Doppel-Baumreihen ausgebildet sind. Unter dem Blätterdach der Bäume sind großzügige Bereiche mit Sitz- und Liegebänken vorgesehen, die auch größeren Gruppen ausreichend Platz bieten. Die Nutzer können hier verweilen oder auch kommunizieren. Die Bänke entsprechen mit ihrem zurück-gesetzten Granit-Sockel und langen Kanthölzern als Sitzaufgabe dem Bank-Typ der Obertrave.

Mit der Alfstraße beginnen einfache Baumreihen. An den Köpfen und Enden der Baumreihen sind Fahrrad-Ständer und Versorgungspoller mit Strom und Wasser angeordnet. In diesen Bereichen sind auch Winterparkplätze für die Altstadtanwohner vorgesehen. Unter den einreihigen Bäumen sind Sitzbänke mit Blick auf die Trave angeordnet. Mit der Mengstraße setzen die Bäume aus, einerseits, um den Blick auf das Tesdorp-Haus freizugeben, andererseits, um eine Freifläche für den geplanten Amphibien-Bus vorzuhalten. Im Anschluss wird Richtung Beckergrube eine Linien-Bushaltestelle mit angeordnet. Mit der Neugestaltung fallen die Hausvorfelder breiter aus und bieten zukünftig zahlreiche neue Gastronomie-Außenplätze. Durch die zurückgesetzte Fassade des Tesdorp-Hauses und die mit der Neugestaltung an dieser Stelle entfallende Umfahrt, entsteht ein besonders breites platzartiges Hausvorfeld, dass von der bestehenden Gastronomie genutzt werden kann.

Mit der Beckergrube beginnt der Museumshafen mit Dauerliegeplätzen für 15 Traditionsegler. Die Baumreihen mit Sitzbänken setzen sich fort, auch die Systematik der Fahrrad-Ständer und Versorgungspoller wiederholt sich hier. Hinzu kommen 8 Versorgungspoller für die Schiffe im Museumshafen, die direkt an der Wasserlinie angeordnet werden. Die Leuchten für die Promenade sind mit zusätzlichen Scheinwerfern zur Illumination der Schiffe ausgestattet. Begleitet wird dieser Abschnitt von einer nahezu durchgängigen Reihe von Längsparkplätzen, die nach dem Prinzip der Sommer-Winterlösung bewirtschaftet werden. Von April bis September steht der Raum als Promenade, aber auch für Flohmärkte, Veranstaltungen oder dem Museumshafen zur Verfügung.

Die Promenade an der Untertrave endet auf dem Drehbrückenplatz. Die Baumreihen schließen hier mit dem gro-

Ben alleinstehenden Bestandsbaum einer Pappel (*Populus nigra*) ab.

Die Straßen- und Platzräume an der Untertrave werden niveaugleich gestaltet. Stufen, wie an der Holstentorbrücke, führen zu Uferbereichen, die auch anderweitig über barrierefreie Wege erreicht werden können. Als Pflaster wird ein gut begehbarer, ebener Granitstein mit rutschfester Oberfläche gewählt. Dieser Belag ist in den Fußgängerbereichen vor den Gebäuden und als Laufband auf der Promenade vorgesehen. Gut begehbares Material ist in den Laufwegen und in den Bereichen der Sitzbänke vorgesehen. Das Großpflaster mit Rundköpfen ist für die temporären Stellplatzflächen der Anwohner gedacht.

## Geplante Maßnahmen am Drehbrückenplatz

Der Drehbrückenplatz soll von einer zweckgebundenen Verkehrsfläche zu einer hochwertigen Platzfläche mit angegliederter öffentlich zugänglicher Wasserterrenanlage weiterentwickelt werden.

Das Ensemble aus Drehbrücke mit Brückenhaus, Media Docks, Kränen, Schuppen 6 und den Fassaden des westlichen Altstadtrandes soll über eine freigeäumte Platzfläche inszeniert werden. Die Bauwerke des Hafens und des Altstadtrandes sollen im Zusammenspiel erlebbar werden. Ein vermindertes Verkehrsaufkommen ermöglicht den Rückbau des Drehbrückenplatzes. Der vorhandene Rechtsabbieger von der Willy-Brandt-Allee wird entfallen und schafft Raum für einen großzügigen städtischen Platz mit hoher Aufenthaltsqualität.

Der Höhenunterschied des Platzes wird von der leicht erhöhten Drehbrücke in die Platzmitte über Schlepptufen vermittelt. Die Bestandspappel wird mit einer großen bepflanzten Baumscheibe gefasst. Eine Granitmauer in Sitzhöhe und in Wasser-Richtung mit Holzaufgaben versehen fasst die Gräser- Staudenpflanzung unter dem Bestandsbaum. Mit der Ausrichtung nach Süden schließt sich eine große Freitreppe zum Wasser an. Parallel zum Ufer geführte, bis zu 40m lange, gegenläufig angeordnete Rampen erschließen nicht nur barrierefrei die Sitzstufen aus Betonstein-Elementen, die zum Sitzen, Verweilen und Sonnenbaden einladen. Sie helfen auch einen Höhenunterschied zum Wasser von 1,9m zu überwinden. Ein unteres breiteres Podest ermöglicht Wasserwanderern das Anlanden. Die Treppe ist der heutigen Wasserkante bzw. Spundwand

vorgelagert und wiederum über eine neue vorgesetzte Spundwand abgefangen. Der Bereich zwischen den Spundwänden wird aufgefüllt, sodass für die neue Rampenanlage ein solider Baugrund geschaffen wird.

Neben dem großen Angebot an Sitzmöglichkeiten auf der Freitreppe sind weitere Bänke mit und ohne Lehne vorgesehen. Die Platzfläche ist mit bestehenden Großpflaster im Reihenverband belegt, wobei die Laufwege mit gesondert geschnittenen Steinen ausgelegt werden. Der Drehbrückenplatz wird über drei verteilt stehende Pylone mit einzelnen Strahlern in ein gleichmäßiges Licht getaucht.

Auf der Promenade kann in Verlängerung der Baumreihen und in der Achse des Schuppens 6 ein eingeschossiges Gebäude zur gastronomischen Nutzung entstehen. Dort könnte auch eine öffentliche Toilette sowie die Trafostation untergebracht werden.

In beiden Teilbereichen des Projektes werden historische Elemente mit zeitgemäßen Elementen verbunden. 7.000 m<sup>2</sup> – das sind 229.000 Stück – vorhandenes Lübecker Kopfsteinpflaster werden neu verlegt, um einen authentischen Hafencharakter zu erhalten.

60 neue Bäume erhalten optimale Standortbedingungen. 13.500 Tonnen schadstoffbelasteter Boden wird ausgetauscht. Tankstellen aus der aktiven Hafenzzeit haben zum Teil erhebliche Verschmutzungen im Erdreich hinterlassen, die im Zuge des Umbaus entfernt werden können.

## Die Chronologie der Planungen zur Gestaltung des „Westlichen Altstadtrandes“

Der autogerechte Ausbau der Straße „An der Untertrave“ erfolgte in den 1960er Jahren unter rein funktionalen Gesichtspunkten. Jeweils 2 Fahrspuren pro Fahrtrichtung und Parkflächen dominieren seitdem den Freiraum zwischen den Häusern und der Trave. Unberücksichtigt blieben dagegen der Freiraumbezug zur Wasserkante sowie ein Angebot zur Steigerung der Aufenthaltsqualität.

Als die Planungen zur Nordtangente in den 1990er Jahren konkret wurden, begann man auch, über die Umgestaltung des Westlichen Altstadtrandes nachzudenken. Die Nordtangente sollte zur Entlastung von Ober- und Untertrave beitragen. Bislang nicht praktizierte Bürgerbeteiligungsverfahren wurden durchgeführt. In vier Verfahrensstufen (1. Stufe - Arbeitsgesprä-

che mit den Planungsbetroffenen an Ober-/ Untertrave, 2. Stufe - öffentliche Bürgerversammlung, 3. Stufe – öffentlicher Planungsworkshop, 4. Stufe - zweiter Workshop) wurden ab 1999 gemeinsam mit Bürgern Leitbilder und Zielvorstellungen erarbeitet. Die Ergebnisse der Beteiligung wurden 2003 Grundlage der Wettbewerbsausschreibung „Umgestaltung des Westlichen Altstadtrandes Ober- und Untertrave“. 15 Landschaftsarchitekturbüros beteiligen sich. Das Lübecker Büro „Trüper Gondeesen Partner TGP“ gewann in Partnerschaft mit „Petersen Pörksen Partner“ und dem „Atelier 10 -Hochgürtel und Lohse“ den Wettbewerb. Auf dieser Grundlage wurde die Straße „An der Obertrave“ von 2005 bis 2007 umgestaltet. Eine Umsetzung im Abschnitt „An der Untertrave“ scheiterte zunächst an der Finanzierung.

Mit dem Neubau des Europäischen Hansemuseums und der privaten Initiative zur Umgestaltung der Hausvorfläche Ecke Holstenstraße /An der Untertrave wurden ab 2012 die Wettbewerbspläne für die gesamte Untertrave fortgeschrieben, um jederzeit weitere Teilstücke im einheitlichen Duktus umsetzen zu können.

Seit 2012 plante die Hansestadt die Umgestaltung des Drehbrückenplatzes mit Städtebaufördermitteln. Die Vorgaben und Bedingungen der ineinandergreifenden Förderprogramme und die jeweiligen Abgrenzungen der Abschnitte wurden eng mit den Fördergebern abgestimmt. Ein Gesamtfinanzierungsplan wurde erstellt.

Im April 2016 stellte die Lübecker Bauverwaltung die überarbeitete und aktuelle Planung sowie die bauliche Umsetzung der Umgestaltung im Börsensaal des Lübecker Rathauses vor.

In der Folgezeit regte sich Widerstand. Das Aktionsbündnis „Lübecks Linden Leben Lassen“ setzte sich für die Erhalt der 48 Winterlinden an der Untertrave ein. Ausreichend Unterschriften eröffneten die Möglichkeit eines Bürgerentscheides. Dieser soll am 18. Dezember stattfinden. Bereits am 1. Dezember wird es um 19 Uhr in der MuK eine öffentliche Informationsveranstaltung zur Thematik geben. Für die Durchführung des Bürgerentscheides werden im Rahmen des Haushalts 2016 180.000 Euro überplanmäßig „geordnet“.

Sollte der Bürgerentscheid im Sinne des Aktionsbündnisses erfolgreich sein, bleiben die Linden an der Untertrave erhalten. Eine Umgestaltung entsprechend der bisherigen durch die Bürgerschaft beschlossenen Planung und der auf dieser Grundlage eingereichten Förderanträge ist dann nicht mehr möglich.