

Qualitative Befragung zur Wahrnehmung und Weiterentwicklung des Verkehrsversuchs Beckergrube

1. Einleitung

Die Hansestadt Lübeck hat die TH Lübeck im März 2021 gebeten, die Wahrnehmung des Verkehrsversuchs Beckergrube empirisch zu untersuchen und dabei den Fokus speziell auf die lokalen Akteure zu legen (Bewohner*innen, Eigentümer*innen, publikumsbezogene Nutzungen wie u.a. Einzelhändler*innen, Gewerbetreibende, Ärzte). Die Ergebnisse der Untersuchung werden im Folgenden knapp zusammengefasst, nähere Informationen zum methodischen Vorgehen finden sich im Anhang. Um die Ergebnisse der Untersuchung angemessen einzuordnen, sind einige Vorbemerkungen voranzustellen:

- **Umfassender Beteiligungsprozess:** Der Verkehrsversuch ist aus den umfangreichen Beteiligungsaktivitäten im Rahmen von „Lübeck übermorgen“ hervorgegangen und ist insofern in besonderer Weise legitimiert. Mit separaten Beteiligungsrounds, vielen bilateralen Gesprächen, den Infocontainern und jetzt auch den auswertenden Interviews wurden intensive Aktivitäten entfaltet, gezielt auch die lokalen Akteure in den Verkehrsversuch einzubeziehen.
- **Verkehrsversuch als mutiger und zeitgemäßer Handlungsschritt:** Grundsätzlich ist die Entscheidung, die Verkehrssituation in der Beckergrube zu ändern, ein fachlich richtiger Schritt, um die Mobilitätswende aktiv anzugehen. Verkehrsversuche bilden ein geeignetes und inzwischen häufig genutztes Mittel, öffentliche Räume (temporär) neu zu definieren und die Akzeptanz für Veränderungen zu erhöhen.
- **Komplexe Gemengelage an Interessen und Mikrolagen:** Die Beckergrube ist eine funktional und sozial stark gemischte Straße, sie weist sehr unterschiedliche Interessenlagen auf und Teilbereiche mit günstigen und weniger günstigen Lagebedingungen. Die Straße hat einerseits das Potential, eine attraktive Eingangssituation in das Stadtzentrum auszubilden, fungiert andererseits jedoch als wichtige Transitstrecke gerade für den Busverkehr.
- **Besondere Rahmenbedingungen:** Die Corona-Pandemie ist zeitlich mit dem Verkehrsversuch zusammengefallen und hat dessen Durchführung maßgeblich beeinflusst. Auch wenn die Pandemie auf die baulichen Maßnahmen keine Auswirkungen hatte, konnten geplante Veranstaltungen im öffentlichen Raum nicht oder nur in Ansätzen umgesetzt werden. Das hatte negative Folgen für den Informationsfluss, aber auch Effekte auf die Erlebbarkeit des umgestalteten öffentlichen Raumes.

Im Folgenden werden zunächst zentrale Aussagen der lokalen Akteure zusammengefasst, wie sie in den Interviews geäußert wurden, und in einem zweiten Schritt interpretierende Handlungsempfehlungen der TH Lübeck formuliert. Im Anhang dieses Dokuments finden sich noch Ergebnisse der einleitend durchgeführten Raumbesichtigungen sowie Erläuterungen zum methodischen Vorgehen dieser empirischen Studie.

2. Kernaussagen und konkretisierende Anregungen aus den Interviews

Die im Folgenden getätigten Aussagen geben die Aussagen aus den geführten Interviews wieder. Zunächst werden die Einschätzungen der Interviewten jeweils in Kernaussagen zusammengefasst, danach werden sie mit konkretisierenden Anregungen, die ebenfalls von den Interviewten stammen, veranschaulicht.

Einschätzung von Zielsetzung und Umsetzung des Verkehrsversuches

Kernaussagen:

- Die Ziele des Verkehrsversuchs werden von einem Großteil der Befragten **grundsätzlich positiv** gesehen, allerdings wurden die Erwartungen an die Umsetzung der Ziele in der Praxis noch nicht vollends erfüllt. Als besonders positiv werden die angestrebten Ziele der **Verkehrsberuhigung, der Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Stärkung der Gemeinschaft** in der Beckergrube hervorgehoben.
- **Verbesserungsvorschläge** werden in den meisten Fällen in Bezug auf die **Umsetzung** geäußert. Diese werden besonders hinsichtlich der Verwirklichung einer strikten Verkehrsberuhigung, dem Finden von individuellen Lösungen für Durchfahrts- und Parkregelungen für Anlieger (insbesondere Gewerbetreibende) und einer geschmackvolleren Gestaltung des Straßenmobiliars angemerkt.
- **Negative Ansichten** finden sich in der Gruppe der Eigentümer*innen und Anwohner*innen insbesondere bei Personen, für die sich durch den Verkehrsversuch persönliche Nachteile ergeben.
- Die Gruppe der publikumsbezogenen Nutzer*innen **diskutiert den Verkehrsversuch sehr kontrovers**: Besonders beim Thema der Durchfahrtsregelung und dem Wegfall von Parkplätzen werden Bedenken hinsichtlich der Anlieferung und des Verlusts von Kunden geäußert; der dazugewonnene Straßenraum für Bewirtungsmöglichkeiten und Aufenthalt wird hingegen befürwortet.

Verkehrliche Auswirkungen

Kernaussagen:

- Die Verkehrsberuhigung wird **durchgehend als positiv** wahrgenommen.
- Der **größte Handlungsbedarf** besteht in der strikteren **Umsetzung der Durchfahrtsverbote**, in der Verminderung des Verkehrslärmes durch **Anpassungen im Busverkehr** und in der **Entwicklung von günstigen, individuellen Lösungen für den Parkbedarf** ansässiger Akteure (Anwohner*innen sowie publikumsbezogene Nutzer*innen).
- **Partikularinteressen**, die kontrovers diskutiert werden, bestehen bezüglich der **Position der Bushaltestelle** und der **Parksituation** in der Beckergrube sowie der gesamten Altstadt.

Anregungen für das Handlungsfeld des Individual- und Lieferverkehrs:

- Schaffung einer eindeutigen Verkehrssituation durch eine klare Beschilderung oder eine farbliche Markierung des Verkehrsraumes.
- Eindämmung des unberechtigten Durchfahrtsverkehrs durch Kontrollen.
- Bessere Parkleitsysteme, um Parksuchverkehr auf der Altstadtinsel zu verhindern.

- Bedarfe der publikumsbezogenen Nutzer*innen zur Ausübung ihres Gewerbes bei den Verkehrsregelungen berücksichtigen und ggf. den Bewohner*innen gleichstellen.
- Mehr Sicherheitsraum für Radfahrer*innen durch Radfahrstreifen bei der Aufteilung des Verkehrsraumes einräumen.

Anregungen für das Handlungsfeld des ÖPNVs:

- Prüfung von alternativen Routen (weniger Frequentierung) und dem Einsatz von kleineren, leiseren E-Bussen zur Verminderung des Verkehrslärmes und der Emissionen.

Anregungen für das Handlungsfeld des ruhenden Verkehrs (Parkplätze):

- Entwicklung von kleinteiligen, individuellen Lösungen, um den Parkbedarf der publikumsbezogenen Nutzer*innen zu bedienen.
- Schaffung eines preiswerteren Parkangebots für Ansässige im Parkhaus sowie Umstrukturierung des Wehdehof-Parkhaus zu einer Quartiersgarage.

Gestaltung des öffentlichen Raumes

Kernaussagen:

- Die **Ansätze der Gestaltung** des öffentlichen Raumes durch Begrünung, Urban Gardening, Sitzmöglichkeiten, Fahrradabstellplätze und mehr Raum vor dem Theater werden **positiv wahrgenommen**, auch wenn die **Umsetzung noch nicht** die ursprünglichen **Erwartungen** an die Umgestaltung **erfüllt**.

Anregungen:

- Attraktivere Sitzmöbelgestaltung
- Gestaltung von größeren Platzsituationen zum Verweilen und zur Entschleunigung der Beckergrube (vor dem Theater oder als kleinere Platzinseln entlang der Beckergrube).
- Sichtbare und weitgreifende Umgestaltung des Straßenraumes (Einrichtung einer Fußgängerzone im Bereich des Theaters).

Prozess der Umsetzung

Kernaussagen:

- Es wird mehrheitlich anerkannt, dass die Stadt das Vorhaben des Verkehrsversuchs **klar kommuniziert** hat, und es zahlreiche Möglichkeiten gab, sich in den Prozess einzubringen.
- **Unklarheiten** entstanden hinsichtlich des genauen **Ablaufs des Prozesses** – der Verkehrsversuch wurde teilweise nicht als Zwischenschritt der Umgestaltung eingeordnet.
- Teilweise wurden mit der Umsetzung des Verkehrsversuches **Erwartungen** verbunden, **die nicht erfüllt worden sind** (Stichwort Verkehrsberuhigung & Gestaltung des öffentlichen Raumes).

Anregungen:

- Anpassung der Beteiligungsformate an die jeweilige Umsetzungsphase des Verkehrsversuches (Bsp. Runder Tisch für Gewerbetreibende).
- Einbeziehung der Akteure der unteren Beckergrube in den Beteiligungsprozess - mindestens informierend.
- Aufklärung der beteiligten Akteure über die Verwendung ihrer eingebrachten Anregungen.

Vorstellungen zur zukünftigen Entwicklung der Beckergrube

Kernaussagen:

- Das **Potential**, die **Attraktivität** der Beckergrube durch den Verkehrsversuch zu steigern, **wird gesehen**.
- Die Beckergrube wird durch den Verkehrsversuch als **zweigeteilt** wahrgenommen. Es besteht die Sorge, dass **bestehende Ungleichheiten** hinsichtlich Attraktivität und Belegung **verstärkt** werden.
- Der Wunsch nach **mehr Aufenthaltsqualität** in der Beckergrube wird geäußert. Diese steht im **direkten Zusammenhang mit dem Verkehrsaufkommen**.
- Eigentümer*innen signalisieren **Bereitschaft zur aktiven Unterstützung** des Verkehrsversuchs.

Anregungen:

- Entwicklung eines Konzepts zur Stärkung der Aufenthaltsqualität in der gesamten Beckergrube unter Einbeziehung der Akteure der unteren Beckergrube, mit dem Ziel, individuelle Lösungen für die beiden Bereiche der Beckergrube zu finden.
- Ansiedelung attraktiver EG-Nutzungen (Außengastronomie, individueller Einzelhandel, Bildungseinrichtungen und Arbeitsstätten).

Einordnung der Aussagen aus den Interviews durch die Technische Hochschule Lübeck

Die Aussagen aus den geführten Interviews fassen die persönlichen Anregungen, Bedenken und Wünsche der Befragten zusammen und formulieren Vorschläge für eine zukünftige Weiterentwicklung des Verkehrsversuches. An dieser Stelle muss angemerkt werden, dass die Aussagen aus den Interviews nicht als unmittelbare Handlungsaufforderungen an die Hansestadt Lübeck verstanden werden dürfen, sondern einer einordnenden Interpretation bedürfen. Anspruch der Interviews ist es zunächst immer, die Befragten mit ihrer persönlichen Wahrnehmung zu Wort kommen zu lassen – diese ist dann allerdings abzugleichen mit der Wahrnehmung anderer Akteure und auch mit der Perspektive des Gemeinwohls.

Zu bedenken ist auch, dass den Befragten häufig entscheidende Hintergrundinformationen nicht vorliegen, weshalb Vorschläge geäußert werden, die so nicht umsetzbar sind. So wird das Parkhaus Wehdehof zum Beispiel privat betrieben bzw. ist kein städtisches Parkhaus, womit die Idee einer Quartiersgarage für Bewohner*innen durch die Stadt nicht aktiv verfolgt werden kann. In ähnlicher Weise kann auch auf die Ausgestaltung der EG-Zonen nur indirekt Einfluss genommen werden, in dem zum Beispiel mit den Eigentümer*innen das Gespräch gesucht wird. Und auch die erheblichen Unterschiede zwischen der unteren und der oberen Beckergrube in Bezug auf ihre bauliche Gestalt und verkehrliche Funktion sind Fakten, die durch den Verkehrsversuch nicht ohne Weiteres aufgehoben werden können.

Diese Einordnung entwertet keineswegs die Aussagen der Befragten, sie macht jedoch deutlich, dass es Aufgabe der Entscheidungsträger*innen und auch zusätzlicher fachlicher Expert*innen ist, die Anregungen aufzugreifen, sie mit den Rahmenbedingungen abzugleichen und dann – jenseits von unmittelbaren Umsetzungen – in geeigneter Weise in die Planung zu integrieren.

3. Handlungsempfehlungen

1. **Veränderung sofort erlebbar machen.** Verkehrsversuche sind per definitionem temporär ausgerichtet, müssen aber dennoch so konzipiert sein, dass sie die Menschen überzeugen. Die Kunst besteht darin, mit vertretbarem Aufwand Angebote zu schaffen, die die Sinnhaftigkeit der Veränderung sofort erlebbar machen – durch eine große gestalterische Geste, einen künstlerischen Leuchtturm, einen neuen Treffpunkt o.dgl. Der Verkehrsversuch in der Beckergrube hätte durch eine konsequentere Umsetzung eine stärkere Wirkung im Stadtraum entfalten können. Diese Chance ist noch nicht endgültig vertan und sollte in der zukünftigen Weiterentwicklung des Straßenraums Beachtung finden.
2. **Kontinuierliche Prozessbegleitung.** Beteiligungsprozesse durchlaufen unterschiedliche Phasen. Es gibt Phasen, in denen Informationsvermittlung und die Erarbeitung von Grundlagen überwiegen, Phasen des intensiven Austauschs zwischen Bürger*innen, Politik und Verwaltung und auch Phasen, in denen gezielt externe Expertise (fachliche Workshops, Gutachten, Beirat etc.) eingebunden werden muss. Es wäre hilfreich gewesen, die Phase des Verkehrsversuchs noch intensiver und mit starker Vorort-Präsenz (z.B. in einer EG-Fläche) zu begleiten. Die pandemiebedingten Einschränkungen, vielleicht aber auch eine zu reservierte Umsetzungsstrategie des Verkehrsversuchs verhinderten die volle Entfaltung dieses Formats.

Wichtig wäre eine intensive Begleitung des Verkehrsversuchs vor allem deshalb gewesen, da die Ergebnisse der vorangegangenen Beteiligungsrunden in dieser Phase eben nicht einfach nur umgesetzt werden, sondern vertieft, ausdifferenziert und im Prozess schrittweise weiterentwickelt werden. Potentielle Kritik kann so schnell aufgefangen, die Aktivierung lokaler Akteure im Idealfall befördert werden. In der Beckergrube hätte in der Phase des temporären Ausprobierens eine Art Reallabor, d.h. ein Ort des Dialogs, der Ideenentwicklung und des praktischen Experimentierens entstehen können.

3. **Intensive Einbindung der EG-Nutzer und ihrer Interessen.** Für die EG-Nutzer ist die verkehrliche Erreichbarkeit von oft existenzieller Bedeutung. Daher empfiehlt es sich, mit ihnen zusammen ein flexibles Konzept zu entwickeln, das ihren Bedarfen – trotz der grundsätzlich veränderten und so zu akzeptierenden verkehrlichen Rahmenbedingungen – möglichst gut entspricht. Die aktive Einbindung der EG-Nutzer bei der Umsetzung der Planungsziele sollte möglichst vor der Auslobung des Wettbewerbs erfolgen und den (sicherlich nicht in allen Fällen erreichbaren) Anspruch haben, Lösungen zu entwickeln, die von ihnen mitgetragen werden können – und zwar natürlich ohne, dass diese die Interessen anderer oder die beschlossenen allgemeinen Planungsziele wie die erhöhte Aufenthaltsqualität unterlaufen.
4. **Individuelle Betroffenheiten ernst nehmen.** Die Interviews zeigen, dass kritische Haltungen oft aus dem Gefühl resultieren, persönliche Nachteile zu erfahren und mit diesen Anliegen „nicht ernst genommen zu werden“. Auch wenn sich Nachteile nicht immer vermeiden lassen, lohnt es sich, das Gespräch mit den betroffenen Personen zu suchen, kleinteilig zu verhandeln und ortsspezifische Lösungen zu entwickeln, die verschiedene Individualinteressen und das Gemeinwohl verbinden. Beispiele von vergleichbaren Verkehrsversuchen zeigen, dass die Suche nach konsensuellen Lösungen zwar oft mühsam ist, sich aber am

Ende lohnt, da eine möglichst breite Akzeptanz von verkehrlichen Umgestaltungsprojekten von entscheidender Bedeutung für deren Erfolg ist.

5. **Den Verkehrsversuch größer aufziehen und zu einem gemeinsamen Projekt machen.** Träger des Verkehrsversuchs sollte nicht allein der Fachbereich Stadtplanung oder die durch den Beteiligungsprozess in ihrer Position gestärkte Stadt sein, sondern eine breite Allianz lokaler Akteure: Eigentümer, bedeutende Anlieger, wichtige Institutionen und Multiplikatoren, aber auch Bürger*innen, die z.B. eine Patenschaft für einzelne Angebote übernehmen wollen. Das bringt organisatorischen Mehraufwand mit sich, lohnt sich aber in Bezug auf Vielschichtigkeit, Sichtbarkeit, Attraktivität und letztlich Akzeptanz des Projekts.
6. **Zukunftsvision bildhaft kommunizieren.** Um die Menschen zu Veränderungen zu bewegen, müssen Projekte verführen und starke Bilder mit visionärem Charakter produzieren (z.B. Eingangsboulevard, Theaterplatz). Selbstverständlich müssen diese Bilder auch in der Realität verankert sein und tatsächlich umsetzbar sein.
7. **Konsequente und plakative Umsetzungen von Planungszielen.** Ein häufiger Kritikpunkt ist die als inkonsequent oder halbherzig wahrgenommene Umsetzung von Planungszielen. Es empfiehlt sich, mit möglichst klaren Regelungen und z.B. auch (Verkehrs-)Kontrollen zu agieren. Zusätzlich gilt es zu prüfen, ob die Ziele mit relativ einfachen Mitteln und unabhängig von offiziellen Straßenbeschilderungen auf künstlerisch-symbolische Weise sichtbar gemacht werden können (Aufhöhungen, Verengungen, Möblierungen, farbliche Markierungen).
8. **Impulsgeber für die Mobilitätswende sein.** Auch wenn es natürlich gute Gründe gibt, Verkehrsversuche räumlich zu begrenzen, dürfen solche Aktivitäten nicht den Charakter von abgeschlossenen Inselplanungen erwecken. Der Verkehrsversuch sollte als Auftakt und Impuls verstanden werden, die Mobilitätswende in Lübeck voranzutreiben. Die Stärkung des Radverkehrs, die Begrünung öffentlicher Räume, die Steigerung der Aufenthaltsqualität und die Schaffung von attraktiven Begegnungsräumen sind solche zukunftsweisenden Maßnahmen, deren Relevanz durch die Folgen der Pandemie eindrucksvoll unterstrichen wurde. Damit andere Teilräume auch von den Impulsen des Verkehrsversuches Beckergrube profitieren können, müssen die dortigen Umsetzungsprozesse sorgsam evaluiert und dann an die je spezifischen örtlichen Konstellationen angepasst werden.

Anhang

Aufbau der empirischen Untersuchung und Methodik

Für die Evaluation des Verkehrsversuches in der Beckergrube wurde die Technische Hochschule Lübeck von der Hansestadt Lübeck gebeten, unter Einbindung von Studierenden im Rahmen der Lehrveranstaltung „Stadtsoziologie und sozialwissenschaftliche Methoden“ eine **empirische Untersuchung** zum Verkehrsversuch in der Beckergrube durchzuführen.

Ziel war es, im Hinblick auf die Ausschreibung des Wettbewerbs für ein gestalterisches Gesamtkonzept der Beckergrube die **bestehenden Haltungen zum Verkehrsversuch** von verschiedenen, in der Beckergrube ansässigen Akteur*innen kennenzulernen, die negativen und positiven **Effekte der Umgestaltung** zu identifizieren und mögliche **Perspektiven für eine Weiterentwicklung** der Straße und der **Verstetigung des Verkehrsversuches** herauszuarbeiten.

Dabei wurden zunächst **Raumbeobachtungen** in unterschiedlichen Abschnitten der Beckergrube durchgeführt. Im Anschluss fanden **Interviewserien** mit drei Gruppen von in der Beckergrube und Breiten Straße vertretenen Akteur*innen statt: Mit Bewohner*innen, publikumsbezogenen Nutzungen (Einzelhandel, Gastronomie) sowie mit Eigentümer*innen.

Hierfür wurde die **Methode der qualitativen Interviewführung** angewandt. Die Durchführung von qualitativen Interviews wird angewendet, um systematisch und theoriegeleitet Daten durch die Befragung von Personen zu erheben. Ziel ist es, erfahrungsbezogenes Wissen zu einem Forschungsgegenstand zu erfragen, welches nicht aus der wissenschaftlichen Literatur erschlossen werden kann. Es wird demnach bei der Befragung erwartet, dass bei den interviewten Personen bereits ein grundlegender Kenntnisstand über den Befragungsgegenstand, bspw. in Form von Erfahrungswerten vorliegt. Die Ergebnisse der Befragung treffen Aussagen zu Zusammenhängen und der Struktur des untersuchten Phänomens, nicht jedoch zu deren quantitativer Verteilung. Hierzu wäre eine Vollerhebung oder eine repräsentative Umfrage erforderlich.

Die empirische Untersuchung wurde inhaltlich federführend von Prof. Dr. Marcus Menzl geleitet und von den Studierenden der Lehrveranstaltung durch das Führen und Auswerten der Interviews umgesetzt. Die Kontaktaufnahme mit möglichen Interviewpartner*innen sowie die Vergabe von Interviewterminen wurde von der wissenschaftlichen Mitarbeiterin der Fachgruppe Stadt Anna Schlundt koordiniert.

Die empirische Untersuchung beinhaltete dementsprechend folgende Schritte:

1. Raumbeobachtungen in allen Teilräumen der Beckergrube (inkl. Nachbarstraßen)
2. Qualitative Interviewserien
3. Auswertung der Interviews
4. Formulierung von Argumentationsübersichten, Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen
5. Präsentation der Ergebnisse und Projektbericht

Interviewserie

Ursprünglich angestrebtes Ziel war es, pro Interviewgruppe 15 Interviews zu führen, das heißt in Summe 45 Personen zu befragen. Aufgrund der geringen Rückläufe auf Interviewanfragen von Seiten der Bewohner*innen und Eigentümer*innen wurden im Zeitraum von Anfang Mai bis Ende Juni 2021 insgesamt **35 qualitative Interviews** geführt, davon 16 mit publikumsbezogenen Nutzer*innen, 12 mit Bewohner*innen und 7 mit Eigentümer*innen.

An einigen Interviews nahm mehr als eine Person teil und in mehreren Fällen nahmen Interviewpartner*innen während der Befragung eine Doppelrolle bspw. als Eigentümer*in und Bewohner*in ein.

Der Großteil der Gespräche fand online in Form von Videokonferenzen statt.

Auswahl der Interviewpartner*innen

Für die Kontaktaufnahme mit den drei Interviewgruppen wurden unterschiedliche Strategien angewendet.

Die **publikumsbezogene Nutzer*innen** waren auf Grund ihrer Online-Präsenz größtenteils leicht zu kontaktieren. In Rücksprache mit der Stadtplanung der HL wurden eine Vorauswahl an potentiellen Gesprächspartner*innen dieser Gruppe getroffen. In einer weiteren Kontaktrunde wurden Gesprächspartner*innen angefragt, deren Kontaktdaten über die Industrie- und Handelskammer zu Lübeck weitergeleitet worden waren. Ärzte und Ärztinnen konnten auf Grund ihrer zeitlich begrenzten Kapazitäten leider nicht für ein Interview gewonnen werden.

Der Zugang zu der Gruppe der **Bewohner*innen** gestaltete sich herausfordernd, da keine direkte Kontaktmöglichkeit bestand. Durch die Vermittlung einiger Kontakte durch die Stadtplanung der HL konnten erste Interviewtermine vereinbart werden. Im „Schneeballprinzip“ wurden jedoch weitere Gesprächspartner*innen gewonnen. Eine Pressemitteilung zum aktuellen Stand des Verkehrsversuches mit der Aufforderung, bei Interesse an der Interviewserie teilzunehmen, hat ebenfalls zu weiteren Interviewkontakten geführt.

Die Kontaktaufnahme mit der Gruppe der **Eigentümer*innen** wurde einerseits über den Eigentümerverein Haus und Grund und andererseits über ein Rundschreiben, welches von der Stadtplanung der HL versendet wurde, ermöglicht. Die Rückläufe aus beiden Anschreiben konnten interviewt werden, waren allerdings nicht so zahlreich wie erhofft.

Durchführung der Interviews

Zur inhaltlichen Vergleichbarkeit der qualitativen Interviews wurde je Interviewgruppe ein **Interviewleitfaden** erstellt. Dieser bestand aus den folgenden Oberthemen und wurde durch speziellere Nachfragen ergänzt:

- Persönlicher Bezug zur Beckergrube
- Situation in der Beckergrube
- Wahrnehmung des Verkehrsversuchs
- Perspektive Beckergrube: Wie soll es weitergehen?
- Vision: Lübecks Innenstadt und die Beckergrube 2030

Zur Auswertung der Interviews wurden folgenden Schritte getätigt:

1. **Transkription** der Interviews + Memos / Codes
2. Analyse nach **Leitfadenlogik** & Extraktion von **Kernaussagen nach Themenblöcken**
3. Verfassung eines **Streckbriefes** pro Interview
4. **Vergleich** der Interviews nach Gemeinsamkeiten und Unterschieden innerhalb der jeweiligen Gruppe
5. Aufstellung von **Thesen** zum Verkehrsversuch
6. Formulierung von **Handlungsempfehlungen** zum weiteren Vorgehen
7. **Synthese und Interpretation** der Kernaussagen

Erkenntnisse aus den Raumbesichtigungen



Raumabschnitte 1-6 / Untere Beckergrube

Die Untere Beckergrube stellt die Eingangssituation in die Altstadt dar. Für die von der MuK-Brücke kommenden Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen eröffnet sich eine klare Sichtbeziehung in die Beckergrube, ein einladender Auftakt in die Beckergrube wird allerdings nicht erfüllt.

Die Untere Beckergrube ist stark vom Autoverkehr geprägt und ein eher unruhiger, lauter und hektischer Raum. Mehr als die Hälfte des öffentlichen Raumes wird durch die Fahrbahn eingenommen. Die im Raum genutzten Materialien sind einheitlich schlicht gehalten. Sowohl die Fahrbahn als auch die Gehwege sind asphaltiert und weisen somit eine barrierefreie Oberfläche auf.

Der Raum wird überwiegend von Autofahrer*innen als Transitraum genutzt. Fußgänger*innen durchqueren den Raum zielstrebig, ohne durch die Raumgestaltung zu einem bestimmten Handeln oder Verhalten angeregt zu werden. Es fällt auf, dass im Vergleich zur restlichen Altstadt wenige Fahrradfahrer*innen die untere Beckergrube durchqueren.

Die Erdgeschosszonen wirken geschlossen und für Passant*innen uninteressant. Die Bausubstanz wirkt teilweise pflegebedürftig, aber es finden sich auch Gründerzeitbauten mit Potential für eine ansprechende Erdgeschosszone. Auch die Fassaden wecken nur bedingt das Interesse durch Erkervorsprünge. Es wird daher wenig verweilt.

Der südliche Gehweg unterscheidet sich hinsichtlich der Gestaltung und Nutzung vom nördlichen Gehweg. Der südliche Gehweg ist schmaler, höher frequentiert und durch mehr Begrünung in Form von Blumenkübeln vor den Geschäften gekennzeichnet. Der nördliche Gehweg hingegen ist breiter, wirkt kühler und ist nicht begrünt. Er wird weniger stark frequentiert.

Die von der Beckergrube abgehenden Nebenstraßen stellen durch ihr gassenartiges Raumprofil und ihren ruhigen Charakter einen Bruch zur breiten und stark frequentierten Beckergrube dar, sind aber in ihrer individuellen Aufenthaltsqualität sehr unterschiedlich.

Raumabschnitt 7 / Schnittstelle

Der Raum an der Schnittstelle zwischen der unteren und der oberen Beckergrube vermittelt kein einheitliches Bild. Das Straßenmobiliar hat zweckmäßigen Charakter, und es finden sich unterschiedliche Formen von Erdgeschosszonen. Die Schnittstelle zwischen Unterer und Oberer Beckergrube wirkt weder als verbindender noch trennender Raum, sondern vielmehr als Übergang, da sich die Straße von der Gestalt her nicht prägnant verändert.

Raumabschnitt 8-11 / Obere Beckergrube

Die Obere Beckergrube zeichnet sich durch eine vielfältigere Ausstattung und Gestaltung für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen verglichen mit der Unteren Beckergrube aus. Besonders die Südseite bietet mit der Begrünung durch Bäume, Urban Gardening sowie den roten Sitzmöbeln nicht nur viel Platz, sondern auch Möglichkeiten zum Aufenthalt und ist stärker belebt als die Nordseite.

Der nördliche Gehweg hingegen ist schmaler und die Bushaltestelle nimmt einen Großteil der Breite des Gehweges ein.

Trotz der Gestaltungselemente im öffentlichen Raum wirkt es so, als gäbe es einen Mangel an Aufenthaltsqualität, da der Raum als Transitraum wahrgenommen wird und von den Nutzer*innen wenig verweilt wird.

Genutzt wird der Raum besonders von Fußgänger*innen. Der Anteil an motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen ist trotz der Verkehrsberuhigung noch hoch, aber deutlich geringer als in der Unteren Beckergrube. Dennoch besteht ein hohes Verkehrsaufkommen. Fahrradfahrer*innen sind nur wenige zu beobachten.

Auffällig ist der unzureichende Zustand der Gehwegoberfläche. Dadurch und auch durch die Lage der Beschilderung an der Bushaltestelle ergeben sich auf den Gehwegen einige Hindernisse.

Die Erdgeschosszonen sind zum Teil aktiv, und zum Teil passiv und die Nutzungen vielfältig: von Dienstleistungen über Einzelhandel bis Gastronomie.

Raumabschnitt 12-16 / Breite Straße

Die Breite Straße zeichnet sich durch einen breiten Fußweg und eine beidseitige Befahrung aus. Dadurch wird ein großer Straßenraum suggeriert. Die Gestaltung des Raumes zeigt sich sehr divers. Vielfältige Erdgeschossnutzungen und unruhigere Strukturen wie die der Außenraum der Gastronomie wechseln sich ab mit ruhigen Elementen, wie dem Kirchplatz. Passant*innen durchqueren die Breite Straße größtenteils schnell und zielgerichtet, teilweise verweilen sie aber auch bei entstehenden Platzsituationen.

Der Raum wird überwiegend durch Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen genutzt, denn die Strecke ist eine der wichtigsten Zufahrten und Querungen in der Altstadt. Doch die Fahrbahn ist für den MIV ausgelegt und eine eigene Spur für den Radverkehr fehlt, was zu unsicheren Situationen im Straßenverkehr führt. Das Überqueren der Straße gestaltet sich für Fußgängerinnen aufgrund der Breite der Fahrbahn an einigen Stellen schwierig.

Raumabschnitt 17- 19 / Koberg

Der Koberg wirkt als Platz angenehm gefasst und durch die angrenzende Bebauung interessant, doch lädt er trotz seines großen Potentials wegen der hohen Frequentierung durch Busse und Autos und die damit einhergehende Lärmbelastung nicht zum Verweilen ein. Die Sitzkuben werden aufgrund ihres geringeren Komforts nicht als solche genutzt. Viele Fußgänger*innen nutzen die Überquerung des Platzes als Abkürzung. Ältere Bevölkerungsgruppen umlaufen den Platz meist, was an der Bepflasterung mit Kopfsteinpflastern liegen könnte. Der Koberg strahlt als Platz eine gewisse Leere aus und weist kaum Spuren von Nutzungen auf.

In den Erdgeschosszonen lassen sich Mischnutzungen, wie Reisebüros, Arztpraxen und Gastronomie finden, wobei vor allem die gastronomischen Angebote für die Belebung des Kobergs eine Rolle spielen. Eingeschränkt wird die Belebung durch die Straßen und Parkstreifen, die den Platz abgrenzen.