



Lübeck Roddenkoppel

Stadtentwicklung
eines Hafensareals

Lübecker
Architektur-Workshop
19.–28. Juni 1998

Lübeck Roddenkoppel

Stadtentwicklung
eines Hafensareals

Lübecker
Architektur-Workshop
19.–28. Juni 1998

Impressum

Herausgeber:
Architekturforum Lübeck e.V.
Kanalstraße 52
23552 Lübeck
Tel. 0451/79968 - 0

Bearbeitung:
Gunnar ter Balk
Antonius Jeiler
Rolf Lange
Birgit Leckband
Klaus Petersen
Teja Trüper
Volker Zahn

Fotonachweis:
Rainer Jensen (2)
Gunnar ter Balk (13)
Klaus Petersen (9)
Michael Schultz (2)

Gestaltung:
GrafikBüro Adler & Schmidt

Litho und Druck:
Ruksaldruck, Berlin

Titelfoto:
MIKADO, Lübeck

Schutzgebühr 5,- DM

Lübeck, August 1999

Vorwort Teja Trüper, Landschaftsarchitekt, Lübeck	Seite 4
Vortrag Prof. Kunibert Wachten, Dortmund	Seite 6
Aufgabenstellung für die Werkstatt- arbeit und historische Entwicklung des Plangebietes Prof. Ulrich Nieschalk, FH Lübeck	Seite 12
Teilnehmerliste	Seite 20
Entwürfe, Erläuterungen und Kommentare der Workshopteilnehmer	Seite 22
Ein persönlicher Stimmungsbericht Prof. Dr. Wolfgang Tonne, FH Lübeck	Seite 58
Ausblick Senator Dr. Volker Zahn, Hansestadt Lübeck	Seite 62

Vorwort

Teja Trüper,
Landschaftsarchitekt

Selten bekommt eine Großstadt wie Lübeck die Chance, auszubrechen aus der Bautätigkeit der vergangenen Jahrzehnte, die viel weniger Unwirtlichkeit über die Landstriche und Stadtränder gebracht hätte, wenn es ein öffentliches Bewußtsein für die Bedeutung des Bauens gegeben hätte.

In zweijähriger Tätigkeit hat das Lübecker Architekturforum, ein Zusammenschluß von Stadtplaner, Architekten, Landschaftsarchitekten und Ingenieuren, eine solide Plattform in dieser Stadt geschaffen, auf der sich – über die professionelle Beteiligung hinaus – viele Bewohner, Nutzer und andere Interessierte für Bauprojekte in der Region Lübeck engagieren können.

Der Lübecker Architektur-Workshop vom 19.–28. Juni 1998 auf der nördlichen Wallhalbinsel unmittelbar am Rande der Lübecker Altstadt mit Studenten aus Berlin, Braunschweig, Hamburg und Lübeck unter Beteiligung der Lübecker Bauverwaltung und der Lübecker Architektenschaft hat dies nachhaltig unter Beweis gestellt.

Die „Roddenkoppel“, ein Industrieareal im Lübecker Hafen, Ende des 19. Jahrhunderts entstanden, gehört zu den ältesten Industrie- und Hafengebieten in der Hansestadt. Mit dem Workshop über die Roddenkoppel wurde zum ersten Mal in dieser Stadt systematisch daran gearbeitet, eine von der Industrie verbrauchte Landschaft unter Beteiligung von Bürgern und Nutzern nach ökologischen und ästhetischen Kriterien neu zu gestalten, bevor private Verwertungsinteressen Stadt und Planer unter Zeitdruck setzen.

Den Teilnehmern des Workshops ist es gelungen, langjährigen Stadtbewohnern, ja sogar Stadtverantwortlichen entscheidende Merkmale, Potential und Chancen des Ortes Roddenkoppel zu nennen, die bis dahin nicht bewußt gewesen sind.

An dieser Stelle sei noch einmal allen Sponsoren gedankt, die das Projekt „Architektursommer Lübeck 1998“ finanziell unterstützt haben. Ohne die Hilfe der Lübecker Bau- und Hafenwirtschaft wäre dieser Workshop nicht realisierbar gewesen.

Damit die Erkenntnisse aus dem einwöchigen Planungsprozeß nicht verloren gehen und nicht in Vergessenheit geraten, hat das Lübecker Architekturforum mit Hilfe der Possehl-Stiftung diese Dokumentation herausgegeben.

Die Broschüre enthält im Hauptteil die Arbeiten der Studentengruppen aus Berlin, Braunschweig, Hamburg und Lübeck. Sie zeigt ihre Visionen und Planungsansätze für ein Stadtareal im Weichbild des Weltkulturerbes – mal als grüne Oase, mal als Hansemuseum. Neben den Plänen zeigt die Broschüre aber auch Stimmungsbilder, die während des Workshops aufgenommen wurden – ein vielfältiges Kaleidoskop einer arbeitsreichen Woche.

Eine geschichtliche Rückschau auf das Planungsgebiet, der aktuelle Einführungsvortrag von Prof. Kunibert Wachten und ein Ausblick unseres Bausenators Dr. Volker Zahn runden diese kleine Dokumentation ab.

Mit dieser Broschüre fordern wir alle auf, die in der Hansestadt Lübeck in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft Verantwortung tragen, sich an der Diskussion „öffentliches Bewußtsein für die Bedeutung des Bauens“ zu beteiligen, sich kritisch einzumischen und sich dann konstruktiv einzubringen.

Diese Dokumentation des Lübecker Architektur-Workshops 1998 soll die Grundlagen für einen öffentlichen Dialog über das Planen und Bauen in der Hansestadt Lübeck bilden.

Der Realität, in der Sachzwänge und Verwertungsinteressen städtische Veränderungen und Entwicklungen bestimmen, setzt das Architekturforum Visionen entgegen, die ohne den Druck von Investoren entwickelt werden. Nur wer vorbereitet ist, kann Standorte sichern, auf die Stadtentwicklung einwirken und einen breit angelegten, öffentlichen Diskussionsprozeß initiieren.

Neue Stadt? – Neue Aufgaben?

Prof. Kunibert Wachten

Ein Auftaktvortrag zum „Lübecker Architektursommer 1998“ wird ein Stück kritische Bilanz, Standortbestimmung für den Städtebau gegen Ende des 20. Jahrhunderts versuchen müssen. Die „Süße“ des Sommers soll jedoch keine Spur von Verbitterung erfahren. Deshalb werden weniger die Lädierungen der „europäischen Stadt“ und der sinkenden Einfluß des Städtebaus bedauert. Vielmehr soll den „neuen“ Phänomenen teils fragend, teils feststellend und teilweise erklärend nachgegangen werden.

Stadt ein überholter Entwurf?

Der französische Soziologe Alain Touraine stellt auf einem Kongreß über die Stadt Berlin im Herbst 1995 die Frage, ob „die Stadt“ ein überholter Entwurf sei? „Wir haben den Eindruck in Städten zu leben. ... Das ist eine Illusion. Wir leben nicht in unseren Städten. Wir leben in den Städten, die vor sehr langer Zeit, vor vielen Jahrhunderten entstanden sind und die im Begriff sind zu zerfallen. Auf diese Weise profitieren wir noch, aber immer weniger, von den Überresten dieser alten Formen der sozialen Organisation des Raums, die man die „Stadt“ ... genannt hat. In vielen

Teilen der Welt gibt es diese Illusion oder dieses historische Erbe praktisch nicht mehr.“

Die Frage nach der Zukunft des vertrauten Modells der Stadt drängt sich in den letzten Jahren immer häufiger auf. Denn welche Bedeutung hat noch der traditionelle Stadtkern mit seinem vielfältigen Angebot an „Orten“ für eine Gesellschaft, die sich aufmacht, weltweit per Internet zu kommunizieren, der virtuell zu jeder Zeit „ideale“ Welten und Partner zur Verfügung stehen, deren politische Verantwortung kaum noch lokalisierbar ist, weil man – wenn überhaupt noch – dort wählt, wo man schläft, und nicht an dem Ort, an dem man seinem Beruf nachgeht, seine Freizeit bringt oder die kulturellen Angebote genießt? Welche Rolle spielen noch die Stadt- und Marktplätze, wenn Märkte angesichts anonymen und zunehmend weltweit organisierter Geld- und Güterströme zu einem sinnentleerten, rein dekorativen Ambiente einer „Stadt“ verkommt.

Vielleicht ist die sich nähernde Jahrtausendwende, die dazu antreibt, sich über die Stadt der Zukunft oder über die Zukunft der Stadt in dieser Zeit vermehrt als sonst

Gedanken zu machen. Sicherlich ist es aber ganz unabhängig von diesem besonderen Datum in der heutigen Situation notwendig, ein Stück Bilanz zu ziehen und einen perspektivischen Blick nach Vorne zu werfen, um angesichts veränderter Rahmenbedingungen das Handlungsfeld des Städtebaus neu zu positionieren. Denn der Städtebau gerät derzeit in der Praxis wie in der „Leitbilddiskussion“ zunehmend in die Sackgasse:

- Die Vorstellungen von der Stadt des 21. Jahrhunderts sind noch wesentlich von den Mustern der Stadt des 19. Jahrhunderts geprägt.
- Den Auflösungstendenzen der Stadt und der Zersiedlungswirklichkeit widmet sich der Städtebau nur zögerlich und handelt, fast wie gelähmt, wirkungslos.
- Auch die etablierten städtebaulichen Steuerungsinstrumente greifen nicht mehr ausreichend, um die ausgegebenen Stadtentwicklungsziele auch tatsächlich umzusetzen.
- Das notwendige Denken in regionalen Maßstäben verharrt schon seit längerer Zeit in der Abstraktion oder es ist völlig vertrocknet.

Lassen Sie mich holzschnittartig und plakativ die derzeitigen Widersprüche benennen. Denn wir träumen von intakten, an alten Bildern orientierten Städten und Stadtkernen, wir sind uns der Notwendigkeit der Beständigkeit der Stadtstrukturen bewußt und proklamieren deshalb die „nachhaltige Stadt“. Wir bauen jedoch eine „Stadt“, sofern sie diesen Begriff verdient, die unseren Sehnsüchten und Einsichten immer mehr den Boden entzieht.

Die Realität der Städte und Agglomerationen steht in einem krassen Gegensatz zu dem „Bild“, das man sich in der Politik und auch in Fachkreisen von der Stadt macht. An historischen Vorlagen orientierte Stadtvorstellungen haben immer weniger mit der Wirklichkeit der Städte zu tun. Während Diskussionen über die „Wiederkehr des Städtischen“ oder über die „neue Urbanität“ geführt werden, wachsen die Städte in die Regionen hinaus und entwickeln sich stetig immer „unstädtischer“, suburbaner.

Wir müssen daher folgende Veränderungen konstatieren:

- Die Städte haben sich verändert, sie haben sich regionalisiert.
- Das Zusammenspiel und das Verhältnis von Kernen und Rand – sowie Zwischenzonen ist gleichgewichtig geworden.
- Die Lebensweisen sind suburbaner geworden, weil die Angewiesenheit auf die Kerne im Vollzug des Alltags gesunken ist.
- Die Erwartungen an die Stadt, an den Ort, an dem man wohnt oder arbeitet oder seine Freizeit verbringt, sind entmystifiziert und pragmatisch geworden.
- Die Handlungsmöglichkeiten für den Städtebau sind deutlich gesunken.

Ob dies Kennzeichen einer neuen Stadt sind, vermag ich heute nicht abschließend zu beantworten. Deshalb ist der Vortragstitel vorsichtshalber mit Fragezeichen versehen.

Sicherlich verbinde ich aber mit der „Neuen Stadt“ den normativen Anspruch, dazu beizutragen, wieder an der Stadt für das „Städtische“ zu arbeiten und zu wirken. Wenn die Stadt kein überholter Entwurf sein soll, gilt es diese Arbeit aufzunehmen.

Dabei sind Illusionen und Realitätsverweigerungen abzustreifen und die Widersprüchlichkeiten zu reflektieren und zu verarbeiten.

Dafür muß man sich der Realität stellen, darf aber m. E. nicht den „Zustand nobilitieren“, wie Michael Mönninger sagt.

Verwachsen der „Städte“

In der Tat müssen wir feststellen, daß die Idee und Realität der europäischen Stadt in diesem Jahrhundert ausgelöst im 19. Jahrhundert mit der Phase der Industrialisierung grundsätzliche Veränderungen erfahren hat – schleichend, aber wirkungsvoll. In dieser Zeit wurde mit dem Bau von Industrieanlagen, Häfen, Bahnanlagen und Arbeitervororten das Hinausdrängen der Stadt in die Region eingeleitet. Und die Sogwirkung der großen Städte mit ihrem neuen Angebot an Arbeitsplätzen hat auch die Schattenseiten des städtischen Lebens angezeigt: Menschen lebten zusammengeballt in engsten Wohnverhältnissen, soziale Konflikte waren vorprogrammiert. Das dichte Nebeneinander von Wohn- und Arbeitsort löste gesundheitliche und stadthygienische Probleme aus. Stadtleben wurde zum Stadtschock.

So ist es nicht verwunderlich, daß als Reaktion auf den Stadtschock Visionen vom Umbau der Städte geboren wurden, die eher stadtskeptischen bis stadtföndlichen Charakter hatten und haben. Wohnen und Arbeiten und weitere Funktionen der Stadt sollten getrennt werden. Für gute Verknüpfungen untereinander mußten leistungsfähige Verkehrswege gebaut werden. Allseitige „Offenheit“ von Gebäuden wurde gefordert, um gesunde Wohnverhältnisse mit Licht, Luft und Sonne zu garantieren. So baut seit gut einem Jahrhundert die „moderne Gesellschaft“ keine Städte mehr, allenfalls Siedlungen – durchsetzt von Produktionsanlagen, Business-, Freizeit- und Einkaufszentren und verknüpft mit Verkehrswegen.

Auf diese Art und Weise sind die Städte einer Wanderdüne gleich immer weiter in die Region hinausgewachsen. Kleinstädte und Großstädte sind zu Agglomerationsräumen verwachsen. Und auch die Dörfer haben Siedlungskrusten angelegt, die oftmals ein Vielfaches der Fläche der ehemaligen Dorfkerne ausmachen. Allein in den letzten 40 Jahren hat sich die Siedlungsfläche verdoppelt. Wir brauchen derzeit

in der Bundesrepublik Deutschland täglich 50 ha Bruttobauland, um allein die fast unersättlichen Anforderungen an mehr Wohnfläche pro Kopf zu befriedigen. Der Flächenfraß durch die Erschließung neuer Gewerbegebiete erhöht den täglichen Bau- und Landverbrauch in schon seit Jahren unverantwortlicher Weise.

Bereits heute könnte der Gewerbebaulandbedarf in der Bundesrepublik Deutschland zu 125 % auf schon heute vorhandenen Brachflächen abgedeckt werden (lt. Studie BfLR „Städte der Zukunft“). Dabei bleibt sogar unberücksichtigt, daß die durchschnittliche Grundstückausnutzung in Gewerbegebieten mit einer Geschoßflächenzahl von 0,3 der im Durchschnitt vorhandenen Dichte von freistehenden Einfamilienhäusern entspricht.

Zersiedlung und damit auch Zerfall von Städten und Orten hat es in diesem Ausmaß nie zuvor in der Geschichte der europäischen Stadt gegeben. Wo auch immer man die Siedlungsgebiete an den Rändern der großen und kleinen Städte und zwischen ihnen vorfindet, besitzen sie nichts Ortsspezifisches mehr. Sie folgen vorgestanzten Besiedlungsmustern. Sie sind untereinander austauschbar geworden. Sie verlieren ihre Unverwechselbarkeit und ihr Profil. So gleicht sich – von außen betrachtet – Aachen immer mehr Antwerpen an, Erfurt ähnelt immer mehr Essen wie Lübeck und Leipzig und auch Wuppertal und Wien sind in der Außenbetrachtung kaum noch zu unterscheiden. Erstaunlicherweise bleiben diese Phänomene in der Öffentlichkeit und den Medien weitgehend von Kritik verschont. Diese Entwicklungen werden hingenommen.

Die Konsequenz dieses teils geplanten, teils ungeplanten Verstädterungsprozesses ist nicht nur ein stadtkulturelles, sondern auch ein ökologisches, ökonomisches und soziales Debakel gleichermaßen: anhaltender Ressourcenverbrauch trotz Rückgang der Bedarfsträger, flächenfressende Siedlungsausdehnung, weiterer Verlust von stadtnahen Erholungs- und ökologischen Ausgleichsräumen, zunehmende Entfernung der Standorte für Betriebe und Wohnungen von den Kernstädten, soziale Entmischung und erhöhte Autoabhängigkeit.

Karl Ganser sagt dazu prägnant: „Wir wissen das und wollen es nicht wahrhaben und sprechen deshalb noch immer von „Stadt“, als ob es das noch gäbe: innerhalb der Mauern die Stadt und draußen das Land. In Wirklichkeit sind mehr oder weniger große Agglomerationen entstanden, in denen das, was einmal Stadt war und das, was einmal Land war, allenfalls noch 5% der Fläche ausmachen. Das gilt zumindest für die großen Agglomerationen. Weil es aber offenbar schwer ist, von dieser harmonisch erscheinenden Ordnung der vorindustriellen Zeit Abschied zu nehmen, machen wir daraus ein Mythos. ... Wenn wir also über das Bauen für die Zukunft reden wollen, müssen wir endlich die Realitätsverweigerung aufgeben.“

Will man das, keinen Quadratmeter Fläche mehr zu beanspruchen, der nicht bereits besiedelt oder durch Bebauung benutzt war, umsetzen, setzt dies den mühsamen Weg der Aktivierung von belasteten Flächen, von Brachen und auch von bislang stigmatisierten Standorten mit komplizierten Entwicklungshemmnissen voraus. Auf diesen Arbeits-, Organisations- und Zeitaufwand werden sich alle Akeure der Stadtentwicklung einstellen müssen. Denn nur so kann die Stadtentwicklung nach innen tatsächlich konsequent verfolgt werden und den Zustand von in der Praxis konterkarierten programmatischen „Lippenbekenntnissen“ verlassen.

Letztendlich kann dies vereinfacht formuliert bedeuten, daß dort gebaut wird, wo schon Stadt ist, mit dem Ziel Landschaft dort zu erhalten, wo Landschaft ist. Pauschal kann dies für alle solitären Städte gelten. Im regional verwobenen Netz von Städten oder auch in sogenannten „...“ läßt sich das Ziel zwar nicht auf diese plakative Formel bringen, behält aber als Perspektive und als wichtige umweltpolitische Intention seine Gültigkeit. Eine unverzichtbare Handlungsoption muß deshalb das dramatische Eindämmen des Flächenwachstums sein oder wie es Axthelm-Hoffmann formuliert: „Es geht um ein Mehr an Stadt und ein Weniger an Fläche.“

Gefahren für die Stadtkerne

Die profillose Beliebigkeit und Austauschbarkeit der Rand- und Zwischenzonen der Städte verformt aber offenbar auch das Profil der städtischen Kerne. Mittlerweile sind viele Funktionen wie insbesondere das Einkaufen, die früher bestimmend für den Stadtkern waren, nicht nur vor die Tore der Stadt gewandert, sondern sie wuchern auch in die Region und ziehen andere Einrichtungen wie Freizeit- und Dienstleistungsangebote nach sich. Man achte lediglich auf die landauf landab wie Pilze aus dem Boden schießenden Musicalhallen und Entertainment-Center, die Hotels und Gaststätten und wiederum themenbezogene Einkaufsgelegenheiten um sich scharen. Damit wird den im Stadtkern zurückgebliebenen Einrichtungen zunehmend der Boden städtischer Vitalität entzogen.

Tendenziell werden so die Innenstädte ökonomisch und sozial unattraktiver, sie werden teilweise auch wieder unsicherer. Der kleinteilige, örtliche Einzelhandel erodiert rapide. Ladenlokale stehen leer. Und auch ein Großteil der Arbeitsplätze verschwindet ersatzlos aus den Stadtkernen und verlagert sich an die Ränder und in die Region.

In Frankreich beispielsweise liegt die wirtschaftliche Wertschöpfung zu 50% in der Banlieue. Damit dreht sich die in der Geschichte mit der wirtschaftlichen Bedeutung der Märkte entstandene Abhängigkeit vom Zentrum in eine Angewiesenheit auf die Randbereiche. Dieses Bild der Entwicklung der Stadtkerne im Spiegel der Zersiedlung mit all ihren Problemen ist ein wenig überzeichnet. Nur so werden jedoch Strömungen deutlich, die sich beinahe überall in Europa anbahnen oder abzeichnen.

Das „Gespenst der Nutzlosigkeit“ geht um in den europäischen Städten. So formuliert Richard Sennett einen Trend, der – sofern er apokalyptisch weitergedacht wird – der europäischen Stadt das Schicksal amerikanischer Städte bescheren könnte: Der Stadtkern besteht dann aus Ansammlungen von Büro- und Wohntürmen. Der verbleibende nicht-private Raum dient dem motorisierten Verkehr, der aus allen Himmelsrichtungen zum Zentrum drängt und dort seine Abstellflächen vorfindet. Das Stadtleben ist in Shopping- und Vergnügungsmalls verlegt. Synthetische Welten bieten die autofreie Nachbildung der Stadt

(inmitten eines riesigen Parkplatzes). Auf überschaubarem Raum findet man nicht nur die Düsseldorfer „Kö“, sondern gleich nebenan und witterungsgeschützt auch noch die Champs-Élysées, den Kurfürstendamm und die Frankfurter Zeil. Und ganz unbemerkt stellen die Einkäufer selbst die fehlenden Stadtbewohner dar, als wären sie Statisten einer „riesigen“ Inszenierung.

Die Stadtkerne werden nicht nur durch den Verlust wichtiger Nutzungen an die Region mit dortiger Imitation von städtischem Leben, sondern auch durch eine Art „Ausverkauf“ der zentralen Lagen selbst ausgezehrt. Denn oftmals wird der öffentliche Raum als erlebnis- und umsatzsteigerndes Ambiente preisgegeben, um mit den bequem erreichbaren und behaglichen Imitationen „lebendiger“ Stadtkerne mit ihren Einkaufsstraßen und Plätzen „over-designed“ und überinszeniert und mit der Zeit genauso kulissenhaft und hohl wie die synthetischen Welten vor den Toren der Stadt. Diese Tendenzen werden verstärkt durch die neuen Eigentümer der Innenstädte. Anonyme Kapitalgesellschaften, in aller Regel Bankkonsortien und Versicherungsfonds haben das Sagen. Sie üben keine langfristig wirksame lokale Verantwortung aus, sondern wollen lediglich so kurzfristig wie möglich Renditerwartungen realisieren. Dafür machen sie sich das öffentliche Gut der Stadt, den öffentlichen Raum wie eine „gute Stube“ zu nutze. Das Städtische mit sozialer Vielfalt, Fremdartigkeit und kultureller Offenheit ist dabei beileibe nicht einschränkunglos willkommen. Mit diskreter Kontrolle des öffentlichen Raums werden alle ausgegrenzt, die unerwünscht sind. Erwünscht sind lediglich die guten Käuferschichten. Zum Wesen zumindest europäischer Urbanität gehört jedoch die Freiheit des städtischen Raums.

Als Strategie wird es entscheidend sein, die Rolle der alten Kerne im Konzert der anderen, auch neuen Teile der Stadt zu überdenken und die Stadtkerne von der „Hypothek“ überzogener wirtschaftlicher Ertrags-erwartungen zu befreien. Kulturelle und soziale Angebote der Stadt können sich ohnehin dort besser entfalten, wo sie nicht einer ausschließlich für den Kommerz inszenierten Umwelt ausgesetzt sind.

Dies wird dann möglich, wenn die wirtschaftlichen und Grundstückstechnischen Voraussetzungen in den Stadtkernen ihrer neuen Rolle entsprechen. Dies bedeutet, daß es gelingen muß, in Hinblick auf eine langfristige Stabilität die Grundstückspreis- und Mietpreiserwartungen zu reduzieren und in den zentralen Lagen mietpreisdämpfend zu wirken, um Erosion, Fluktuation und Leerstand und um letztlich auch das derzeit hohe Maß an Beliebigkeit und Mittelmäßigkeit des Bauens zu verhindern. Dafür müssen die Städte und die großen Liegenschaftseigentümer beim Verkauf ihrer eigenen Liegenschaften beispielgebend und maßstabsetzend vorgehen.

Wandel der Lebensstile

Auch die Lebensstile der Stadtbewohner und ihre Anforderungen an die Stadt mit ihrem öffentlichen Raum und ihren spezifischen Orten haben sich im Verlauf dieses Jahrhunderts erheblich verändert und sind in einem weiteren Wandel.

Fast jeder Haushalt besitzt heute mindestens ein Auto. Dem hohen Mobilisierungsgrad sind nicht nur viele Plätze und Straßen zum Opfer gefallen. In der Geschichte der europäischen Stadt ist in den letzten Jahrzehnten durch das Auto auch eine so große individuelle „Bewegungsfreiheit“ erreicht worden, die die Stadtbewohner „scheinbar unabhängig macht vom Zusammenleben in der Stadt auf engstem Raum“. Derzeitig wachsen die Mobilitätsansprüche mit steigendem Wohlstand noch an. Der Zwang zur Mobilität wird sogar noch durch das Wuchern der Städte in die Regionen und das Auszehren der Stadtkerne vergrößert. Die Agglomerationen provozieren ein hohes Maß an Zwangsmobilität.

Steigende individuelle Entfaltungsspielräume führen offenbar zum Verlust an Urbanität und an Bedeutung des öffentlichen Raumes. Die Dichte städtischen Lebens im öffentlichen Raum und die Vielfalt einer Stadt, wie sie beispielsweise verbunden werden mit den Bildern der europäischen Stadt des späten 18. Jahrhunderts und der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, muß auch als Kehrseite viel zu enger Wohn- und Arbeitsverhältnisse betrachtet werden. So ist selbstverständlich der Fortschritt verbesserter Wohn- und Arbeitsverhältnisse in vielerlei Hinsicht ambivalent, weil in dem

Maße, in dem sich der individuelle Wohlstand verbessert, der öffentliche Raum als erweiterter Lebensraum, quasi als „Außenhaus“, funktional überflüssig wird. Allein in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg ist die durchschnittliche Wohnfläche pro Kopf von 15 qm im Jahr 1950 auf heute 38 qm angestiegen. Komfortfaktoren und Veränderungen in der Haushaltsstruktur schlagen hier gleichermaßen zu Buche.

Der verstärkte Einzug der Medien und der Telekommunikation in die privaten Haushalte ermöglichen es fast jedem, zu jeder Zeit an jedem Ort sein zu können. Bernd Guggenberger sagt dazu in seinem Essay „Unterwegs im Nirgendwo“: „Wenn nun alles mehr und mehr ins Gebäudeinnere sich verlagert und dort simultan die gleichen Informationen verfügbar sind wie überall sonst auch, dann wird der Ort, den es als physische Einmaligkeit natürlich immer gibt, sozial und psychologisch abgewertet bis zu jenem Punkt, an dem es sekundär wird, wo man faktisch lebt und arbeitet, weil man medial eh überall dabei ist.“

Man mag dies als Zugewinn an Qualität im Alltagsleben empfinden. Man kann dies auch mit genereller Technologie- und Fortschrittskepsis als Beginn kultureller „Verwandung“ und sozialer Vereinzelung werten, weil die Menschen sich nicht mehr persönlich, „face-to-face“ austauschen. Zweifelsohne verschwindet jedoch der Ortsbezug und damit verflüchtigen sich auch soziale und persönliche Kontakte und die Verantwortung für das Gemeinwesen. Dies stellt damit Wesensbestandteile der Stadt, des öffentlichen Raums und des Selbstverständnisses eines „Stadtbürgertums“ mehr als infrage.

Erhöhte Mobilität, die systematisch – finanziell wie ideologisch – geförderte Einfamilienhausidylle an den Rändern und das Hinausdringen wichtiger Versorgungsfunktionen haben suburbane Lebensweisen herausgebildet und die Angewiesenheit auf den Kern mit seinen Angeboten merklich geschwächt. Das Leben in den „Nicht-Orten“ funktioniert erstaunlich gut. Auch dies muß man konstatieren.

Dennoch zeigt sich ein Bedarf nach „Orten“, der regelrecht eine Nachfrage provoziert und einen Markt für eine „Orte-Industrie“ aufgebaut hat, in der zynischerweise eine Fiktionalisierung der europäischen Stadt blüht. Darauf wird man in der Stadt- und auch Regionalplanung reagieren und eingehen müssen, indem man auch „Orte“ in den peripheren Stadträumen schafft, die Angebote für suburbane Lebensweisen sind. Und der Erlebnishochfrage in den künstlichen Welten muß durch vergleichbar attraktivere Angebote in realen Welten etwas entgegengesetzt werden, wie es z. B. die Internationale Bauausstellung Emscher Park mit ihren großen Projekten und neuen Landschaften im Ruhrgebiet versucht – sei es der Landschaftspark in Duisburg-Meiderich, der Gasometer in Oberhausen, der Tetraeder in Bottrop oder die Zeche und Kokerei Zollverein in Essen.

Veränderte Handlungsmöglichkeiten der Stadtplanung

Die Rahmenbedingungen der Stadtplanung haben sich ebenfalls fast schleichend, aber nicht minder wirkungsvoll verändert.

– Die Steuerungsmöglichkeiten der Stadtplanung rekrutieren sich schon längst nicht mehr aus den klassischen Vorstellungen staatlicher Intervention. Ursprünglich hoheitliche Kommunalaufgaben werden in zunehmendem Maße – bei knapper werdenden öffentlichen Budgets – an Private delegiert, deren Handlungslogik anderen Prinzipien (Effizienz und Wirtschaftlichkeit) folgt als denen der öffentlichen Hand. In der Regel führt dies auch zu einem Verlust staatlicher Regulier- und Kontrollierbarkeit. Allgemein läßt sich derzeit eine Art Ausverkaufsmentalität feststellen. Pläne haben kaum noch politische Gültigkeit, wenn Investitionsvorhaben nicht reibungsfrei mit den Planinhalten vereinbar sind. Sehr oft gilt in Analogie zur Schachsprache: „Projekt schlägt Plan“.

– Entscheidungen der Kommunalpolitik werden in ihrer zeitlichen Wirkung zunehmend von den Legislaturperioden bestimmt. Nach vier respektive fünf Jahren sind kommunalpolitische Erfolge vorzuweisen, die reibungsfreie administrative und parlamentarische Abläufe voraussetzen. Dies sind zeitliche Orientierungen für Erfolge, die den Erfahrungen von Fristigkeiten im Städtebau zuwiderlaufen.

– Von Stadtentwicklungsprojekten, die einen langen Atem erfordern, ist die Kommunalpolitik kaum noch zu überzeugen. Sie ist fast ausschließlich an kurzfristig umsetzbaren Projekten in Allianz mit privaten Investoren interessiert. Diese Projekte erfordern wiederum eine Aushandlungs- und Abspracheverbindlichkeit, die dann faktisch nicht mehr in formal notwendigen Beteiligungsverfahren zur Disposition gestellt werden kann, ohne das Projekt in Gänze scheitern zu lassen. Damit werden auch die lange erstrittenen Beteiligungsrechte ad absurdum geführt.

– Die lokale Verantwortung von Bauherren, von der das Erscheinungsbild und das Nutzungsgefüge der Städte in der Geschichte profitiert hat, existiert so in der heutigen Stadtentwicklung nicht mehr. Schon längst gilt nicht mehr die Vorstellung vom Bauherren und Eigentümer, der – alteingesessen und gesellschaftlich verwoben – seine Immobilien- und Geschäftsentscheidungen auf lange Sicht für sich und auch in Verantwortung für die Entwicklung der Stadt trifft. Die lokale Verantwortung von Investitionsentscheidungen sinkt, da die Bauherren und Investoren lediglich noch als anonyme Kapitalgesellschaften auftreten. In Berlin verbirgt sich momentan hinter jedem Bau-schild eine Bank oder ein Konsortium von verschiedenen Banken. In dem Maße, wie Investoren nur noch als anonyme Kapitalgesellschaften auftreten, haben sie auch keine lokale Bindungen mehr. Sie suchen nur noch überregional nach günstigen Investitionsstandorten und Abschreibungsobjekten.

Es zeigt sich auch, daß die Kommunalverwaltungen immer mehr bemüht sind, sich auf das unbürokratische Bedienen von Investoren einzustellen. Dies macht nach Häussermann und Siebel den sogenannten „Kundenwechsel“ der Stadt als Dienstleistungsunternehmen aus. Während in den siebziger Jahren überwiegend die Bürger bedient wurden, werden jetzt die Unternehmen bedient. Dafür wird allzu oft einiges preisgegeben. Das Wahre von Langfristinteressen, was eine wichtige Aufgabe der Stadtplanung und des Städtebaus war, nimmt in der Bedeutung als Politikfeld stetig ab. Es regiert zunehmend eine „ökonomische Logik“ der Kurzlebigkeit und fehlenden lokalen Verantwortung.

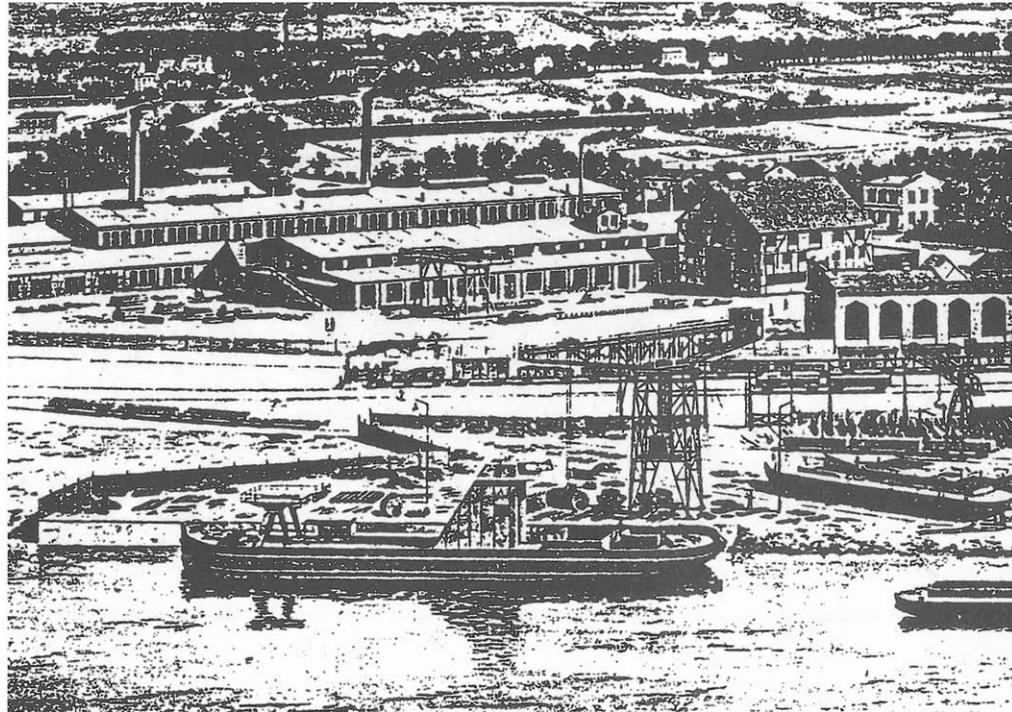
Zum Schluß

Es fällt schwer, ein deutliches Fazit zu ziehen. Wenn dieser schlaglichtartige Streifzug durch den „Stand der Dinge“ im Städtebau vielleicht zu einem etwas apokalyptisch gezeichnetem Bild geführt hat, so sollte dies lediglich dazu dienen, die Notwendigkeit des Ein- und Umlenkens unmißverständlich klarzulegen.

Aus meiner Sicht lassen sich dennoch vier Handlungsfelder identifizieren, die inhaltlich ineinandergreifen und mit Enthusiasmus verfolgt werden sollten:

- Das Flächenwachstum muß drastisch eingedämmt werden. Dafür ist das gleichzeitige Handeln von Mobilisierung und Aktivierung von Binnenflächen und Brachen so wie der Inwertsetzung und des Aufbaus von Landschaft erforderlich.
- Die wirtschaftlichen und immobilientech-nischen Rahmenbedingungen für die Stabilisierung der Stadtkerne sind mit Vorrang zu justieren. Dazu gehören auch notwendige Wertkorrekturen größerer innerstädtischer Liegenschaften.
- In den Rand- und Zwischenzonen der Städte und Agglomerationen sind „Orte“ zu schaffen, die in dem „Meer des Austauschbaren“ ein Stück Identität stiften können. Für diese punktuellen „Eingriffe“ sind höchste gestalterische, kulturelle, soziale und ökologische Qualitätsmaßstäbe anzulegen.
- Die städtebaulichen Konzepte müssen künftig – deutlicher als bislang – strategisch und prozessual qualifiziert werden.

Ich bin davon überzeugt, daß die Gestalt-, Erlebnis- und Gebrauchsqualitäten unserer Städte gewinnen können, wenn sich der Städtebau schöpferisch und kritisch den veränderten Rahmenbedingungen und Handlungsoptionen stellt und sich nicht verweigert.



Die Roddenkoppel Aufgabenstellung für die Werkstattarbeit und historische Entwicklung des Plangebietes

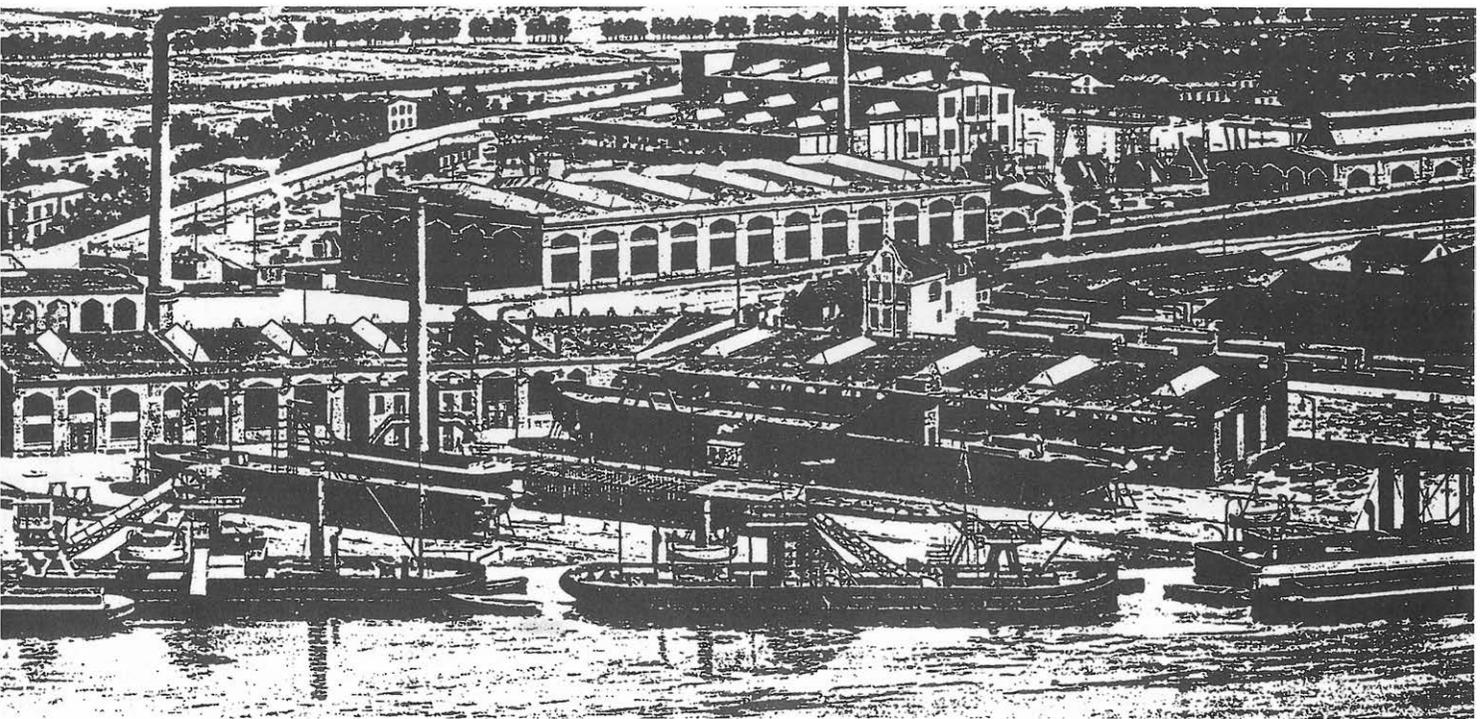
Prof. Ulrich Nieschalk
FB Bauwesen, FHL

1. Die historische und wirtschaftliche Entwicklung der Roddenkoppel

Die Roddenkoppel (Rattenkoppel, oder gerodete Koppel) liegt, durch Trave und Stadtgraben von der Stadt Lübeck getrennt, unmittelbar westlich der barocken Fortifikationen der Hansestadt. Gegliedert wird dieser Bereich durch die 10 m hohe Steilkante des Urstromtals der Trave sowie das von Westen einmündende Struckbachtal.

Die geschichtliche und wirtschaftliche Entwicklung des Untersuchungsgebietes Roddenkoppel/Einsiedelstraße ist in enger Verbindung zu den diesen Bereich bestimmenden Wasserläufen zu sehen: Der sich aus dem Verlauf des Stadtgrabens entwickelte Wallhafen und der Burgtorhafen sind Gewässersysteme der Trave, die die Stadtinsel Lübecks im Westen begrenzt. Während bereits im 12. Jahrhundert südlich der Holstenbrücke ein Binnenhafen angelegt war, aus dem sich später der Lager- und Handelsplatz für das Lüneburger Salz und den Ostseehering entwickelte und auf der Höhe der Mengstraße ein früher Seehafen die Transportgeschäfte in den Ostseeraum abwickelte, hatte der Stadtgraben zunächst

eine reine Verteidigungsfunktion. In dem weiteren Verlauf der unteren Trave waren lediglich Treidelwege für den Schiffsverkehr und Prähme, Schwimmstege für Löscharbeiten, angelegt. Unter den zahlreichen kleinen Flüssen und Bächen, die sich aus westlicher Richtung vom Geestrücken in das Urstromtal der Trave ergießen, hatte für den Bereich der Roddenkoppel der Struckbach die größte Bedeutung: Dieses Gewässer, auch als Flutgraben bekannt, entspringt in der Nähe des Gutes Roggenhorst, unterquert die Krempelsdorfer und die Schwarztauer Allee sowie die Karlstraße und mündet auf der Höhe der Nordspitze der Wallhalbinsel in die Trave. Westlich der Straße bei der Lohmühle staute man den Flutgraben zum oberen Struckmühlenteich und nahe der Unterquerung der Karlstraße, ca. 250 Meter vor der Mündung in die Trave, den unteren Struckmühlenteich auf. An diesen Teichen wurden seit Mitte des 13. Jahrhunderts die wichtigsten Mühlen in Stadtnähe betrieben.



Die mittelalterliche Stadt war ursprünglich im Westen nur durch eine am rechten Traveufer verlaufende Stadtmauer mit Türmen befestigt, die zum Hafen hin einige Toröffnungen besaß. Dem westlichen Vorland wurde zunächst noch keine Verteidigungsfunktion beigemessen. Zu Beginn des 14. Jahrhunderts wurden die dem Stadtkern vorgelagerten ländlichen Gebiete durch die Landwehr abgesichert: Vorhandene Wasserläufe, durch bewässerte Gräben miteinander verbunden, begrenzten aufgeschüttete Wälle, die mit dichten Dornhecken bepflanzt waren. (Die an der Krempelsdorfer Landwehr verlaufene Straße Dornbreite leitet ihren Namen vom dieser Wallbepflanzung ab.) Solange es keine durchschlagenden Schußwaffen gab, war die Landwehr nur an den Tordurchlässen einbruchgefährdet. Diese waren durch Wachtruppen und Wachtürme gesichert. (z. B. Moislinger Baum, Brandenbaum etc.)

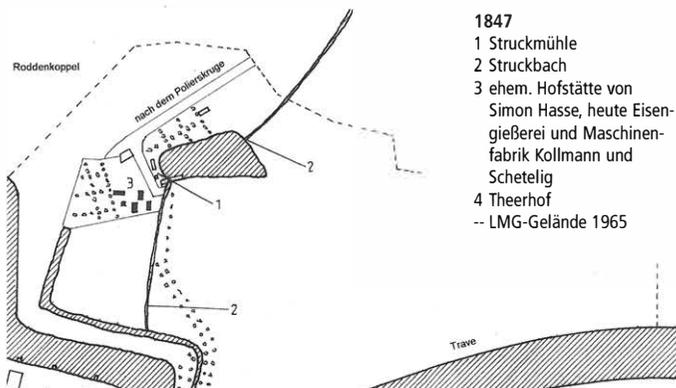
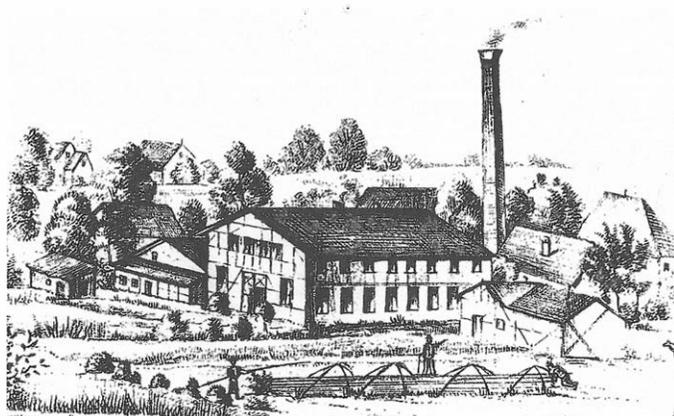
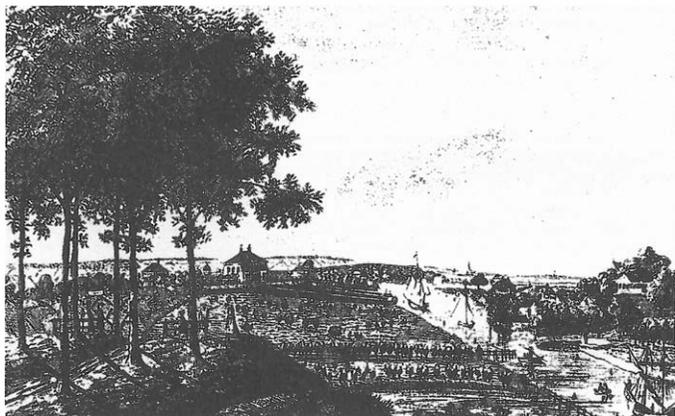
Zum Ende des 15. Jahrhunderts entstanden die ersten Schutzwälle und Festungsmauern am linken Traveufer, denen nach Westen hin ein relativ schmaler Stadtgraben vorgelegt wurde. Im 16. Jahrhundert wurde

das frühe westliche Bollwerk weiter ausgebaut. Der Verlauf der Wallanlage gestaltete sich wie folgt: Der sich an die Nordseite der Holstentorbefestigung anschließende Knochenhauerwall verlief in westlicher Richtung bis zu dem Rondell auf Höhe der Beckergrube, die mit dem Plönniesturm bestückt war. Von hier lief der Reeperwall, in seiner Richtung dem nach Norden abknickenden Stadtgrundriss folgend gradlinig bis auf die Höhe der heutigen Fischergrube, wo der Dammansturm eine kleinere Zwischenbastion bildete. Weiter nördlich erreichte der Reeperwall schließlich den Goldenen Turm, der wie die anderen Türme aus dem Ende des 15. Jahrhunderts stammte. Hinter diesem Turm änderte diese frühe Wallanlage ihre Richtung und lief auf der Höhe der Engelsgrube aus.

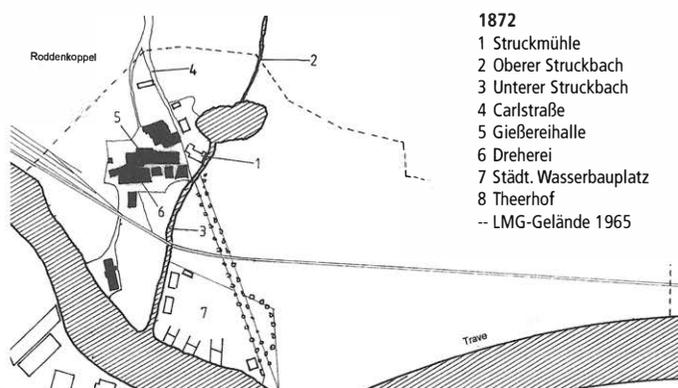
Um 1580 entstand der Neue Wall, der sich im Anschluß an das Rondell des Goldenen Turmes parallel zur Stadttrave bis auf die Höhe der Burg hinzog, um hier fast rechtwinklig zur Trave abzuknicken. Die daraus entstehende Wallzunge, die mit erwähnten Rondellen und Türmen verstärkt war, besaß noch keinen Inselcharakter, da die nördliche Spitze über eine den Stadtgraben überspan-

nende Klappbrücke erreichbar war. Die Brücke bildete gleichzeitig den Zugang zu der St. Petri-Ziegelei, deren Produktionsstätte auf dem Werksgelände von Orenstein & Koppel lag. Wie der Name Reeperwall bereits vermuten läßt, wurde nach Errichtung der äußeren Befestigungsanlagen das teilweise sumpfige Gelände am linken Traveufer für den Hafenbetrieb genutzt. Hier entstanden die ersten Schiffswerften und Reeperbahnen zur Herstellung von Schiffstauen.

Im 17. Jhd. erfolgte der weitere Ausbau der Lübecker Fortifikationen. Im Bereich des Untersuchungsgebietes waren bereits 1642 die Umbauarbeiten für jene neuen Bastionen abgeschlossen, die über zweihundert Jahre das Gesicht der nördlichen Wallhalbinsel und ihres westlich vorgelagerten Verteidigungsgürtels prägen sollten. In der Mitte des 18. Jhd. entstanden auf dem westlichen Ufer prächtige Gärten an der Küsselschen Villa, die bis an die Trave reichten. Die Mühlen am Struckbach, die dazugehörigen Ansiedlungen und Nebengebäude sowie die Ziegeleien im Travetal bildeten den Grundstein für das Industrie- und Gewerbegebiet Roddenkoppel.



- 1847**
 1 Struckmühle
 2 Struckbach
 3 ehem. Hofstätte von Simon Hasse, heute Eisengießerei und Maschinenfabrik Kollmann und Schettelig
 4 Theerhof
 -- LMG-Gelände 1965



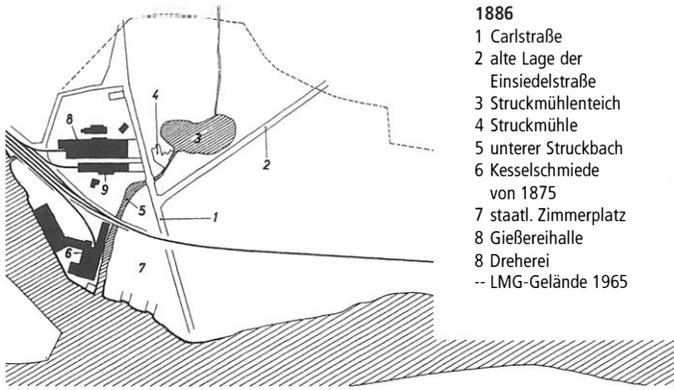
- 1872**
 1 Struckmühle
 2 Oberer Struckbach
 3 Unterer Struckbach
 4 Carlstraße
 5 Gießereihalle
 6 Dreherei
 7 Städt. Wasserbauplatz
 8 Theerhof
 -- LMG-Gelände 1965

Bilder 2
 oben: LMG-Gelände zwischen 1795 und 1800 mit Barockschlößchen von Hieronymus Küsel jun. (Joh. Marcus David)

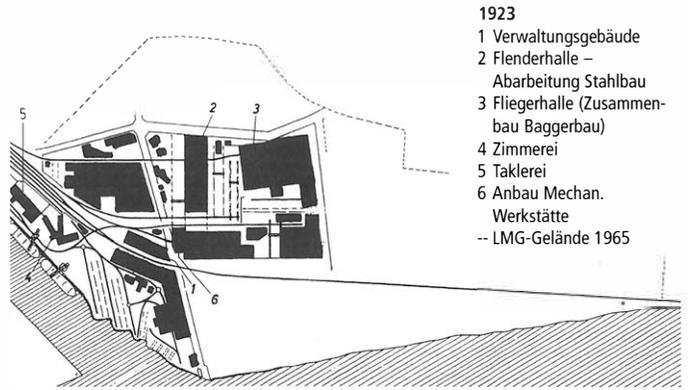
Bilder 3
 oben: Handzeichnung der Fabrik von Kollmann & Schettelig um 1871

Nachdem die gesetzgeberischen Grundlagen (Gewerbefreiheit und Aufhebung der Torsperre) geschaffen waren begann auch in Lübeck die Gründerzeit: Bereits 1845 war im Bereich der Unteren Struckmühle die Maschinenfabrik und Eisengießerei Kollmann & Schettelig entstanden, aus der 1873 die Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft (LMG) hervorging. In dieser Zeit erfolgte der Bau der Lübeck-Eutiner-Eisenbahn, deren Gleistrasse durch das Gewerbeareal hindurchgeführt wurde. (Bilder 2)

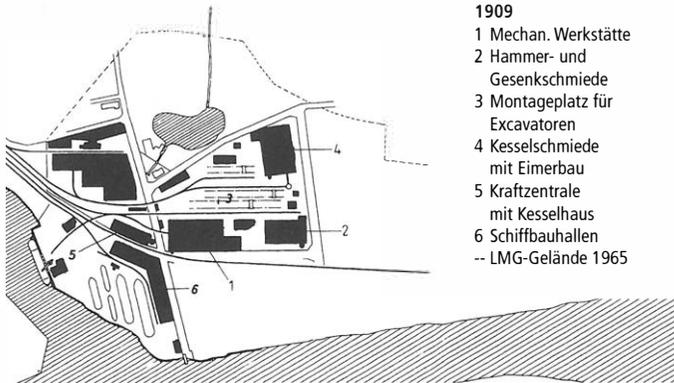
Dieser Betrieb wandelte sich bis 1909 zu einer leistungsfähigen Werft, auf der bereits Schiffe bis zu einer Länge von 110 m gebaut werden konnten. Zu diesem Zwecke entstanden auf dem Gelände die Großbauten der Schiffsbauhallen und Mechanischen Werkstätten. Gleichzeitig wird an der Schwartauer Allee der Stadtteil St. Lorenz ausgebaut. (Bilder 3)



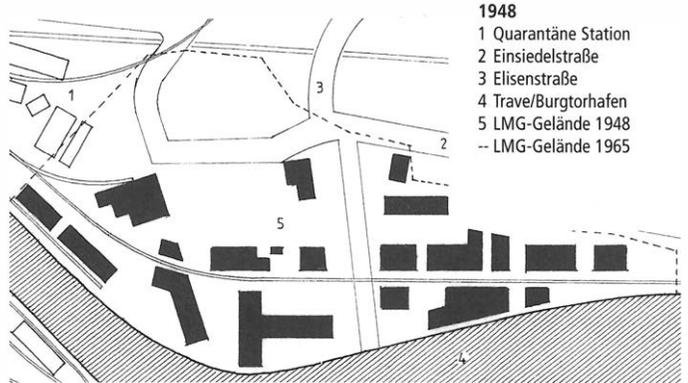
- 1886**
 1 Carlstraße
 2 alte Lage der
 Einsiedelstraße
 3 Struckmühlenteich
 4 Struckmühle
 5 unterer Struckbach
 6 Kesselschmiede
 von 1875
 7 staatl. Zimmerplatz
 8 Gießereihalle
 8 Dreherei
 -- LMG-Gelände 1965



- 1923**
 1 Verwaltungsgebäude
 2 Flenderhalle -
 Abarbeitung Stahlbau
 3 Fliegerhalle (Zusammen-
 bau Baggerbau)
 4 Zimmerei
 5 Taklerei
 6 Anbau Mechan.
 Werkstätte
 -- LMG-Gelände 1965



- 1909**
 1 Mechan. Werkstätte
 2 Hammer- und
 Gesenkschmiede
 3 Montageplatz für
 Excavatoren
 4 Kesselschmiede
 mit Eimerbau
 5 Kraftzentrale
 mit Kesselhaus
 6 Schiffbauhallen
 -- LMG-Gelände 1965



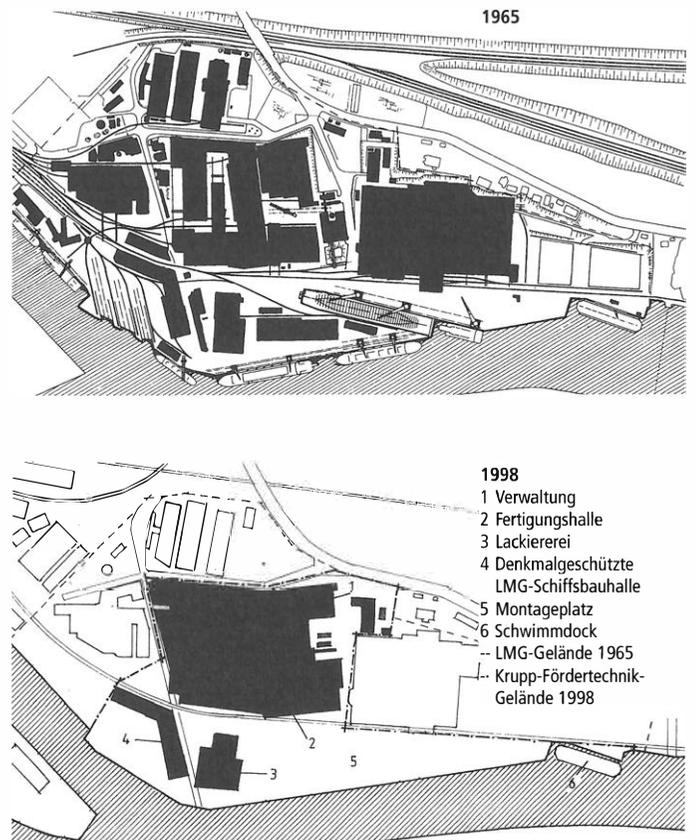
- 1948**
 1 Quarantäne Station
 2 Einsiedelstraße
 3 Elisenstraße
 4 Trave/Burgtorhafen
 5 LMG-Gelände 1948
 -- LMG-Gelände 1965

Bilder 4
 oben: Grundriß der LMG
 um das Jahr 1886
 unten: Erweiterung der
 LMG nach 1909

Bilder 5
 oben: LMG nach den
 Umbauten 1921/22

Zwischen 1923 und dem Ende des 2. Weltkriegs wird das Areal Roddenkoppel/Einsiedelstraße weiter für die Großindustrie ausgebaut: So entstehen in diesem Bereich der See-Grenz-Schlachthof mit Quarantäneställen, Kühlhaus und Markthallen sowie die großen Bagger-Montagehallen der LMG und die Holzlagerplätze der Firma Havemann. Eine nördliche Erweiterung des LMG-Geländes nach Norden scheiterte, da in diesem Bereich Flächen für den Damm einer Nordbrücke vorgehalten wurden. (Bilder 4)

1950 fusioniert die LMG mit der Firma Ohrenstein und Koppel. Um 1965 erreichte das Werft- und Baggerbau-Areal seine größte Flächenausdehnung. 1987 wird der Werftbetrieb eingestellt, große Fabrikareale fallen brach. 1993 wird der Konzern von Krupp übernommen. Krupp-Fördertechnik reduziert seinen Gebäudebestand drastisch: Ein Großteil der Gebäude werden verkauft, umgenutzt oder sind ohne Funktion ... (Bilder 5)



Bilder 6
oben: LMG – Werks-
anlagen 1965 (Grundriß)

2. Das Planungsgebiet

Das Untersuchungs- und Planungsgebiet Roddenkoppel, in unmittelbarer Nachbarschaft zum UNESCO-Weltkulturerbe Lübecker Altstadt, liegt zwischen dieser und den Vororten St. Lorenz Nord und Vorwerk. Die Begrenzung dieses Bereiches erfolgt durch die Schwartauer Allee, durch die Bahnanlagen westlich der Einsiedelstraße sowie durch die Trave im Bereich des Wallhafens und des Burgtorhafens. (Bilder 6)

Topographie (Bild 7)

Die stadträumliche Situation des Untersuchungsgebietes läßt sich in erster Linie durch ausgeprägte Faktoren der Topografie des diluvialen Höhenrückens und des Travetals mit seinem Sedimentaufbau charakterisieren: Die Bereiche der Roddenkoppel werden in ihrer Form und Ausbildung durch den Verlauf des ehemaligen Stadtgrabens, des Wallhafens des Burgtorhafens (Untertrave) im Osten sowie dem Steilhang entlang der Katharinenstraße und Einsiedelstraße im Westen geformt und begrenzt. Gerade in dem gegenüber von diesem Steilufer, dem Stadtberg Bucu, der Altstadtinsel und dem

Höhenrückens entlang des Jerusalemberges und der Eschenburgstraße sind deutlich die Dimensionen des Urstromtals der Trave abzulesen. Das Untersuchungsgebiet selbst ist in Höhenentwicklung und Reliefform flach und wenig charakteristisch ausgeprägt. Der von Westen in einem Seitental hereinfließende Flutgraben (Struckbach) ist durch seine Verrohrung für die Gestaltung dieses Bereiches zur Zeit nicht mehr relevant. An der Roddenkoppel zeigt sich deutlich der Konflikt von barocker Befestigungsanlage und dem modernen Hafenausbau zu Beginn des 20. Jahrhunderts: Am Wallhafen geht der gezackte Verlauf des Stadtgrabens und der vorgelagerten Contrescarpe in die linear angelegte befestigte Kaimauer über. Eine Reihe von Übersichtspunkten (Brücken, Standorte am Travehang) zeigen dennoch deutlich die interessanten topographischen Eigenschaften des zu untersuchenden Bereiches und seine Einbettung in den nördlichen Stadtraum. Zwei topografisch und stadträumlich wertvolle Bereiche seien noch erwähnt: Der historische Wasserbauplatz, der sich aus dem Verlauf von Struckbach und Karlstraße gebildet hat und das Relikt

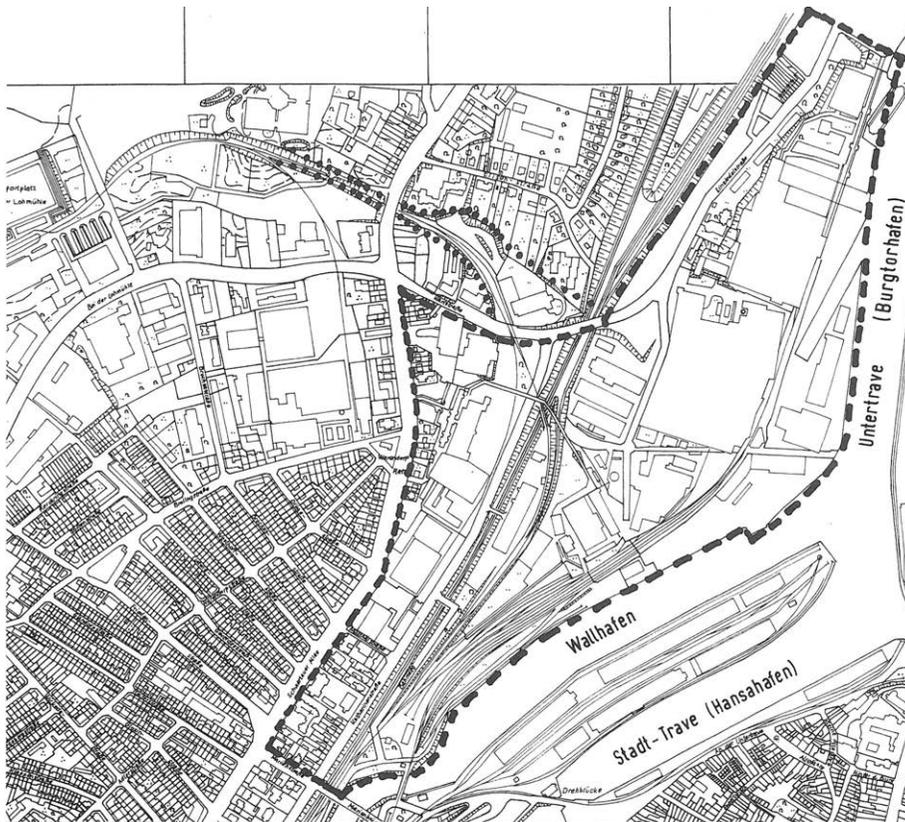


Bild 7

des Küsselschen Anwesens an der Einsiedelstraße, das hoch über dem Travetal liegt und von dem eine barocke Gartenachse einst bis zum Travestrand verlief.

Verkehrliche Situation

Der Verlauf der historischen Straßen Karlstraße und Einsiedelstraße ist im Bereich der Untersuchungszone durchaus zu erkennen. So kann die einprägsame Achse Struckfähre-Karlstraße/Alter Uhrenturm/Fabriktor der LMG durchaus nachgewiesen werden. Durch Überbauung und Verlegung einzelner Straßenzüge wirkt das Verkehrssystem nicht mehr prägend auf die städtebauliche Situation. Die Trasse der historischen Bahnlinie Lübeck-Eutin von 1872 und die Schienenanlage des Verschiebebahnhofs auf der Roddenkoppel strukturieren das Untersuchungsgebiet an seiner östlichen Flanke sehr stark. Im Westen schneidet der tiefe Graben der Bahnlinie Lübeck-Puttgarden/Kiel die Untersuchungszone von der Katharinenstraße und den benachbarten Gewerbezone ab, so daß allein in diesem Bereich sechs Brückenschläge zur Vernetzung dieser Gebiete erforderlich sind. Aus dem höher

gelegenen Industriegebiet an der Lohmühle wird auf Höhe der Viehmarkthalle ein Gleis eingeführt, dessen Verlauf innerhalb des Untersuchungsgebietes starke funktionelle Einschnitte bringt. Somit wirken diese Zonen durch die vielfach parallele Gleisführung übererschlossen und in ihrem Zusammenhalt gestört. Zahlreiche Brückenbauwerke, Überführungen, Unterführungen und Rampen kennzeichnen deutlich die topografische Situation sowie den hohen Grad an verkehrlicher Erschließung. Im Süden der Roddenkoppel sind die Marienbrücke und die neue Fußgängerbrücke über die Gleisharfe des Verschiebebahnhofs auf der Roddenkoppel hervorzuheben, von denen ein hervorragender Überblick auf den südlichen Teil des Untersuchungsgebietes möglich ist. Die historische Eisenbahnbrücke über den Stadtgraben verweist in erster Linie auf den Standort des ersten Lübecker Bahnhofs von 1852. Das Becken des Wallhafens und die Einmündung des Stadtgrabens in die Trave ist von diesem Standort deutlich einzusehen. Im Bereich des Schlachthofes zeigt das technische Relikt der Viehtrift eindeutig die funktionalen Bezüge zwischen Anlandestelle für das Schlachtvieh,

Quarantäneställe und dem westlich benachbarten Schlachthofgelände. Die übrigen Brückenbauwerke sind neben der verknüpfenden Funktion in den Westbereich städtebaulich unbedeutend. Im Rahmen einer künftigen Neuerschließung der Roddenkoppel und des Ausbaus der Einsiedelstraße zur Nordtangente, die zur nördlichen Travequerung führt, sollten leistungsfähige Brückenbauwerke den Untersuchungsbereich mit den Gewerbegebieten westlich der Katharinenstraße verbinden. Das Untersuchungsgebiet wird an seiner östlichen Flanke durch die Anlagen des Wallhafens und des Burgtorhafens geprägt. Kaianlagen und Uferbefestigungen verweisen noch deutlich auf Nutzungen als Handels- und Werfthafen hin, jedoch ist in dieser Zone die Brachenbildung weit vorangeschritten: Sekundärnutzungen wie Holzlagerplatz und Abstellzonen für Schrott und Maschinenteile machen die Hafenufer zur Zeit wenig attraktiv.

Zustandsbeschreibung, Funktion und Nutzung

Das Untersuchungsgebiet teilt sich in charakteristische Untersuchungszone auf, die hier beschrieben werden sollen:

Roddenkoppel: Rangier- und Verschiebebahnhof Roddenkoppel, Bahnstrecke Lübeck-Puttgarden/Kiel, Bahnweg, Wallhafen, historische Eisenbahnbrücke der Linie Lübeck-Eutin.

Viehhof: Vieh-Quarantäneställe, Schlachtvieh-Markthalle, Katharinenstraße, Gleise der Hafentorstraße, Wallhafen, Gewerbebrache.

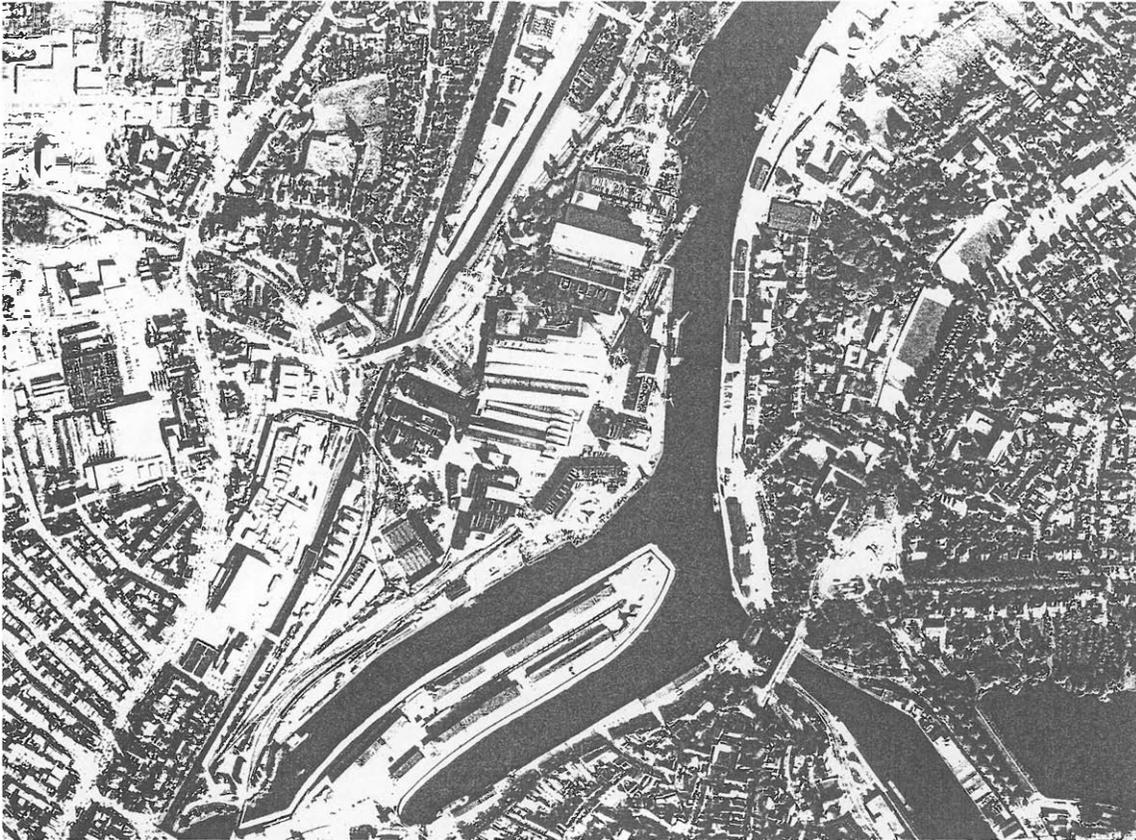
O + K / KRUPP. Firmengelände von BATRA und O + K / KRUPP, Schwerindustrie, Produktionshallen, Einsiedelstraße, Bahnanschluß.

Uferzone: Firmengelände von BATRA und O + K / KRUPP am Wallhafen und Burgtorhafen, Ehem. Schwerindustrie, Brachzone. Ehemaliger Wasserbauplatz, historische Maschinenbauhalle, Denkmalschutz.

Küselsche Villa: Barockvilla, Wohngebäude, Torhäuser, Denkmalschutz, Barackengebäude am Steilufer zum Travetal, Relikte des Kuselschen Parks.

Nordzone: Ehemals Betriebsgelände O + K, Konkursmasse Mack und Hörmann, Lagerbereiche, Industriehallen, Brachzone mit dichter Spontanvegetation, Liegeplatz des Schwimmdocks von O + K / KRUPP.

Im Gegensatz zu der einprägsamen Topografie besitzt das Untersuchungsgebiet kaum übergeordnete raumbildende Elemente aus der Bebauung. Die Gebäudeanlagen wirken im höchsten Maße ungeordnet. Dennoch sind in den einzelnen Zonen des zu analysierenden Bereiches sehr wohl die die stadträumliche Situation charakterisierenden Einzelgebäude und Ensembles zu vermerken: Die ehemalige Schlachtviehmarkthalle, heute Viehhof der Firma Dohrendorf, bildet mit ihren Hallenschiffen einen charakteristischen Riegel entlang der Bahnlinie Lübeck-Puttgarden/Kiel, bzw. der Katharinenstraße aus und bildet ein für die stadträumliche Situation interessantes Ensemble mit dem Schlachthof an der Schwartauer Allee aus. An der Einmündung der Katharinenstraße in die Karlstraße bestimmen die drei parallel ausgerichteten giebelständigen Produktionsgebäude der Firma BATRA die stadträumliche Situation am Travehang. Die übrigen Hallengebäude von O + K / KRUPP-Förder-technik folgen in ihrer Aufstellung im Prinzip diesem vorgegebenen Duktus. Die Hallenschiffe wachsen allerdings zusammen, sodaß eine klare Gliederung der Baukörper in diesem Bereich fehlt. Die vorgestellten Giebel bilden zur Einsiedelstraße hohe Raumkanten aus. Hier wird die Klarheit des topografisch vorgegebenen Stadtraums stark beeinträchtigt. Entsprechend problematisch sind die hohen Raumkanten an der Ostseite der Untersuchungszone 3 und 6 zu sehen. Die Zone 5 wird durch die baulichen Relikte des Kuselschen Anwesens bestimmt. Das barocke Lusthaus wirkt mit seinen Torhäusern und den hohen schmiedeeisernen Toren vor den Giebeln der Schwerindustrie-Hallen wie ein Fremdkörper. Die Reste des historischen Gartens gehen, dem Steilhang folgend, nach Norden in eine mit Spontanvegetation bewachsene Brache über, der nach Osten hin das große Schwimmdock vorgelagert ist. Der Maschinenbauhalle vorgelagert ist eine Platzfläche auszumachen, die in ihrer Lage, Form und Dimension dem historischen Wasserbauplatz entspricht, der durch Uferkante, Karlstraße, Eisenbahnlinie Lübeck-Eutin von 1872 und den Verlauf des Struckbaches begrenzt war. Zusammenfassend ist anzumerken, daß die städtebauliche Situation in dem Untersuchungsgebiet Roddenkoppel/ Einsiedelstraße neben den oben beschriebenen ordnenden baulichen



Luftbild

Komponenten durch ein ungeordnetes Gewerbebau-Gemenge geprägt wird. In diesem Bereich ist ein großer Handlungsbedarf für eine bauliche Neuordnung zu erkennen.

3. Aufgabenstellung für den Workshop

Für das Planungsgebiet Roddenkoppel, das stadträumlich das Bindeglied zwischen Altstadt/Nördliche Wallhalbinsel und den westlichen Vorstädten darstellt, lassen sich in der Chancen-Mängeldiskussion folgende Charakteristika herausstellen und mögliche Aufgabenstellungen ableiten:

1. Der Landschaftsraum der Trave und des Struckbachtals charakterisieren den Erlebnis- und Erholungswert dieses Areal, der besonders unter ökologischen Aspekten weiter ausgearbeitet werden sollte.
2. Die Wohnbebauungen des Stadtteils St. Lorenz/Vorwerk und die Großbauten der Industrieareale stellen einen z. T. unvereinbaren Kontrast dar, der durch Neuordnung und Arrondierung besser gelöst werden sollte.
3. Die industriellen Brachzonen und Bereiche des Rückbaus der Großindustrie bein-

halten die Chancen der Weiterverwendung und des Gebäude-Recycling. Die Stadtbaugeschichte der Industrialisierung kann hier im großen Rahmen aufgearbeitet werden. Von der Denkmalpflege werden eindeutige Aussagen erwartet.

4. Die alten Hafenzonen und Kaianlagen und historischen Werftgebäude stellen einen hohen Wert für maritime Verwendung (Marina, Servicebereiche, Gastliegeplätze) dar.

5. Durch den Ausbau der Nordtangente und eine gute interne Erschließung des Bereichs Roddenkoppel können attraktive Gewerbezone in nächster Nähe zum Wohnen geschaffen werden.

Ziel des Workshops war es, in einer konzentrierten und zeitlich begrenzten Auseinandersetzung mit diesem Industrieareal und seinem Umfeld planerische Visionen, Ideen und Aussagen zur landschaftlichen, städtebaulichen und architektonischen Entwicklung der Roddenkoppel zu gewinnen. Ohne die Definition eines Programms oder einengende Planungsparameter sollte den Teilnehmern des Workshops die Gelegenheit gegeben werden, sich mit der Stadtentwick-

lung Lübecks im 21. Jahrhundert auseinanderzusetzen. Dabei sollten der Formulierung von Leit-Bildern für den künftigen Umgang und die innere und äußere Entwicklung von Industriebrachen vorrangige Bedeutung zugemessen werden.

Die Arbeit an diesem Projekt lief in folgenden Schritten ab: In der Analysephase wurde der Planungsraum den Studierenden und den sie betreuenden Professoren nahe gebracht. Dies erfolgte durch Begehungen, Einweisungen und Vorträge. Die Auseinandersetzung mit dem Planungsareal wurde durch eine Dokumentation umfangreicher städtebaulicher Untersuchungen des Fachbereichs Bauwesen der FHL unterstützt. In der Konzeptionsphase erarbeiteten Planungsgruppen in unterschiedlicher Zusammensetzung Vorschläge zur künftigen Entwicklung und Nutzung der Roddenkoppel und ihrer angrenzenden Bereiche. Die Beiträge wurden nach eingehender Diskussion weiterentwickelt und liegen nun nach weiterer Überarbeitung in dieser Dokumentation vor.



Arbeitsgruppen

Zentraler Hochschulstadtteil

Björn Barbatschi
Falko Nosovski
TU Braunschweig

Bernd Clement
Jörg Kriews
Frank Dehnhardt
Bettina Wulff
FH Lübeck

Grüner Altstadttrand

Björn Barbatschi
Falko Nosovski
TU Braunschweig

Bernd Clement
Jörg Kriews
Frank Dehnhardt
Bettina Wulff
FH Lübeck

Inseln im Delta

Tina Speerschneider
FH Lübeck

Roddenkoppel als Messestandort

Corinna Äissen
Eelco Bischof
Stefan Haake
Dörte Herberger
Sven Kosemund
Eugen Panescu
Simon Putz
Christian Schmidt
Tanja El Witwity
Tutor: Frank Ullrich
Hochschule für bildende Künste, Hamburg

Roddenkoppel als (Messe-)Insel

Nicola Späth
TU Braunschweig

Revitalisierung der LMG-Hallen

Tobias Staack
FH Lübeck

Ein archäologischer Garten

Industrielle Spuren in der Landschaft
Agnes Sonka
Christian Zetzsche
TU Braunschweig

Teilnehmer

Hochschulen

TU Berlin

Prof. Dr. Heinz W. Heilmann
Wiss. Mitarbeiterin Doris Leymann

TU Braunschweig

Prof. Hinnerk Wehberg
Wiss. Mitarbeiter Michael Kaschke
Wiss. Mitarbeiterin Nikola Gerber

HBK Hamburg

Prof. Bernhard Winking

FH Lübeck

Prof. Georg Conradi
Prof. Ulrich Nieschalk
Prof. Bernhard Stubenvoll
Prof. Wolfgang Tonne
Dipl. Geogr. Wotha
Dipl. Ing. Klaus Petersen

Inseln im Grünen

Lars Kruse
Ahlke Schöler
TU Braunschweig

Wohnen am Wasser

Kerstin Poggrön
Sabine Ranke
TU Braunschweig

Roddenkoppel an der Herzfrequenzlinie

Martin Burckhardt
Katrín Werling
FH Lübeck

Freizeitband Lübeck-Travemünde

Katja Hempel
Felix Winter
TU Braunschweig

Wohnen am Wasser

Roland Carsten
Robert Bräunlin
Maren Kirmse
Frank Plesse
FH Lübeck

Ökologische Reihenhaussiedlung

Gudrun Gänzle
Britt Cornils
FH Lübeck

Die Roddenkoppel

Imke de Buhr
Ilka Greube
Helge Henze
Doris Leymann
Johannes Middendorf
Katrín Rohweder
TU Berlin
Institut für Landschaftsarchitektur

Grosse Grünstrukturen

Sönke Wahnes
Dankel Knoch
TU Braunschweig

Axel Prüser
FH Lübeck

Ruinenpark – sechs Fakten

Jutta Kmitschkowiak
Marc Doleschall
FH Lübeck

Spuren und Plätze

Simone Pfohl
Katrín Segler
FH Lübeck

Rasterfari – Stadtteilentwicklung, ein Spiel?

Arne Kleinhand
Pia Degenhardt
TU Braunschweig

Peter Lohse
Gitta Zäschka
FH Lübeck

Wohnen am Wasser

Andreas Möller
Uwe Göhringer
FH Lübeck

Ökologische Wohnanlage am Roddenkoppelkai

Andreas Gehrke
Mai Maschmeier
Hannes Störtenbecker
FH Lübeck

Konversion zu Ökotopia

Volker Binding
Sven Feldmann
Thomas Leise
FH Lübeck

Renaturierung der Roddenkoppel

Matthias Berscheid
Jan Gebel

Vorbereitung, Betreuung und Technik

Herr Arnold
Gunnar ter Balk
Klaus Brendle
Ernst-Günter Brodersen
Herr Brügger
Ivan-Peter Chlumsky
Georg Conradi
Mareile Ehlers
Stefan Franck
Reinhard Gebauer
Nikola Gerber
Frau Hamann
Heiko Held
Andreas Homberg
Hartmut Hornung
Antonius Jeiler
Michael Kaschke
Andreas Krause
Bernd Kühlert
Herr Lathar
Doris Leymann
Klaus Mai, Dirk Meyer
Sigrid Meyer
Ulrich Nieschalk
Klaus Petersen
Ulrike Schröder
Insa Schröder-Ropeter
Michael Schultz
Rainer Steffens
Ulrike Stock
Bernhard Stubenvoll
Imke Stüven
Herr Thurnwald
Wolfgang Tonne
Teja Trüper
Hinnerk Wehberg
Bernhard Winking
Herr Wotha
Edzard Wucherpennig
Volker Zahn, Manfred Zill
Gebäudereinigung Bockholdt
CANON – Kopierer
GAB GmbH Lübeck
KDA Kirchlicher Dienst in der Arbeitswelt
Kommunales Kino
Krupp Fördertechnik
Lübecker Hafengesellschaft
M.I.K.A.D.O
Gerüstbau Oldenburg
Schloß Plüschow, Jeanette Harendt, Miro Zahra
St. Petri Kirche
Theater Combinale
Tischlerei Wendt



Ein neuer „Stadtteil“ bestehend aus Gewerbe, Technologie, Hochschulnutzung und Wohnen entwickelt sich von der Autobahn bis zur Roddenkoppel.

Die Nordtangente wird als wichtige Verkehrsader in den neuen Stadtteil integriert. Das renaturierte Struckbachtal schafft als Park eine freiräumliche Zäsur im Stadtgefüge

Zentraler Hochschulstadtteil

Björn Barbatschi
Falko Nosovski
TU Braunschweig

Bernd Clement
Jörg Kriews
Frank Dehnhardt
Bettina Wulff
FH Lübeck

Die Entscheidung, das eigentliche Planungsgebiet, die Roddenkoppel, in nördlicher Richtung zu erweitern, war die logische Konsequenz aus der schon geplanten Nordtangente, die zukünftig einen großen Teil des Verkehrs aus dem Bereich Untertrave und Travemünder Allee umleiten wird. Damit war die Grundlage geschaffen, das gesamte Gebiet von der Trave bis zum Autobahnzubringer zu überplanen. Von Beginn an war allen die Idee gemein, die Rolle des Industriefens an dieser Stelle aufzulösen und auch in der Planung deutlich zu machen, daß die Autobahn und die Eisenbahn an dieser Stelle Lübecks die pulsierenden Verkehrsadern sind.

Gleichzeitig war uns auch die Rolle von Lübecks Altstadt wichtig, die bei der Planung einen zentralen Bezugspunkt bildet. Die Altstadt sollte konsequent für den Autoverkehr unattraktiv gemacht und gleichzeitig für Passanten aufgewertet werden und einen grünen Ring als Naherholungsgebiet um die Insel ziehen.

Die Idee, den Hochschulstadtteil an dieser exponierten Stelle zu planen, entstand aus dem Grundkonzept, auf der Roddenkoppel eine Mischung aus Wohnen, Technologie und Forschung entstehen zu lassen.

Auch hier fanden wir schnell Übereinstimmung, daß dieser Standort für eine Hochschule ideal wäre.

Die Vermischung von Technologiepark, Forschung und Hochschule ist nun nichts Neues, an diesem Standort aber wäre sie für Lübeck eine große Chance.

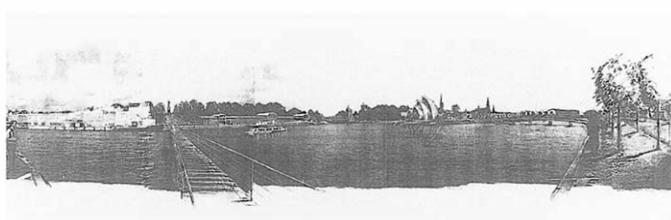
Man hat die Möglichkeit und die infrastrukturellen Voraussetzungen, im städtischen Kerngebiet eine Einrichtung entstehen zu lassen, die nicht nur Lübecks Altstadt einen Aufschwung bringen, sondern gleichfalls eine Einbindung der Hochschule in das städtische Leben nach sich ziehen würde.



Auf der Roddenkoppel entstehen Wohnquartiere für unterschiedliche Bewohner- und Altersgruppen. Verbindungen zur Altstadt und zum Burgfeld gibt es über Fußgängerbrücken.



Vogelschau auf die Roddenkoppel

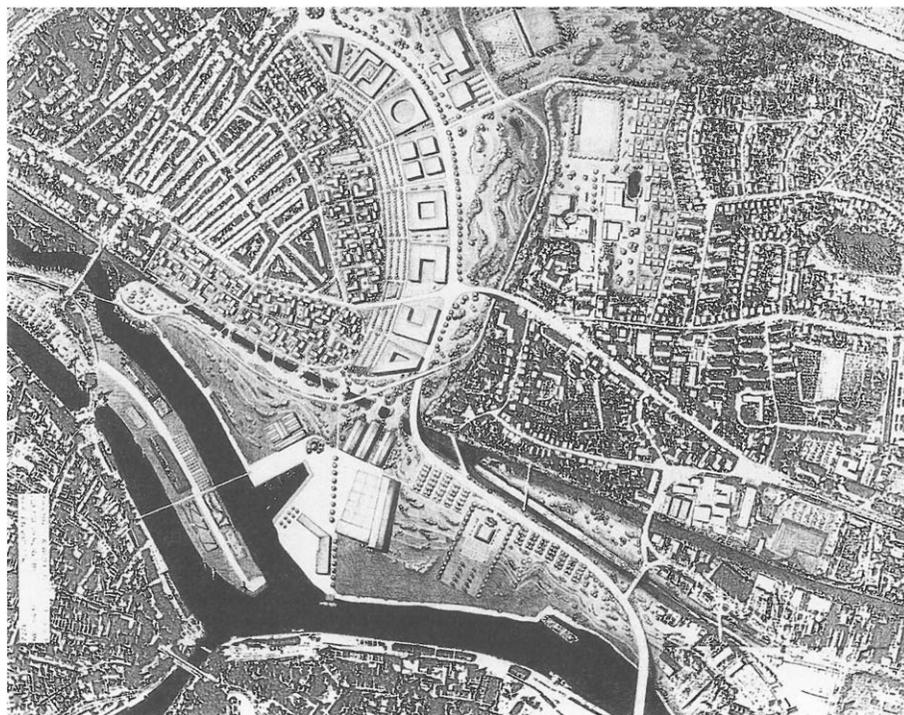


Blick von der Roddenkoppel auf Altstadt, nördliche Wallhalbinsel und das Burgfeld.

In logischer Abfolge würde also, von Norden beginnend, mit einem direkten Autobahnanschluß an die A1 der Gewerbe- und Technologiepark seinen Platz finden, daran anschließend der Forschungs- und Hochschulstadtteil, der sich um die Kreuzung Schwartauer Allee und Lohmühle ansiedeln würde. Zum Wasser hin soll sich dann der Bereich Wohnen ansiedeln, allerdings unter der Prämisse, auch hier eine Vermischung vorzunehmen. Das bedeutet, es soll keine isolierte Studentenstadt entstehen, sondern Wohnquartiere, die auch für die Lübecker Bürger eine interessante Alternative darstellen.

Die verkehrstechnische Erschließung erfolgt für den Autoverkehr über die Nordtangente, gleichfalls ist ein Bahnhof im Zentrum der Hochschule angedacht.

Für die Fußgänger und Radfahrer ist ein Brückenschlag von der Roddenkoppel auf die nördliche Wallhalbinsel vorgesehen und von dort, ebenfalls mit einem Brückenschlag, die Erschließung von Lübecks Altstadt.



St. Lorenz Nord wird zuende gebaut, ein neues Dienstleistungs- und Gewerbegebiet entsteht an der Nordtangente, ein Grünzug sichert das alte

Struckbachtal, die Roddenkoppel als Messestandort im Park, die nördliche Wallhalbinsel als freier Grüngürtel.

Grüner Altstadtrand Eine Messe im Park

Christine Borkott
Pamela Schwarz
Mirko Brauer
Thorsten Reinecke
TU Braunschweig

Sandra Mühlenbeck
Maik Maschmeier
FH Lübeck

Das Gebiet der Roddenkoppel ist trotz seines derzeit desolaten Zustandes durch eine Reihe außerordentlicher Qualitäten geprägt: es liegt in unmittelbarer Nähe zu Trave und Innenstadt, durch den Anstieg des Geländes hat man einen phantastischen Blick aufs Wasser und die Altstadt, die in Kürze fertiggestellte Nordtangente erlaubt eine gute Anbindung an die Autobahn nach Hamburg, u. v. m. Diese Potentiale sollen in unserem Entwurf ausgeschöpft werden, um an diesem Ort für Lübeck, seine Bewohner und Besucher ein Zugewinn an Attraktivität und Erholung zu schaffen.

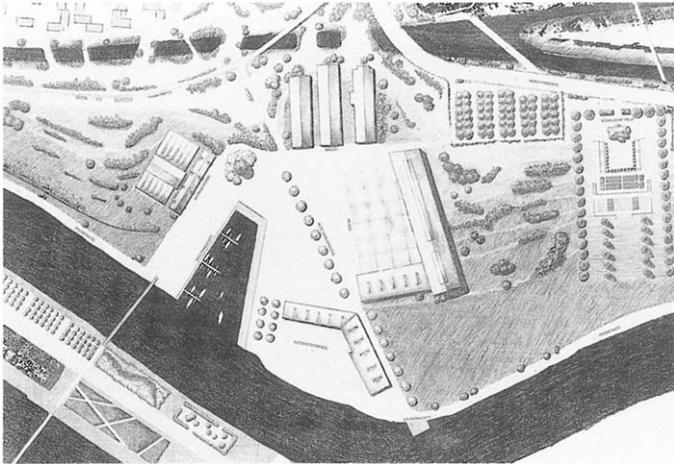
Der Stadtteil St. Lorenz Nord wird durch Wohnbauten in lockerer, durchgrünter, verkehrsberuhigter Siedlungsstruktur ergänzt und damit endgültig geschlossen. Die Wohnquartiere sind nach Süden geöffnet, um den einzigartigen Blick auf die Lübecker Altstadt genießen zu können. Ein Fußweg am Rand der neuen Siedlungserweiterung schafft eine Verbindung zur Katharinenstraße.

Östlich davon entwickelt sich ein neues innovatives Dienstleistungs- und Gewerbegebiet entlang der Nordtangente wie eine

„Zwiebelschale“ um das neue Wohngebiet, von dem es durch begrünte Parkplätze getrennt wird.

Entlang der Nordtangente zieht sich ein Grünzug von der Autobahn aus nach Süden bis zu seinem Endpunkt auf der Roddenkoppel. Nach Osten bildet der topografische Einschnitt des Struckbachtals die Grenze dieses Naherholungsgebietes zu dem anschließenden Einfamilienhausgebiet. Entlang des Struckbachtals führt ein Fuß- und Radweg direkt zur Roddenkoppel.

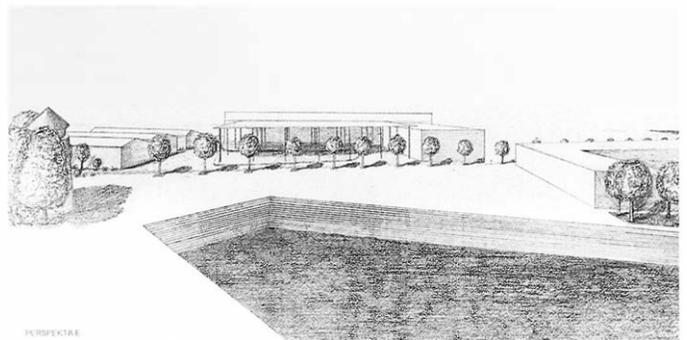
Auf der Roddenkoppel selbst bilden die Gebäude von Krupp, Batra und vom Schlachthof sowie der alte Bunkerturm das Zentrum. Die Schlachthofhallen sollen als Handwerker- und Kunstgewerbebasar genutzt werden, das L-förmige Gebäude direkt an der Trave für Gastronomie. Die restlichen Gebäude bieten Platz für eine Messe, die durch eine große überdachte Freifläche an der alten Krupphalle erweitert wird. Ein neues Yachthafenbecken begrenzt den Messeplatz im Westen. Im Anschluß daran erstreckt sich ein Park, der bis an den neuen Südrand von St. Lorenz reicht.



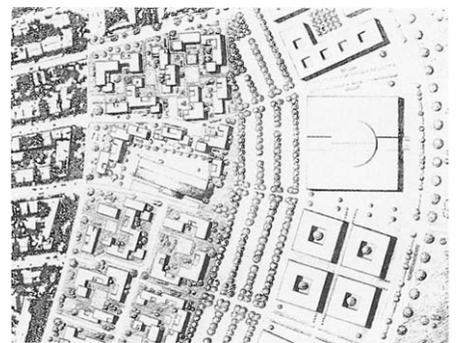
Bestandsgebäude bieten mit Ergänzungsbauten Platz für eine „Messe im Park“. Am Messeplatz ein neuer Yachthafen. Eine Fußgängerbrücke führt über die Wallhalbinsel zur Altstadt.

rechts oben Modell vom Messestandort

rechts Blick über den neuen Yachthafen zur Messe in den ehemaligen Krupp-Hallen

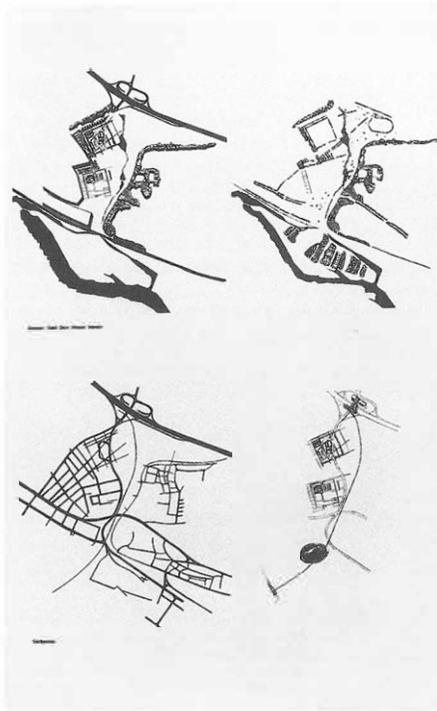


rechts Der neue Rand von St. Lorenz Nord: lockere, durchgrünte Wohnquartiere, begrünte Parkplätze, Dienstleistungs- und Gewerbebauten



Entlang des Traveufers ist eine Promenade geplant, die über den Messeplatz hinweg an einem östlichen Park vorbeiführt, in dem das Küsselsche Palais (als Gästehaus der Messe) seinen einstigen Barockgarten in zeitgemäßer Form zurückerhält. Den Endpunkt bildet das Schwimmdock als ideale Kulisse für Theater- und Kinoveranstaltungen.

Die nördliche Wallhalbinsel bildet den Abschluß des die Altstadt umgebenden Kultur- und Grüngürtels. Bis auf das denkmalgeschützte Lagerhaus werden alle Gebäude abgerissen und stattdessen Beete und Haine angelgt. Auf diese Weise erhält man wieder einen freien Blick von der Rodenkoppel auf den Altstadtrand. Eine Fußgängerbrücke verbindet den Messeplatz über die Wallhalbinsel mit der Untertrave.



Das Konzept mit seinen verschiedenen Schichten: räumliche Grenzen, Grünstrukturen, Straßennetz, Erlebnisräume



Durch einen starken Eingriff in die Topographie wird die Roddenkoppel zu einer grünen Insel.

Roddenkoppel als (Messe-) Insel

Nicola Späth
TU Braunschweig

Struckbachtal und Roddenkoppel

Für das Erleben einer Stadt sind die Leer-räume wichtig, nicht die Gebäude.

(Peter Calthorpe)

Vor uns liegt ein Leerraum – das Struckbachtal und die Roddenkoppel. Noch ist er voll-gestellt und seine Raumkanten sind nicht stark genug ausformuliert, um ihn zu erken-nen. Dieser Ort mit klarer Topographie, seiner besonderen Lage zur Stadt und seiner Identität soll durch den Entwurf dargestellt und erfahrbar gemacht werden.

Das Struckbachtal liegt zwischen dem Stadtteil St. Lorenz und der Einfamilienhaus-siedlung rund um das Falkenfelder Moor. St. Lorenz zeigt sich mit seiner dichten Block-randbebauung steinern, ganz im Gegensatz zur Siedlung, die „grün“ eingepackt auf dem Hangrücken liegt. Diese beiden Struk-turen besetzen die „Hänge“ des Leerraumes: Das harte auf der „Stadtseite“, das Weiche auf der „Landseite“.

Durch die Erweiterung der Einfamilien-haussiedlung und Begrenzung derselben mit dichtem Wald wird die Form des Tales dynamisiert. Die steinerne Bebauungsstruk-

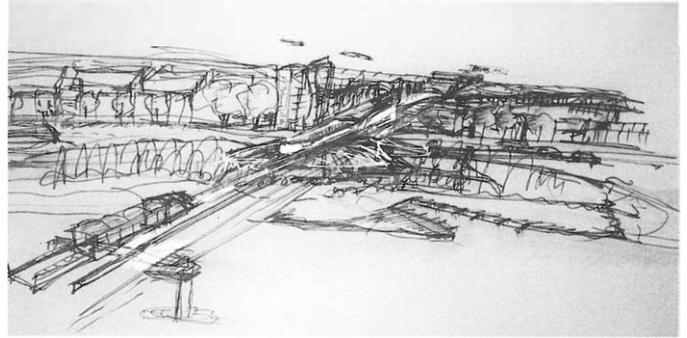
tur der „Stadt“ schiebt sich ganz dicht an die gegenüberliegende grüne Raumkante heran. So entsteht ein klar ablesbarer Trichter. Die Roddenkoppel, abgetrennt durch die Eisenbahnlinie, bildet durch ihre Topo-graphie eine Art Pfropfen für das dahinter liegende Tal aus. Sie begrenzt es und stärkt die Form. Das Bild des Pfropfens wird ge-stalterisch präzisiert durch einen starken Eingriff in die Landschaft bzw. die Topogra-phie – die Roddenkoppel wird zur Insel, zu einer „grünen“ Insel. Verschiedene Wald-flächen mit spezifischen Lichtverhältnissen und ausgewählten Baumarten formen so einen ganz anderen Raum, einen grünen Raum. Er verbindet die Wallanlagen mit der neu gestalteten „grünen“ Wallhalbinsel und dem Struckbachtal. Die großräumlichen Grünstrukturen, die die Stadt umschließen oder durchtrennen, fließen zusammen.

Nordtangente und Autobahn

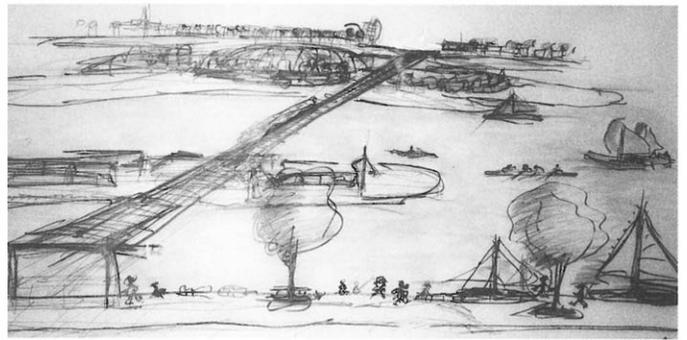
Die Autobahn im Norden tritt als starke Zäsur im Landschaftsraum auf. Dennoch ist gerade das Autobahnkreuz spannend für das Gebiet. Es bietet den Ankommenden



Die mit Wald bepflanzte Roddenkoppel verbindet die Wallanlagen mit der neu gestalteten Wallhalbinsel und dem Struckbachtal.



Eine Kabinenschwebbahn befördert die Besucher von Stadttor Relais-Nord über die Roddenkoppel mit Messehalle bis zum Hanse-Hafen.



ganz oben: Die Messe- und Veranstaltungshalle Roddenkoppel gräbt sich in die Inseltopographie ein. Waldfläche umhüllen sie.

den ersten Eindruck von Stadt. Es sollte das Wesen eines Stadttors, vor der eigentlichen Stadt besitzen. Es muß Objekt sein.

Die Besetzung des Autobahnkreuzes mit einem Gebäude – dem Relais Nord – als Zeichen für die Stadt Lübeck war daher sehr wichtig. Das Relais Nord bildet den Auftakt für weitere objekthafte Implantate wie den Gewerbeplateaus Nord und Süd und der neuen Messe- und Veranstaltungshalle Roddenkoppel, die aus dem Geflecht der historischen Stadtstrukturen herausbrechen und sich in dem gestalteten „Leerraum“ festsetzen. Sie lagern sich an der neuen Trasse der Nordtangente an oder werden von dieser durchschnitten.

Gestaltung und Nutzung

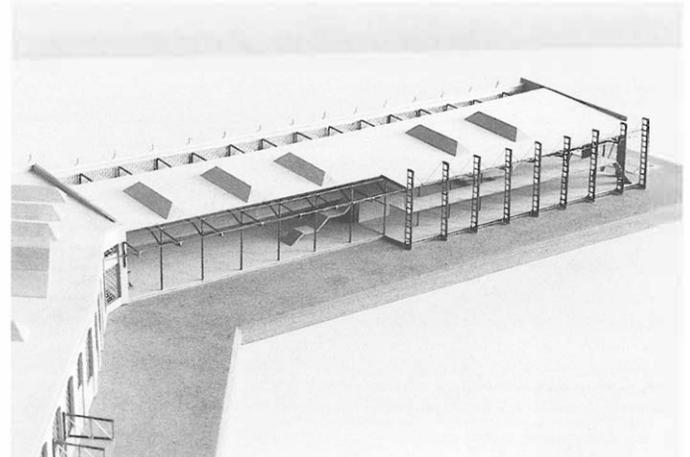
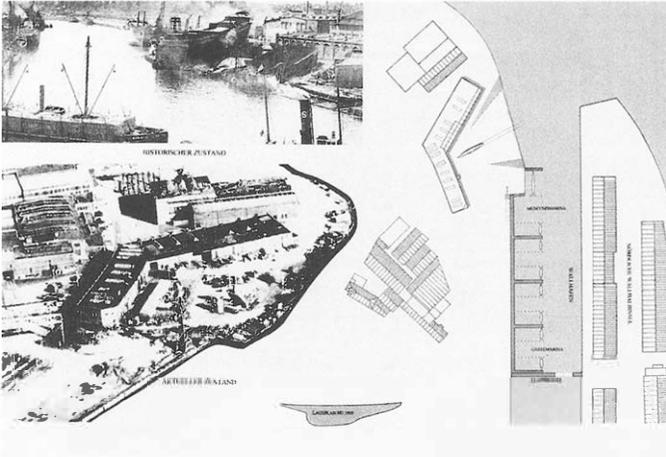
Das Relais Nord ist ein Hybrid. Es bietet Platz für ein Multi-Plex-Kino, für Veranstaltungsräume und Kongresse, ist Motel, stellt riesige Parkdecks zur Verfügung und ist an das öffentliche Nahverkehrssystem angeschlossen. Es verbindet die Autobahn mit der Altstadt. Eine Kabinenschwebbahn befördert die Besucher der Stadt Lübeck direkt

dorthin. Zwischenstation kann bei der Messehalle Roddenkoppel gemacht werden, die Endstation liegt am Hansa-Hafen.

Die Gewerbeplateaus Nord und Süd liegen wie Bastionen vor der steinernen Kulisse von St. Lorenz. Sie sind Fundstücke aus der vorhandenen Bausubstanz, die nur etwas in Form gebracht werden mußten. Die einzige Vorgabe für die Entwicklung dieser Gebiete ist das strikte Einhalten der definierten Grenzen. Das Plateau Süd grenzt an einen steinernen städtischen Platz, der als Markt- und Festplatz genutzt werden kann. Durch die Höhendifferenz kann sich eine Shopping-Mall im Sockel des Plateaus ansiedeln.

Die Messe- und Veranstaltungshalle Roddenkoppel gräbt sich in die Inseltopographie ein. Waldflächen umhüllen sie. Der Waldpark Roddenkoppel hat für die Anwohner und Besucher hohe Aufenthalts- und Freizeitqualitäten. Er bietet Raum für einen Skulpturenpark, in dem Kunst, aber auch Fund- und Erinnerungsstücke an den früheren Ort der industriellen Produktion ausgestellt werden können.





Umnutzung der historischen LMG-Hallen mit Marina

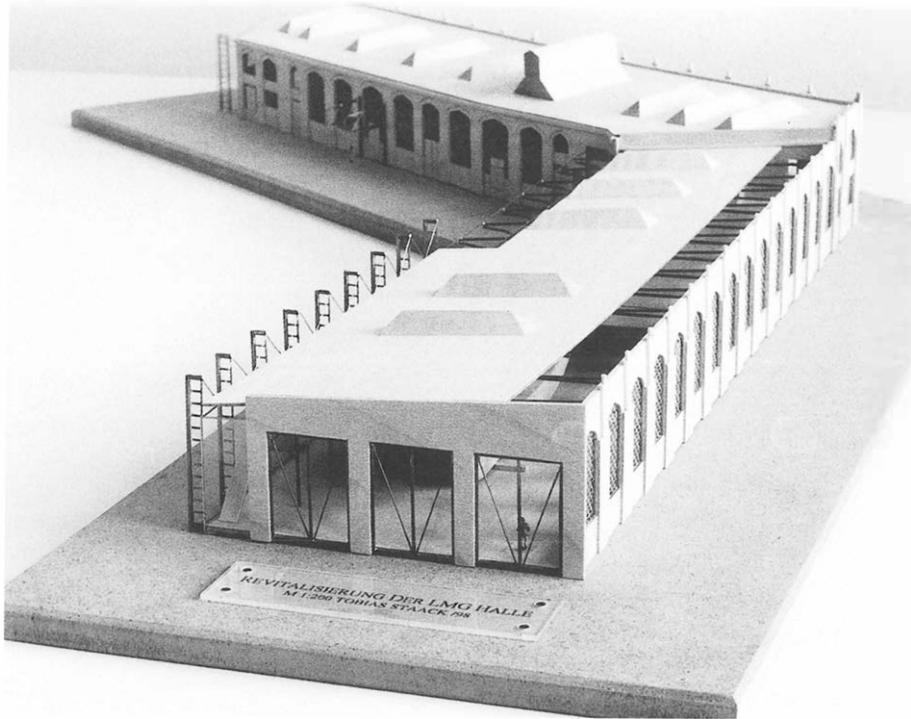
Revitalisierung der Halle mit Café, Yachtzentrum ...

Revitalisierung der LMG-Hallen

Tobias Staack
FH Lübeck

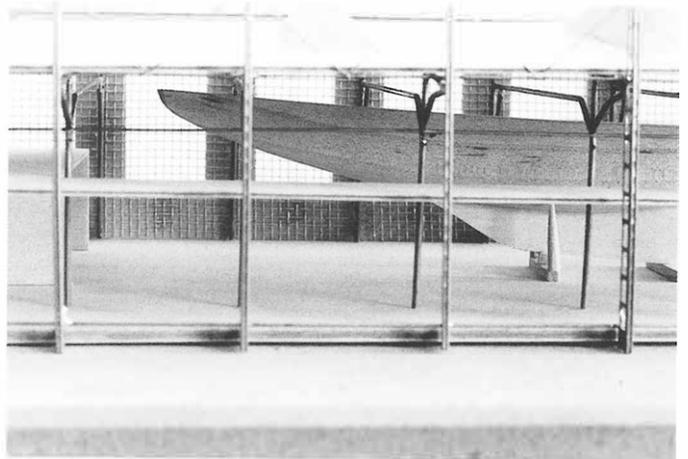
Konzept und Ideen:

- Marina für Gäste und Besucher, für klassische Yachten und Oldtimer.
- Yachtzentrum mit Serviceeinrichtungen: Bäder, WC, Hafenmeister und passendem Gewerbe.
- Bootsbaumuseum als „lebendes Museum“, in dem gearbeitet und restauriert wird.
- Restaurierungswerft als Bestandteil des Museumsbetriebes
- Der Vorplatz wird, so wie es ursprünglich auch gewesen ist, wieder zum Wasser abgesenkt und mit einer Slipanlage versehen. Damit ist er sowohl für die Werft als auch kulturell nutzbar, z. B. für Zuschauerränge mit einer schwimmenden Bühne davor.
- Café als Museumscafé, das auch außerhalb der Museumsöffnungszeiten durch sein maritimes Umfeld und Teilbereiche der Ausstellungen einen attraktiven Anziehungspunkt darstellt.



... Bootsbaumuseum ...

... und mit der
Restaurierungswerft





Weite Bereiche der Industrie- und Hafenanlagen auf der Roddenkoppel verwandeln sich zu Ruinen und vermitteln den Eindruck einer archäologischen Ausgrabungs-

stätte – ein spannungsvolles Wechselspiel mit einigen intakten Gebäuden entsteht.

Ein archäologischer Garten Industrielle Spuren in der Landschaft

Agnes Sonka
Christian Zetzsche
TU Braunschweig

Ein mangelnder Nutzungsdruck und das Ausloten atmosphärischer Potentiale verlocken dazu, dem Bereich der Roddenkoppel repräsentative, kulturelle und freizeitorientierte Bestimmungen zuzuordnen, die durchaus in inhaltlicher Nähe zueinander anzunehmen sind und das Spektrum Lübecks an Attraktionen für den Fremdenverkehr bereichern würden.

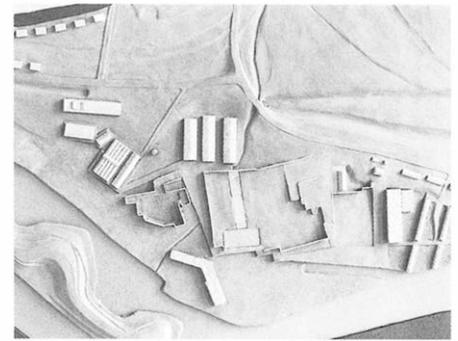
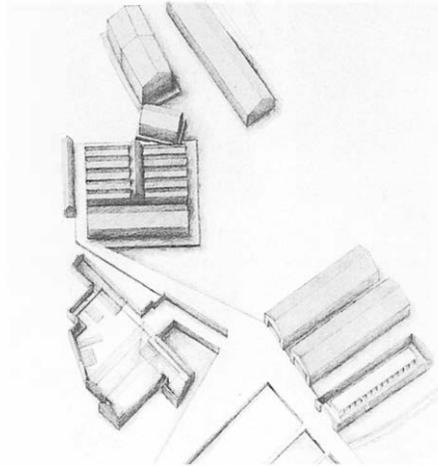
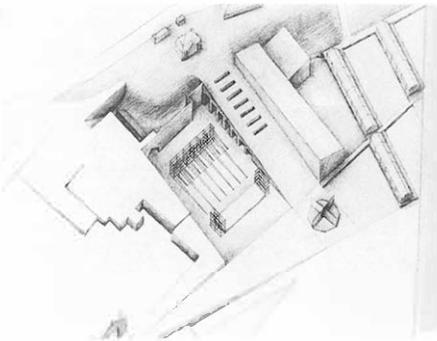
In einer Art künstlicher Zeitraffer verwandeln sich weite Bereiche der Industrie- und Hafenanlagen zu Ruinen, von denen lediglich Umfassungsmauern wahrnehmbar bleiben, welche von außen mit Erdschutt angeschüttet den Eindruck einer archäologischen Ausgrabungsstätte vermitteln. Es erwächst ein spannungsvolles Wechselspiel mit einigen intakt verbleibenden Gebäuden, deren hoher denkmalpflegerischer Wert neben den verwüsteten Bereichen eine ganz eigene Brisanz erfährt, wodurch das allgemeine Klischee von Lübeck als mittelalterliches Kulturdenkmal auf eine erweiterte Basis gestellt wird.

Indem nun die Roddenkoppel überhaupt für jedermann zugänglich gemacht wird, eröffnet sich auf selbstverständliche Weise

ein Bewußtsein für das geschichtliche Wachstum der Stadt. Dabei kommt dem Gebiet zwischen nostalgischem Denkmalschutz und wirtschaftlicher Pragmatik eine vermittelnde Position zu, die im entwerflichen Ansatz mit einer Verfremdung des Bestandes belegt wird, deren differenziertere Ausgestaltung von der archäologiegerechten Alterung des Geländes begünstigt wird.

Die Verwüstung schafft bereinigend eine Grundlage, von der aus das Gebiet auf andersartige Weise wieder in Besitz genommen werden kann. Eingebunden in eine weiträumige Geländeplanung erweisen sich die Aufschüttungen als Höhepunkte einer gebäudeverbindenden Matrix, aus der Plateaus, Rampen, Aufkantung und Sockelzonen herausgearbeitet werden.

Die landschaftliche Veränderung stellt die Funktionalität der Gebäudekomplexe auf den Kopf: aus Hallen werden Freiflächen und Fundamente, aus Pfeilerreihen Alleen und Konturen für Teiche. Über Zwischenräume führen Brücken usw.



Roddenkoppel nördlicher Bereich: Als Nutzung für die Fabrikationshallen des Werks Lübeck der O & K und LMG mag eine Schrebergartenkolonie in Frage kommen oder eventuell auch ein Friedhof. Der Hallenboden des nördlich gelegenen

Lagers ist geeignet für die Aufstellung eines Theaters. Innerhalb einer Reihe von Lichtschächten die Gartengestaltung einzurichten, wird dem Barockgarten der Küselchen Villa eine besondere „künstliche“ Note verleihen.

Roddenkoppel südlicher Bereich: Die drei Hallen westlich des bisherigen Produktionskomplexes können Wohn- und Gewerbebezwecken dienen und erhalten werden. Das Dach des vorderen Gebäudes ist abgehoben. Man erkennt, daß dieses Loftge-

bäude um sein inneres Podest einen repräsentativen Wassergraben als Pendant zum gegenüberliegenden Struckbachtteich erhält. Die ehemalige Gießereihalle steht als einzige Ruine im Torf. Hier ist eine Gärtnerei vorgesehen. Entlang der

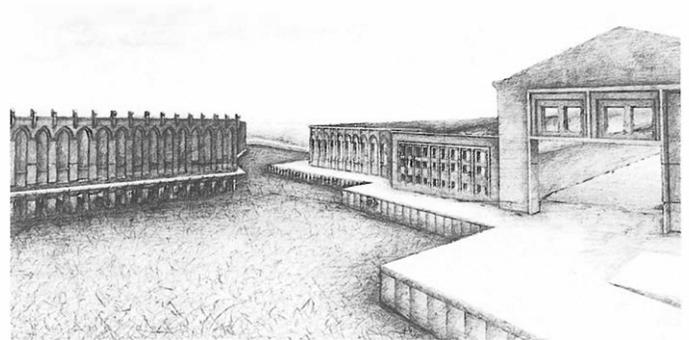
Umrandung der Gießerei führen innen Stege, von denen aus Felder für Pflanzungen ins Innere wachsen. Die Quarantäne-Station südlich davon könnte in ihrer exponierten Lage vielleicht als Jugendzentrum Verwendung finden.

Modellfoto

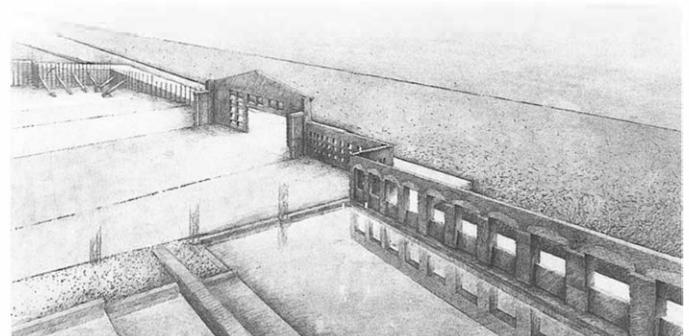
Zweckentfremdungen entwickeln die Neuinterpretation des Bereichs, die weniger ausgerichtet bleiben auf die Besetzung konkreter Nutzungen als auf die Artikulation atmosphärisch charaktvoller Zustände, welche verschiedenen Bestimmungen offenstehen. Es erscheint uns auf Dauer flexibel, spannungsvoll und vital, den Entstellungen überkommener funktionaler Zusammenhänge nicht erneut eine verewigende Gültigkeit zu verleihen, sondern davon auszugehen, daß mögliche Interessenten sich den örtlichen Gegebenheiten der Roddenkoppel anpassen und gewisse zweckentfremdende Gelegenheiten zur Infiltration in die örtliche Situation für sich wahrnehmen.

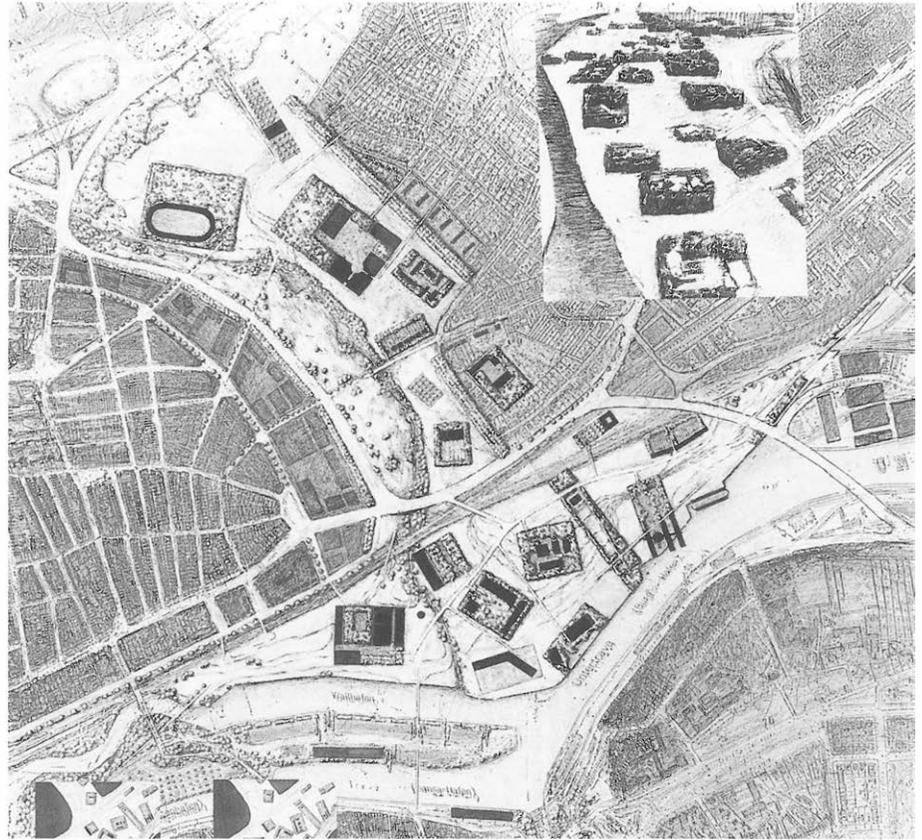
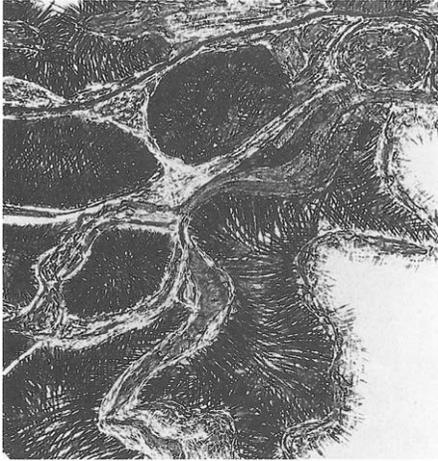
Es genügt nicht allein, den speziellen erinnerungsträchtigen Gehalt des Entwurfes in einer Gegenüberstellung mit der bisherigen Situation zu verdeutlichen, weil gleichsam mit der geplanten Verwahrlosung frühere Gegebenheiten, die den heutigen geopfert wurden, neuartig hervorgehoben werden und Zusammenhänge mit Schöpfungen eingehen, die substanzuell den Verfassern zuzuschreiben sind.

Blick vom Struckbachtteich auf die freigelegte Fläche der Fabrikationshallen von O & K und LMG, mit der Fußgängerbrücke über den Struckbachtteich im Vordergrund.



Teils existente, verfreemde und neue Wegebeziehungen ergeben eine Passage durch räumliche Engpässe, Schneisen und ausgegrenzte Ebenen und Aufweitungen.





Struckbachtal und Roddenkoppel werden als großzügige öffentliche Freiflächen gesichert – bestehende und neue Nutzungen werden als Funktionsinseln räumlich begrenzt und eingefäßt.

Inseln im Grünen

Lars Kruse
Ahlke Schöler
TU Braunschweig

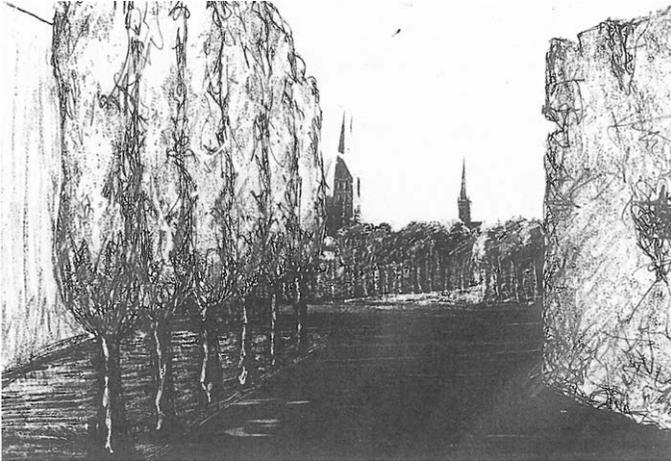
Lübeck hat sich entsprechend der örtlichen topographischen und geologischen Bedingungen in Form voneinander getrennter Siedlungsbereiche (Altstadt, St. Lorenz usw.) entwickelt. Hierbei dienen die den Wasserläufen der Trave, Kanaltrave, Wakenitz und Struckbach folgenden Grünzüge als strukturierendes Element. Aufgrund der zunehmenden Industrialisierung wurde der Struckbach 1910 im Bereich der Roddenkoppel verrohrt und überbaut, wodurch die historische Verbindung der Grünzüge unterbrochen wurde.

Die derzeitige Deindustrialisierung der Roddenkoppel bietet nun die Möglichkeit, durch die Freilegung des Struckbachs und die Ausbildung des Struckbachtals die Grünräume Lübecks zu vernetzen, und so die unterschiedlichen Identitäten der angrenzenden Siedlungsbereiche St. Lorenz und Vorwerker Siedlung zu stärken.

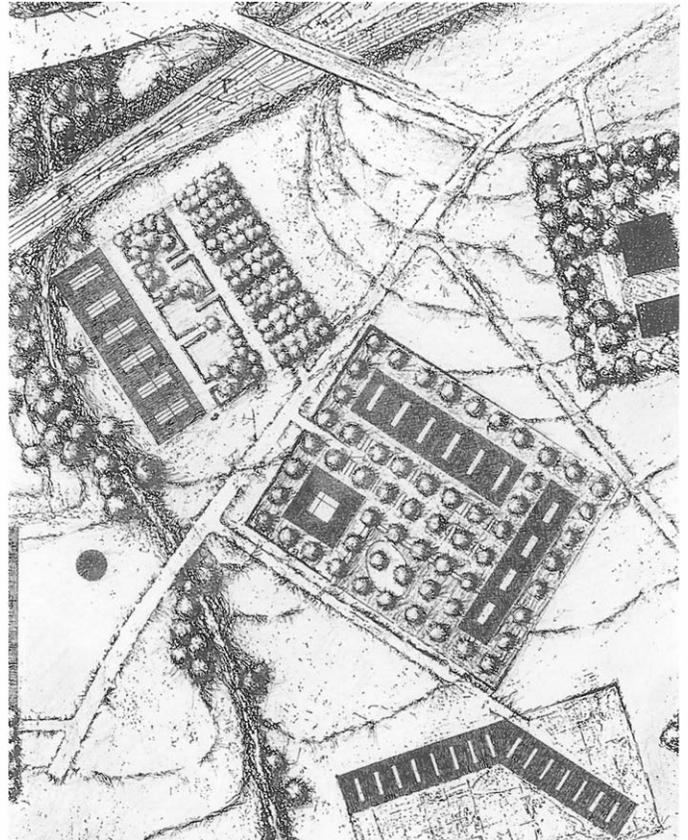
Jedoch besitzt die Roddenkoppel, aufgrund der gesellschaftlichen Entwicklung von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft und der damit verbundenen Umstrukturierung des Arbeitsumfeldes, weiterhin das Potential, seiner angestammten Funktion im Stadtgrundriß als Ort der Arbeit in neuer Ausprägung gerecht zu werden.

Als Kristallisationskerne dienen die historischen baulichen Strukturen, wie z. B. die Batra-Hallen, die ehemalige Maschinenbauhalle und das Küsselsche Palais. Diese sind klar begrenzt und bilden so einzelne, frei in der Wiesenlandschaft stehende Funktionsinseln.

Ein möglicher Investor muß jedoch die folgenden Grundparameter respektieren: die Unabhängigkeit der Funktionsinseln und die damit verbundenen punktuellen Sichtbeziehungen zur Altstadt, die öffentliche Zugänglichkeit des Grundstücks sowie die Erhaltung der identitätsstiftenden historischen Strukturen.



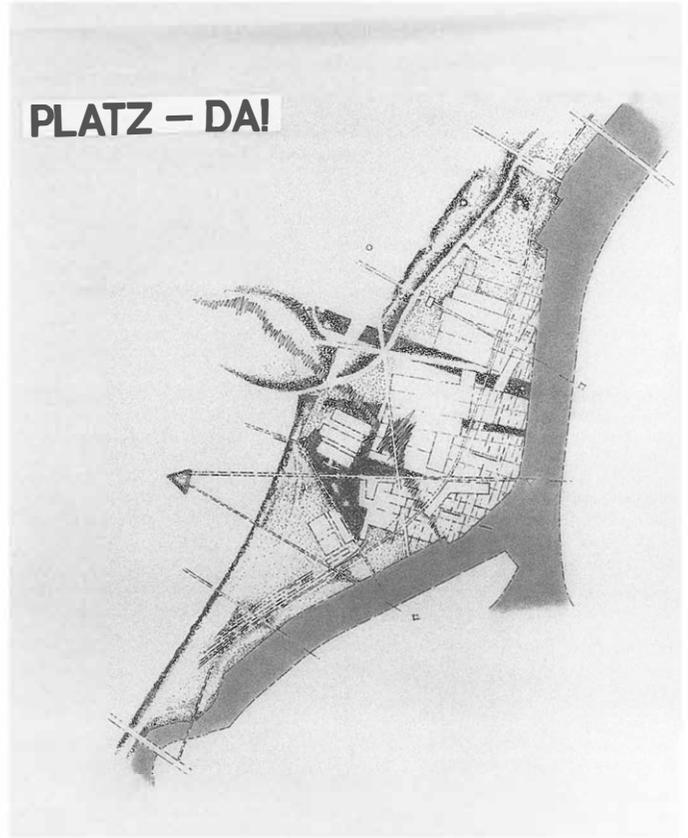
Die Roddenkoppel entwickelt sich zu einem öffentlich zugänglichen Freibereich, der vielfältige Durchblicke auf die Altstadt bietet



In dieser infrastrukturell hervorragend angebundenen innenstadtnahen Lage projektieren wir ein Entwicklungsgebiet mit öffentlich zugänglichen Freibereichen

Wir zeigen, dem prozeßhaften Charakter dieser offenen Entwicklung entsprechend, eine mögliche Ausprägung, die nicht ein definiertes Ende beschreibt, sondern wiederum durch neue Einflüsse verändert werden kann. Die Roddenkoppel entwickelt sich also nicht nur zu einem Freibereich für die umliegenden Wohnquartiere, der bei einer Durchquerung vielfältige Durchblicke auf die Altstadt bietet, sondern auch zu einem zukunftsorientierten Ort der Arbeit im Dialog mit der Geschichte Lübecks.

PLATZ – DA!



Die Roddenkoppel als Freiraum sichern

Imke de Buhr
Ilka Greube
Helge Henze
Doris Leymann
Johannes Middendorf
Katrin Rohweder
TU Berlin
Institut für Landschaftsarchitektur

Freiräume ohne Nutzung – Chancen für eine Stadt

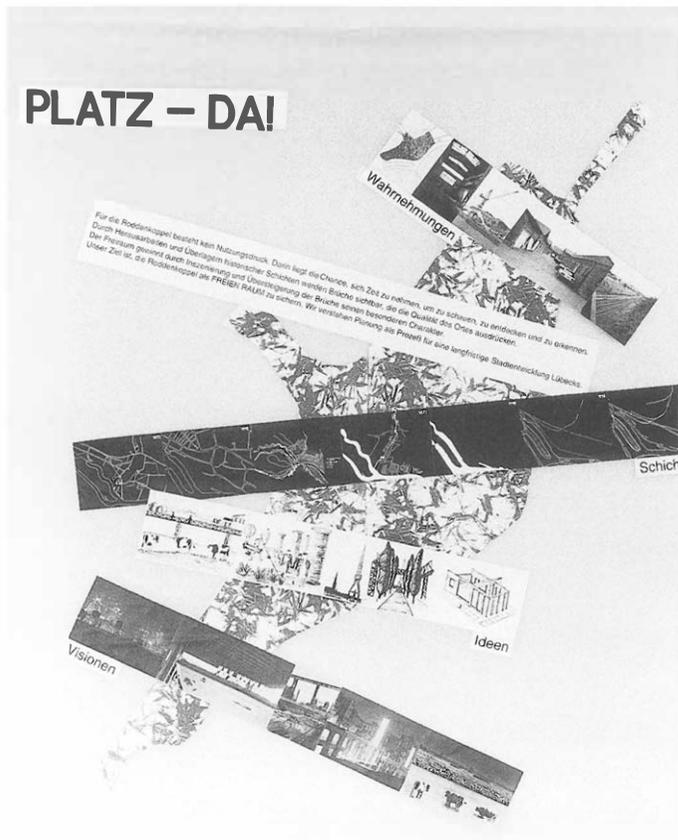
Die Roddenkoppel ist durch verschiedene, sich zum Teil überlagernde historische Schichten geprägt (z.B. Hallen von Krupp Fördertechnik über dem ehemaligen Barockgarten des Küsselschen Palais, Industriegebäude an Orten ehemaliger Mühlenteiche). Die Einmaligkeit und Qualität der Roddenkoppel wird durch diese „Brüche“ charakterisiert. Darauf aufbauend und unter Berücksichtigung eines zur Zeit nicht bestehenden Nutzungsdruckes verstehen wir unsere Planung als Prozeß.

Inhalt unseres Konzeptes ist die Inszenierung und Übersteigerung der überlagerten Schichten, die so erlebbar gemacht werden. Gleichzeitig werden die Räume nicht mit Nutzungen belegt, vielmehr werden sie offen gehalten für spätere noch nicht absehbare Entwicklungen der Stadt.

Die aus diesen Entwicklungen resultierenden Nutzungen müssen der Qualität und der Besonderheit des Ortes entsprechen. Ein Weg, den Bürgern und Entscheidungsträgern diese Qualitäten näherzubringen, ist das Herausstreichen der Freiraumsituation. Aus der Lage am Rande der Altstadt sowie der defizitären Freiraumversorgung des angrenzenden Wohnviertels St. Lorenz-Nord ergeben sich spezifische Anforderungen an die Roddenkoppel. Im Vordergrund steht dabei, die Roddenkoppel für die Bewohner als Freiraum nutzbar und die Geschichte eines Geländes im unmittelbaren Weichbild der Hansestadt Lübeck erlebbar zu machen.

Planung als Prozeß, der Mut unkonventionelle Wege zu bestreiten, die universitäre Gedankenfreiheit und vor allem der Wille, den Menschen und die Qualität wieder in den Vordergrund zu rücken, das alles ist „Platz da“.

PLATZ – DAI



Wir sollten den großen Einfluß der Natur auf unser Seelenleben nicht vergessen. Andererseits sollten wir uns nicht an das ewige Grün klammern.

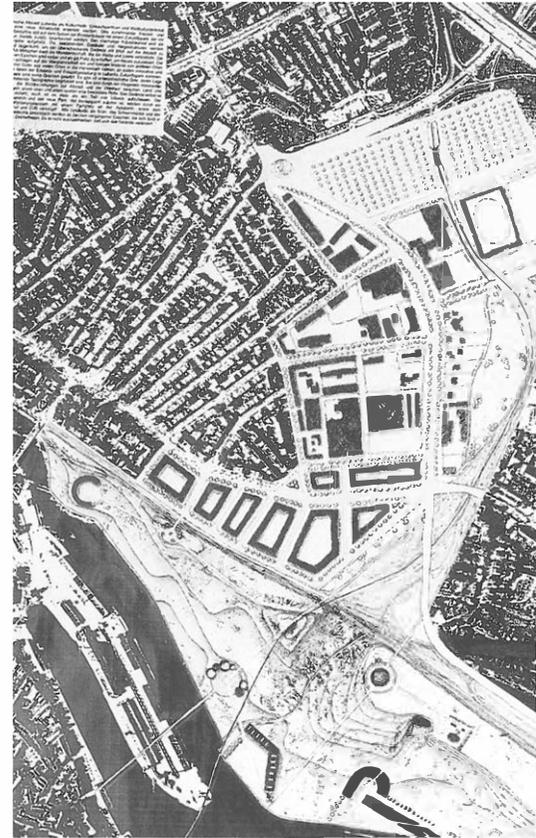
Die
Wahrheit
liegt
auf dem
Platz.

Überlagerung historischer
Schichten: Kulturland-
schaft – Barockgarten –
Industriellandschaft

Gartenprogramme: Einwachsen der Realität,
Metamorphosen, Zerstörung der Romantik.
Natürlich und künstlich, farbig und farblos,
laut und leise, nüchtern und betrunken,
schlafend und wach, offen und geschlossen,
banal und übertrieben, sachlich und pathetisch.
Garten als Experimentalort.



„Bilder einer Ausstellung“



Zeichenhafte Landschafts-orte gliedern einen grünen Erlebnisraum, der tief in den Stadtkörper eindringt.

Grosse Grünstrukturen

Sönke Wahnes
Daniel Kmoch
TU Braunschweig

Axel Prüser
FH Lübeck

Die Roddenkoppel zeichnet sich durch hervorragende Infrastruktur, Autobahnnahe, Bahntrasse und Innenstadtnahe aus und ist als Standort für Freizeitangebote und touristische Attraktionen gut geeignet.

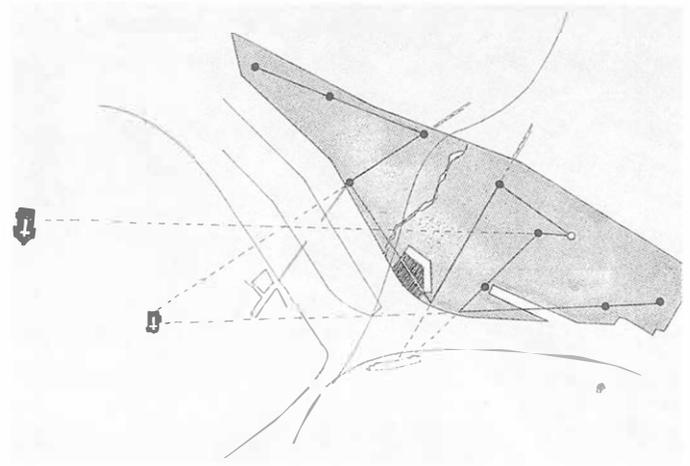
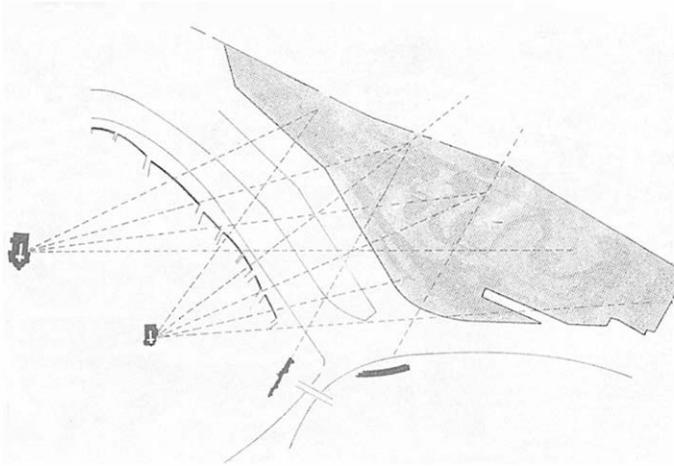
Die Industrie und der Hafenbetrieb der Roddenkoppel wird mittelfristig als nicht haltbar angesehen, so daß die Fläche einer neuen Nutzung zugeführt werden kann. Der Bau der Nordtangente wird akzeptiert und mit geänderter Streckenführung in dieses Konzept eingearbeitet.

Da Natur nicht renaturierbar ist wird ein „Selbstheilen“ und Entwickeln des brachgefallenen Geländes vorgeschlagen. Die zufällige Vegetation, die Witterung und individueller Umgang lassen dort einen Menschheitsraum oder -traum wahr werden.

Ein auffälliges, splitterartiges Wegesystem verbindet die Hauptattraktionen miteinander, thematisiert die Auffälligkeiten der Topographie und des Ortes, läßt aber noch genügend Freiraum um die Schroffheit und Weite des Geländes zu begreifen und zu „erforschen“.

Die Wegeführungen basieren auf Blickbeziehungen, die vom Eintritt in den Park an auf die Altstadt fixiert werden, um den Wandel als Kontinuum zu erfassen. Der Wechsel zwischen Land und Wasserwegen, sowie oben und unten spielen eine besondere Rolle.

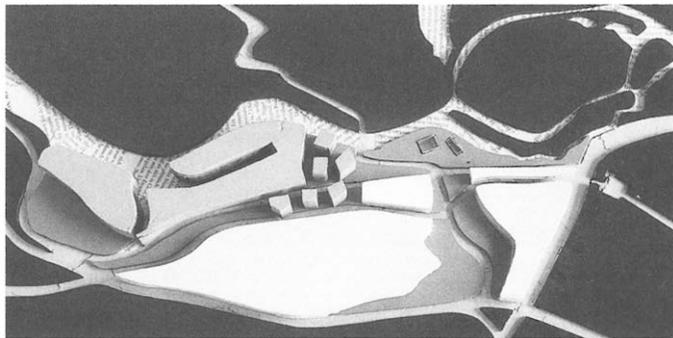
Das Freizeit- und Tourismuszentrum als Zukunftsperspektive ordnet sich der entstehenden Landschaft unter. Ein Hafenkran, alte Gebäude und das Schwimmdock werden zu Zeichen vergangener Epochen in einer neuen Zeit.



Blickbeziehung
Altstadt/Roddenkoppel

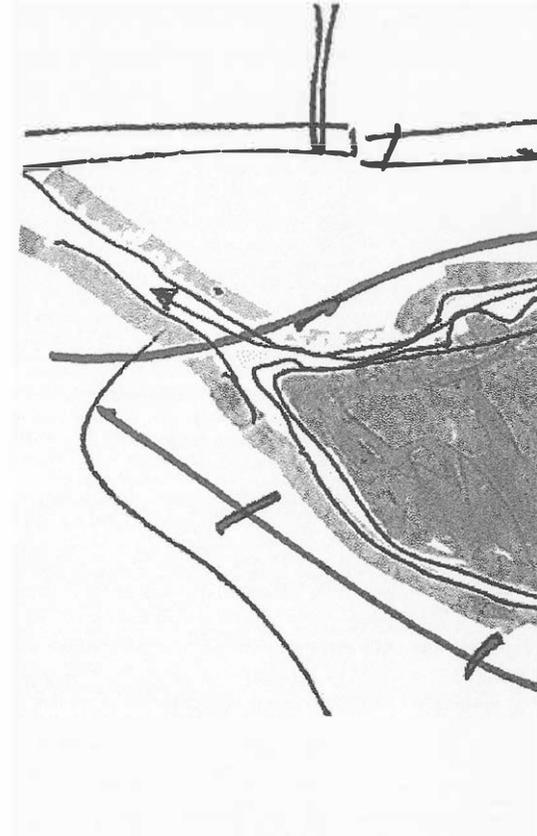
Wegebeziehungen

Der Innenstadtbereich und der neue Park werden durch ein Personenbeförderungssystem mit dem Parkplatz an der Autobahn sowie dem Hauptbahnhof und ZOB verknüpft. Das Struckbachtal dient als grüne Verbindung zwischen Autobahn und Park. Der krasse Wechsel der Landschaft: Autobahn, Struckbachtal, Mondlandschaft, Wasser, Hafenanlagen, Altstadt, Bahnhof und unterschiedlichen Stadtstrukturen offenbart die Vielschichtigkeit die Lübeck auszeichnet, und nun um eine ganz besondere Schicht erweitert wurde.



Modellfoto

Ugenutzte Industriebrachen im innenstadtnahen Bereich, auch das ist ein Luxus in Zeiten landschaftszerstörender Stadtwachungen!



Die Abwanderung öffentlicher Einrichtungen und Dienstleister in die dezentral gelegenen Stadtbereiche verschärft innerstädtische Verkehrsprobleme.

Der Verlust wichtiger urbaner/sozialer Funktionen im Zentrum ist spürbar.

Ruinenpark – sechs Fakten

Jutta Kmitschkowiak
 Marc Doleschall
 FH Lübeck

1. Entwurf

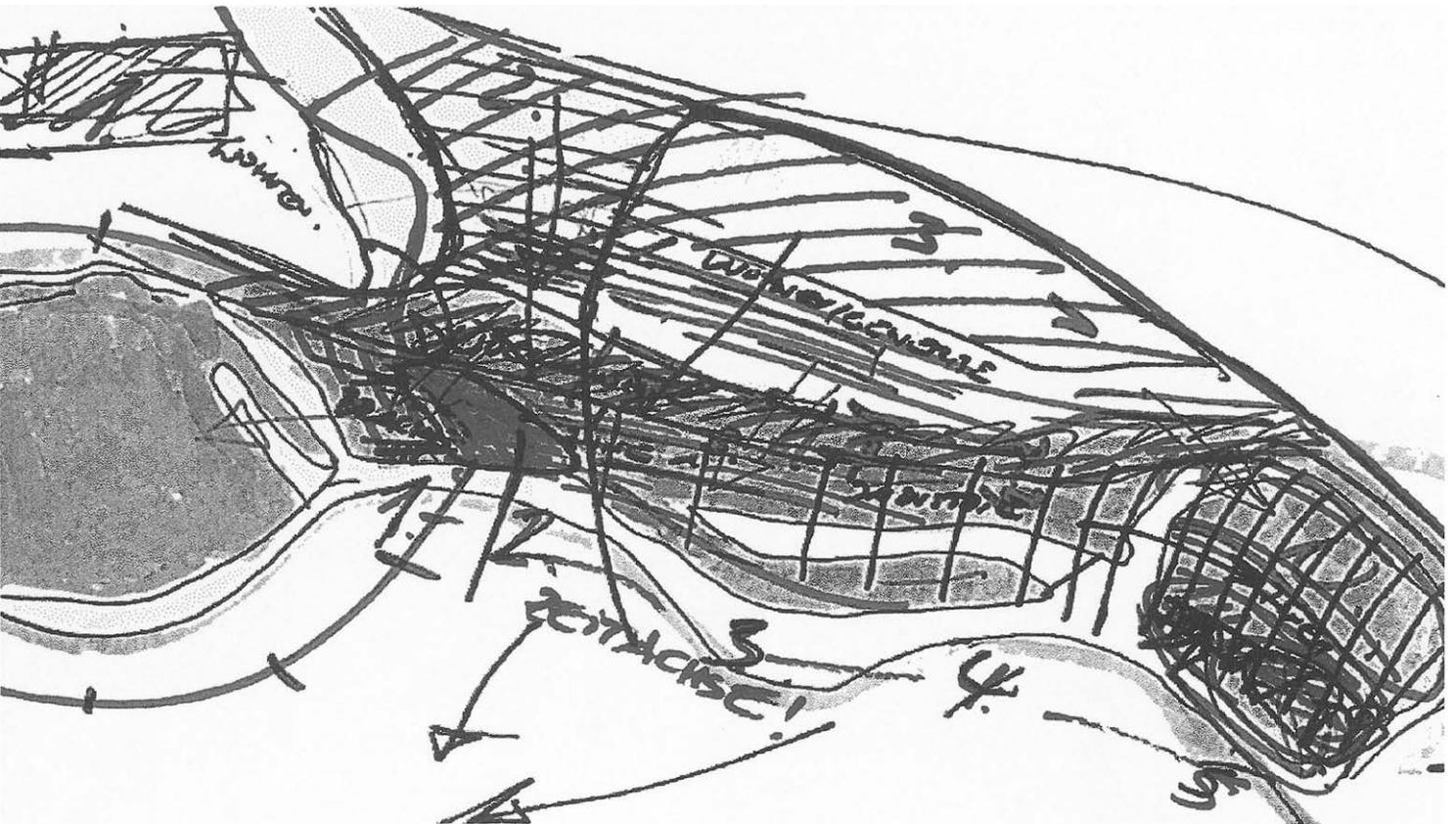
- unsaubere Strukturen entflechten
- klare Trennungen mit gegebener Infrastruktur
- Kontrapunkte
- Übergangflächen mit Funktionsmischungen,
- begrünter Ruinenpark

Das Übergangsgelenk, das die Nutzungen Wohnen und gewerbliche Nutzungen voneinander trennt und gleichzeitig zu verbinden sucht, liegt zwischen Schwartauer Allee und Bahntrasse. Vom Ruinenpark betrachtet, zeigt sich die Gewerbezone zuerst als locker eingestreuter Bereich, der sich aus punktuellen Dienstleistungsgebäuden und Kleingewerbe im „Grünen“ zusammensetzt und sich bis zum hochverdichteten Gewerbegebiet Vorwerker Hafen hinzieht und Teile der Teerhofinsel mit einbezieht.

2. Strukturen

Bei der Analyse des Planungsgebietes und mit dem Umfeld wurde eine Überlagerung von Nutzungsfunktionen und Infrastrukturen festgestellt.

Während die Verkehrswege in Ost-/West-Richtung verlaufen und damit eine durchgehende Ordnung des Planungsgebietes vorgeben, scheint sich die dort vorhandene Nutzung diesem „Raster“ entgegenzustemmen. Der Roddenkoppel fällt, zentral gelegen, eine Schlüsselrolle zu.



Für die bislang vorhandenen Gewerbebetriebe im Vorwerker Hafen, Lohmühle, etc., bestehen langfristig zweifelhafte Überlebenschancen, zumal sie städtebaulich sinnlos erscheinen.

Offenbar besteht ein Ungleichgewicht der öffentlichen Grünflächen der nordöstlichen Stadtteile im Vergleich zu den südlichen, was sich negativ auf die Lebensqualität auswirkt.

Durch die städtebaulich ungünstige Verzahnung verschiedener Funktionsplitter kommt es zur Überlastung der Schwartauer Allee.

3. Zukunft

Um eine umfassende Neuplanung des Gebietes realisieren zu können, ist eine Verlagerung von Krupp-Fördertechnik in neue Betriebsgebäude erforderlich, die den Bedingungen des 21. Jahrhunderts eher entsprechen wie die „Ruinen des Industriezeitalters“ es heute noch tun.

Zumal auch dieses Unternehmen sich dem erhöhten Kostendruck auf dem Weltmarkt wird stellen müssen. Von daher werden die gigantischen Werkshallen schon bald obsolet sein und wie versteinerte Urzeitriesen wirken!

4. Grünflächen

Durch eine Verlagerung der Produktionsstätten der Krupp-Fördertechnik werden Flächen im Sinne einer „Industrieromantik“ frei, die baulichen Volumen markieren den Endpunkt des Industriezeitalters.

Eingebunden wird dieser „Ruinenpark“ in das Naherholungsgebiet, das gleichzeitig die logische Fortsetzung des Grüngürtels rund um die Altstadt bildet.

Grünflächen werden nicht nur als trennendes Element für zwei Funktionseinheiten angesehen, sondern auch als Mittler zwischen schwach, mittel und hochgewerblich verdichteten Zonen.

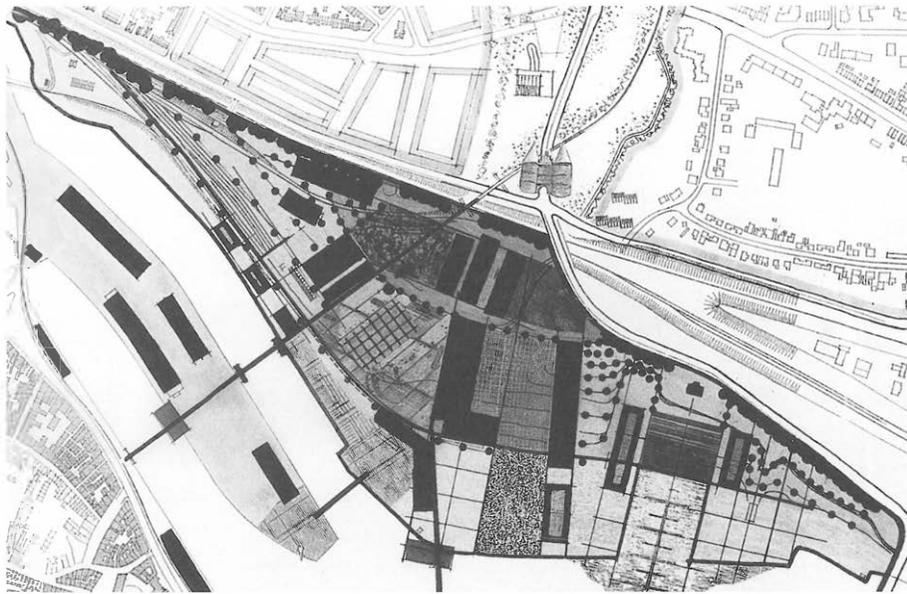
5. Verkehr

Die Nordtangente wirkt diesem Problem nicht entgegen, sie zieht eher noch zusätzlichen Verkehr in die stark belasteten Bereiche um die Friedenstraße/Schwartauer Allee. Der Gewerbeschwerlastverkehr für den neuen Wirtschaftsstandort kann sowohl über die Bahnlinie, den Seeweg oder über die Autobahn/Nordtangente erfolgen.

Die Entlastung, die eine Gewerkekonzentration bringt, wird besonders in den Wohngebieten zur Verbesserung der Lebensqualität führen.

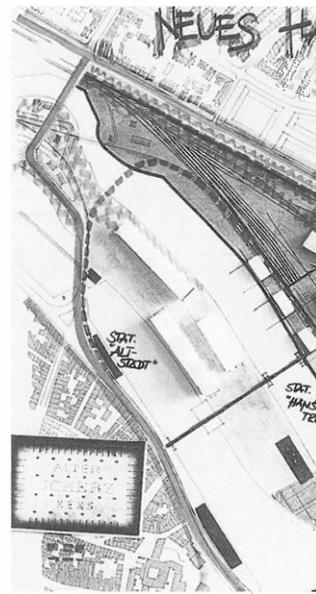
6. Intention

Symbol für eine hoffnungsvolle Zukunftsvision wäre der imaginäre Blick vom ehemaligen Industriestandort Roddenkoppel auf die moderne Gewerbestruktur Lübecks, die die Vergangenheit akzeptierend, einen starken Kristallisationspunkt als Kontrast zur Altstadt darstellt.



Das Gelände durchziehen alte und neue Verkehrswege und Grundstücksgrenzen.

Sie dokumentieren die Geschichte der Roddenkoppel als Industrie- und Hafengelände vor den Toren Lübecks.



Verschiedene Blickwinkel ergeben immer neue Bühnen und Szenen.

Spuren und Plätze

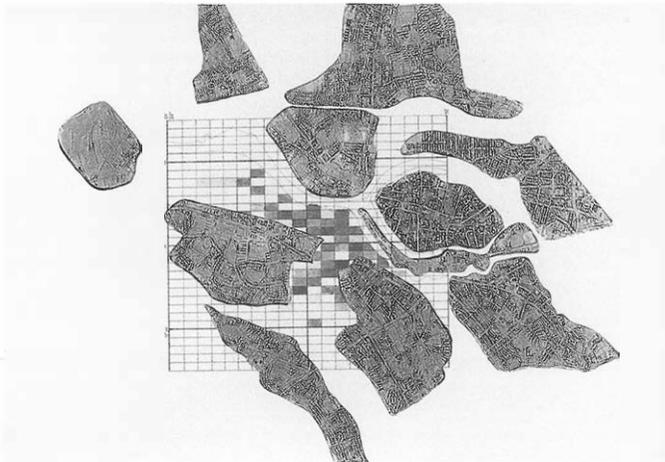
Simone Pfohl
Katrin Segler
FH Lübeck

Der Charakter des Gebietes wird als Teil der Innenstadt mit großteiliger Bebauung begriffen.

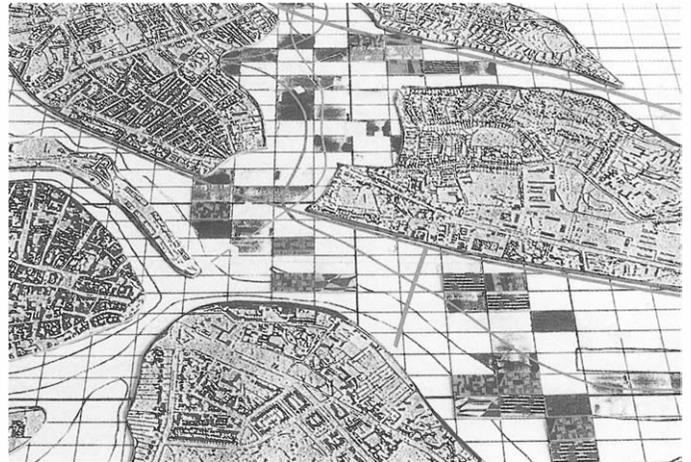
Das Gelände fällt nach Süden zum Fluß hin ab.

Alte und neue Verkehrswege durchziehen das Gelände und – zusammen mit den vorhandenen Gebäuden – wird die Geschichte der Roddenkoppel als Industrie- und Hafengelände vor den Toren Lübecks dokumentiert.

Die denkmalgeschützten Gebäude bleiben bestehen, vorhandene Spuren bleiben damit erhalten. Neue Bebauung entsteht entlang dieser Spuren und festigt sie. Alle anderen Gebäude können je nach Bedarf und Nutzung abgerissen werden. Dadurch entstehen Plätze mit sehr unterschiedlichem Charakter. Offen – überdacht – zum Wasser oder zu einem Gebäude hin orientiert – zentral oder abgeschieden gelegen – je nach Lage und Orientierung kann jeder Platz genutzt werden, z.B. für Markt, Werkstatt, Café, Läden, Ausstellungen, Messe, Kneipen oder Freilichtkino.



Auf den Anhöhen entlang der Trave und des Struckbaches sind historische Stadtkerne, sind (Stadt-) Inseln entstanden.



Durch Raster werden die Zwischenräume gegliedert, für ein bebautes Feld bleiben zwei Felder frei.

Rasterfari – Stadtteilentwicklung, ein Spiel?

Arne Kleinhand
Pia Degenhardt
TU Braunschweig

Peter Lohse
Gitta Zäschka
FH Lübeck

Ortsbestimmung

Charakteristisch ist der enge Zusammenhang zwischen historischen Bebauungsstrukturen und der von den Flußtälern abhängigen Topographie. Die historischen Stadtkerne sind auf den Anhöhen entlang der Trave und des Struckbaches sowie auf dem Geestrücken entstanden. Durch die Überlagerung von Topographie, Bebauung und Nutzung bilden sich eindeutige (Stadt-) Inseln heraus. Bestimmend für das kaum noch erlebbare Struckbachtal ist ein „Fluß“ aus ungeordneten Bebauungsstrukturen: Fragmente unterschiedlicher Siedlungstypen sowie Solitärbauten, Gewerbezentren und Industriegebiete.

Idee und Konzept

Ziel ist es, das Gesicht der Stadtinseln insbesondere an ihren Rändern zu stärken. Im Zwischenraum soll die Verunklarung ihrer Grenzen durch die „verstädterte Landschaft“ (Thomas Sieverts „Zwischenstadt“, 1997) verhindert werden, ohne jedoch die moderne Stadtentwicklung zu negieren. Der gesamte Raum zwischen den Inseln wird als „Fluß“ im Sinne von „Wandlung“ verstan-

den, dessen Andersartigkeit sich durch den Kontrast zu den Stadtinseln verdeutlicht.

Das Gebiet soll durch ein Raster innerhalb seiner Felder gegliedert und ästhetisch erfahrbar werden. An den Inselrändern sowie den unterschiedlichen historischen Spuren im Struckbachtal und auf der Roddenkoppel (Ringgleis, Gewerbeschule, Bata-Hallen, Schlachthof) entstehen spannungsreiche Brüche, die die unverwechselbare Eigenart des Ortes prägen.

Die Andersartigkeit des orthogonalen Rasters hebt sich von jetzt ab mit jedem Schritt der Entwicklung und unabhängig von der Nutzung anhand folgender Regeln hervor:

- Die Bebauung folgt dem orthogonalen Raster.
- Wenn ein Feld bebaut wird, dürfen zwei weitere nicht bebaut werden.
- Es dürfen maximal drei gleiche benachbarte Felder entstehen.

So entwickelt sich ein vielseitiger neuer Raum aus dem Kontrast von Geschichte zu Gegenwart, Bebauung zu Leerraum, Stadt zu Landschaft.



Kontrast zwischen der
Bauflächenverdichtung
entlang des Struck-
bachtals und dem Park
auf der Roddenkoppel



Mit dem Verschwinden
der Industrie entsteht
eine Parkstruktur auf
der Roddenkoppel:
Platzhalter für künftige
Entwicklungen

Wohngebiet Blockbebauung
 Wohngebiet Einzelbebauung
 Gewerbegebiet
 Park

Flächennutzung Neuplanun
M 1: 10.000

Entwurf

Das Konzept ist nicht nutzungsabhängig, es folgt keinem aktuellen Nutzungsdruck. Vielmehr orientiert es sich an den Bedürfnissen angrenzender Wohnviertel. Hierfür wurde ein Spiel entwickelt, das die Bewohner nach den obengenannten Regeln spielen konnten: rasterfari.

Damit wird speziell dem zersiedelten Grünraum Rechnung getragen. Der freigelegte und renaturierte Struckbach zeichnet mit seinen grünen Ufern die Zäsur zwischen den Stadtinseln nach. An den Inselrändern ist auch eine Erweiterung der Wohngebiete möglich, die immer wieder von den Grünräumen für die Anwohner unterbrochen werden. Historische Strukturen sind in die Flächen eingebunden, ohne ihre Konturen aufzulösen oder zu verwischen.

Eingebettet in das neugestaltete grüne Band zwischen den benachbarten Wohnvierteln verdichten sich die vorhandenen Gewerbefragmente zu einer Gewerbeinsel um den Verkehrsknotenpunkt der Nordtangente. Auf der Roddenkoppel selbst soll mit dem Verschwinden der Industrie eine

Parkstruktur entstehen, die als Übergangssituation und Platzhalter für die zukünftige wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung Lübecks fungiert. Dabei kann durch das Raster die Ordnung des Gebietes auch während seiner ständigen Wandlung immer spürbar bleiben.



Ideenskizze

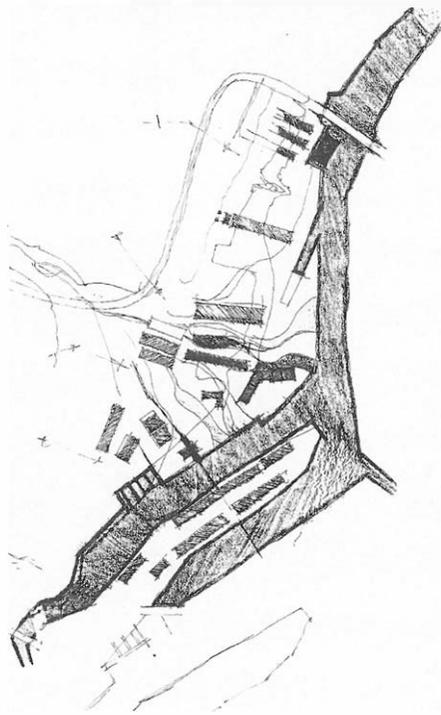
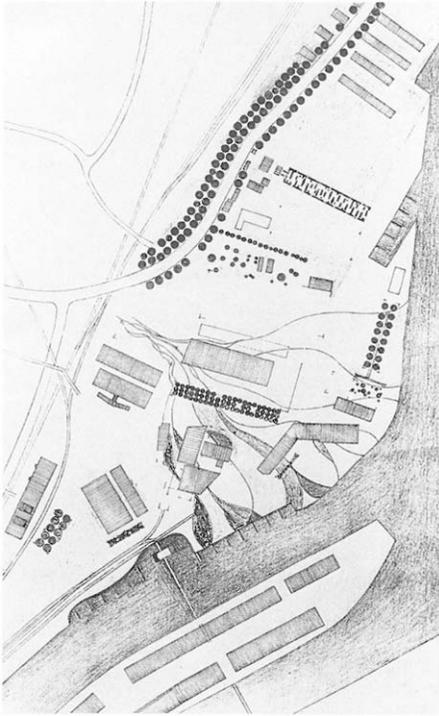
Inseln im Delta

Tina Speerschneider
FH Lübeck

Kraft und Eindeutigkeit im Entwurf erzielen ein prägnantes Bild und geben dem Gebiet eine neue Identität.

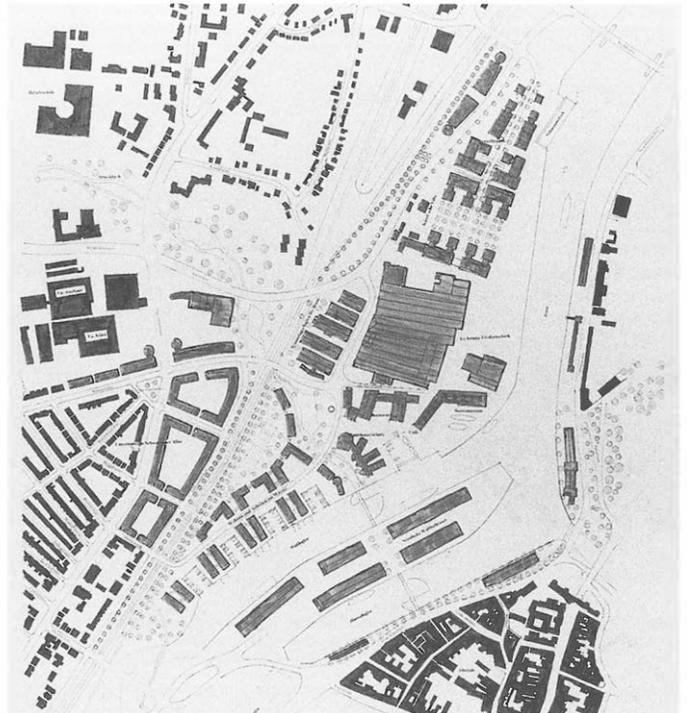
Aus der vorhandenen Struktur ergibt sich eine Dreiteilung aus dem alten Struckbachtal, einem nördlichen und einem südlichen Feld. Zerschnitten durch die Gleis- und Verkehrsführung entstehen drei Inseln, sie sind wie angeschwemmte Fragmente im Bereich der ursprünglichen Bachmündung.

Das frühere Bachtal wird zu einem künstlichen Delta als Zentrum der Roddenkoppel abstrahiert. Der Bereich Roddenkoppel wandelt sich vom Industrie- zum Sondergebiet: Die Gebäude bergen kulturelle Einrichtungen, Gastronomie, einen Botanischen Garten, Bootshallen, öffentliche sanitäre Einrichtungen, eine Eissporthalle geeignet für Eishockey-Wettkämpfe. Vorgesehen wird ein Freibad und ein Segelclub mit Liegeplätzen im Wallhafen und Anlegestellen an der Stadttrave.



Entwurfskonzept

Als fuß- und radläufige Verbindung wird eine Klappbrücke über den Wallhafen gespannt, die von der Wallhalbinsel aus zur Untertrave fortgesetzt wird. Altstadt und Roddenkoppel werden so direkt miteinander verbunden.



Maritime Wohn-Strukturen verbinden die Blocks des 19. Jahrhunderts mit dem Wasser

Wohnen am Wasser

Andreas Möller
Uwe Göhringer
FH Lübeck

Ziel dieses Entwurfes ist es, alte Gebäude-substanz weiterzunutzen und bestehende Arbeitsplätzen zu erhalten; denn Krupp ist immer noch der größte Arbeitgeber im Raum Lübeck.

Die ehemalige Schiffbauhalle steht unter Denkmalschutz. Der Backsteinbau ist mit seinen gotischen Fenstern mit Sandstein-friesen eine „Kathedrale der Technik“, die momentan noch in unattraktiver Umgebung maroder Industrie steht. In diesem Gebäude kann neues kulturelles Leben in Form eines Boots- und Schiffahrtsmuseum geschaffen werden, um die Pracht der Altstadt, die nur durch den Seehandel entstehen konnte, zu verdeutlichen. Die Außenflächen können nicht nur museal, sondern auch als historisches Freilichttheater benutzt werden.

Außerdem ist eine neue Werft und Bootsbauerschule vorgesehen. Die bestehenden drei Hallen an der Bahnlinie sowie zwei weitere neue Hallen können als Winterlagerhallen für Boote dienen.

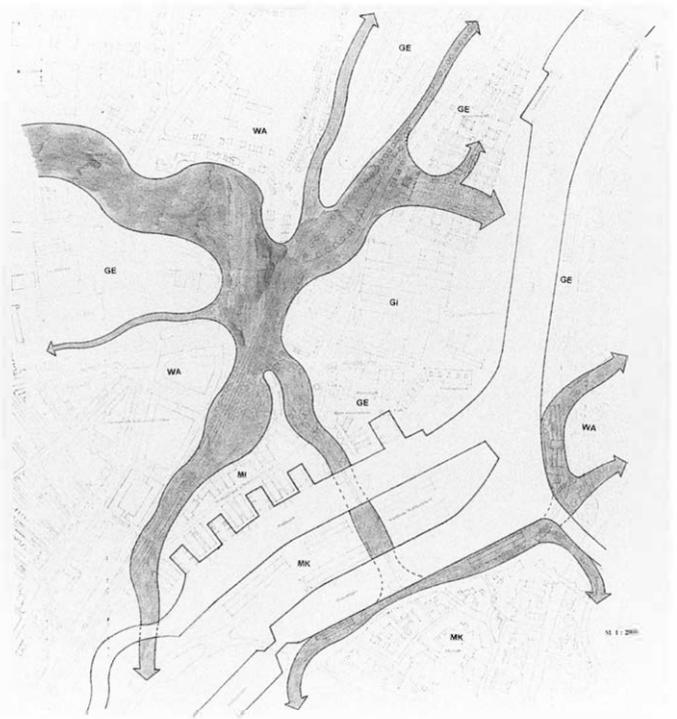
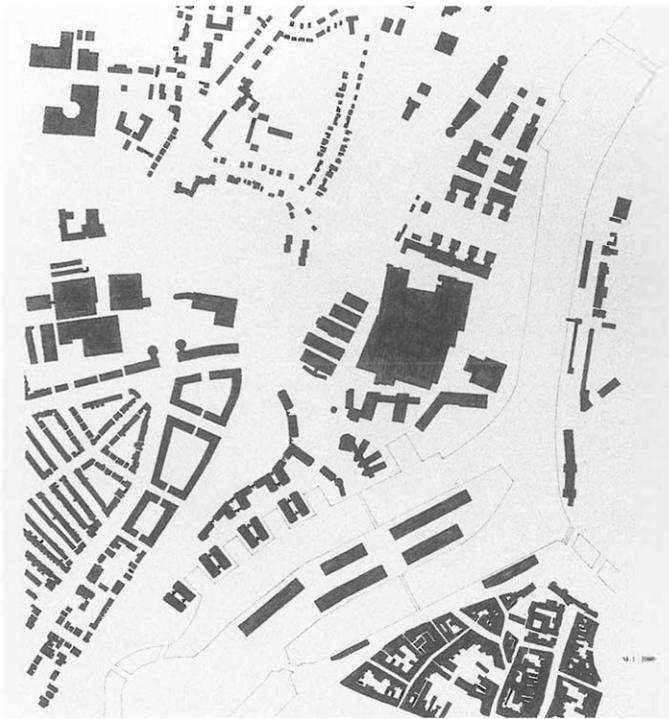
Die Schlachthofflächen auf der anderen Seite der Bahnlinie können dem funktionierenden Unterzentrum an der Schwartauer Allee zur weiteren Entwicklung dienen.

Vorgesehen sind drei Baublöcke mit Wohnungen, Läden und Dienstleistung. Der Warendorpplatz soll wieder ein richtiger Platz ohne seine jetzige Nutzung (Ausstellung und Verkauf von Wohnwagen) werden.

An der Nordseite soll der Platz geschlossen sein und das Wohngebiet stärker abschirmen. Die Katharinenstraße soll vom Schwerlastverkehr befreit und durch Wohnbebauung genutzt werden.

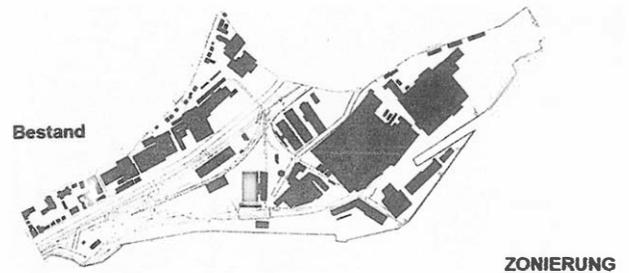
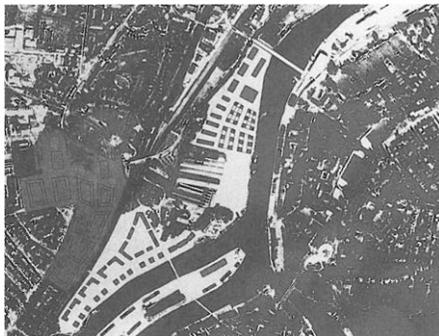
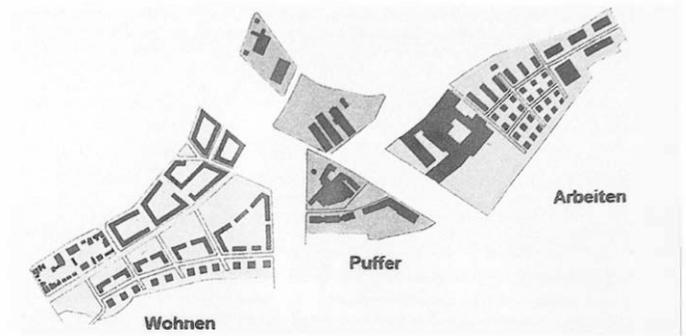
Nördlich der Firma Krupp soll der alte ehemalige Barockpark, der entlang einer Symmetrieachse über mehrere Terrassen vom Ufer der Trave bis zur Küsel'schen Villa reichte, als ein moderner Gewerbe- und Technologiepark neu interpretiert werden. Die alte Symmetrieachse wird wieder aufgenommen und wie an einer Perlenkette werden moderne Produktions-, Verwaltungs- und Entwicklungsgebäude aufgereiht.

Die nördliche Wallhalbinsel ist zu wertvoll, um sie für eine Wohnnutzung zu opfern; sie sollte als Reservefläche bereitgehalten werden, z.B. als späterer Messestandort.



Vernetzung des Grün-
raumes am Struckbach

St. Lorenz ist als Arbeitersiedlung gebaut, die sich auf das notwendigste an Platz und Ausstattung beschränkt hat. Sie ist dicht bebaut und von engen Straßen und Höfen geprägt. Die dichte Überbauung führte zu einem eklatanten Grünflächenmangel, der behoben werden kann, indem das alte Struckbachtal neu belebt wird. Dem Struckbach kam früher eine bedeutende Rolle zu, durch ihn wurden mehrere Mühlen betrieben. Durch mehrfache Aufstauungen entstand eine Teichlandschaft. – Dieses Motiv wird aufgegriffen und soll durch mehrere Teiche aus der grünen Landschaft in die Stadt fließen. Ein Landschaftspark trennt Wohn- von Arbeitsbereichen. Drehbrücken über die Trave verbinden den Park mit der nördlichen Wallhalbinsel und der Altstadt. Im Bereich Bahnlinie/Einsiedelstraße soll ein grüner Knotenpunkt entstehen, dessen grüne Bänder in alle Richtungen verlaufen und eine Grünvernetzung herstellen, die attraktive Naherholungsräume, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer schaffen.



Zonierungskonzept

Wohnen

- geöffnete Strukturen zum Wasser
- geschlossene Blöcke zur Stadt

Puffer

- öffentliche Nutzung
- Handel
- Kleingewerbe
- Dienstleistung
- Gastronomie
- Bootsbauerschule
- Jachtmuseum

Arbeiten

- Krupp bleibt bestehen, wird ggf. zurückgebaut
- Technologiepark im Norden

Wohnen am Wasser

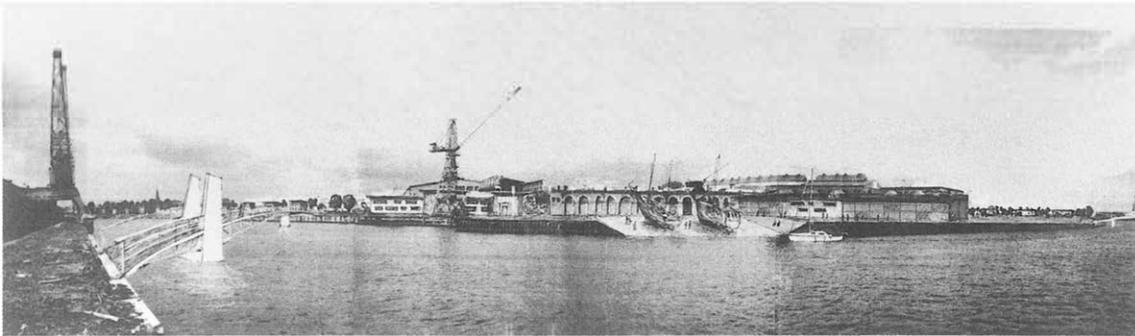
Roland Carsten
Robert Bräunlin
Maren Kirmse
Frank Plesse
FH Lübeck

Ziel des Entwurfes ist es, die Verhältnisse auf der Roddenkoppel und ihrem angrenzenden Gebiet zu ordnen und Bedingungen für ein lebendiges Miteinander von Wohnen, Arbeiten, Ausbildung und kulturellem Leben zu schaffen. Wichtig ist es, die traditionelle Nutzung der Roddenkoppel als ein Ort der Arbeit anzuerkennen und diese Nutzung bei der Umgestaltung auf die zukünftigen Anforderungen zu übertragen und in dem Gebiet zu konzentrieren.

Durch die neu angelegte Marina, ein Schiffsbaumuseum und die Verlegung der Bootsbauerschule vom Priwall ins Zentrum der Roddenkoppel soll hier mit dem überall präsenten Wasser und dem Charakter der alten Industriegebäude, der Roddenkoppel maritimes Leben eingehaucht werden. Krupp bleibt mit seiner Großanlage am alten Standort. Die Anlage wird von den Überlagerungen der letzten Jahrzehnte befreit und bildet zusammen mit dem neuen Kulturzentrum, dem Museum und der Schule das Herz der neuen Roddenkoppel.

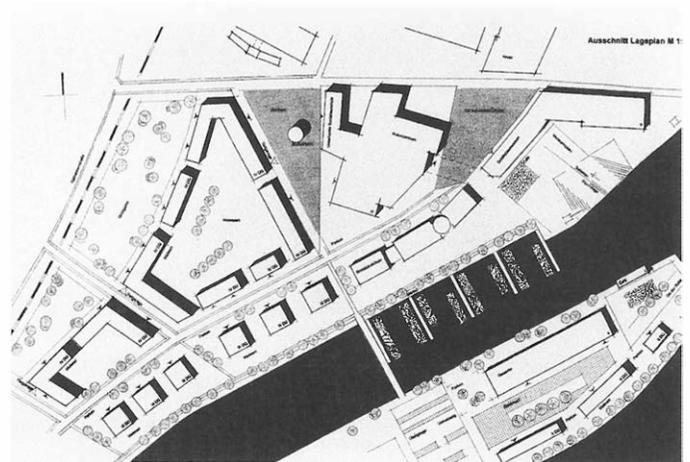
So entsteht eine Zonierung der Roddenkoppelflächen in drei Bereiche: der Kern mit den bestehenden Industriehallen, südlich eine neue Wohnbebauung und westlich ein Technologiepark.

Bei der städtebaulichen Analyse bildeten sich im Herzen der Roddenkoppel vier besondere Orte heraus, die gestärkt werden müssen. Diese Orte zeichnen sich durch unterschiedliche Charaktere aus, die im Verlauf der Planung noch stärker herausgearbeitet wurden. Ein kleines Zentrum sowie ein Ort des kulturellen Lebens entstehen. Vor dem Schiffsbaumuseum bildet sich ein Museumsplatz und als Gegenüber auf der Spitze der nördlichen Wallhalbinsel ein Ort der Ruhe mit Blick über das Wasser auf die Lübecker Altstadt.

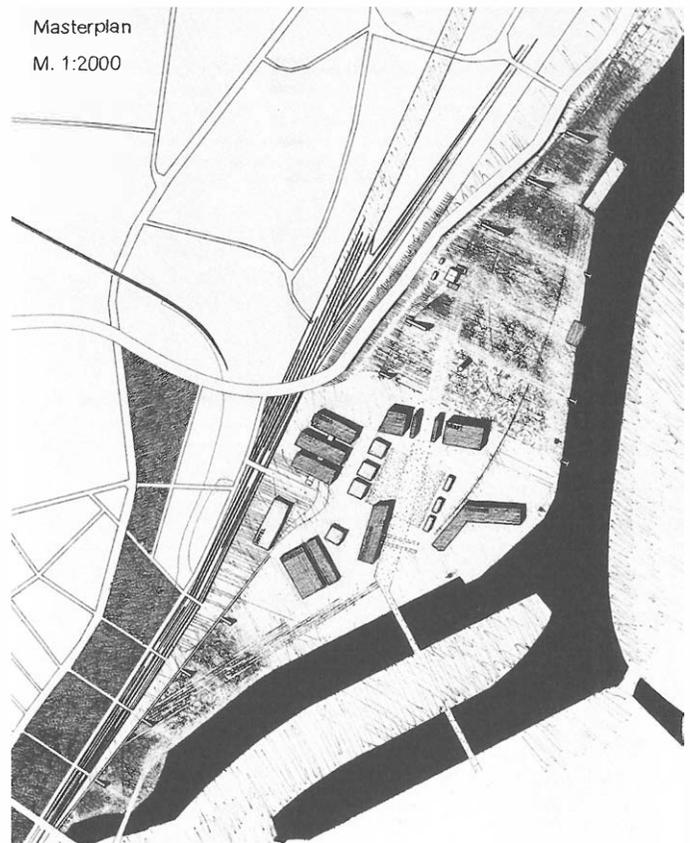


Roddenkoppel vom
Burgortterminal

rechts:
Vernetzung der Rodden-
koppel mit der nördlichen
Wallhalbinsel



Ein weiterer Entwurfsgedanke ist die Idee der Vernetzung der Roddenkoppel mit den angrenzenden Gebieten. Dazu dienen die Brückenschläge über die Wallhalbinsel zum benachbarten Wohngebiet und die Fußgängerbrücke über die Wallhalbinsel zur Altstadt. Durch das Ineinanderlaufen des Straßennetzes und die Beseitigung der Barriere Wasser, wird ein Quartier der kurzen Wege und einfachen Erschließung geschaffen. Der Grünzug des Struckbachtals wird belebt und an die Roddenkoppel herangeführt, was den Gedanken der Vernetzung nachhaltig unterstützt.



Strukturplan
Lage im Raum

Landschafts- und
Themenpark

Roddenkoppel als Messestandort

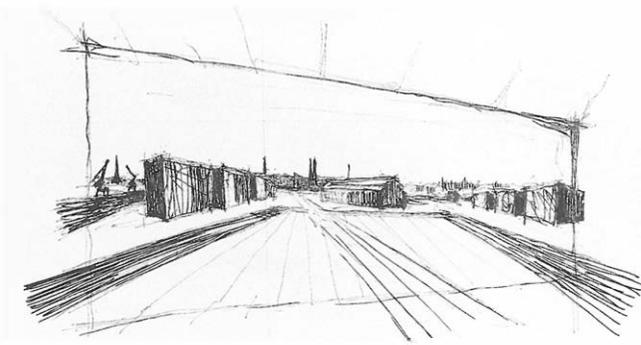
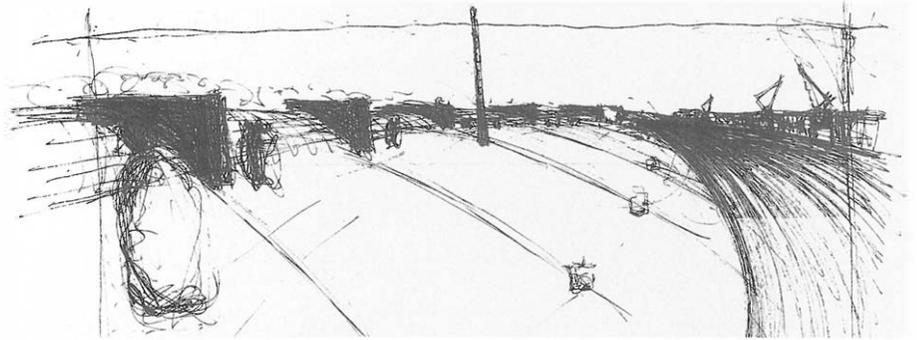
Corinna Äissen
Eelco Bishop
Stefan Haake
Dörte Herberger
Sven Kosemund
Eugen Panescu
Simon Putz
Christian Schmidt
Tanja El Witwity
Tutor: Franz Ullrich
*Hochschule für bildende Künste
Hamburg*

Was würden die Hansen heute tun? Tradition im Fortschritt

Die Beschäftigung mit der Hanse, dem Handel im Ostseeraum und dem traditionellen Handwerk führten zu der Idee, die Traditionen der Hanse modern zu interpretieren.

Der Entwurf sieht einen Landschafts- und Themenpark vor. Zentrum bilden die erhaltenen historischen Hallen, diese werden durch neubauliche Ergänzungen gestärkt. Die Roddenkoppel wird ein Handelszentrum für traditionelles Handwerk, verbunden mit einer Ausstellungs- und Messefläche für Handwerk und zukunftsweisende Technologien aus dem Ostseeraum. Der Landschaftspark umgibt das Zentrum der Hanse-Akropolis. In dem Park drücken sich historische Spuren ab, Kräne, alte Schienenstränge, das Struckbachtal sowie Schwimmdock und Küsselsche Villa sind in die Gestaltung und Nutzung einbezogen.

Durch die schichtweise Überlagerung, die sowohl Vergangenes aufnimmt als auch Zeitgemäßes hinzufügt, entsteht ein stufenweise realisierbarer Erlebnis- und Spannungsraum.

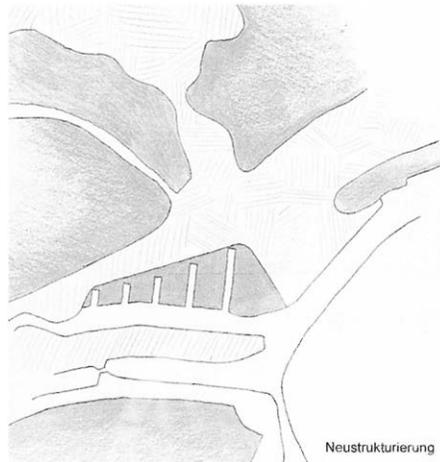


Skizze Hanseakropolis
vor der Altstadtsilhouette

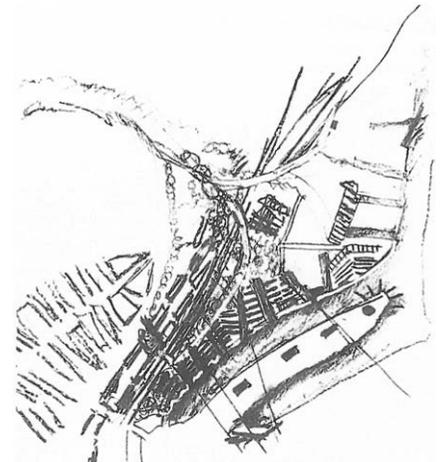
oben rechts:
Skizze Landschaftspark

rechts:
Modellfoto
Hanseakropolis





Neustrukturierung



Raumstrukturen

Wohnen am Wasser

Kerstin Poggrön
Sabine Ranke
TU Braunschweig

Das Gebiet der Roddenkoppel in Lübeck hat weitgehend seine Funktion, aber nicht sein Gesicht als Industrie- und Hafengelände verloren. Es besteht der Bedarf, dieses Gebiet neu zu strukturieren.

In diesem Entwurf entsteht ein Wohnquartier, das durch seine Lage am Flußlauf der Trave einerseits und neu angelegten Hafenecken andererseits, einen maritimen Charakter erhält.

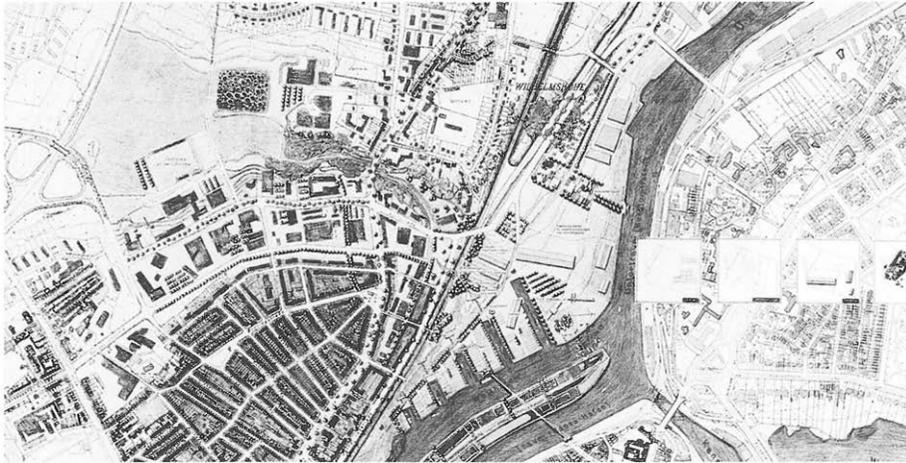
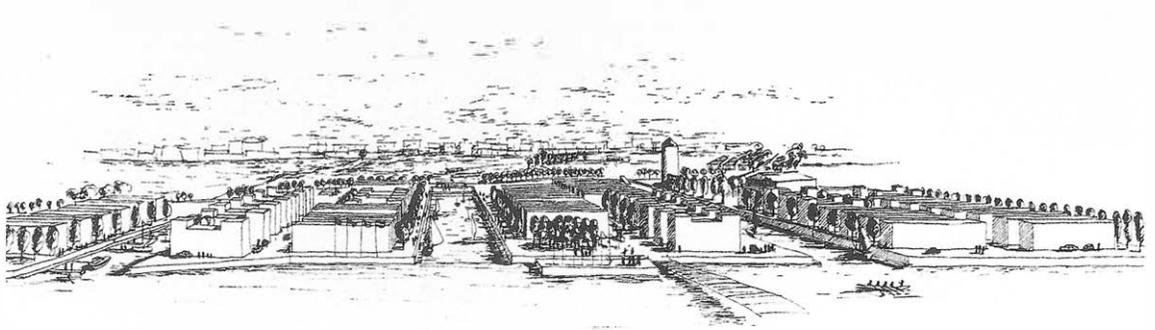
Das Randgebiet des Struckbaches wird als „Schwemmland“ ausgebildet; so daß dieser Bereich die Stadtteile St. Lorenz und die Vorwerk-Siedlung voneinander trennt, sie jedoch durch eine neue starke Begrünung wieder zusammenführt. St. Lorenz bildet sich durch klare Kanten als eigenständiger Stadtteil heraus. Seiner verdichteten Bebauung wird nördlich ein Gewerbegebiet vorgelagert, der den Mischnutzungscharakter dieses Viertels wieder aufnimmt. Durch die Lage an der Nordtangente wird eine gute Erreichbarkeit gewährleistet.

Die kleinteilige Vorwerk-Siedlung bleibt unangetastet und bildet als Gegenüber einen weichen Übergang zum Struckbachtal.

Durch den fast vollständigen Abriss der alten Industriehallen erlangt das Küsselsche Palais seinen alten repräsentativen Glanz zurück. Im Garten wird der moderne Botanische Garten für Lübeck angelegt. Durch eine Allee als Nadelöhr gelangt man zum historischen Bootsanleger.

Im unmittelbaren Anschluß an den Botanischen Garten eröffnet sich eine Freifläche, die einer Gewerbeansiedlung, einer Erweiterung des Wohngebietes mit Hafenecken oder mit einer Festwiese Raum geben kann. Das Wohngebiet zeichnet sich durch eine hohe Dichte aus; so werden Kontakte zwischen den Mitbewohnern gefördert sowie der Straßenraum als eine jedem zugehörige Zone neu definiert. An jedem Ende eines Beckens dient ein Platz mit unterschiedlicher Nutzung zur Identifikation mit der eigenen Halbinsel.

Zu jeder Wohnung gehört ein eigener Bootsanleger, der den Zugang zur Erholungsfläche „Wasser“ und „eben nicht Garten“ deutlich macht. Die nachbarschaftlichen Beziehungen werden nicht zuletzt in der Anordnung der Wohnungen in einem Haus klar.

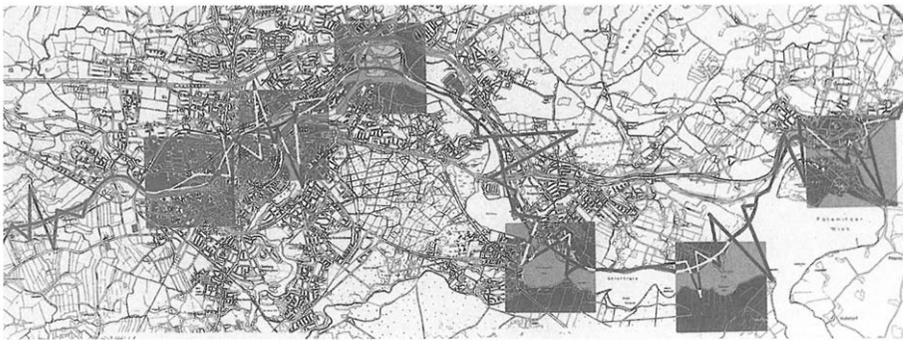
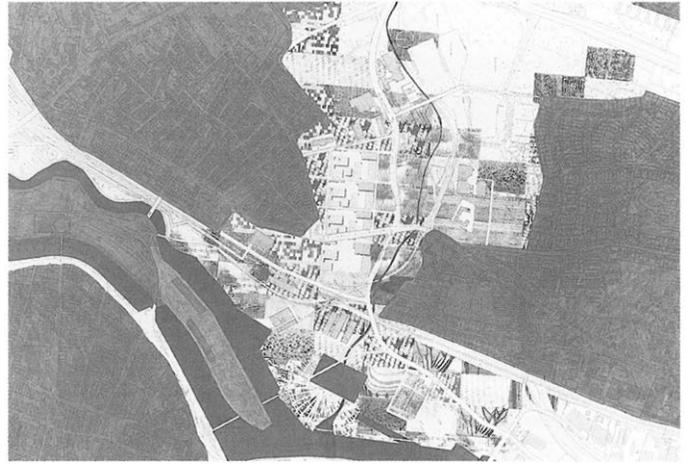


Neue Hafenbecken von dichten Wohnstrukturen begleitet dringen tief in die Roddenkoppel ein.

Blick von der nördlichen Wallhalbinsel

Die gegenüberliegende Wallhalbinsel dient dem „Bellevue-Quartier“ sowie den Stadtbewohnern als öffentlicher Garten. In flachgehaltenen, unterschiedlich gestalteten Grünflächen werden die alten Formen der längsgerichteten alten Hafenschuppen aufgegriffen. Durch die Sichtbeziehung über die Wallhalbinsel und eine neue Fußgängerbrücke werden Verbindungen zwischen der Altstadt und der Roddenkoppel geschaffen.

Die Uferkantenbeziehung wird durch eine auf der äußersten Spitze der nördlichen Wallhalbinsel gelegenen Freilichtbühne verdeutlicht. Die Zuschauer werden auf der gegenüberliegenden Festlandseite über eine Großbildleindwand unterhalten. Dieser Auftakt wird auf der gesamten Wallhalbinsel als „Kultur-Meile-Lübecks“ fortgeführt. Verschiedene schon vorhandene Solitäre, wie z. B. die Musik- und Kongreßhalle begünstigen diese Fortsetzung.



Ausbildung eines Weges als „Erlebnis-Highway“ bis zur Ostsee: Aktionsflächen, Liegewiesen, Aussichts- und Erlebnispunkte auf einer Herzfrequenzlinie

Roddenkoppel als Grün- und Aktionspark, als „Grüne Lunge“ für die umliegenden Wohngebiete

Roddenkoppel an der Herzfrequenzlinie

Matrin Burckhardt
Katrin Werling
FH Lübeck

Analyse

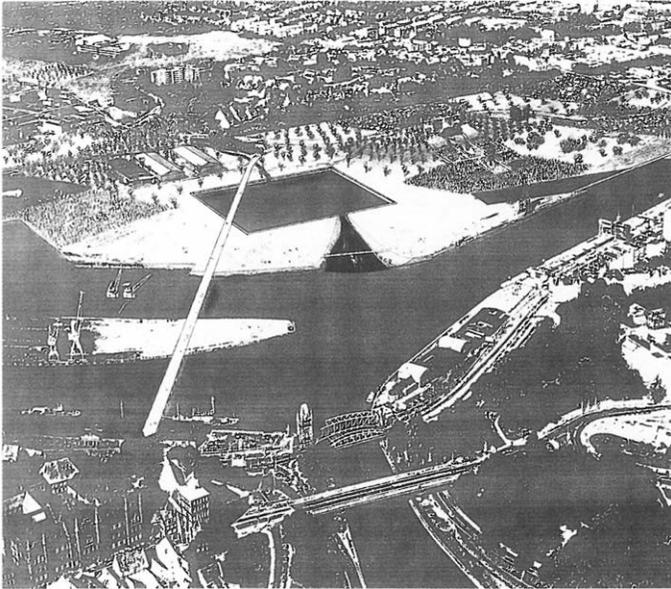
- Betrachtung der Roddenkoppel im Kontext mit der Umgebung.
- Feststellung, daß Lübecks Anbindung zur Ostsee per Auto, Bahn und Schiff bzw. Boot befriedigend vorhanden ist.
- Freizeitorientierte Erreichbarkeit zu Fuß, per Fahrrad, auf Inlinern etc. besteht nicht in ausreichender Form.

Idee/Ziel

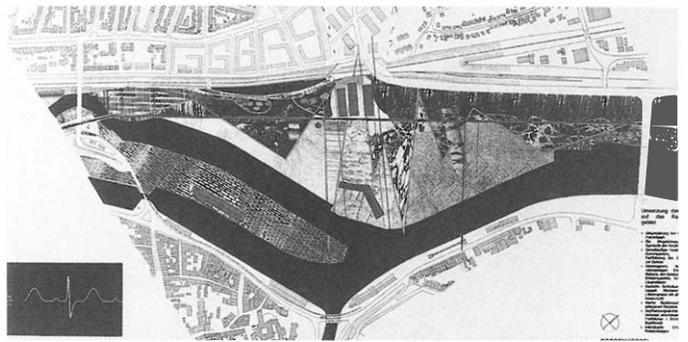
- Steigerung des Freizeitwertes in und um Lübeck.
- Stellenwert der Nähe Lübecks zur Ostsee für Einwohner und Touristen erhöhen.
- Schaffung eines Freizeitweges ohne Hindernisse bis zur Ostsee durch Ergänzung der Grün- und Freizeitflächen entlang des Wasserweges
- Freizeit als Wirtschaftsfaktor für Lübeck

Konzept

- Ausbildung eines Weges als „Erlebnis-highway“ um auch auf lange Sicht Bevölkerung und Touristen anzuziehen.
- Reihung von Themenparks entlang des „Highways“.
- Roddenkoppel als Grün-, und Aktionspark, zugleich als „Grüne Lunge“ für die umliegenden Wohngebiete zur Steigerung des Erholungswertes.
- Abstecher zu unterschiedlichen Aussichts-, Erlebnis- und Aktionspunkten.
- Individuelle Erlebarkeit der Roddenkoppel.
- Abwechslung von ruhigen und belebten Streckenabschnitten.
- Unterschiedliche Dichte und Entfernungen der Abstecher zum Hauptweg entsprechend einer Herzfrequenzlinie.
- Übertragung der „Herzfrequenzgraphik“ auf die Roddenkoppel und die weiteren Parks als System für die Strukturierung.
- Durchquerung der Roddenkoppel mit einer Hauptwegeachse.
- Abstecher zu Aktionsflächen, Gebäuden, Liegewiesen, Aussichts- und Erlebnispunkten über abzweigende Nebenwege.



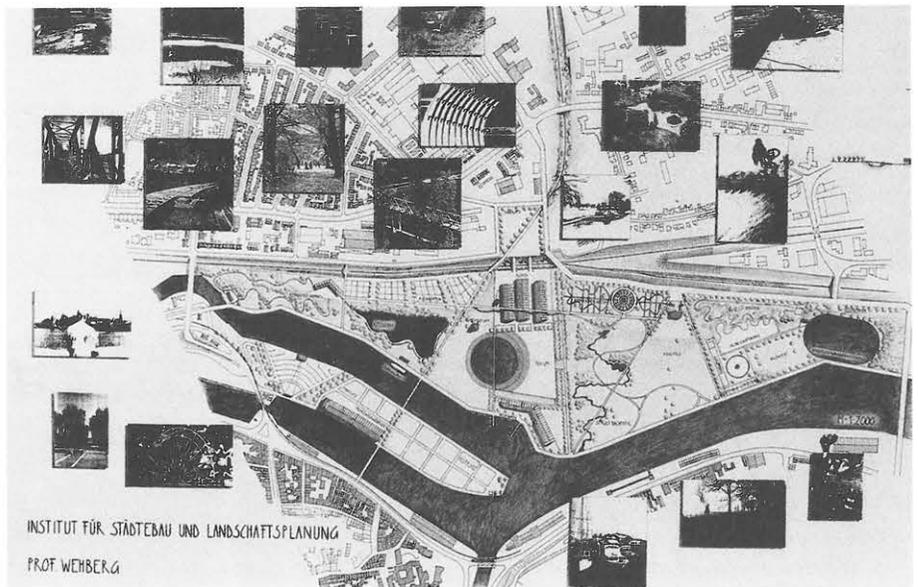
Hauptwegeachse durch die Roddenkoppel mit zahlreichen Anknüpfungspunkten für abzweigende Nebenwege



Die Wegeführung nimmt die Symbolik der Herzfrequenzlinie auf.

Umsetzung

- Umgestaltung des Gebietes in einen Freizeitpark.
- Wegeführung im Verlauf der Herzfrequenzlinie.
- Fortführung des Erlebnis-Highways zur Ostsee.
- Bauliche Schließung des „Roddenkoppel-Rückens“ im Westen (Wohngebiet mit attraktiver Lage zur Innenstadt).
- Starke Bepflanzung des höhergelegenen Rückens.
- Bepflanzung mit abnehmender Dichte hinunter zur Trave.
- Schaffung von Freiflächen mit Blicklenkung auf die Stadtinsel.
- Schließung des Wohnbebauungsgürtels im Straßendreieck Schwartauer Allee, Bei der Lohmühle und Friedenstraße.
- Strukturierung und Verdichtung des Gewerbegebietes entlang der Nordtangente (Bei der Lohmühle).
- Anbindung der Wohngebiete zur Roddenkoppel durch Schaffung zweier Grüngürtel zwischen Gewerbegebiet und Wohngebieten.
- Auslagerung der Schwerindustrie des Roddenkoppelgebietes, Abriß der Industriehallen, Umnutzung der denkmalgeschützten Gebäude.
- Abriß der Schuppen auf der Wallhalbinsel, Umnutzung des denkmalgeschützten Schuppens, Nutzung der neugewonnenen Freifläche als Aktionsfläche bzw. Parkraum bei Großveranstaltungen.



**Die Roddenkoppel:
Anbindung der Altstadt
an das „Freizeitband
Lübeck-Travemünde“**

Freizeitband Lübeck-Travemünde

Katja Hempel
Felix Winter
TU Braunschweig

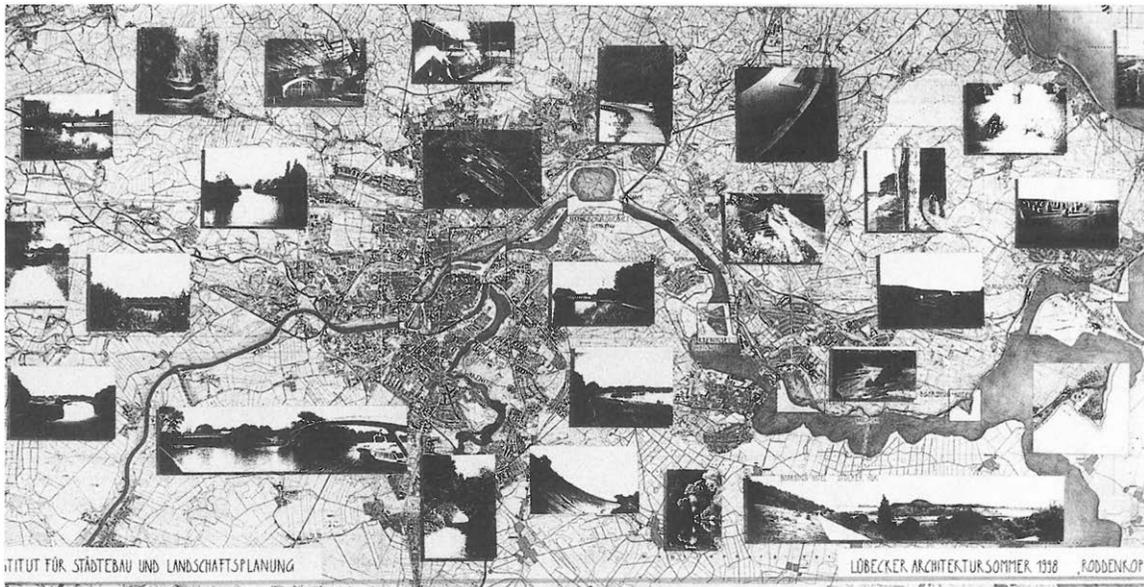
Die Idee

Die Innenstadt Lübeck und Travemünde stehen isoliert voneinander da. Es fehlt eine Verbindung entlang der Trave, um vorhandene und neugestaltete Attraktionen sowohl visueller als auch begehbare Art zu erleben. Dieser Weg soll einen durchgehend wiedererkennbaren Charakter erhalten; er soll hindernisfrei und großzügig sein. Außerdem sollen sich wiederholende Zeichen (wie zum Beispiel futuristisch anmutende Wetterunterstände) den Weg begleiten. Attraktionen und Wohngebiete werden auffällig markiert.

Die Roddenkoppel

Die Roddenkoppel hat an dem Weg durch die innenstadtnahe Lage eine besondere Bedeutung. Hier wird der Weg zur Uferpromenade mit Blick auf die Altstadt und durchquert dabei vier unterschiedliche Bereiche, die durch Alleen voneinander getrennt sind.

- Einen „Altenpark“ mit einem sehr ruhigen Charakter.
- Das „Forum“ als gesellschaftlicher und kultureller Mittelpunkt.
- Den „Struckbachpark“ ein gestalteter Landschaftspark
- Einen „Jugendpark“ für die verschiedensten In-Sportarten.



Durch Attraktionen entlang der Trave wird die Vernetzung Lübeck-Travemünde neu erlebbar.

Durch die Abfolge von ruhigen und bewegten Zonen soll die Roddenkoppel beim Durchqueren auf dem Hauptweg verschiedene Alters- und Interessengruppen ansprechen. Erhaltenswerte Gebäude werden mit neuer Nutzung in den Park eingebunden, um an die ehemalige Bedeutung als eines der ersten Lübecker Industriegebiete zu erinnern. Um den Park sinnvoll zu ergänzen und an die Altstadt anzubinden, soll die Wallhalbinsel für Veranstaltungen verschiedener Art temporär genutzt werden, so kann eine Sichtbeziehung zwischen Altstadt und Park entstehen.



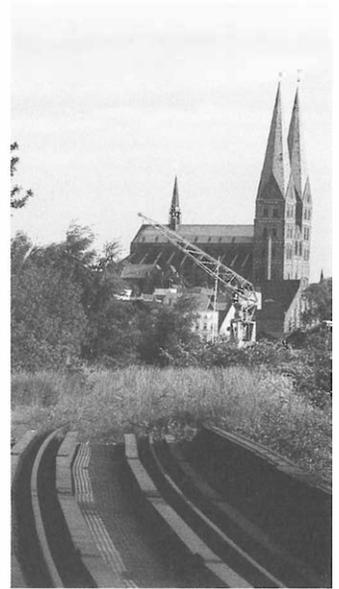
„Roddenkoppel“ – schrittweise Annäherung an eine Industriehochhaus. Mehr als 250 Besucher waren der Einladung des Architekturforums gefolgt.



Gut vorbereitete Exkursionsführer erläuterten das Planungsgebiet mit technischer Unterstützung ...



... während andere lautstark und mit Handzeichen den Zusammenhang zwischen „Roddenkoppel“ und Altstadt erklärten.



Romantische Orte mit aufgelassenen Gleisen, Kränen und Blick auf die Altstadt ließen sicher schon die ersten Visionen von blühenden Stadtlandschaften entstehen.

Ein persönlicher Stimmungsbericht

Prof. Dr. Wolfgang Tonne

Selten gab es vordem die Gelegenheit, so der Stadt Lübeck in den Bauch, der Entstehung von Stadtraum und Stadtgestalt so ins Nähkästchen gucken zu dürfen, wie an diesen lauen Junitagen 1998. Gleich am ersten Nachmittag ergoß sich ein Strom von einigen hundert Lübeckern jeder Couleur mit Hamburgern, Berliner, Braunschweiger und Lübecker Studenten gemischt an der schicken Hanse-Halle vorbei zur Führung durch das frühindustrielle Lübeck am Struckbach bis zur „Rattenkoppel“. Staunen über eine ganz andere Stadt hinter der Stadt begleitete die Berichte von Wind- und Wassermühlen, die Lübecks industrielle Geschichte angetrieben und – mit der Schifffahrt verbunden – seine bedeutende Eisen- und Stahlindustrie starten halfen. In diesem lebenswürdig verwahrlosten „Industriegarten“ hatte so mancher der Lübecker auf dieser Führung in die Lübecker Docklands kostbare Jugendzeiten erlebt. Nicht zu fassen, wie dort ein unbekanntes, ungepflegtes, vitales und grünes Lübeck den Fußgänger und Radfahrer von den Außenbezirken der Stadt unsichtbar hinter den Straßenkulissen auf zugedeckelten Bächen führt, auf maroden

Gleissträngen und an duftenden Wildkräuter, Büschen und Bäumen entlang bis ins Zentrum, gegenüber der Marienkirche, auf die Wallhalbinsel am Hafen!

Dort erwartete die Wanderer ein erfrischendes Glas Sekt auf der Reeling einer aufgebockten Jacht, serviert zu den Klängen einer jazzigen Professorenband. Plötzlich kippte die Entspannung um in ein tänzerisches Happening des „Theater Combinale“: Verfall und Erneuerung zwischen restaurierten Jachten und Kranbahnen in einer alten Werthalle mit lebendigen Körpern in Szene gesetzt.

Das gab Kraft weiterzuziehen, mit der „Küselschen Villa“ den baulichen Anfang der Docklands aufzusuchen: Ein barockes Schlöbchen, das der neue Eigentümer großzügig den Hundertschaften des Workshops geöffnet hatte. Freilich schockte es nicht schlecht, gleich hinter dem Haus, dort wo einst die barocke Gartenanlage an die Trave hinunterführte, unvermittelt vor der riesigen Wellblechwand einer verfallenden Fabrikhalle zu stehen. Damit waren Konflikte und Aufgabe des Workshops auf den Punkt gebracht: Die zugebauten Bilder dieses Ortes



Mit der Performance „VER-WAND-L“ setzte das Theater Combinale einen furiosen Akzent zwischen Holzbooten und Stahlträgern.



Eröffnung des Workshops durch das Architekturforum mit Vorträgen und Vorstellung der Aufgabe.



Kunst im Hafenschuppen inspirierte Teilnehmer und Besucher



Neugierig versammelten sich die Besucher vor dem Küsel'schen Palais als Zaungäste bis der jetzige Besitzer Herr Arnold überraschend zur ausführlichen und großzügigen Hausbesichtigung einlud.



Vorträge und Werkbericht ergänzten das Programm und gaben neue Anregungen: Jeppe Aagaard Andersen aus Helsingør und Paul de Vroom

neu sichtbar zu machen und zeitgemäße Konzepte zur Bewältigung einer harten Industriearchäologie zu finden.

Mit wehen Füßen und zahlenmäßig auf Studenten und Betreuer geschrumpft kleckerten die Reste der Besichtigungstour in den hölzernen Hafenschuppen A der Jahrhundertwende, arte povera vom Feinsten. Dort schlugen die Boote und Schiffe Andreas Hombergs und Harmut Hornungs in Bann. Ihre farbig bemalten Holzskulpturen beschwörten zwischen noch leeren riesigen Zeichentischen und Stellwänden den Geist einer menschlichen Poesie für aufgegebenen Gleise und verfallende Industriehallen. Die breiten Hallentore öffneten auf allen Seiten den zum fantastischen Atelier mutierten Schuppen zu den Bürgern und Türmen der Stadt, den Gleisen und Hafenbecken, der Gebrauchtwagen Verladung nach Polen und dem Planungsgebiet, der Sonne und den Tischen an der Kaimauer. Diese Tische waren Orte der Entspannung. Dort wurden schöpferische Pausen genossen und menschliche Fäden neu geknüpft. Das war auch nötig, um die Gruppendynamik lebendig zu halten, weil die Diskutierer kein Ende finden konn-

ten. Oder wenn der Schock verkräftet werden mußte, daß am Industriedenkmal interessierte Gebäudeplaner nicht auf die Schnelle zu einer schöpferischen Zusammenarbeit mit Landschaftsplanern finden konnten. Oder wenn Landschaftsplaner sich die Haare raufen, weil ein paar Konservative wegen der 500 Arbeitsplätze der Kruppschen Baggerfabrik ein groß ausgreifendes Freiraumkonzept fragmentieren wollten.

Diese Spannungen für kreatives Planen freizusetzen hat den Betreuern viel abverlangt, den Landschafts- und Hochbauarchitekten aus Lübeck und mit ihnen den ange-reisten und ansässigen Professoren. Da galt es vorsichtige Hebammenarbeit zu leisten, um schwierigen Geburten ans Licht zu helfen. Andere haben bis hin zur Grafik ihren Planungsalltag eingebracht, Ideen zu suchen, zu finden und auf dem Blatt prägnant sichtbar zu machen. Schließlich wäre es ohne die Spezialisten für das Brecheisen und die Entsorgung hoffnungsloser Fälle zu manchen hoffnungsvollen neuen Starts gar nicht gekommen.

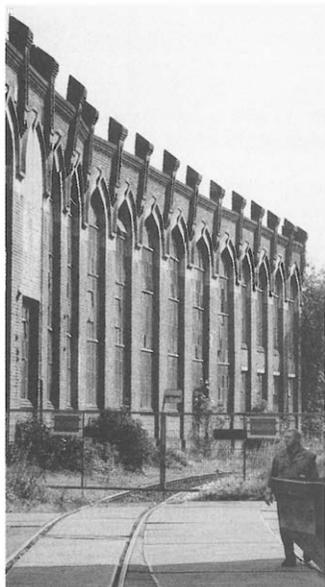


Am Anfang war die Idee Malerei und Skulptur Skulptur durch Malerei verändern Malerei durch Skulptur verändern Den Raum und die Fläche spielerisch-spannungsvoll in eine Verbindung bringen

Dann kam das Thema Boot

Der Ausgangsstoff Baumstämme: Linde, Buche, Pappel Die Temperamente: der Bildhauer Hartmut Hornung der Maler Andreas Homberg

Das Spiel beginnt: Hinzufügen und Wegnehmen Farbe bringt Fläche, Schnitte schaffen Raum Fläche gegen Raum, Raum gegen Fläche keiner wird gewinnen



Imposante Zeitzeugen vergangener Tage: denkmalgeschützte Fassaden einer Fabrikationshalle – für die Meisten war der Blick eine Premiere.



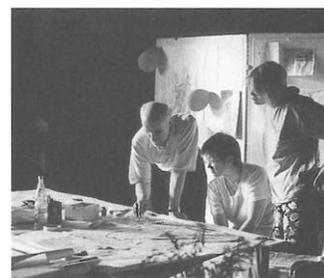
Hafenatmosphäre – Spuren und Eindrücke ...



... die uns an diesen Ort binden ...



... lösten angeregte Diskussionen bis tief in die Nacht aus.



Nicht nur beim Gang an den Kojen und Zeichentischen vorbei wurden im Fortgang der Woche ganz unterschiedliche „neue Welten“ sichtbar – auch das Schuppenambiente ging durch krasse Szenenwechsel hindurch. Etwa wenn das marode Dach die Wolkenbrüche der Nacht nicht mehr halten konnte und die Zeichentische trockene Inseln in der Halle suchen mußten. Oder wenn anderntags Klaus Dieter Weiß mit architekturtheoretischen Leckerbissen gegen den kunterbunten Flohmarkt anreden mußte, der sich rings ums „Atelier“ auf Gleisen, Kaimauern und Parkplätzen früh am Sonntagmorgen ausgebreitet hatte. Wenn Tausende Kubikmeter Holzstapel von den Kaimauern mit ihrem herrlichen Holzgeruch plötzlich auf gespenstischen Zügen ins Morgengrauen hinein verschwanden und damit klarlegten, daß es noch ein anderes Leben im Hafen gab – daß wir aufpassen sollten, eine dem Ort auch wirklich gemäße Vision zu entwickeln und keine Landrattenidylle zu projizieren.

Im kommunalen Kino, ein paar hundert Meter stadteinwärts, gab es noch mehr Gelegenheiten, zur hektischer werdenden Planungsarbeit im Schuppen immer wieder Abstand zu gewinnen: klassische Filme über das Drama der Gestaltung von Landschaften und Architekturen, wie „Fountainhead“ von King Vido, „Mon Oncle“ von Jaques Tati oder „Das industrielle Gartenreich“ von Nils Bolbrinker und Manfreds Herold gingen unter die Haut.

Das andere Ende des Hafenschuppens war Konzerten, Festen und Vorträgen vorbehalten. Dort wurden Lübeck und internationale Bezüge des Bauens am Wasser auf industrielle Brachfläche vorgestellt. Unvergessen der Vortrag des Landschaftsarchitekten Jeppe A. Andersen aus Kopenhagen, der die Planung von Stadtlandschaft als Entwicklung ganz einfacher, kraftvoller, reduzierter, monumentaler Bilder mit Vordergrund, Hintergrund und dynamischen Passepartouts vorstellte, die sich in die Erinnerung eingraaben. Damit war dem Leitgedanken, Planung an der Roddenkoppel von landschaftsprägenden Gedanken herzuleiten, eine Bresche geschlagen. Sie prägte fast alle Arbeiten



Hafenschuppen A auf der Wallhalbinsel wurde für 10 Tage zum Zeichensaal der Studenten.

Inspiriert von der Atmosphäre des Ortes diskutierten die Studenten und Studentinnen über Utopien und Realismus.



Gedankenaustausch und Entspannung zur Exkursionspause auf dem Werftgelände bei Getränken und Rockmusik der Professorenband der FH Lübeck

Sonnige und erholsame Pause für einige Betreuer vom Architekturforum



Präsentation der Arbeiten nach einer arbeitsreichen Nacht und großes Besucherinteresse ...

... reine Nervensache vor viel Publikum mit wenigen Worten das schöne, klare Konzept zu erläutern.



des Workshops. Paul de Vrooms Bericht über die Wohnanlagen der niederländischen Architektengruppe DKV, mit ihren subtilen industriellen Metaphern und Bezügen zur heroischen Moderne hatten nicht weniger Qualität in der architektonischen Form – eine Detailebene, die allerdings über die Möglichkeiten von einer Woche Workshop hinausging.

Jetzt wurden die Arbeiten nicht nur immer intensiver auf die künstlerische Spitze zu einsamen Überhöhungen getrieben – etwa dem industriellen Architekturfriedhof als Landschaftspark. Andererseits bildeten sich noch viele gemischte Gruppen, in denen die Konflikte unterschiedlicher Interessen und Studienschwerpunkte hybride, stadtsoziologisch vielfältige Bilder entwickelt haben – etwa einer maritimen Wohn-, Gewerbe- und Kongreßlandschaft, die mit weiten Grünräumen das unterversorgte angrenzende Stadtgebiet vernetzt. Mit lausbübischer Freude wurden hier und da auch die Dogmen der Lübecker Stadtentwicklung in Frage gestellt, z. B. mit der Begründung der nördlichen Wallhalbinsel, wo das Workshopatelier eher lukrativen Immobilien Platz machen sollte.

Die letzte Nacht gehörte der rauschenden Fete der Lübecker Diplomanden und brachte den Hafen zum Beben – von lauen Sommerschauern immer wieder abgekühlt. Das hat die ganz harten der studentischen Teams nicht daran gehindert, den baccanalen Lüsten zu widerstehen und gerade in dieser Nacht noch einmal alles an den Zeichentisch in Lübecks Zukunft zu investieren – um mit allen Teams, lampenfiebrig, hohl-äugig und frisch gekämmt am letzten Morgen ihre Pläne, Bilder und Modelle der Öffentlichkeit zu präsentieren: der aus Kiel angereisten Ministerin, den Honoratioren der Stadt und vielen interessierten Bürgern.

Unvergeßlich die Atmosphäre im Schuppen, pendelnd zwischen meditativ konzentriertem Arbeiten, der alle Schwächen bloßlegenden Präsentationen im kleinen Kreis der Betreuer und Mitstreiter, der Show der Stärken vor dem großen Publikum, dem delirischen nächtlichen Kampf um die Gestalt und die Wahrheit einer neuen Idee, bis hin zum befreienden Fest.



Überreste einer arbeitsreichen und kreativen Woche ...

Architektursommer 1998 – ein Ausblick

Dr. Volker Zahn

Was im Vorfeld des Planungs-Workshops kaum einer zu hoffen gewagt hat, ist nach Einschätzung vieler Beteiligten tatsächlich eingetreten: Der Architektursommer 1998 hat zu einem neuen Miteinander von Stadtplanern und Architekten, Bauverwaltung und Fachhochschule und der interessierten Öffentlichkeit bei wichtigen Stadtentwicklungsprojekten beigetragen. Geboten wurde „Architektur zum Anfassen“ und entstanden ist eine qualitativ neue Planungskultur die nachwirkt, und die Auswirkungen auf die künftige Stadtentwicklung haben kann und hoffentlich auch wird.

Ist das Experiment also gelungen und der „Patient Stadt“ gerettet? Diese Frage zu beantworten ist derzeit verfrüht und die Fragestellung ist wohl auch zu vermessen. Richtig ist zweifellos, daß die beiden sehr erfolgreichen Architektursommer-Veranstaltungen der Jahre 1997 und 1998 bei vielen Menschen in Lübeck und der Region Interesse an der gebauten Stadt und an den Ursachen-Wirkungs-Zusammenhängen zwischen Stadtentwicklung, Bauinvestitionen und Architekturqualität geweckt haben.

Richtig ist sicherlich auch, daß Planer und Architekten ihren „Elfenbeinturm der Ästhetik“ verlassen und sich gegenüber denen geöffnet haben, die das Ergebnis ihrer Arbeit täglich erleben und erfahren, gelegentlich aber auch ertragen müssen: den Menschen in der Stadt. Dennoch genügt dieses noch nicht, um ein grundlegend anderes, vor allem verantwortungsvolleres Verständnis der Stadt dauerhaft zu entwickeln. Dazu fehlt es an einer breit angelegten Diskussion der Themenfelder, die in unserer Stadt im 21. Jhd. behandelt und politisch entschieden werden müssen. Schließlich geht es um die Zukunftsfähigkeit der Stadt im Sinne der Agenda 21.

Der Beitrag, den Stadtplanung und Architektur – also das Architekturforum – zu dieser Diskussion leisten müssen, ist wichtig und gar nicht hoch genug einzuschätzen. Aber er ist und kann nur ein Teil dessen sein, was in der künftigen Lübecker Stadtentwicklungsdiskussion bedacht und diskutiert werden muß. Die Stadt ist eben weit mehr, als die Summe ihrer gebauten Häuser.

Das Thema des Architektursommers '98: „Nachdenken über die Stadterweiterung im 21. Jahrhundert“ war bereits ein wichtiger Beitrag des Architekturforums für die anstehende Diskussion. Immerhin ging es darum, auf die radikalen Veränderungen hinzuweisen, die auch eine Stadt wie Lübeck im kommenden Jahrhundert erfahren wird und die europaweit längst Realität geworden sind.

Die Stadt, die wir kennen, in deren Tradition wir aufgewachsen sind und heute noch leben, die Stadt mit dem vertrauten Ordnungssystem und der Hierarchie von Zentrum und Altstadt, Vorstadt und Stadtteil, Vorort und Landschaft, wird es in dieser funktionalen Stufung im kommenden Jahrhundert nicht mehr geben.

In ganz Europa bilden sich zum Ende des 20. Jahrhunderts innerhalb der alten Städte und an den Rändern zwischen Stadt und Land neue Siedlungsgebilde heraus, die zur funktionalen und gestalterischen Auflösung der traditionellen europäischen Stadt führen. „Zwischenstadt“, „Edge City“, „Mehrstadt“ oder die „ubiquitäre“ – also die überall gegenwärtige Stadt, die mit ihren vielfältigen und hochkomplexen Funktionen – dank Internet und Globalisierung – subventionierten Energiepreisen und einer scheinbar grenzenlosen Mobilität nicht mehr an *einen* Standort gebunden ist, sondern überall gleichzeitig stattfindet – sind die Schlagworte, die diese Entwicklung umschreiben.

Lübeck *ist* Stockelsdorf, Herrnburg *ist* Lübeck, Groß Grönau *ist* Hamberge, Bad Schwartau *ist* Selmsdorf, Ratekau *ist* Trave-
münde, Cleverbrück *ist* Kücknitz und das alles zusammen ist künftig *die Stadt* – wie immer ihr Name auch lauten mag! Administrative Grenzen verwischen, jahrhundertealte Identitäten gehen verloren, soziale Verflechtungen sind nicht mehr lokal begrenzt sondern gesamtstadumfassend, Teilhabe am Stadtleben hängt vom Maß der Mobi-

lität des Einzelnen ab, die Stadt hat viele Orte und der Stadtbewohner erfährt seine Stadt in einem neuen räumlichen und zeitlichen Zusammenhang.

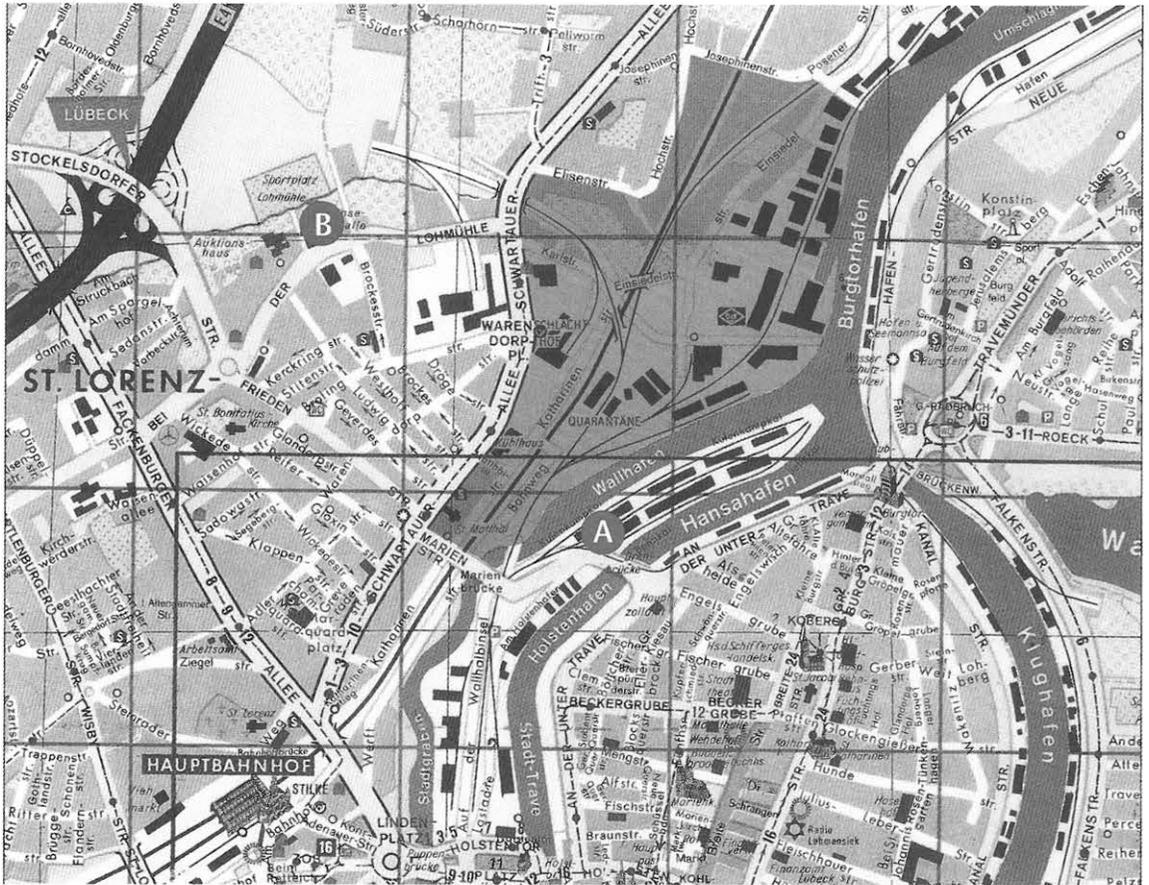
Weil unsere Enkel und deren Kinder in dieser „anderen“ Stadt leben werden, hat es sich allemal gelohnt, im Rahmen des Architektursommers 1998 darüber nachzudenken, wie diese „andere“ Stadt denn funktionieren oder aussehen könnte und welche Projekte sie benötigt, um ihre Identität zu bewahren. Die Roddenkoppel war dafür der geeignete Ort. Die in dieser Dokumentation vorgestellten Entwürfe und Stadt-Ideen belegen auf eindrucksvolle Art, wie vielfältig die Vorstellungen von Stadterweiterung im 21. Jahrhundert sind und welche unglaublichen Entwicklungspotentiale die Roddenkoppel für die Funktionsstärkung der Altstadt als Oberzentrum für Stadt und Umland besitzt.

Das Architekturforum hat mit dem Planungs-Workshop einen wichtigen Anstoß gegeben, über die Stadterweiterung im 21. Jahrhundert nachzudenken. Die materiellen Grundlagen dafür liegen mit den studentischen Entwürfen vor. Der eigentliche Prozeß des Nachdenkens hat aber noch gar nicht begonnen. Er wird erst mit dieser Dokumentation und der für den Herbst 1999 geplanten Ausstellung der Entwurfsarbeiten eröffnet. Das Architekturforum muß nun seinen Anspruch nach einer neuen Planungs- und Streitkultur in der Stadt nochmals öffentlich formulieren und dabei vor allem diejenigen ansprechen, die letztlich über die Stadtentwicklung entscheiden – die Bürgerschaft und die politischen Parteien!

Wenn es gelingt, vor allem Politik in die beginnende Diskussion einzubeziehen dann ist zu erwarten, daß über die Zukunft der Roddenkoppel qualifiziert und vor allem öffentlich diskutiert wird. Einsame Hinterzimmerentscheidungen und pseudoöffentliche Biertischvereinbarungen über die Stadtentwicklung dürften damit von den Verantwortlichen schwerer zu treffen sein, als dies bislang in Einzelfällen der Fall war. Der Diskussion über die Zukunft der Roddenkoppel kommt damit eine Schlüsselfunktion für das künftige Miteinander in Fragen der Stadtentwicklung und Architektur in Lübeck zu. Bei allen wünschenswerten gesellschaftspolitischen Auseinandersetzungen dürfen die fachlichen Aspekte der

Roddenkoppelentwicklung dabei aber nicht in den Hintergrund treten. Darauf zu achten, den fachlichen Stellenwert von Städtebau und Architektur unabhängig von politischen, ökonomischen, populistischen und geschmäckerischen Forderungen aus der Bevölkerung sicherzustellen gehört zu den originären Aufgaben, die das Architekturforum in der anstehenden Diskussion bewältigen muß.

Es geht bei der Roddenkoppel auch und vor allem darum, mit qualitativ gutem Städtebau und ausgezeichnete Architektur der zuvor beschriebenen Auflösung der traditionellen europäischen Stadt entgegenzuwirken. Fachlich steht hier der Anspruch im Vordergrund, am Rande der Altstadt ein neues, vielfältig nutzbares und lebendiges Stadtquartier zu entwickeln, daß in seiner Einmaligkeit für Stadt und Region gleichermaßen identitätsstiftend sein muß. Dies zu entwickeln ist ein Planungs-, Diskussions- und Realisierungsprozeß, der bis weit in das 21. Jahrhundert hineinreicht. Ich bin überzeugt davon, daß das Architekturforum die damit verbundenen fachlichen und gesellschaftspolitischen Herausforderungen erfolgreich bewältigen wird.



Übersichtsplan der Veranstaltungen

A: Schuppen A

B: Hansehalle

■ Plangebiet Roddenkoppel

Vielen Dank!

