

„UNESCO-Welterbestätten in Europa – Ein Netzwerk für Kulturdialog und Kulturtourismus“

Konferenz im Rahmen der deutschen EU-Ratspräsidentschaft

13. und 14. Juni 2007, St. Petri Kirche, Lübeck

Franz-Peter Boden (Bausenator, Hansestadt Lübeck)

Lübeck: 20 Jahre UNESCO-Weltkulturerbe Altstadt Lübeck: Gestern – Heute – Morgen

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Gäste der Hansestadt Lübeck,

auch ich darf Sie hier im St. Petri mitten im Herzen des Weltkulturerbes herzlich willkommen heißen.

Bevor ich mit Ihnen einen gerafften Ausflug unter dem Titel „Lübecker Altstadt Gestern, Heute und Morgen“ unternehme, möchte ich Ihnen einige Informationen über die Entwicklung der Hansestadt geben, die so in keinem Führer stehen.

In einem Europa der Regionen liegt die Hansestadt Lübeck im Norden an einer der wichtigsten Entwicklungsachsen zwischen Hamburg und Kopenhagen. Als UNESCO-Welterbe-Stadt und als Oberzentrum bildet Lübeck aufgrund seiner kulturellen, wirtschaftlichen und touristischen Vielschichtigkeit ein wichtiges Bindeglied zwischen der Metropolregion Hamburg und der Öresundregion Kopenhagen – Malmö. Lübeck, 1143 gegründet, von 1226 – 1937 freie Stadt und im Mittelalter als Haupt der Hanse politisches und wirtschaftliches Zentrum des Ostseeraumes, ist heute mit einer Stadtgebietsgröße von 214 km² flächenmäßig größte kreisfreie Stadt des Landes Schleswig-Holstein und mit 213.300 Einwohnern zweitgrößte Stadt neben der Landeshauptstadt Kiel. Das Kundenpotenzial des Oberzentrums Lübeck liegt bei rund 620.000 Einwohnern.

Wichtige Verkehrsprojekte wie die Elektrifizierung der Bahnlinie Hamburg – Lübeck – Puttgarden befinden sich in der Umsetzung oder sind in der politischen Diskussion, wie die feste Fehmarn-Belt-Querung, wodurch die Bedeutung Lübecks als internationales Handelszentrum und Verkehrsknoten im Ostseeraum aufgrund seiner hervorragenden Verkehrsinfrastruktur noch ausgebaut werden kann. Aber auch bedeutende Projekte zur Entflechtung des innerstädtischen Verkehrs befinden sich im Bau, so wie die B 207 als weiterer Bundesautobahnanschluss im Süden an die A 20. Mit der Fertigstellung der Eric-Warburg-Brücke – Europas größter Klappbrücke – geht nicht nur ein mehr als 100 Jahre alter Traum in Erfüllung, sondern die Altstadt erhält auch eine leistungsfähige nördliche Umfahrung, die mehr als 30.000 Kfz am Tag aufnehmen wird. Der Herrentunnel ersetzt seit 2005 die technisch abgängige Herrenbrücke.

Zwischen den beiden Metropolregionen Hamburg und der Öresundregion Kopenhagen – Malmö besitzt die Hansestadt Lübeck eine überschaubare und beruhigende Größe. Ausgestattet ist sie mit einer Fülle von kulturellen und touristischen Highlights wie dem Buddenbrookhaus, dem Günter-Grass- oder Willy-Brandt-Haus. Die Stadt der sieben Türme besitzt neben der größten Backsteinbasilika Europas, der Marienkirche, auch eine Vielzahl von standortprägenden und ansiedlungsrelevanten Parametern. Lübeck ist der Standort für Medizin- und Sicherheitstechnik, es steht für Lebensmittelproduktion und Logistik im Hafen. Der Güterumschlag des Lübecker Hafens hat die 30-Mio.-Tonnen-Grenze erreicht, Tendenz weiter steigend. Die Firma Dräger investiert an ihrem Stammsitz Lübeck über 30 Mio. Euro in ein neues Medicalcenter und sichert somit weit über 3.500 Arbeitsplätze, und neue werden hinzukommen. Aber auch als Freizeit- und Tourismusstadt steigt die Attraktivität Lübecks

kontinuierlich an; so erreichten 2006 die Übernachtungen im Städtetourismus erstmals die 1-Million-Grenze.

Als Fazit ist festzustellen, dass Lübeck mit seinen vielen, qualitativ hochwertigen harten und weichen Standortfaktoren ein Juwel auf der Achse Hamburg – Kopenhagen darstellt, das es zu pflegen und in seiner Gesamtheit zu entwickeln gilt.

LÜBECK GESTERN

Doch nun zu den Gründen der Eintragung der Altstadt als UNESCO-Weltkulturerbe. Der damalige Bürgermeister, Dr. Robert Knüppel, ein engagierter Befürworter des Erhaltes der Altstadt, nennt zwei wesentliche Gründe:

1. Die Altstadt Lübecks ist ein Gesamtkunstwerk, ein Denkmal mittelalterlicher Stadtbaukunst. Identifikationsträger der Stadtpersönlichkeit sind
 - der Stadtgrundriss, von Herzog „Heinrich der Löwe“ ebenso kühn wie überlegt als stadeuropäischen Modells geplant,
 - das historische Raumgefüge in der Abfolge von Straßen und Plätzen, den sie begrenzenden Bauten und den zugeordneten Freiräumen. Die historische Baustruktur in ihrer Vielfalt, Qualität, Maßstäblichkeit, Kleinteiligkeit, Parzellierung und ihrer Bauvolumina, Fassadenabwicklungen, Dachlandschaften sowie Grün- und Wasserflächen einen einzigartigen Bestand in Nordeuropa darstellt, die unverwechselbare Stadtsilhouette, die mit den Türmen der monumentalen Kirchen symbolhaft die geistige Einheit des Abendlandes bekundet.

2. Lübeck hat als Führerin des Hansebundes jahrhundertlang europäische Geschichte geschrieben. Die Hanse wagte nicht nur den Schritt vom Binnenmarkt zum kontinentalen Wirtschaftssystem im europäischen Maßstab, sondern von ihrem Wirken gingen zugleich kräftige Impulse für eine städtische Besiedlung des Ostseeraumes aus. Diese Entwicklung wurde vor allem von Lübeck gefördert und beeinflusst. Der Stadtgrundriss, die Stadtbaukunst und das Lüb'sche Stadtrecht gaben die Grundlagen für viele Städte im Einflussbereich der Hanse.

Dieses überlieferte Erbe, durch die Stadtbaukunst und archäologische Ausgrabungen belegt, und der geschichtliche Hintergrund der Hanse waren für die Aufnahme Lübecks in die Liste des Weltkulturerbes der UNESCO bestimmend.“

Die Eintragung erfolgte im Dezember 1987.

Auf dem wasserumgebenen Stadthügel verlaufen Hauptstraßen (frühere Haupthandelswege) Nord – Süd, in Ost-West-Richtung verlaufen die Rippenstraßen zum Wasser (Gruben), Gänge zwischen Rippen, tlw. sehr kleinteilige Parzellenstrukturen.

Auf der Altstadtinsel befinden sich mehr Baudenkmäler und schützenswerte Kulturgüter als im gesamten norddeutschen Raum zusammen. Dieser Tatbestand zeichnet die Altstadt gegenüber allen anderen Städten im Umland und in der Region aus und weist ihr auch innerhalb der Gesamtstadt einen besonderen Stellenwert zu.

Einige Zahlen, die die Besonderheit in der Lübecker Altstadt quantitativ zeigen:

Größe 150 ha, 2/3 bebaut

3.500 Grundstücke, davon 20 % kleiner als 100 m², weitere 20 kleiner als 200 m²

5.500 Gebäude, davon 2.500 reine Wohngebäude, 7.500 Wohngebäude

Mehr als 4.000 Gebäude sind besondere oder einfache Baudenkmale mit erhaltenswerter Bausubstanz.

Einwohnerzahl der Altstadt ca. 12.000

Architektonisch wurde die westeuropäische Gotik in Lübeck und vorbildgebend damit für den gesamten Ostseeraum in Backsteingebäude übersetzt.

Die Altstadt besitzt mit dieser einmaligen Kombination von erlebbarer Stadtbaugeschichte, komprimierter Zentrumsfunktion und praktizierter Wohn- und Kulturnutzung einen hochattraktiven ökonomischen Standortvorteil gegenüber allen anderen Städten in Umland und Region. Einen Standortvorteil, den es von allen gesellschaftlichen Kräften offensiv zu nutzen gilt.

LÜBECK HEUTE

Lübeck Heute steht für die

- Weiterentwicklung der Sanierung,
- Umgestaltung des öffentlichen Raumes,
- Stärkung der Altstadt als Einkaufsstadt,
- Kultur.

2006 wurde Lübecks wohl bekanntestes Gebäude – das Holstentor – grundsaniert und erstrahlt nun wieder im alten Glanz. Die Türme erhielten eine neue Schieferdeckung. Die Backsteinfassade wurde mit tausenden von Mauerankern wieder mit dem Mauerwerk verbunden. Über zweitausend Terrakotten wurden restauriert bzw. erneuert und auch die Jura-Bänderung wurde ersetzt. Die Lübecker feierten die Fertigstellung mit einer Illuminationsshow von Jürgen Batz.

In den Sanierungsgebieten wurden und werden wieder zahlreiche Objekte fertiggestellt. Hier einige Beispiele:

- die Glockengießergasse
- das Schokoladenhaus in der Hundestraße
- kleines Schmuckstück in der Hundestraße
- die Gesamtsanierung in der Fischergrube
 - Stichwort: Ordnungsmaßnahmen
 - Entkernung des Innenhofes
 - Erhalt und Durchbau des Dielengebäudes im Hintergrund

- als letztes Beispiel unser letztjähriger Gewinner des Fassadenwettbewerbes, das grundsanierte Gebäude An der Untertrave 70

Mit dem Bau und der Eröffnung des vom Architekten Ingenhoven entworfenen und in der Öffentlichkeit kritisierten Kaufhauses von Peek und Cloppenburg erhielt die Altstadt neue Impulse als Einkaufsstadt. In der Breite Straße – der traditionellen Fußgängerzone – setzte eine beispiellose Geschäftsmodernisierung ein und viele neue Labels sind heute in Lübeck vertreten. Verstärkt wurde diese Entwicklung durch den Abbruch des alten Haerder-Kaufhauses und den geplanten Neubau des Haerder-Centers an gleicher Stelle. Das von Auer und Weber unter Beteiligung der UNESCO prämierte Gebäude befindet sich zurzeit im Bau.

Ein weiterer Schwerpunkt städtischen Handelns befasst sich mit dem öffentlichen Raum. Die Bewohner der Altstadt, die Touristen aber auch die Kunden erwarten mehr Aufenthaltsqualität, Plätze zum Verweilen, Außengastronomie und attraktive Bummelzonen. Ein erster Baustein war und ist die Umgestaltung der sog. Rippenstraßen mit ihren vielen kleinen attraktiven Läden, z. B. die Fleischhauerstraße und die Huxstraße.

Die Umgestaltung des westlichen Randbereiches der Lübecker Altstadt im Verlauf der Ober- und Untertrave ist zweifellos eine der wichtigsten und umfangreichsten Straßenbaumaßnahme, die zum Beginn des 21. Jahrhunderts auf der denkmalgeschützten Altstadtinsel realisiert wurde. Wie bei anderen Gestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum wurden auch hier die gestalterischen Grundlagen für den neuen westlichen Altstadtrand im Rahmen eines städtebaulichen Ideenwettbewerbs ermittelt.

Mit der Realisierung des prämierten Entwurfes von TGP – Trüper, Gondesen + Partner und Petersen, Pörksen + Partner konnten mehrere stadtentwicklungspolitische Ziele, die alle der Erhaltung und Attraktivitätssteigerung der denkmalgeschützten Lübecker Altstadt dienen, umgesetzt werden.

So konnte das in den Nachkriegsjahrzehnten - ohne Rücksicht auf die stadtbaugeschichtliche und denkmalpflegerische Bedeutung der Altstadt - entstandene und zunehmend als Missstand erkannte städtebauliche Erscheinungsbild an Ober- und Untertrave grundlegend korrigiert und verändert werden. Der westliche Altstadtrand erfuhr eine gestalterische Aufwertung und wurde zu einer guten Visitenkarte – zu einem attraktiven Entree für das UNESCO-Weltkulturerbe Lübecker Altstadt.

Andererseits wird durch die Umgestaltung der öffentlichen Verkehrsflächen die Nutzungs- und Aufenthaltsqualität des westlichen Altstadtrandes für die Bewohner und die Besucher der Altstadt deutlich erhöht. Vor allem die für eine Hafenstadt so wichtige funktionale und gestalterische Einbeziehung des Wassers in die Stadtstruktur bietet vielfältige Nutzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten. Dies eröffnet die Chance, die seit Jahrzehnten vernachlässigte Verbindung zwischen dem Hafenbecken der Ober- und Untertrave, der angrenzenden Altstadtrandbebauung und den ins Zentrum der Altstadt führenden Rippenstraßen wieder herzustellen.

Darüber hinaus dient die Umgestaltung dieses Bereiches auch wirtschaftlichen Zielen. Der westliche Altstadtrand ist seit Jahrzehnten unter touristischen Aspekten ein praktisch nicht nutzbarer Stadtraum. Die städtebauliche und stadtgestalterische Aufwertung der Hafensrandflächen und die Möglichkeit, dort sowohl für Wasser- als auch für Bustouristen neue attraktive Angebote zu schaffen, kann auch bislang ungenutzte Marketingchancen für den Städtetourismus eröffnen.

Zudem profitieren die an der Ober- und Untertrave gelegenen Geschäfte und Gaststätten in besonderem Maße von einer attraktiven Umgestaltung der Hafensrandflächen, die heute nur

sehr eingeschränkt für Warenpräsentationen, Einzelhandelsaktivitäten und Außengastronomie nutzbar sind.

Es hat sich gelohnt. Die Straße „An der Obertrave“ präsentiert sich nun als eine attraktive Promenade mit großzügigen Freiflächen als Aufenthaltsraum für alle Bevölkerungsgruppen, mit Kinderspielplatz, Wasserspiel, Flächen für die Außengastronomie und zum Flanieren am Wasser.

DIE LÜBECKER MUSEEN

Mit Gründung der Kulturstiftung Hansestadt Lübeck hat sich auch das Profil der Lübecker Museumslandschaft geändert.

Alleinstellungsmerkmale:

Alle Museen befinden sich in der zum UNESCO-Weltkulturerbe erklärten Altstadt Lübecks in fußläufiger Entfernung (Lübecker Museumsinsel) – zudem fast ausnahmslos in denkmalgeschützten Häusern und Klöstern.

Vier zentrale Themenbereiche:

- Kunst und Kultur vom Mittelalter bis ins 21. Jahrhundert
- Literatur und Nobelpreisträger
- Hanse und Stadtgeschichte, Archäologie
- Mensch und Natur

LÜBECK MORGEN

Neben der Entwicklung des Seebades Travemünde, der europäischen Anbindung des Hafens, dem Ausbau Lübecks als Wissenschaftsstandort bleibt die Verpflichtung zum Erhalt des baulichen Erbes, d. h., die Altstadt als Zentrum für Stadt und Region als Ort der gesamtstädtischen und regionalen Identifikation und damit verbunden die Vielfalt und das lebendige Miteinander von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Wirtschaften, Bildung, Kultur und Freizeit zu bewahren und zu entwickeln. Eine Aufgabe von besonderem Rang, eine baukulturelle Verpflichtung, die auch ein besonderes Vorgehen verlangt.

Um dem Anspruch an eine gute Aufenthaltsqualität im zentralen Bereich der Altstadt gerecht zu werden und um einen maximalen Konsens mit der Lübecker Bevölkerung zu erreichen, wurde die Perspektivenwerkstatt „Mitten in Lübeck“ durchgeführt. Alle interessierten Lübecker Bürgerinnen und Bürger waren aufgefordert teilzunehmen.

Aus der Vielzahl der Straßenbauprojekte hat sich eines herauskristallisiert, die Achse Schranggen – Klingenberg. Zwei Tage lang standen in der St. Petri Kirche die „Türen offen“ und mehr als 500 engagierte und motivierte Menschen kamen, um mit ihren Ideen und Anregungen in Lübecks Mitte mitzuwirken. Bereits 4 Tage später, am Mittwoch, dem 28. März 2007, wurde in einer Präsentation und Ausstellung die „Vision“ für die neue Fußgänger-Achse öffentlich vorgestellt.

Das Ergebnis der Perspektivenwerkstatt, von den Büros John Thompson und Partners, Andreas von Zadow GmbH und Communio gut und professionell gemanagt, mit vielen konstruktiven Anregungen aus dem Unterstützerkreis und der engagierten Beteiligung einer großen Anzahl von Lübecker Bürgern ist für mich Bestätigung, dass wir mit diesem umfassenden Beteiligungsverfahren eine gute Entscheidung getroffen haben. Gleichzeitig ist die spürbare Aufbruchstimmung und der deutlich artikulierte Wunsch vieler Menschen in

unserer Stadt, die zentrale Achse Schragen - Klingenberg aufzuwerten, für uns alle eine Verpflichtung, konsequent und zeitnah das Verfahren zur Umgestaltung der Achse weiterzuführen und umzusetzen.

- Schragen:
- Ein Stadtraum mit wechselvoller Geschichte.
 - Der Schragen als städtischer Verkehrsplatz der 60-er Jahre.
 - Der Schragen heute, asphaltiert und teilmöbliert ohne besondere Funktionen.
 - Schnitt:
 - Schragen als Platz der Aktion
 - mögliche Cafénutzung an der Königstraße
 - Gestaltungsdetails

Klingenberg: Heute – Verkehrs- und Umsteigeplatz
Morgen – Platz des Gesehenwerdens und des Aufenthaltes

Für die Achse Schragen – Klingenberg wird zurzeit ein europaweiter Wettbewerb ausgelobt. Die Ergebnisse sollen bis Jahresende vorliegen. Die Bauzeit ist von 2008 – 2011 veranschlagt.

Ein weiteres wichtiges Altstadtprojekt ist der Lichtleitplan und seine Umsetzung in den nächsten Jahren. – Stichwort: Erleben der Altstadt in der Dunkelheit durch Illumination.

Bezogen auf die Weiterentwicklung des Welterbestatuses wird im gleichen Zeitraum der Managementplan erarbeitet, der auch die sog. Pufferflächen enthält. Und wenn wir die gesteckten Ziele erreicht haben, gibt es sicherlich wieder einen Grund zu feiern.

Doch lassen Sie mich noch abschließend eine Bemerkung machen.

Meine Damen und Herren, bei aller Kulturbeflissenheit und Feinsinnigkeit für das Überlieferte sowie dem europaweiten Austausch des Wissens bedarf es der Bereitstellung ausreichender finanzieller Mittel – auch auf europäischer Ebene, um Städte wie Lübeck, Regensburg oder Bamberg langfristig zu erhalten.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit!