

Strategiekonzept

Resiliente Innenstadt Lüneburg



Eingereicht im Rahmen des Förderprogramms „Resiliente Innenstädte“ als Bewerbung auf Förderung durch das Operationelle Multifondsprogramm EFRE/ESF+ für die Förderperiode 2021 bis 2027 Niedersachsen. Die Erstellung des Strategiekonzeptes wird aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung als Teil der Reaktion der Europäischen Union auf die COVID-19-Pandemie finanziert.



Kofinanziert von der Europäischen Union



**RESILIENTE
INNENSTÄDTE**
IN NIEDERSACHSEN



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fonds für
regionale Entwicklung

Als Teil der Reaktion
der EU auf die
Covid-19-Pandemie
finanziert



Strategiepapier

Resiliente Innenstadt Hansestadt Lüneburg



Herausgegeben von:

Hansestadt Lüneburg
01N - Nachhaltige Stadtentwicklung
Strategische Innenstadtentwicklung
Am Ochsenmarkt 1
21335 Lüneburg

Ansprechpersonen:

Carl-Ernst Müller
Vorsitzender der Steuerungsgruppe
04131 309-4680
Carl-Ernst.Mueller@Stadt.Lueneburg.de

Finn Kubisch
Geschäftsführer der Steuerungsgruppe
04131 309-3163
FinnLasse.Kubisch@Stadt.Lueneburg.de

Oliver Bruns
Erweiterte Geschäftsführung
04131 309-3164
Oliver.Bruns@Stadt.Lueneburg.de

Florian Norbistrath
Erweiterte Geschäftsführung
04131 309-3165
Florian.Norbistrath@Stadt.Lueneburg.de

Unter Mitarbeit von:

urbanista GmbH & Co. KG
Springeltwiete 4
20095 Hamburg
Deutschland

2. Auflage, Juli 2024

Kapitel 1
Programmraum 5

Kapitel 2
Handlungsbedarf 8

Kapitel 3
Handlungskonzept 18

Kapitel 4
Querschnittsziele 28

Kapitel 5
Beteiligungsprozess 31

Kapitel 6
Leitprojekte 39

Kapitel 1

Programmraum

Abgrenzung

Der Programmraum fokussiert sich auf die Lüneburger Innenstadt innerhalb des Stadtrings und umfasst eine Fläche von 193,45 ha. Die Abgrenzung des Programmraums (kartographische Darstellung siehe Abschnitt „Kartografische Abgrenzung des Programmraums“ auf Seite 7) orientiert sich dabei am Verlauf des Stadtrings sowie den Abgrenzungen weiterer Förderprogramme mit Innenstadtbezug. Über diese Flächen hinaus wird der Programmraum um einige wichtige Verkehrs-, Grün- und Erholungsflächen erweitert, die direkt an diese Bereiche angrenzen.

Ab der Kreuzung *Stresemannstraße/Willy-Brandt-Straße* folgt die Grenze des Programmraums in Richtung Westen dem Verlauf des Stadtrings über *Lindenstraße, Soltauer Straße, Bögelstraße, Am Weißen Turm, Sültenweg, Am Grasweg, Schnellenberger Weg, Vor dem Neuen Tore* bis zur Einmündung *Schanzenweg*. Ab hier folgt die Grenze dem Verlauf von *Am Graalwall*, bevor sie bei der Einmündung auf *Am Springintgut* wieder auf den Verlauf des Stadtrings stößt und diesem über *Am Springintgut* und *Hindenburgstraße* folgt. Ab der Kreuzung *Hindenburgstraße/Reichenbachstraße* ist der Weg zwischen Polizeiinspektion und Behördenzentrum sowie die Straße *Auf der Hude* begrenzend, nördlich des zum Behördenzentrum zugehörigen Parkplatzes wird der Sprung über die Ilmenau in Richtung der Kreuzung *Emmy-Noether-Weg/Johannes-Gutenberg-Straße* geschlagen, der *Johannes-Gutenberg-Straße* folgt die Begrenzung bis zur *Brockelmannstraße*. Nach Querung der *Brockelmannstraße* folgt die Begrenzung erst der Ostkante des Flurstücks *FS0315160410002608900*, dann der Straße *Lüner Damm* bis zur *Lünertorstraße*, der *Lünertorstraße* und *Bleckeder Landstraße* bis zum Flurstück *FS0315160230004102300*, dessen östliche Kante den weiteren Verlauf der Abgrenzung markiert. Der Verlauf folgt anschließend der *Dahlenburger Landstraße* in westliche Richtung, dann der östlichen Kante der Flurstücke *FS0315160250000400400* und *FS0315160260012701600*, sowie anschließend den südlichen Kanten der Flurstücke *FS0315160260012701600*, *FS0315160260010201500*, *FS0315160260010201400* und *FS0315160300000504200* bevor der Verlauf nach einigen Metern der *Friedrich-Ebert-Brücke* auf den Beginn der Begrenzung an der Kreuzung *Stresemannstraße/Willy-Brandt-Straße* trifft.

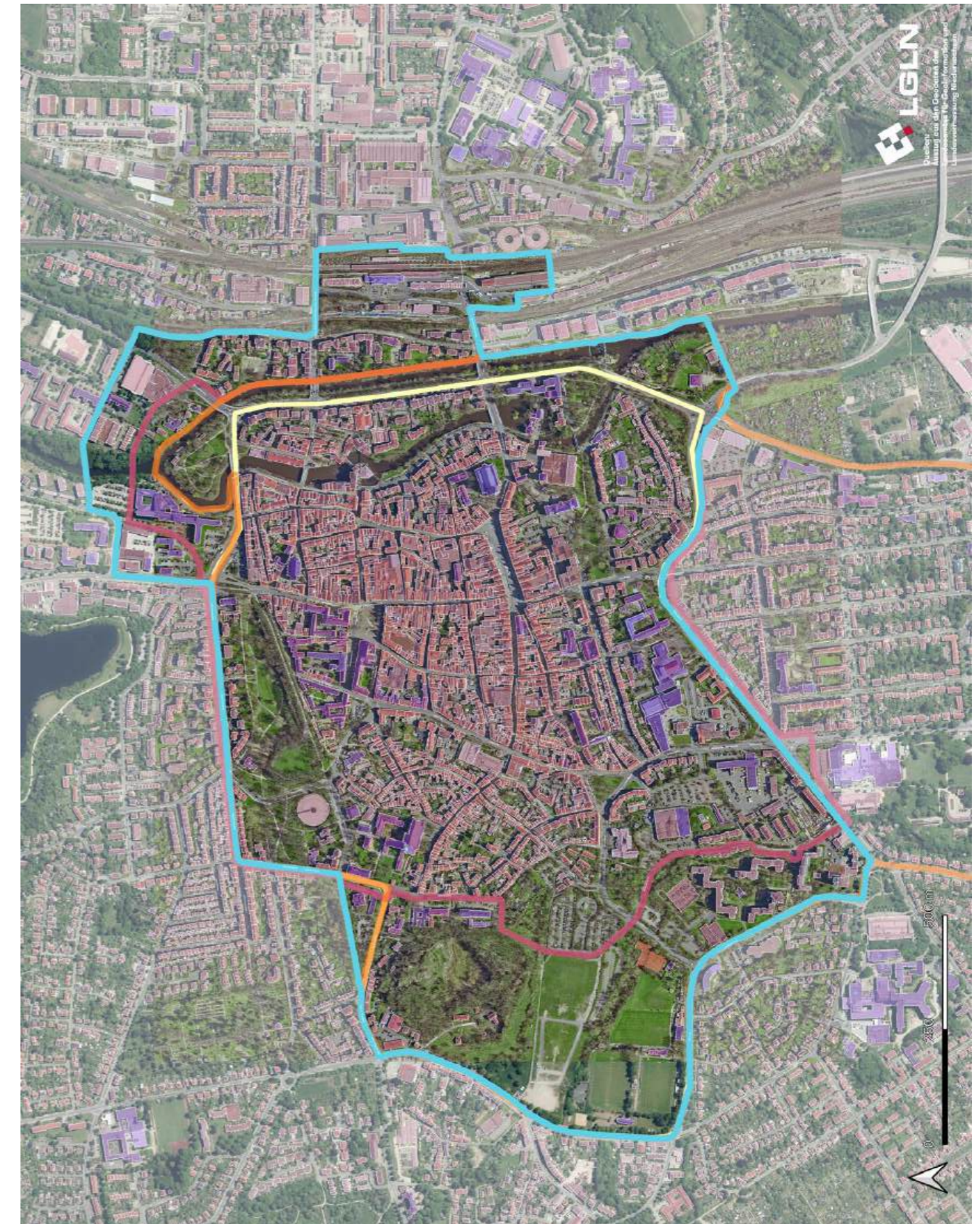
Beschreibung

Die Lüneburger Innenstadt bildet den Kern des Oberzentrums Hansestadt Lüneburg im nord-östlichen Niedersachsen mit seinen knapp 80.000 Einwohner*innen sowie dem Umland und hat ein einzelhandelsbezogenes Einzugsgebiet von etwa 200.000 Menschen. Dabei beheimatet sie neben Wohnraum, im Ortsteil Altstadt für etwa 5.600 Einwohner*innen, zahlreiche kulturelle und soziale Einrichtungen, eine Vielzahl an gastronomischen Betrieben und Gastgewerbe sowie Geschäfte des täglichen Bedarfs und des darüberhinausgehenden stationären Einzelhandels, welche sich überwiegend innerhalb der weitläufigen Fußgängerzone befinden. Während das Gebiet zentrumsnah dicht bebaut ist, sind besonders in Randlagen Grün- und Wasserflächen vorzufinden. Charakteristisch ist besonders im Stadtkern die fast ausschließlich historische, in weiten Teilen denkmalgeschützte, Bebauung, die für Tourist*innen neben der Lüneburger Heide der entscheidende Anziehungspunkt ist. Die altstädtischen Gebäude sind zumeist eng geschnitten, nah aneinandergrenzend und größere bauliche Maßnahmen nur eingeschränkt umsetzbar. Der Lüneburger Bahnhof ist Teil des Programmraums und liegt fußläufig wenige Minuten vom Fußgängerzonenbereich entfernt. Auf seinen 7 Gleisen wird Lüneburg durch Regionalzügen von DB Regio, metronom und erixx angefahren, auf der Strecke Hannover <-> Hamburg auch von ICE-Zügen sowie vereinzelt von IC-Zügen. Der direkt am Bahnhof gelegene ZOB wird von allen Buslinien der KVG angefahren und ist damit von zentraler Bedeutung für die Hansestadt Lüneburg sowie das Umland.

Begründung

Die genaue Gebietsabgrenzung nach außen wurde so gewählt, dass im Osten auch wichtige Grünflächen und Areale am Wasser, im Westen die Sport- und Festflächen rund um die Sülzwiese enthalten sind, um eine innerstädtische Konzeptionierung zur Aufwertung und Weiterentwicklung des Öffentlichen Raums, auch über die Fußgängerzone hinaus, in den Blick nehmen zu können. Durch die Ausdehnung im Norden über den Zusammenfluss von Ilmenau und Lösegraben hinaus soll die Machbarkeit einer neuen Querung des Wassers entwickelt werden können. Im Norden (Behördenzentrum), Nordosten (Parkhaus Lünepark) und Südwesten (Parkplatz Sülzwiesen) wurden außerdem bewusst drei Bereiche für den ruhenden MIV aufgenommen, um diese bislang monofunktional genutzten Flächen in Projekte einbeziehen zu können. Im Norden geht die Begrenzung im Bereich der Hindenburgstraße über den dicht bebauten Altstadtbereich hinaus, um den Liebesgrund und Scunthorpepark, die auf direkter Linie vom Altstadtkern zum von vielen Lüneburger*innen als Naherholungsgebiet genutzten Kreidebergsee liegen, einbeziehen zu können. Der Lüneburger Bahnhof ist aufgrund seiner Nähe zum Altstadtkern und seiner Bedeutung, einerseits für Lüneburg als Oberzentrum, andererseits für Verkehrs- und Mobilitätskonzepte, essenziell für eine ganzheitliche Betrachtung des Programmraums und Bewertung von (Leit)Projekten. Da sowohl die Innenstadt als auch der enger gefasste Bereich des Ortsteils Altstadt von nahezu allen Buslinien durchquert werden, ist auch der ZOB von großer Bedeutung für den Programmraum.

Kartografische Abgrenzung des Programmraums



Kapitel 2

Handlungsbedarf

Soziale Aspekte

Wohnen als Randerscheinung

Der Ortsteil Altstadt zählt etwa 5.600 Einwohner*innen und ist vor allem in seinen äußeren Lagen von einigen belebten Nachbarschaften geprägt – etwa im Wasserviertel und im westlichen Altstadtbereich. Im eigentlichen Kernbereich der Altstadt ist der Wohnanteil allerdings nicht sehr hoch.

Wohnen spielt hier nur eine Nebenrolle. Dabei ist eine Nachfrage nach Innenstadtwohnen durchaus vorhanden, begünstigt durch den Wohnraumangel in der gesamten Stadt. Für das Wohnen sind vor allem die Obergeschosse in den Handelslagen ein Potenzial, das heute noch nicht überall genutzt wird. Hier werden jedoch ökonomische Bedenken zusammen mit Auflagen beim Brand- und Denkmalschutz und der heterogenen Eigentümer*innenstruktur zum Hindernis. Sollten freie Wohnflächen geschaffen werden können, stehen anschließend noch potenzielle Konflikte mit anderen Nutzungen im Umfeld im Raum.



Lüneburger Altstadt

Wenig Raum für zivilgesellschaftliche Akteure

Lüneburg ist geprägt durch viele zivilgesellschaftliche Kräfte und eine sehr aktive Vereinsstruktur – vom Verein Lüneburger Kaufleute e.V. mit seiner fast 600-jährigen Geschichte über den etablierten Arbeitskreis Lüneburger Altstadt, die Kirchengemeinden bis hin zum Mosaique e.V. als neuer wichtiger Akteur, um nur einige wenige zu nennen. Auch im innerstädtischen Bereich sind Ehrenamt und Engagement ein großes Thema. Die große Bereitschaft zum Engagement trifft jedoch auf ein geringes Angebot an Räumen und Flächen. Durch Orte der Gemeinschaft



St. Michaelis-Kirche

und Räume der Aneignung könnte die Zivilgesellschaft deutlich größere Beiträge zur Belebung und Vielfalt in der Innenstadt leisten.

Mangel an Treffpunkten für alle Gesellschaftsgruppen

Lüneburgs Innenstadt ist in erster Linie auf Konsum ausgerichtet. Gerade im verkehrsberuhigten Altstadtbereich gibt es einen großen Mangel an konsumfreien Orten, gestalteten und erlebbaren Plätzen, die mit Aufenthaltsqualität zum Verweilen einladen, und vor allem ein Defizit an Räumen und Angeboten für Kinder und Jugendliche. Die wenigen, vorhandenen konsumfreien Sitzgelegenheiten befinden sich ausschließlich im Außenbereich und sind meist nur schlecht gegen Witterungseinflüsse geschützt. Die Innenstadt muss in Zukunft mehr zum Wohnzimmer für alle Menschen werden, nicht nur diejenigen, die sich Teilhabe (finanziell) leisten können. Sie braucht mehr Orte des ungezwungenen und niederschweligen Zusammenkommens und der Gemeinschaft – auch in Innenräumen bei schlechtem Wetter, insbesondere für ökonomisch schwache und mehrfach diskriminierte Bevölkerungsgruppen ohne dabei einzelne Personen zu exkludieren.



Gastronomie und Cafés in der Schröderstraße



Weihnachtsmarkt auf dem Marktplatz

Fehlende Veranstaltungsflächen und offene Kulturorte

Ob der Wochenmarkt auf dem Marktplatz, das jährliche Stadtfest mit tausenden Besucher*innen von nah und fern oder der überregional bekannte, traditionelle Weihnachtsmarkt – es gibt etablierte Orte für langjährige Veranstaltungen. Auch wenn es beispielsweise beim Weihnachtsmarkt bereits eine Entwicklung hin zu ergänzenden, kleineren Weihnachtsmärkten in zahlreichen Hinterhöfen der Gastronomie gibt, findet ein überwiegender Teil auf den größeren innerstädtischen Plätzen statt und beschränkt sich auf wenige bewährte Events. Veranstaltungsflächen im Innenbereich, wie beispielsweise größere Eventhallen, gibt es erst



Lüneburger Rathaus mit Sitz der Stadtverwaltung

am Stadtrand. Innerstädtisch fehlen hierfür einerseits Räumlichkeiten für Veranstaltung mit mehr als 50 Personen und andererseits kleinere Bereiche im öffentlichen Raum für Kulturevents und Veranstaltungen. Dank Lüneburgs historischer Altstadt ist die Stadt zwar prinzipiell ganzjährig für Besucher*innen attraktiv, insbesondere im Kultur- und Veranstaltungsbe- reich konzentriert sich das Besucher*innenaufkommen durch den Fokus auf Outdoor-Veranstaltungen in den Monaten Juli bis September. Ähnlich wie bei informellen Orten für Treffpunkte gibt es auch bei den Veranstal- tungsflächen einen besonders großen Mangel bei Angeboten für Kinder und Jugendliche.

Fehlende Treffpunkte und Erlebnisräume am Wasser

Wasser ist prägendes Element der Innenstadt und ein starker Anziehungspunkt für Lüneburger*in- nen, was sich beispielsweise im Wasserviertel bei sommerlichen Temperaturen beobachten lässt. Jedoch ist die Ilmenau kaum zugänglich, manche Bereiche sind überlastet, während andere gar nicht nutzbar sind. Vor allem für die Lüneburger*innen wären mehr Treffpunkte und unterschiedliche Arten von Erlebnisräumen am Wasser ein echter Mehrwert. Im Bereich der Ilmenau müssen Erlebbar- keit, Naturschutz und Denkmalschutz behutsam abgewogen werden, nicht zuletzt durch die Klassifizierung als Bundeswasserstraße und das Vorhan- densein eines FFH-Gebiets. Hierdurch gibt es naturgemäß Limitationen, sodass die Stellen, die gestaltbar sind, gezielt und möglichst effektiv zu nutzen sind.



Alter Kran im historischen Lüneburger Hafen

Barrierefreiheit

Aufgrund der historisch bedeutsamen Altstadt und dem damit einhergehenden Denkmalschutz, der sich nicht nur auf Gebäude sondern teilweise auch die Beschaffenheit des Straßenraums auswirkt, ist die Innenstadt nur an wenigen Stellen wirklich barrierefrei – im öffentlichen Raum wie auch beim Zugang zu Gebäuden. Hier kollidieren Stadtbild- pflege und Denkmalschutz mit den Anforderun- gen einer diversen Gesellschaft. Doch auch außerhalb des Altstadtkerns



Historisches Pflaster in der Lüneburger Altstadt

existieren insbesondere im Bereich des Stadtrings zahlreiche Barrieren. Es gilt einerseits, den Zugang zur Innenstadt selbst zugänglicher zu gestalten und andererseits, innerhalb des Programmraums einen besonderen Fokus auf Barrierefreiheit im Bestand und bei neu angestoßenen Maßnahmen zu legen.

Öffnung der Institutionen

Ob Rathaus, Bibliothek, Glockenhaus oder Museum - in der Innenstadt finden sich zahlreiche öffentliche Institutionen, aus deren Struktur eben- falls Neues entstehen kann, das die Innenstadt facettenreicher macht, bislang unerreichte Zielgruppen erschließt, die zuweilen unzugänglich erscheinende Außenwirkung durchbricht und neue Räume öffnet - in den Köpfen der Menschen wie auch vor Ort im Stadtraum. Ebenso sind Koope- rationen unter den Institutionen und zwischen Institutionen und Privat- wirtschaft denkbar, um bislang vielleicht noch völlig unbekanntes Syn- ergien im Sinne der Menschen zu entdecken und nutzen. Hierfür müssen sich die Institutionen verändern und ihre Rolle(n) neu interpretieren.

Ökonomische Aspekte



Flächen in Hand der Hansestadt Lüneburg (grün) und in durch Erbbaurecht eingeschränktem Eigentum (dunkelgrün)

Aktivierung der Eigentümer

Der kommunale Einfluss in der Innenstadt ist aktuell noch sehr begrenzt. Es befinden sich dort kaum öffentliche Grundstücke und auch städtische Gesellschaften besitzen hier kaum Eigentum. Daher stellt die Aktivierung der privaten Eigentümerschaft für Lüneburg ein zentrales Handlungsfeld dar. Glücklicherweise sind die Voraussetzungen deutlich günstiger als in vielen anderen Städten. Denn die kleinteilige Struktur der Innenstadt spiegelt sich in kleinteiligen Eigentumsverhältnissen wieder, viele Händler*innen sind selbst Eigentümer*innen und zudem regional verwurzelt. Einzelne Schlüsselakteur*innen als Besitzer*innen mehrerer Immobilien sind der Stadt bekannt und gesprächsbereit. Der immobilienwirtschaftliche Dialog funktioniert aktuell grundsätzlich schon sehr gut und eine Diskussion um die zukünftige Entwicklung der Innenstadt wurde auf dieser Ebene bereits angestoßen. Diese etablierte Struktur ist für Lüneburg ein Vorteil, da sie sich grundsätzlich sehr gut für neue Kooperationen eignet. Hierbei ist eine Herausforderung jedoch, den bereits bestehenden Dialog in die Entwicklung von konkreten Projekten zu überführen.

Begleitung des Strukturwandels

Lüneburgs Innenstadt wird geprägt durch über 300 Handelsbetriebe mit einer Verkaufsfläche von etwa 60 000 m². Dies entspricht einem Anteil von über 50% an der Zahl der gesamtstädtischen Ladengeschäfte und rund 32% an der gesamtstädtischen Verkaufsfläche. Durch eine restriktive Ansiedlungspolitik ist es Lüneburg in der Vergangenheit gelungen, im Stadtzentrum einen hohen Anteil an mittelständischem Fachhandel zu erhalten. Insbesondere der Verzicht auf die Realisierung einer innerstädtischen Mall war für Lüneburg eine wichtige Weichenstellung.

Obwohl also „moderne“ Shoppingwelten und Angebotsformen fehlen, ist auch in der Lüneburger Innenstadt eine klare Tendenz zur Professionalisierung im Handel erkennbar. Die Lagen *Am Sande* oder *Große Bäckerstraße* und *Kleine Bäckerstraße* weisen heute bereits Filialisierungsgrade von bis zu 66% auf. Zahlreiche andere Straßen sind jedoch weiterhin geprägt



Gastronomie und Handel in der Grapengießerstraße

durch lokal verankerte Betriebe mit einem besonderen Angebot – eine Qualität, die seit April 2021 durch die inzwischen fast 200 gelben Leitern, als Zeichen der lokalen Betreiberstruktur, symbolisch unterstrichen wird. Die lokal verankerten Strukturen wie in der *Grapengießerstraße* werden von Vielen als Schatz empfunden, den Lüneburg hegen und pflegen sollte, zumal die Digitalisierung des Angebots und der Aufbau digitaler Kompetenzen für viele Akteure immer noch eine wichtige und drängende Aufgabe darstellt. Einschneidend war hier auch die Corona-Pandemie: während der Umsatz des Einzelhandels in der Gesamtstadt vergleichsweise stabil (-0,5%) blieb, sank der Einzelhandelsumsatzanteil der Innenstadt von 43% (2019) auf 35% (2020). Insgesamt lässt sich in der Innenstadt trotz zunehmender Konkurrenz durch den Onlinehandel aber bereits das Entstehen neuer experimenteller und dabei dennoch regionaler Handelsformen beobachten. Der Umbruch ist da, aber langsam und bedarf daher einer aktiven Förderung, Beratung und Begleitung.

Funktionale Mischung

Lüneburgs Innenstadt mit ihrer kleinteiligen Mischung aus Einzelhandel, Gastronomie, Tourismus und zentralörtlichen Funktionen hat die Pandemie bislang vergleichsweise mild überstanden. Leerstände sind nur begrenzt zu verzeichnen, haben aber seit der Corona-Pandemie zugenommen, wobei die historische städtebauliche Qualität der Altstadt weiterhin ein Garant für die zukünftige Attraktivität des Standortes ist. Lüneburg muss seine Innenstadt also nicht völlig neu erfinden, es gilt jedoch auch hier, die funktionale Mischung zu erhöhen und den Standort dadurch krisenfester und vielfältiger aufzustellen. So spiegelt die Innenstadt bislang nur begrenzt die wirtschaftliche Vielfalt Lüneburgs sowie die Potenziale einer Hochschulstadt wider. Sie ist weder eine repräsentative Adresse für etablierte Unternehmen, noch ein innovatives Umfeld für Gründungsaktivitäten oder Standort für moderne Formen der digitalen Arbeitswelt.



Gastronomie und Cafés in der Schröderstraße

Güter- und Warenströme

Lüneburg hat als Oberzentrum eine wichtige Funktion über die (Innen) Stadtgrenzen hinaus. Dies schlägt sich nieder in Lüneburgs Einzelhandels-

zentralität, die 2020 bei 131 lag. Die Bedeutung des innerstädtischen Handels für das Umland ist demnach ein wichtiger Faktor und es verwundert, auch aufgrund des großen räumlich Einzugsbereichs, daher nicht, dass in Lüneburg der Anteil an Kund*innen, die mit dem Auto anreisen, entsprechend hoch ist. Die motorisierte Erreichbarkeit der Innenstadt ist für die meisten Innenstadtakteur*innen daher eines der drängenden Themen, steht dabei aber in Konflikt mit den Zielen der Mobilitäts- bzw. Antriebswende einerseits und dem Flair sowie der Aufenthaltsqualität der Innenstadt, die sich unter anderem auch aus den autofreien Zonen ergibt, andererseits. Auch Warenverkehre sind hierbei ein drängendes Problem, da viele Händler*innen mehrfach über den Tag verteilt von diversen Lieferant*innen beliefert werden und gleichzeitig auch die Anzahl an privaten Paketsendungen zunimmt.

Zur Entzerrung dieser miteinander verzahnten Probleme gibt es bereits erste Ansätze. So befindet sich ein Fahrradstraßenring in der Entwicklung, um Lüneburger*innen über die Innenstadt hinaus eine attraktivere Alternativen zum MIV zu bieten. Für die City-Logistik existiert seit Dezember 2020 das Experiment „Das Rad bringt's“, ein kostenloser Lastenrad-Lieferdienst für Einkäufe, die Kund*innen im Umkreis von etwa 5km spätestens 24h nach Einkauf an die Haustür zugestellt werden.

Diese Ansätze sind wichtige erste Schritte, können aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Erreichbarkeit der Innenstadt und das Handling von Güter- und Warenströmen bei gleichzeitig zunehmend lauter werdenden Stimmen nach einer Mobilitätswende einer der größeren zu bewältigenden Zielkonflikte der nächsten Jahre ist.



Lastenrad der Lüneburg 2030 Aktion „Das Rad bringt's“

Ökologische Aspekte

Wenig Innenstadtgrün

Kalkberg, Liebesgrund oder Kurpark – hochwertige und beliebte Grünflächen liegen um die Innenstadt verteilt. Im Stadtkern selbst finden sich jedoch kaum erlebbare Grünflächen und nur wenige Bäume, Gründächer oder -fassaden. Da sich wenige Flächen im Eigentum der Hansestadt befinden, sind die Möglichkeiten für mehr Grün in der Innenstadt begrenzt. Die Stadt kann ökologische Akzente daher insbesondere über Anreizsysteme setzen. Private Akteure müssen mitziehen, um mehr Stadtgrün zu realisieren: Etwa durch Einzelmaßnahmen in Hofbereichen, auf Gebäuden, in Privathand befindlichen Platzflächen oder auf Dächern im nicht denkmalgeschützten jüngeren Gebäudebestand. Hierbei gibt es insbesondere im Senkungsgebiet aufgrund der Geographie Limitationen und auch im engen Straßenraum der Altstadt müssen beispielsweise Rettungswege und Feuerwehraufstellflächen beachtet und freigehalten werden.



Luftaufnahme auf Höhe Marktplatz in Südwest-Richtung

Starke Wärmebelastung

Hohes Bauvolumen, starke Versiegelung, wenig Durchlüftung und wenig schattenspendende Grünstrukturen – Lüneburgs Innenstadt ist thermisch stark belastet. Tagsüber herrschen hier an heute üblichen Sommertagen Temperaturen von über 38°C und auch nachts misst man hier aufgrund des Wärmeinseleffekts und der besonderen Hitzespeicherung der Altbauten Temperaturen von über 20°C. Schon heute ist das ein Problem für Bewohner*innen, die ohne technische Hilfsmittel kaum auf gesunde Schlaftemperaturen gelangen. Mit durch die Klimakrise steigende Durchschnittstemperaturen wird dieses Problem nur stärker. Auch das städtische Klimagutachten aus dem Jahr 2018, das aktuell durch eine kleinräumige Untersuchung aktualisiert und verfeinert wird, zeigt deutlich, dass die Innenstadt der Stadtbereich mit der ungünstigsten bio-



Wärmebelastung am Tag in der Innenstadt (Klimaanalyse Lüneburg September 2019)

klimatischen Situation ist. Dies führt nicht nur zu einer Verringerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, sondern zu einer Gefährdung von Risikogruppen und vulnerablen Personen.

Anpassung der Altbausubstanz

Die Lüneburger Innenstadt zählt aus Sicht des Denkmalschutzes zu den bedeutendsten Altstädten in Deutschland. Sie ist ein stimmiges Ensemble und in weiten Teilen „fertig gebaut“. Allerdings wurde ihre Struktur nicht für die klimatischen Verhältnisse errichtet, die wir in Zukunft erwarten. Die bereits angesprochene bioklimatische Situation stellt insbesondere für die Bewohnerschaft eine große Belastung dar. Ein klimagerechte Umbau des Gebäudebestands unter Wahrung des Denkmalschutzes ist jedoch eine große Herausforderung. Hier sind kreative Lösungen gefragt.



Straße „Auf dem Meere“ nahe der St. Michaelis-Kirche

Wassermanagement

Die infolge des Klimawandels zunehmende Häufigkeit und Intensität von Starkregenereignissen stellt für die dicht bebaute und stark versiegelte Innenstädte eine große Herausforderung dar. In Lüneburg gibt es hierbei zusätzliche die spezielle Herausforderung, dass weite Teile der westlichen Innenstadt Senkungsgebiete sind und daher für Entsiegelungen nicht infrage kommen – eine besondere, wenn nicht gar einmalige Situation in Niedersachsen. Trotzdem bzw. gerade deshalb stellt das (Regen-)Wassermanagement beispielsweise durch Entsiegelung, durch Ableitung bzw. Speicherung und Verdunstung für die Innenstadt eine wichtige Aufgabe dar.



Untere Ohlingerstraße

Stadtnatur und Artenschutz

Innerhalb der dicht bebauten Altstadtstruktur gibt es, wie bereits erwähnt, nur wenig Stadtnatur. Direkt daran angrenzend und noch innerhalb des Programmraums liegt mit der Ilmenau dafür ein bedeutender Baustein für den Biotop-, Tier- und Pflanzenartenschutz mitten

in Lüneburg. Das FFH-Gebiet 71 „Ilmenau mit Nebenbächen“ quert das Stadtgebiet von Süd nach Nord und bildet so ein Schutzgebiet in der Stadtmitte. An manchen Stellen ist nur das Gewässer FFH-Gebiet, an anderen Stellen auch die Uferböschung. Dies führt zu starken Flächenkonkurrenzen und Konflikten zwischen den Zielen des Natur- und Artenschutzes und dem starken gesellschaftlichen Wunsch nach Aufenthalt am Wasser sowie der Erlebbarkeit des Wassers, die über den Innenstadtbereich hinausgehen. Am besten nutz- und erlebbar ist die Ilmenau momentan eher außerhalb des Innenstadtbereichs, Baden beispielsweise ist explizit nur an einzelnen Orten in der weiter südlich gelegenen Ilmenauniederung vorgesehen. Darüber hinaus ist die Ilmenau ein beliebtes Ziel fürs Kanuwandern und wird befischt. Eine kluge Gestaltung macht auch die innerstädtischen Flächen erleb- und genießbar, ohne die hier lebenden Tiere und Pflanzen zu gefährden.



Ilmenau-Nebenkanal „Lösegraben“ Höhe Lösegrabenwehr

Mobilitätswende

Umweltfreundliche Mobilitätsketten ohne Unterbrechungen, Radverkehr als zentraler Baustein mit einem Anteil von 30% am Modal-Split und nicht zuletzt ein leistungsfähiger Nahverkehr – im Bereich der Mobilität hat Lüneburg ambitionierte Ziele formuliert, die durch einen nachhaltigen urbanen Mobilitätsplan (NUMP) für die Hansestadt gebündelt werden sollen. Zahlreiche Einzelvorhaben bis 2025 sind bereits definiert. Die anvisierte Mobilitätswende erfordert jedoch auch längerfristig vor allem im Innenstadtbereich neue Infrastrukturen für die Elektrifizierung des Verkehrs, Raumaufteilungen und sicher gestaltete Stadträume.



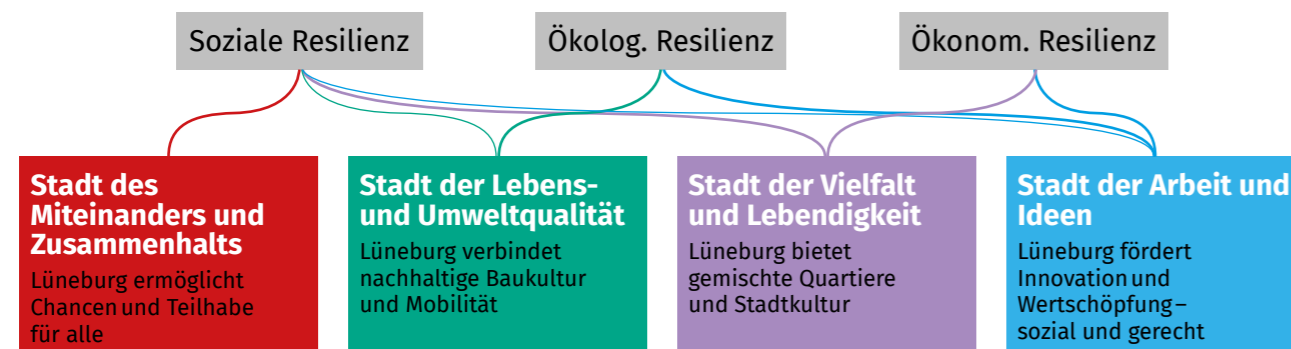
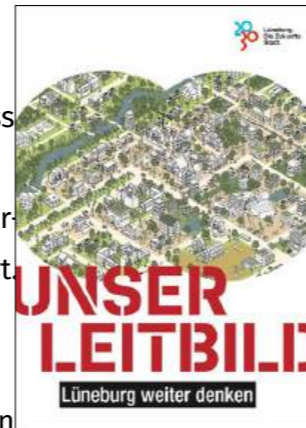
Stadträder auf dem Fahrradparkplatz am Ochsenmarkt

Kapitel 3 Handlungskonzept

Zwischen lokalen Handlungsbedarfen und Aufgaben für die Gesamtstadt

Eine Besonderheit der Lüneburger Innenstadtstrategie besteht darin, dass sie die gemeinsam mit örtlichen Schlüsselakteuren identifizierten und in Kapitel 2 dargestellten Handlungsbedarfe mit den übergeordneten Zielvorstellungen der Stadtentwicklung Lüneburgs abgleicht und zusammenführt. Diese wurden in einem gesamtstädtischen Leitbild formuliert, welches in einem breiten Beteiligungsprozess von Sommer 2020 bis Herbst 2021 erarbeitet und am 29.09.2021 vom Rat der Hansestadt Lüneburg beschlossen wurde.

Das Leitbild für Lüneburg setzt sich aus vier Zukunftserzählungen zusammen, die jeweils eine Vision für die Stadt von morgen aufzeigen und beschreiben, wie sich Lüneburg in den nächsten 10 bis 15 Jahren entwickeln soll. Das Zusammenspiel der nachfolgend dargestellten vier Erzählungen gibt Orientierung für alle wesentlichen Felder der Stadtpolitik und deckt die inhaltliche Breite der Handlungsfelder des Förderprogramms vollständig ab.



Zu jeder Erzählung wurden im Leitbild darüber hinaus Grundprinzipien formuliert, die als Leitlinien für das städtische Handeln gelten sollen. Diese Grundprinzipien wurden im Rahmen der Innenstadtstrategie nun auf den Stadtraum Innenstadt übertragen und zeigen so eine große Bandbreite möglicher Handlungs- und Projektansätze auf – sowohl für die Umsetzung im Rahmen des Förderprogramms als auch für das geplante integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK).

Ziele und Ambitionen



Die Innenstadt als Raum des Gemeinwohls stärken
Lüneburg will seine auf Gemeinwohl und Chancengleichheit ausgerichtete Stadtpolitik in der Innenstadt sichtbar und erfahrbar werden lassen. Hierzu zählen unter anderem kommunale Angebote als starke Ankerleistungen, barrierefreie öffentliche Räume für alle, eine vielfältige Beteiligungskultur und eine Stärkung der Wohnfunktion.

Die Räume und Infrastrukturen der Innenstadt klimafit machen
Lüneburg will auf dem Weg zu einer klimaneutralen Stadt vorankommen und so die Lebensqualität in der Stadt erhöhen. Für die Innenstadt bedeutet dies eine aktive Umsetzung der Verkehrswende unter Sicherung der Erreichbarkeit aus der Region – aber auch Klimaanpassung und mehr Innenstadtgrün unter Wahrung des Denkmalschutzes.

Die kleinteilige Mischung zukunfts-fähig weiterentwickeln
Lüneburg will, dass seine Innenstadt auch in Zukunft ein starkes Oberzentrum und ein attraktiver Ort des Wirtschaftens ist. Schwerpunkte der Entwicklung in den nächsten Jahren sind demnach die Begleitung des Strukturwandels im Einzelhandel, die Förderung von Gründungen sowie die Entwicklung hybrider Nutzungskonzepte und die Aktivierung der Eigentümer*innen.

Lebendige Räume und vielfältige Erlebnisse schaffen
Lüneburg will seine Innenstadt zu einer lebendigen Stadtmitte weiterentwickeln, die viel mehr ist als Einkaufen und Stint-Romantik – nämlich ein ganzjährig und ganztägig belebter Ort der Begegnung. Entscheidend hierbei sind hochwertige und wandelbare öffentliche Räume sowie ein dezentrales Netz kleiner attraktiver Orte für Kunst, Kultur, Entspannung, Spiel und Sport.

Handlungsansätze: Die Innenstadt als Raum des Gemeinwohls stärken

Grundprinzipien des Leitbilds

Mögliche Handlungsansätze und nächste Schritte in der Innenstadt

| | | |
|---|--|----------------|
| Zugang zu Bildung und sozialer Infrastruktur | Soziale Einrichtungen in der Innenstadt zu zentralen und erlebbaren Stützen und Ankernutzungen weiterentwickeln; Öffnung der Schulgelände als Teil des Quartierslebens; Entwicklung eines innerstädtischen Stadtteilhauses bzw. Familienzentrums | soz. Resilienz |
| Bildungslandschaft Lüneburg | Weiterentwicklung und Vernetzung der Orte für Lebenslanges Lernen ; Stärkung der digitalen Infrastruktur (öffentliches WLAN, Sensorik (bspw. Passantenfrequenzmessung) etc.); Entwicklung von Beratungs- und Weiterbildungsangeboten zu Digitalkompetenzen | soz. Resilienz |
| Integrierter Gesundheitsansatz | Umsetzung eines Präventionshauses als Verstärkung des laufenden Realexperiments zu präventiven Gesundheitsangeboten. | soz. Resilienz |
| 15-Minuten-Stadt | Erhalt und Stärkung der Nahversorgung in der Innenstadt; Verbesserung der Wegebeziehungen in die umliegenden Quartiere und Stadtbereiche | soz. Resilienz |
| Zugang zu Mobilitätsangeboten | Stärkung der Verbindungen zum Bahnhof ; Etablierung eines einfachen Tarifsystems für den Innenstadtbereich; Car-Sharing in der Innenstadt ausbauen | soz. Resilienz |
| Öffentlicher Raum nach menschlichem Maß | Neuaufteilung eines zentralen Straßenraums zugunsten nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer; Verkehrsreduzierung im Bereich des Stadtrings; Ergänzung von Sitzgelegenheiten durch neues Stadtmobiliar | soz. Resilienz |
| Inklusion und Barrierefreiheit | Schaffung von konsumfreien Aufenthaltsbereichen ; Barrierefreie Gestaltung öffentlicher Gebäude (Museum, Teile des Rathauses); Entwicklung eines digital-analogen Leitsystems ; Mehrsprachige Informationen im Innenstadtbereich; Umgestaltung von Kreuzungsbereichen oder Straßenabschnitten mit bes. Defiziten; neue öffentliche Toiletten | soz. Resilienz |
| Generationengerechtes und bezahlbares Wohnen | Aktivierung der Eigentümer zur objektübergreifenden Entwicklung von Wohnraum in den Obergeschossen; Forcierung von Wohnen als Baustein in Nachnutzungs- und Neubauvorhaben | soz. Resilienz |

Grundprinzipien des Leitbilds

Mögliche Handlungsansätze und nächste Schritte in der Innenstadt

| | | |
|---|---|----------------|
| Anlaufstellen für Beratungen | Verknüpfung weiterer Beratungsangebote mit dem Vorhaben eines Präventionshauses | soz. Resilienz |
| Lokale Demokratie stärken und weiterentwickeln | Langfristigen Innenstadtdialog etablieren; neue Formate der Mitwirkung und Mitgestaltung bei Umsetzungsvorhaben; Durchführung von Beteiligungsformaten und Debatten im öffentlichen und digitalen Raum | soz. Resilienz |
| Smart City und Digitales Rathaus | Umsetzung des Onlinezugangsgesetzes (OZG) ; Mitwirkung bei der Entwicklung von OZG-Standards als Modellkommune, Strukturen für Smart-City-Themen in der Verwaltung verankern; Einführung eines Tools für digitales Ansiedlungsmanagement | soz. Resilienz |

Besonders interessante Projektansätze aus Sicht der Dialogteilnehmenden

| | |
|---|---|
| Mehr konsumfreie Orte in der Innenstadt anbieten | Ein Wohnprojekt in der Innenstadt |
| Ein fester Anlaufpunkt für Beteiligung, Mitwirkung und lokale Demokratie | Neuaufteilung eines zentralen Straßenraums |

Handlungsansätze: Die Räume und Infrastrukturen der Innenstadt klimafit machen

Grundprinzipien des Leitbilds

Mögliche Handlungsansätze und nächste Schritte in der Innenstadt

| | | |
|--|--|-----------------|
| Erreichen von Klimaneutralität | Ermittlung von Klimabilanzen für neue Projekte und Maßnahmen auch in der Innenstadt; gezielte Förderung von Projekten mit negativer CO ₂ -Bilanz (CO ₂ -Reduzierung) | ökol. Resilienz |
| Klimaanpassung der Stadträume | Verschattung erster Plätze und Straßenabschnitte durch Bäume, Stoffe und neues Stadtmobiliar; punktueller Entsiegelung (Senkungsgebiet beachten); Speicherung von Regenwasser durch Pflanzen oder Rückhalteanlagen | ökol. Resilienz |
| Erlebbar Grünräume | Aufwertung und Vernetzung der innenstadtnahen Parks (Clamartpark, Liebesgrund, Bastionsinsel etc); behutsame punktuelle Gestaltung sowie bessere Zugänglichkeit und Erlebbarkeit von Uferbereichen der Ilmenau (z.B. Ilmenaustraße, Treidelweg); Anreize zur Einbeziehung privater Grünbereiche (Höfe, Umfeld von Kirchen etc.) | soz. Resilienz |
| Mehr Stadtgrün | Umsetzung eines Netzes dezentraler Pocket Parks und grüner Inseln im öffentlichen Raum; Umgestaltung von Stellplatzflächen in Aufenthaltsräumen mit Grünelementen (z.B. Marienplatz); Anreizsysteme zur Begrünung von Dächern, Wänden, Fassaden und Höfen | ökol. Resilienz |
| Erhalt und Stärkung der Biodiversität und Artenschutz | Sicherung innerstädtischer Grünräume und Biotop im Bereiche der Ilmenau; ökologische Aufwertung der bestehenden Parks und Freiräumen (z.B. Clamartpark, Liebesgrund); Umsetzung von Animal Aided Design im Bestand und bei Umbaumaßnahmen | ökol. Resilienz |
| Sicherung einer hohen Umweltqualität in der Stadt | Reduzierung von Lärm und Schadstoffbelastungen im Bereich des Rings; Vermeidung und Umleitung von Parksuchverkehren | ökol. Resilienz |
| Regenerative Energieversorgung und -produktion | Modellprojekte für punktuelle Photovoltaik im Einklang mit Denkmal- und Ensembleschutz | ökol. Resilienz |
| Innenentwicklung | Lückenschluss der Bestandsbebauung im städtebaulichen Kontext | ökol. Resilienz |
| Individuelle Mobilität | Neuorganisation des Parkens in der gesamten Innenstadt (weniger Parken im Straßenraum, bessere Auslastung der Parkhäuser); Vermeidung von Parksuchverkehren ; Ausbau der E-Ladeinfrastruktur (vor allem in Parkhäusern) | ökol. Resilienz |

Grundprinzipien des Leitbilds

Mögliche Handlungsansätze und nächste Schritte in der Innenstadt

| | | |
|---|--|-----------------|
| Nachhaltiges Bauen und Modernisierung des Bestands | Erhöhung der Energieeffizienz und zunehmender Einsatz erneuerbarer Energien bei öffentlichen Gebäuden wie Museen; Umnutzung von Bestandsimmobilien anstelle Abriss; Fokus auf recycelbare Baustoffe und ressourcenschonende Bauweisen | ökol. Resilienz |
| Stärkung der Qualität in der Baukultur | Modellprojekte für Klimaanpassung in der Altbaustruktur; Entwicklung eines Kompetenzzentrum über ökologische Bauweise und Umgang mit historischer Substanz; Erhalt der historischen Dachlandschaft und Denkmale; Wettbewerbliche Dialoge für Freiraum und Hochbau | ökol. Resilienz |
| Abwägung in der Stadtentwicklung | Etablierung und regelmäßige Evaluierung der Innenstadtstrategie ; Konfliktbewältigung durch Austausch und Partizipation | soz. Resilienz |
| Attraktive öffentliche Räume | Umsetzung von Begegnungszonen , Gemeinschaftsflächen und multifunktionalen Straßenräumen; Experimente zur Nutzungsergänzung auf öffentlichen Plätzen oder in Grünflächen | soz. Resilienz |
| Mobilitätsvielfalt und Vorrang für nachhaltige Mobilität | Umsetzung von Mobilitätsstationen und Umsteigeknoten ; deutlicher Ausbau von Angeboten für Carsharing, Stadtrad und weitere Formen der geteilten Mobilität | ökol. Resilienz |
| Radverkehr und Fußverkehr | Ausbau des Wegenetzes durch neue Brücken (z.B. am Basteipark); Umsetzung des Fahrradstraßenrings ; Ergänzung von Fahrrad-Stellplätzen oder eines Fahrrad-Parkhauses ; Förderung von Service-Angeboten rund ums Radfahren | ökol. Resilienz |
| Leistungsfähiger und attraktiver ÖPNV | Neuorganisation der Busverkehre (z.B. Am Sande); Einsatz von emissionsfreien und lärmarmen Fahrzeugen ; Verbesserung der Verknüpfung und Anbindung an die Region | ökol. Resilienz |
| Effiziente Flächennutzung | Anstoß eines Dialogs zum Umgang mit mindergenutzten Flächen | ökol. Resilienz |

Besonders interessante Projektansätze aus Sicht der Dialogteilnehmenden

| | |
|---|--|
| Eine Bewegungszone zur Stärkung von Fußverkehr, Fahrrad und ÖPNV | Zero-Waste-Programm in der Gastronomie der Innenstadt |
| Begrünung von Privatflächen fördern und hervorheben | Ein Fahrradparkhaus nach holländischem Vorbild |
| Ein Mikrowald in der Innenstadt | Eine zusammenhängende grüne Dachlandschaft |
| Eine Mobilitätsstation für verschiedene Verkehrsmittel | |

Handlungsansätze: Lebendige Räume und vielfältige Er- lebnisse schaffen

Grundprinzipien des Leitbilds

Mögliche Handlungsansätze und nächste Schritte in der Innenstadt

| | | |
|---|---|-----------------|
| Soziale Einrichtungen und Kulturorte als Pfeiler | Schaffung von Orten für Austausch und Aufenthalt in Innenräumen ; Schaffung/Förderung von anmietbaren Räumen für Vereine und Initiativen (Seminare, Coworking, Werkstatt etc.); vermehrte Organisation von Veranstaltungen im Außenraum; Umsetzung eines interaktiven Veranstaltungskalenders | soz. Resilienz |
| Öffentlicher Raum als Wohnzimmer | Dezentrale Umsetzung von grünen Treffpunkten im öffentlichen Raum ; Experimente zur temporären Nutzung der Stadträume (Pop-Up-Spielstraßen, Nachbarschaftsaktionen, mobiles digitales Arbeiten etc.); Verkehrs- und Lärmreduzierung von Straßenräumen; Entwicklung eines Beleuchtungskonzepts für die öffentlichen Räume der Innenstadt | soz. Resilienz |
| Vielfalt der Wohnformen | Förderung und Stärkung der Wohnnutzung bei Umnutzungsvorhaben | soz. Resilienz |
| Kleinteilige Mischung der Nutzungen | Etablierung des Innenstadtmanagements ; Initiierung bzw. Intensivierung des Eigentümergebots ; Umsetzung eines digitalgestützten Leerstands- und Ansiedlungsmanagements ; Stärkung der Kleinteiligkeit der Erdgeschossenebene bei Umbauvorhaben; gezielte Aktivierung von Gebäuderückseiten | ökon. Resilienz |
| Stadtmachen vor Ort | Schaffung eines Innenstadtbudgets für Bürgerprojekte im öffentlichen Raum; Förderung eines Gemeinschaftsgartens und Gemeinschaftsraums in Kooperationen mit Vereinen; Entwicklung eines Sharingprojekts (Bibliothek der Dinge, Saatgutbibliothek) mit der Stadtbibliothek | soz. Resilienz |
| Sport und Bewegung in der Stadt | Umsetzung von Bewegungsinselformen, Calisthenics-Anlagen und Kleinsportflächen in innenstadtnahen Grünräumen oder bei Straßenraumumgestaltungen; Schaffung eines attraktiven innerstädtischen Spielplatzes | soz. Resilienz |

Grundprinzipien des Leitbilds

Mögliche Handlungsansätze und nächste Schritte in der Innenstadt

| | | |
|--|---|-----------------|
| Gelebte Internationalität | Organisation von Veranstaltungen zu interkulturellem Austausch, Willkommenskultur und Städtepartnerschaften | soz. Resilienz |
| Freiräume für die Jugend | Gezielte Umsetzung von Aufenthaltsorten für Jugendliche im öffentlichen Raum; Umsetzung eines innerstädtischen oder innenstadtnahen Haus der Jugend als Treffpunkt mit selbstgestalteten Räumen für Kinder und Jugendliche | soz. Resilienz |
| Lebendige Kultur- und Kreativszene | Schaffung kleiner dezentraler neuer Kulturorte (z.B. offene Bühnen) in Kombination mit grünen Inseln und neuem Stadtmobiliar; Förderung von Zwischennutzungen in Leerständen; Kuratierung von Flächen für Kunst im öffentlichen Raum (Public Art) | soz. Resilienz |
| Stadtverträglicher Tourismus | Stärkere Verknüpfung von Tourismusinformation mit Informationen über die Lüneburger Wirtschaft, Projekten der Zivilgesellschaft und Vorhaben der Stadtentwicklung; | ökon. Resilienz |
| Förderung von Ehrenamt und Engagement | Initiierung von Vergünstigungen zur Förderung und Wertschätzung ehrenamtlicher Arbeit | soz. Resilienz |
| Gemeinschaftsgefühl im Stadtteil | Förderung von nachbarschaftlichen Festen und Flohmärkten; Stadtteilrunde als Ergänzung zur formellen Ebene der Ortspolitik | soz. Resilienz |
| Historisches Erbe kommunizieren | Entwicklung von Infopunkten und Stadtführungen (unterstützt durch Augmented Reality) zu Historie, Gegenwart und zukünftiger Entwicklung der Innenstadt | soz. Resilienz |

Besonders interessante Projektansätze aus Sicht der Dialogteilnehmenden

| | |
|--|--|
| Ein Treffpunkt/Freiraum für Jugendliche | Ein neuer Ort für Musik und Kunst |
| Gemeinschaft und Treffen am Wasser | Ein festes Programm für Kultur- und Sportevents auf Plätzen |
| Ein meditativer Ort der Ruhe | Ein Willkommensfest in der Innenstadt |

Handlungsansätze: Die kleinteilige Mischung zukunftsfähig weiterentwickeln

| Grundprinzipien des Leitbilds | Mögliche Handlungsansätze und nächste Schritte in der Innenstadt | |
|---|--|-----------------|
| Stadt als zukunftssicherer Wirtschaftsort | Unterstützung für kleinteilige und regionale Geschäftsmodelle , Gründungen und zukunftsfähige Unternehmen (Beratung, Förderprogramme etc.) | ökon. Resilienz |
| Starke Innenstadt | Initiierung einer Quartiersgemeinschaft mit stetigem Eigentümerge-dialog ; Förderung von hybriden Gebäudekonzepten und neuen Betriebsmodellen; Ansiedlung neuer Frequenzbringer ; Begleitung des Strukturwandels im Handel durch Beratungen zu Digitalisierung ; Etablierung von innerstädtischem Coworking und Möglichkeiten für mobiles Arbeiten; Etablierung des Innenstadtmanagements | ökon. Resilienz |
| Entwicklung neuer Wirtschafts- u. Kompetenzbereiche | Entwicklung eines Inkubators für Gründungen und Innovation; Initiierung eines Showrooms für Startup-Aktivitäten | ökon. Resilienz |
| Gute Qualifizierung für den Arbeitsmarkt | Organisation innerstädtischer Jobmessen und Veranstaltungen rund um Austausch von Unternehmen und Schule | soz. Resilienz |
| Lebenslanges Lernen, lebenslanges Arbeiten | Weiterentwicklung der Stadtbibliothek mit auf Lebensphasen abgestimmten Weiterbildungsangeboten und Beratungsmöglichkeiten | soz. Resilienz |
| OpenData | Nutzbarmachung von innenstadtbezogenen Daten (Frequenzen, Dichten, Umweltwerte etc.) als OpenData; Sichtbarmachung von städtischen und regionalen Daten (Showroom-Ansatz) | ökon. Resilienz |
| Vernetzung von Universität und Stadt | Organisation öffentlicher (Abend-) Veranstaltungen der Leuphana oder Ausstellungen von studentischen Arbeiten; Umsetzung von innerstädtischen Arbeitsräumen für Studierende | ökon. Resilienz |
| Verstetigung des Reallabor-Ansatzes | Durchführung von öffentlichen Veranstaltungen zur Evaluation der Experimenten der Zukunftsstadt | ökon. Resilienz |

| Grundprinzipien des Leitbilds | Mögliche Handlungsansätze und nächste Schritte in der Innenstadt | |
|---|--|-----------------|
| Förderung grüner Kreislaufwirtschaft | Neue Verwertungsmodelle ausprobieren und fördern, Recyclingansätze für Stadtfeste entwickeln, | ökol. Resilienz |
| Stadtverträgliche Produktion | Gezielte Anwerbung und Ansiedlung von Unternehmen und Einzelpersonen aus Bereichen der emissionsarmen urbanen Produktion im Rahmen des Standortmarketings und der Wirtschaftsförderung | ökol. Resilienz |
| Intelligente Lieferverkehre und Warenströme | Umsetzung von Microhubs , geschäftsübergreifendes, ganzheitliches Belieferungskonzept; Fortführung und Ausbau des Projekts „ Das Rad bringt's “ | ökol. Resilienz |
| Neue Kooperationsmodelle | Etablierung eines neuen kooperativen Betriebsmodells im Rahmen der Neuorganisation der City-Logistik | ökon. Resilienz |
| Zukunftsfähige technische Infrastrukturen | Ausbau des Glasfaser-Internets, Umsetzung eines leistungsfähigen Highspeed-WLANs im öffentlichen Raum ; Realexperimente mit digital-analogen Schnittstellen im öffentlichen Raum | ökon. Resilienz |
| Familienfreundliches Arbeiten | Auszeichnung von Betrieben mit besonders familienfreundlichen Arbeitsbedingungen ; Schaffung von Orten für mobiles Arbeiten und für die Über-Mittags-Betreuung | soz. Resilienz |

Beonders interessante Projektansätze aus Sicht der Dialogteilnehmenden

- Ein nachhaltiges stadtweites Liefersystem für den Innenstadthandel
- Eine gemeinsam betriebene Lagerfläche für die Innenstadt
- Eine neue Form der Standortgemeinschaft unter Einbeziehung der Eigentümer

Kapitel 4

Querschnittsziele

Die Hansestadt Lüneburg sieht sich dazu verpflichtet, die 2016 in Kraft getretenen 17 Sustainable Development Goals (SDGs) umzusetzen und ihr Handeln daran zu orientieren. So waren sämtliche SDGs bereits für den Prozess des Leitbilds „Lüneburg 2030“ maßgebend, finden sich auch in den Grundprinzipien des Leitbilds wieder und bilden für vergangene und kommende Realexperimente des Wettbewerbs „Zukunftstadt“ den konzeptionellen Rahmen. Sie bilden weiterhin die Basis für den bisherigen Prozess dieses Strategiepapiers und sind im Zusammenspiel mit den im Folgenden näher beleuchteten Querschnittszielen der EU und des Landes Niedersachsen richtungsweisend für die künftige Strategieumsetzung.

Nicht nur die SDGs beeinflussen das Handeln Lüneburgs, auch das Ziel, bis 2030 klimaneutral zu werden ist Grundlage aller Entscheidungen. Ratifiziert wurde diese Forderung, der ein aus der Zivilgesellschaft initiiertes Bürgerbegehren voranging, durch den Lüneburger Stadtrat im November 2021 mit der Vorgabe, bis Ende 2022 einen Klima-Aktionsplan zu erarbeiten, der den Weg Lüneburgs hin zur klimaneutralen Kommune beschreibt. Mit einer Interessensbekundung für die EU-Mission „100 klimaneutrale und intelligente Städte bis 2030“ im Januar 2022 bestärkt Lüneburg das Ziel, die Dimensionen der **Ökologischen Nachhaltigkeit** in sämtlichem städtischen Handeln zu beachten. Das Fundament bilden hierbei der 2021 beschlossene Klimaschutzplan, der sich aktuell in der Umsetzungsphase 1 befindet, die Grundprinzipien des ebenfalls 2021 finalisierten Leitbilds „Lüneburg 2030“, die auch ins Strategiepapier einfließen, der zu entwickelnde nachhaltige urbane Mobilitätsplans (NUMP) und nicht zuletzt der Rückhalt aus der Bevölkerung, der sich beispielsweise im Klimaentscheid zeigte. Bereits die drei Leitprojekte des Strategiepapiers enthalten Aussagen und einen positiven Einfluss zur Ökologischen Nachhaltigkeit, zudem soll die Steuerungsgruppe mit vier Mitgliedern besetzt werden, die einen direkten Fokus auf dieses Querschnittsziel legen.

Auch das Querschnittsziel **Gute Arbeit** wird in allen Leitprojekten aufgegriffen: eine Stadt der kurzen Wege, mit barrierefrei erreichbaren Rückzugs- und Naherholungsräumen im direkten Arbeitsumfeld sowie Nähe zwischen Wohnen und Arbeit ist Grundvoraussetzung dafür, dass Gute Arbeit gelingen kann. Ein besonderer Schwerpunkt wird hierauf im Leitprojekt „Smartblock Altstadt“ gelegt, das einen erheblichen Beitrag nicht nur zu diesem Querschnittsziel leisten kann sondern auch Aspekte wie die Vereinbarkeit von Familie und Beruf durch wohnortnahes Arbeiten umfasst. Um die Berücksichtigung in allen (Leit)projekten fachlich angemessen begleiten und weitere Projekte adäquat einschätzen zu können, soll die Steuerungsgruppe auch in diesem Bereich zahlreich und divers besetzt werden, beispielsweise durch Vertreter*innen von Interessensgruppen des Einzelhandels und Gewerbes. Gleichmaßen waren diese Gruppen bereits in der Strategieerstellung beteiligt, genauso wie Vertreter*innen sozialer Institutionen und Interessensvertretungen mit einem schärferen Blick aus Richtung der Arbeitnehmer*innen. Zudem schreiben bereits die Grundprinzipien des Leitbilds unter anderem faire Arbeitsbedingungen, Unterstützung des lebenslangen Lernens und familienfreundliches Arbeiten vor, sodass die Steuerungsgruppe bereits konkrete Konzepte an der Hand hat, um eingereichte Projekte beurteilen zu können.

Eine Stadt der kurzen Wegen bietet nicht nur Vorteile im Bereich der Guten Arbeit, sondern kann auch einen positiven Einfluss auf eine barrierefreie Stadt sein. Um Aspekte dieses Querschnittsziels überall mitdenken zu können, wirkten an der Erstellung des Strategiepapiers auch Vertreter*innen aus Interessensgemeinschaften, die sich für **Barrierefreiheit** einsetzen, mit. So war beispielsweise der Behindertenbeirat im ganzen Prozess eng eingebunden und auch die Steuerungsgruppe soll mit entsprechenden Interessensvertretungen besetzt sein, die dort dafür sorgen, dass Aspekte der Barrierefreiheit bei allen Mitgliedern beachtet und in den eingereichten Projektvorschlägen umgesetzt werden. Dies betrifft natürlich auch die Leitprojekte: Schon im Leitprojekt der „zugänglichen Ilmenau“ wird explizit ein barrierefreier Zugang gefordert, ein Aspekt, der im Rahmen der Denkfabrik mehrfach zu Sprache kam. Im Kontext der altstädtischen Bebauung ist die (oft mangelhafte) Barrierefreiheit ein wiederkehrendes Thema, was sie für die Strategie-

umsetzung umso relevanter macht.

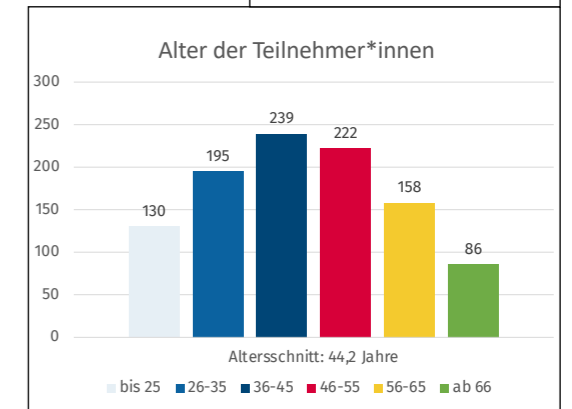
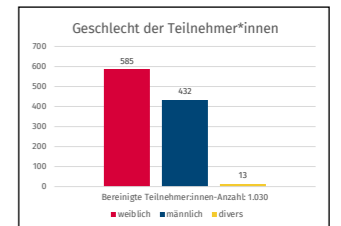
Eng mit der Barrierefreiheit verknüpft ist auch das Thema der **Chancengleichheit**. Hierbei wird diese explizit nicht im Sinne einer Gleichbehandlung aller Bevölkerungsgruppen verstanden, sondern nach dem Konzept der Chancengerechtigkeit und des Capability Approachs in Form einer Befähigung der Menschen mit ihren individuellen Lebensrealitäten. So gab es beispielsweise im Leitbild-Prozess neben den für alle Bürger*innen offenen Online- und vor-Ort-Beteiligungsformaten auch gezielte Workshops und aufsuchende Formate mit Personengruppen, deren Perspektiven ohne diese direkte Ansprache sonst unterrepräsentiert gewesen wären. Durch die Kooperation mit lokal verankerten Multiplikatoren, Vertreter*innen der Stadtgesellschaft, Vereinen und Institutionen sowie Nachbarschaftsgruppen konnten auch Personen aktiviert werden, die über die sonst üblichen Kanäle nicht erreicht würden. Auf diese bestehenden Netzwerke wird in der Strategieumsetzung aufgebaut, ohne die kritische Reflexion hinsichtlich bislang unbekannter und sich neu ergebender Leerstellen zu vernachlässigen, sodass ein schrittweise dichteres Netz der zunehmend diverseren Stadtgesellschaft entsteht, das auch über den Handlungsrahmen und Zeitraum der Strategieumsetzung wachsen und wirken kann. Auch während der Strategieerstellung wurde bei der Zusammenstellung der impulsgebenden Denkfabrik auf Diversität geachtet, um möglichst viele Blickwinkel in den Prozess einfließen lassen zu können. Das gleiche gilt für die Steuerungsgruppe, die im Sinne der **Gleichstellung** zu mehr als 50% mit Frauen besetzt sein wird und durch ihre Größe von mehr als 25 Personen und die gezielte Auswahl verschiedenster Interessenvertretungen auch zur **Nichtdiskriminierung** und Chancengleichheit beiträgt. Allen Beteiligten des Prozesses und der Steuerungsgruppe ist gleichwohl bewusst, dass die Erfüllung dieser drei Querschnittsziele ein kontinuierlicher, nie abgeschlossener Prozess ist, der nur gelingen kann, wenn das eigene Handeln fortwährend kritisch hinterfragt, an bislang noch nicht absehbare, gesellschaftliche Entwicklungen angepasst und bei der Projektbeurteilung in allen sechs Querschnittszielen berücksichtigt wird.

Kapitel 5 Beteiligungsprozess

Einbindung während der Strategieerstellung

Die Strategieerstellung wurde eng durch die Denkfabrik Innenstadt, eine Gruppe von etwa 25 Schlüsselakteur*innen der Stadtgesellschaft, begleitet. Die Besetzung der Denkfabrik erfolgte geschlechtergerecht und heterogen mit Vertreter*innen aus der Verwaltung der Hansestadt Lüneburg, städtischen Unternehmen und Privatwirtschaft (WLG, IHK, LMG, LCM, Handel, Gastro, Hoteliers, ÖPNV, Kultur, Veranstaltungen, Immobilieneigentümer*innen), Interessensvertretungen (Behinderten-, Senioren-, Integrationsbeirat) und Kultur & Wissenschaft (Leuphana, Mosaïque). Vertreter*innen des Amtes für Regionale Landesentwicklung waren beratend beteiligt. Daneben gab es im Februar eine Online-Beteiligung der Zivilgesellschaft mit insgesamt mehr als 1.000 Teilnehmer*innen über alle Altersgruppen.

In einem ersten Workshop der Denkfabrik im Januar 2022 wurde das Verständnis für Probleme und Potenziale der Innenstadt geschärft und bereits an ersten Ansätzen für mögliche Projekte gearbeitet. In einem zweiten Workshop im Februar wurden diese Projektansätze dann vertiefend bearbeitet, worin auch die Ergebnisse der Online-Beteiligung einfließen. Auf den Ergebnissen aller drei Beteiligungsformate und den hier aufgeworfenen Handlungsbereichen und erarbeiteten Konkretisierungen baut das vorliegende Strategiepapier auf.



Teilnehmer*innen an der Online-Beteiligung



Denkfabrik beim zweiten Workshop

Funktionsweise und Zusammensetzung der Steuerungsgruppe

Die Steuerungsgruppe, welche eingereichte Projekte sichtet, diskutiert und anhand der vorher öffentlich definierten Scoring-Kriterien bewertet, setzt sich aus 27 Mitgliedern zusammen. Die Zusammensetzung entspricht den Fördervorgaben einer gemischten Gruppe unterschiedlicher Wirtschafts- und Sozial-Partner*innen sowie Vertreter*innen der Zivilgesellschaft und der Stadt. Die Mindestanforderung bezüglich der Zuordnung der Mitglieder sind wie folgt definiert und in untenstehender Grafik dargestellt:

- Vertreter*innen der **Stadt/Gemeinde** (stimmberechtigt)
- **Wirtschafts-** und **Sozial-**Partner*innen und/oder Vertreter*innen der **Zivilgesellschaft**, wie beispielsweise relevanter lokaler Vereine und Verbände, die mit ihrer Expertise alle drei Handlungsfelder der Resilienz (**Soziale** Aspekte / **Ökologische** Aspekte / **Ökonomische** Aspekte) abdecken (stimmberechtigt)
- Vertreter*innen des zuständigen **Amtes für regionale Landesentwicklung** (beratend)

Für die Steuerungsgruppe ist Diversität zu berücksichtigen und eine Gleichstellungsquote anzustreben. Außerdem ist die Beteiligung von Interessensvertretungen zur Erfüllung der Querschnittsziele (Gleichstellung, Chancengleichheit, Nichtdiskriminierung, Barrierefreiheit, Gute Arbeit, Ökologische Nachhaltigkeit) zu beachten.

Sind Mitglieder der Steuerungsgruppe beziehungsweise die durch sie vertretenen Organisationen an der Entwicklung oder Trägerschaft eines Projektes beteiligt oder liegen auf andere Art und Weise Interessenkonflikte vor, so dürfen sie an der Beratung nicht beteiligt sein und sind von damit in Verbindung stehenden Abstimmungen auszuschließen.

Die Steuerungsgruppe wird sich darüber hinaus eine Geschäftsordnung geben, in der weitere Regelungen getroffen werden. Die Mitglieder der Steuerungsgruppe werden vor der konstituierenden Sitzung namentlich benannt. Eine Übersicht der Mitglieder wird auf der Webseite der Hansestadt Lüneburg veröffentlicht.

Die Mitglieder der Steuerungsgruppe sind außerdem Multiplikatoren für das Programm. Sie bilden die Schnittstelle zur Stadtgesellschaft und der Politik, geben allgemeine Informationen zum

| | | | | | | |
|-----------------------|----------------------------|------------------------------------|----------------------|--------------------|--|-----------------------------|
| Integration | Jugendliche (2 Mitglieder) | Umweltverbände (2 Mitglieder) | Kammern | Einzelhandel | Fraktions- & Gruppenvorsitzende (6 Mitglieder) | Verwaltung & ArL (beratend) |
| Inklusion | | | Wirtschaftsförderung | Wirtschaftsvereine | | |
| Senioren | Gute Arbeit | Wissenschaft Umwelt/Nachhaltigkeit | Marketing | Gastronomie | | |
| Gleichstellung/Frauen | Soziales | Wissenschaft Wissenstransfer | Veranstaltung | Mobilität | | |

Programm weiter und tragen zur Vernetzung und Projektentwicklung bei. Sie behalten die Projekte und Entwicklungen in dem Programm im Blick und evaluieren so die Umsetzung dauerhaft. Die aktuellen Sitzungstermine und -Protokolle sind auf der stätischen Website zu finden.

Verfahren zur Projektauswahl

Die zur Förderung beantragten Projekte werden nach der Förderfähigkeitsprüfung durch die NBank anhand des nebenstehenden Scoringboards durch die Steuerungsgruppe „Resiliente Innenstadt Lüneburg“ bewertet, um die Förderwürdigkeit zu prüfen. Die Scoring-Kriterien werden von der Steuerungsgruppe diskriminierungsfrei auf jedes eingereichte Projekt gleichermaßen angewendet.

Die Förderwürdigkeit liegt vor, wenn

- in den richtlinienspezifischen Kriterien (1. bis 6.) mindestens 40 Punkte erreicht werden,
- in den Querschnittszielen (7.a bis 7.d) mindestens 20 Punkte erreicht werden und
- insgesamt mindestens 60 Punkte erreicht werden.

| 1. WIRKSAMKEIT | |
|---|---------|
| <i>Wirksamkeit des Projektes in Bezug auf die in der territorialen Strategie genannten Herausforderungen</i> | Max. 15 |
| Das Projekt leistet einen großen Beitrag, die in der territorialen Strategie genannten Herausforderungen in mehreren Handlungsfeldern zu bewältigen | 15 |
| Das Projekt leistet einen kleinen Beitrag, die in der territorialen Strategie genannten Herausforderungen zu bewältigen | 7 |
| Das Projekt leistet keinen Beitrag, die in der territorialen Strategie genannten Herausforderungen zu bewältigen | 0 |

| 2. INNOVATION | |
|---|---------|
| <i>Innovationsgehalt des Projektes für die Innenstadtentwicklung</i> | Max. 10 |
| Das Projekt verfolgt Ansätze der Innenstadtentwicklung, die deutlich über die Landesgrenzen hinaus innovativ sind, und leistet einen Beitrag zur Bewältigung von Transformationsprozessen | 10 |
| Das Projekt verfolgt Ansätze der Innenstadtentwicklung, die für Innenstädte ähnlicher Größe und Struktur landesweit innovativ sind | 5 |
| Das Projekt verfolgt keine innovativen Ansätze der Innenstadtentwicklung | 0 |

| 3. BETEILIGUNG | |
|---|---------|
| <i>Einbindung der WiSo-Partner und der Zivilgesellschaft in die Projektentwicklung und -umsetzung</i> | Max. 10 |
| In der Projektentwicklung und -umsetzung sind WiSo-Partner und Zivilgesellschaft umfassend beteiligt | 10 |
| In der Projektentwicklung oder -umsetzung sind WiSo-Partner und Zivilgesellschaft beteiligt | 5 |
| Es findet keine Beteiligung von WiSo-Partnern und Zivilgesellschaft statt | 0 |

| 4. ÖFFENTLICHKEITSWIRKUNG UND DIFFUSION | |
|--|---------|
| <i>Außenwirkung des Projektes und Übertragbarkeit auf andere Kommunen</i> | Max. 15 |
| Das Projekt kann die Außenwirkung der Stadt deutlich verbessern und ist in angepasster Form gut für andere Städte geeignet | 15 |
| Das Projekt kann die Außenwirkung der Stadt verbessern oder ist in angepasster Form für weitere Städte geeignet | 7 |
| Das Projekt leistet keinen Beitrag für die Außenwirkung der Stadt und ist kaum/nicht auf andere Städte übertragbar | 0 |

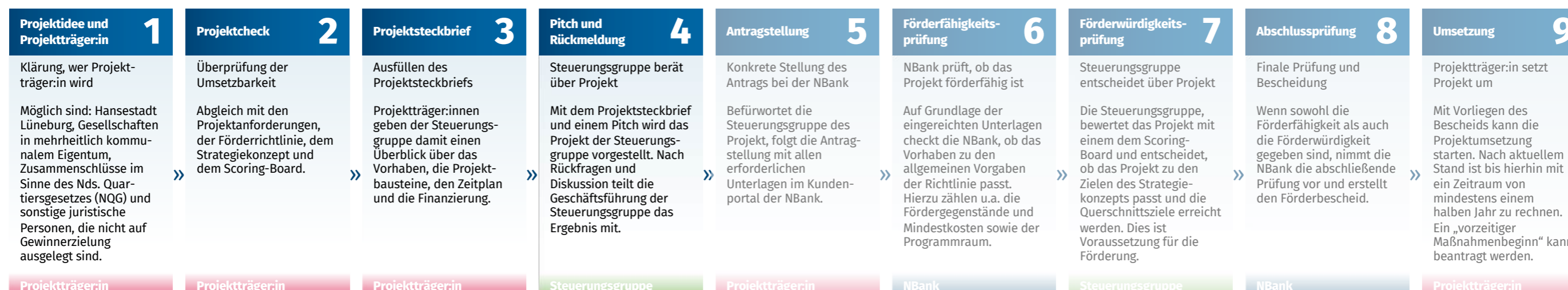
| 5. LANGFRISTIGE TRAGFÄHIGKEIT | |
|--|---------|
| <i>Nachhaltigkeit des Projektbeitrages zur Innenstadtentwicklung</i> | Max. 10 |
| Das Projekt leistet deutlich über Projektende hinaus einen langfristigen Beitrag zur Innenstadtentwicklung und bleibt als zentrales Element der Innenstadtentwicklung nachhaltig erkennbar | 10 |
| Das Projekt leistet einen Beitrag für eine langfristige Innenstadtentwicklung | 5 |
| Das Projekt leistet über kurzfristige Impulse hinaus keinen Beitrag für eine langfristige Innenstadtentwicklung | 0 |

| 6. DIGITALISIERUNG | |
|--|--------|
| <i>Nutzung von Chancen der Digitalisierung oder Smart City Ansätze für die Innenstadtentwicklung durch das Projekt</i> | Max. 5 |
| Das Projekt leistet einen sehr großen Beitrag zur Digitalisierung und kann für Smart City Ansätze beispielhaft sein | 5 |
| Das Projekt leistet einen geringen Beitrag zur Digitalisierung | 2 |
| Das Projekt leistet keinen Beitrag zur Digitalisierung | 0 |

| 7. QUERSCHNITTZIELE | |
|--|----------------|
| <i>Beitrag des Projektes zu den Querschnittszielen</i> | Max. 35 |
| <i>a) Nachhaltige Entwicklung und Do no significant harm (max. 20)</i> | |
| <i>b) Gleichstellung (max. 5)</i> | |
| <i>c) Chancengleichheit, Nichtdiskriminierung und Barrierefreiheit (max. 5)</i> | |
| <i>d) Gute Arbeit (max. 5)</i> | |
| 7.a) Nachhaltige Entwicklung und Do no significant harm | Max. 20 |
| Das Projekt fördert ökologische Aspekte in einem hohen Maße und vermeidet jegliche Beeinträchtigungen der Umwelt | 20 |
| Das Projekt fördert ökologische Aspekte und vermeidet erhebliche Beeinträchtigungen der Umwelt | 10 |
| Das Projekt fördert ökologische Aspekte kaum/nicht, Beeinträchtigungen der Umwelt sind möglich | 0 |
| 7.b) Gleichstellung | Max. 5 |
| Das Projekt leistet einen großen Beitrag zur Gleichstellung | 5 |
| Das Projekt leistet nur einen geringen Beitrag zur Gleichstellung | 2,5 |
| Das Projekt leistet keinen Beitrag zur Gleichstellung | 0 |
| 7.c) Chancengleichheit, Nichtdiskriminierung und Barrierefreiheit | Max. 5 |
| Das Projekt leistet einen großen Beitrag zu Chancengleichheit, Nichtdiskriminierung und Barrierefreiheit | 5 |
| Das Projekt leistet zu einzelnen Aspekten von Chancengleichheit, Nichtdiskriminierung und Barrierefreiheit einen Beitrag | 2,5 |
| Das Projekt leistet keinen Beitrag zu Chancengleichheit, Nichtdiskriminierung und Barrierefreiheit | 0 |
| 7.d) Gute Arbeit | Max. 5 |
| Das Projekt leistet einen großen Beitrag zu „Guter Arbeit“ | 5 |
| Das Projekt leistet einen geringen Beitrag zu „Guter Arbeit“ | 2,5 |
| Das Projekt leistet keinen Beitrag zu „Guter Arbeit“ | 0 |



So funktioniert die Antragstellung – Die neun Schritte zur Förderung im Detail



1. Projektidee und Projektträger:in

Am Anfang eines jeden Projekts steht eine Idee. Von Erlebnissen aus dem Urlaub inspiriert, in Gesprächen mit Freunden entstanden oder selbst entwickelt – mit einer möglichst konkreten Idee ist der Grundstein gelegt. Zunächst ist erstmal wichtig, wer Projektträger:in wird: Ein Projekt zur Förderung einreichen können neben der Hansestadt Lüneburg auch

- Gesellschaften in mehrheitlich kommunalem Eigentum,
- Zusammenschlüsse im Sinne des Nds. Quartiersgesetzes (NQG) und
- sonstige juristische Personen, die nicht auf Gewinnerzielung ausgelegt sind.

Von der Förderung ausgeschlossen sind einzelne Privatpersonen, Unternehmen und juristische Personen, die auf Gewinnerzielung ausgelegt sind. Diese haben die Möglichkeit, eine:n Projektträger:in für die Umsetzung der Projektidee zu finden oder aber die entsprechende juristische Person selbst zu gründen.

Für weitere Projektideen, die von der Hansestadt Lüneburg umgesetzt werden könnten, wurde ein [digitaler Ideenbriefkasten](#) eingerichtet.

2. Projektcheck

Auch wenn viele Projekte denkbar sind, empfiehlt sich im zweiten Schritt eine Überprüfung, ob die Idee auch in diesem Programm umsetzbar ist. Dafür sollte das Vorhaben zunächst mit den auf der [Informationswebseite](#) genannten Anforderungen abgeglichen werden. Um herauszufinden, ob eine Förderung überhaupt möglich ist, sollte sich an der Förderrichtlinie und dem Strategiekonzept „Resiliente Innenstadt Lüneburg“ orientiert werden. Die Entscheidung, ob ein Projekt im Rahmen des Programms gefördert wird, trifft die Steuerungsgruppe „Resiliente Innenstadt Lüneburg“. Diese bewertet die Projektidee anhand eines „Scoring-Boards“. Es ist ratsam, die Projektidee selbst kritisch zu bewerten und gegebenenfalls zu bearbeiten.

Die benötigten Unterlagen befinden sich auf der [Informationswebseite](#) unter „Downloads“.

Für Fragen und Beratung stehen die Hansestadt Lüneburg und die NBank zur Verfügung. Die Kontaktdaten befinden sich am Ende der zuvor verlinkten Informationswebseite.

3. Projektsteckbrief

Die Steuerungsgruppe „Resiliente Innenstadt Lüneburg“ benötigt einen sogenannten „Projektsteckbrief“, um sich einen ersten Eindruck über die Projektidee zu verschaffen und Feedback geben zu können. In diesem geben die Projektträger:innen einen Überblick über das Vorhaben, den Projektbausteinen, den Zeitplan und die Finanzierung.

Der „Projektsteckbrief“ befindet sich auf der [Informationswebseite](#) unter „Downloads“. Diesen dann bitte ausgefüllt an die Geschäftsleitung der Steuerungsgruppe „Resiliente Innenstadt Lüneburg“, Herrn Finn Kubisch, senden.

Für Fragen und Beratung stehen die Hansestadt Lüneburg, aber auch die NBank als Ansprechpartner:innen zur Verfügung. Die Kontaktdaten befinden sich am Ende der Informationswebseite.

4. Pitch und Rückmeldung

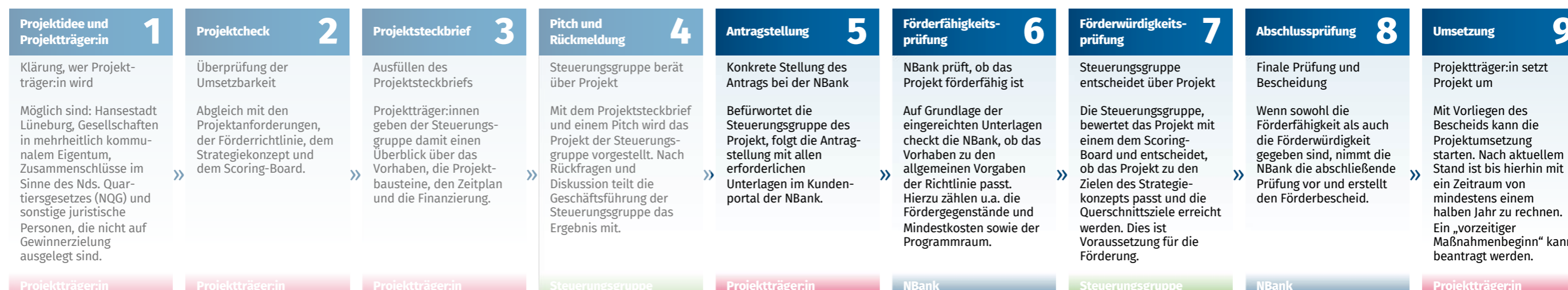
Anhand des Projektsteckbriefes berät die Steuerungsgruppe „Resiliente Innenstadt Lüneburg“ erstmals über die Eignung der Projektidee.

Zusätzlich bekommen Projektträger:innen die Möglichkeit, ihre Projektidee in einem Pitch vorzustellen. Wann der Pitch und die Beratung der Steuerungsgruppe erfolgen, richtet sich nach den Stichtagen zur Einreichung der Projektsteckbriefe.

Die Einladung und Terminabstimmung übernimmt dabei die Geschäftsleitung der Steuerungsgruppe. Das Ergebnis der Beratung bekommen die Projektträger:innen im Anschluss durch die Geschäftsleitung mitgeteilt. Hierbei wird entweder die Überarbeitung der Projektidee oder die Antragsstellung bei der NBank empfohlen.



So funktioniert die Antragstellung – Die neun Schritte zur Förderung im Detail



5. Antragsstellung

Befürwortet die Steuerungsgruppe die Projektidee, folgt im nächsten Schritt die konkrete Stellung des Antrags auf die Fördermittel. Dies erfolgt über das [Kundenportal der NBank](#).

Bei Fragen rund um die Antragstellung unterstützt die NBank. Eine Beratung durch die Hansestadt Lüneburg ist weiterhin möglich. Die Kontaktdaten befinden sich auf der [Informationswebseite](#).

6. Förderfähigkeitsprüfung

Die NBank nimmt auf Grundlage des Antrags die Förderfähigkeitsprüfung vor. Mit dieser „harten“ Prüfung wird geschaut, ob die Vorgaben der Richtlinie - beispielsweise Programmraum, Fördergegenstände oder zu erreichende Mindestsummen - eingehalten werden und das Projekt generell umsetzbar ist.

Fällt das Ergebnis der Förderfähigkeitsprüfung negativ aus, müssen die Projektidee oder die Anlagen angepasst werden. Hier kann es notwendig sein, dass das überarbeitete Projekt erneut der Steuerungsgruppe vorgestellt wird (Schritt 4).

7. Förderwürdigkeitsprüfung

Fällt die Förderfähigkeitsprüfung der NBank positiv aus, folgt die Förderwürdigkeitsprüfung. In dieser „weichen“ Prüfung berät die Steuerungsgruppe anhand der regionalen Kriterien, ob das Projekt zur Förderung zugelassen wird. Entscheidend ist dabei, ob das Projekt zu den Zielen des Strategiekonzepts passt und die Querschnittsziele erreicht werden. Diese Prüfung erfolgt anhand des Scoring-Boards. Das Ergebnis dieser Prüfung wird durch die Geschäftsleitung der Steuerungsgruppe mitgeteilt. Sofern die Förderwürdigkeitsprüfung negativ ausfällt, kann die Projektidee überarbeitet werden. In diesem Fall ist es gegebenenfalls notwendig, das überarbeitete Projekt erneut der Steuerungsgruppe vorzustellen. (Schritt 4)

8. Abschlussprüfung

Die endgültige Entscheidung, ob die Förderung des Projekts bewilligt wird, erfolgt durch die NBank. In diesem Schritt werden die Ergebnisse der bisherigen Prüfungen und die eingereichten Unterlagen final bewertet.

9. Umsetzung

Nach einer positiven Abschlussprüfung kann das Projekt umgesetzt werden. Nach aktuellen Einschätzungen ist mit einer Bearbeitungszeit von mindestens einem halben Jahr ab Einreichung des Projektsteckbriefs auszugehen.

Es ist außerdem möglich, einen sogenannten „vorzeitigen Maßnahmenbeginn“ bei der NBank zu beantragen. Dadurch wird eine Umsetzung vor erfolgter Abschlussprüfung ermöglicht – jedoch auf eigenes Risiko. Die Unterstützung erfolgt diesbezüglich durch die NBank.

Im Text eingebundene sowie weitere Links finden sich nachfolgend noch im Klartext:

Digitaler Ideenbriefkasten

www.hansestadt-lueneburg.de/rathaus/innenstadt/digitaler-ideen-briefkasten.html

Informationswebseite

www.hansestadt-lueneburg.de/rathaus/innenstadt/antragstellung-1.html

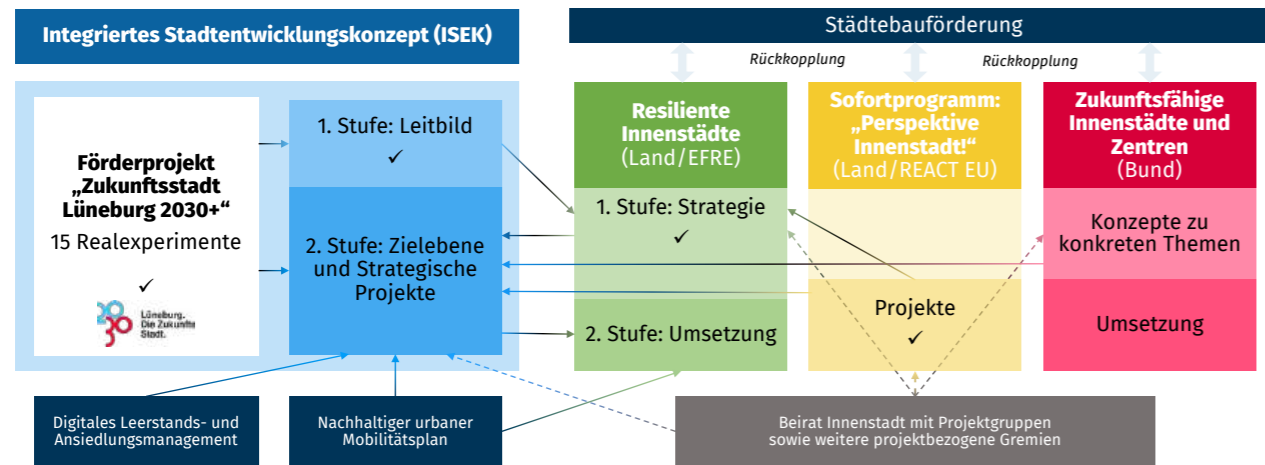
Hintergrundinformationen

www.hansestadt-lueneburg.de/rathaus/innenstadt/hintergrund-resiliente-innenstadt.html

Kundenportal der NBank

www.nbank.de/Portale/Kundenportal/

Position innerhalb der städtischen Förderkulisse, Strategieentwicklung und Akteursstruktur



Neben den Förderprogrammen „Perspektive Innenstadt“ des Landes Niedersachsen und „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ des BMI ordnet sich „Resiliente Innenstädte“ als drittes Förderprogramm in der im Frühjahr 2022 gebildeten Stabsstelle „Nachhaltige Stadtentwicklung“ ein. Die Stabsstelle bündelt alle Themen der Stadtentwicklung, wie beispielsweise dezentrales Fördermittelmanagement, ISEK, Digitalstrategie und Beteiligungsformate für und mit Bürger:innen. Es erfolgen dort in enger Abstimmung mit der Oberbürgermeisterin die strategischen Festlegungen für die Hansestadt. Die enge Verknüpfung verschiedener Förderungen wird auch aktuell schon erfolgreich praktiziert, was sich beispielsweise daran zeigt, dass der Prozess der Strategieentwicklung aus Mitteln von „Perspektive Innenstadt“ finanziert wird. Auch die Entwicklung des ISEK liegt in Verantwortung der Stabsstelle und da der Prozess zur Erstellung des ISEK vollständig innerhalb der Förderperiode des Programms „Resiliente Innenstädte“ liegt, sind sowohl auf Konzeptions- als auch Projektebene Synergien möglich. Gleichmaßen werden durch diese Verknüpfungen und eine stetige enge Rückkopplung zur Städtebauförderung doppelte Subventionierungen vermieden und (Haushalts)mittel effizient dort eingesetzt, wo sie den größten Einfluss haben. Ein erster Schritt hin zum ISEK war der mittlerweile abgeschlossene, co-kreative Leitbildprozess, dessen Ergebnisse in einem 42-seitigen Leitbild mit Aussagen zu übergeordneten Entwicklungsmöglichkeiten und Zielen der Gesamtstadt mündeten und sich auch in diesem Strategiepapier wiederfinden. Ganz im Sinne einer nachhaltigen Gesamtstrategie ist „Resiliente Innenstädte“ dadurch eingebettet in eine etablierte Struktur mit zahlreichen, bereits bestehenden Schnittstellen zu Gremien wie dem Beirat Innenstadt oder dem Begleitausschuss Zukunftsstadt sowie zu externen Akteur*innen wie der Leuphana Universität, an deren Seite Lüneburg im Wettbewerb „Zukunftsstadt“ des BMBF bereits seit 2015 Ideen für die Stadt von Morgen entwickelt.

Kapitel 6 Leitprojekte

Leitprojekt: Zugängliche und attraktive Ilmenau

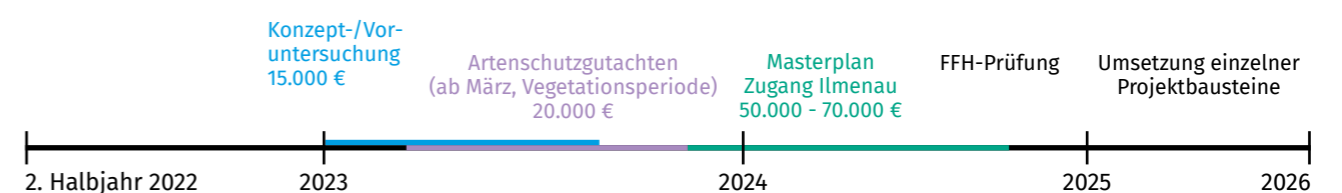
Ziele: Konzeptionierung von Zugänglichkeit zur Ilmenau und Erlebbarkeit selbiger unter Berücksichtigung der Hochwasser-, der FFH- und der Denkmalschutz-Anforderungen.

Ausgangslage: Die Ilmenau fließt mitten durch die Innenstadt, ist aber kaum zugänglich. Neue Konzepte müssen jederzeit den Artenschutz im Allgemeinen als auch aufgrund der Klassifizierung als FFH-Gebiet im Speziellen im Blick behalten. Ebenso sind die Aspekte des Hochwasserschutzes an Ilmenau und Lösegraben zu berücksichtigen. Teile der Kaimauer sind denkmalgeschützt und durch den Rang einer Bundeswasserstraße sind bei der Errichtung von Brücken unter anderem Mindesthöhen einzuhalten. Ebenso ist die Festinstallation von Anlagen im Fahrwasser kaum möglich. Ein barrierefreier Zugang ist bereits zu den angrenzenden Grünflächen nicht gegeben. Diese Grünflächen sind zudem von niedriger Aufenthaltsqualität.

Ansatz: Um die Ilmenau als innerstädtisches Naherholungs- und Begegnungsgebiet sowie Erlebnisraum zu stärken, wird eine Voruntersuchung des gesamten innerhalb des Programmraums liegenden Bereichs der Ilmenau, des Lösegrabens sowie des nahen Umfelds durchgeführt. Hierbei werden bereits erste Projektansätze skizziert. Begleitet wird diese erste Phase durch eine Ideensammlung auf einer digitalen Beteiligungsplattform. Parallel startet mit Beginn der Vegetationsperiode im März 2023 die Erstellung eines Artenschutzgutachtens. Im zweiten Teil dieser Phase werden die Ideen aus der Beteiligung aufbereitet und mit den Projektansätzen der Verwaltung zusammengeführt. Zusammen mit den Erkenntnissen des Artenschutzgutachtens ist dann die Erstellung eines „Masterplan Erlebnisraum Ilmenau“ möglich, der den gesamten Wasserzug innerhalb des Programmraums umfasst und konkrete Projekte ausformuliert und die Grundlage für die nachfolgende Prüfung auf FFH-Verträglichkeit und den Hochwasserschutz legt. Auch bei der Erstellung des Masterplans werden Bürger*innen beteiligt: digital und analog im Projektgebiet. Nach bestandener FFH-Prüfung ist die erste Umsetzung einzelner Projektbausteine innerhalb des Programms Resiliente Innenstadt Lüneburg denkbar und wird angestrebt.

Themen: Erlebbarer Grünräume. Erhalt und Stärkung von Biodiversität und Artenschutz. Attraktive öffentliche Räume. Radverkehr und Fußverkehr. 15-Minuten-Stadt. Öffentlicher Raum nach menschlichem Maß. Inklusion und Barrierefreiheit. Konsumfreie Orte. Neue Kooperationsmodelle. Öffentlicher Raum als Wohnzimmer. Stadtmachen vor Ort. Sport und Bewegung in der Stadt. Freiräume für die Jugend. Gemeinschaftsgefühl im Stadtteil. Aufenthaltsqualität.

Umsetzungspfad und Kostenschätzung (weitere Ausgestaltung mit Steuerungsgruppe)



Leitprojekt: Smartblock Altstadt: Eigentümerdialog zur gebäudeübergreifenden Erschließung

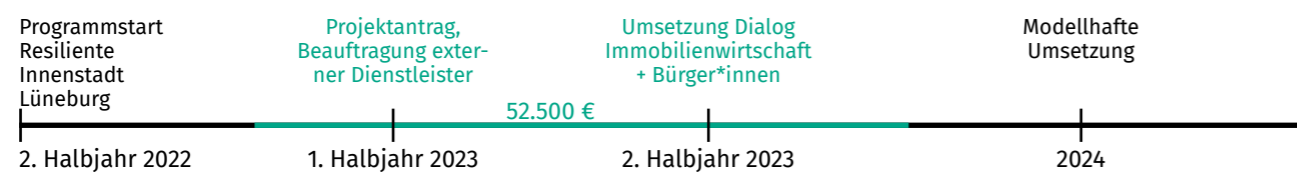
Ziele: Schaffung von innerstädtischem Wohnraum durch Wiedernutzbarmachung der Obergeschosse in Handlungslagen. Entwickeln eines Best-Practice-Dialogformats zur Aktivierung der Immobilienwirtschaft. Vorbildprojekt für weitere Städte mit Wohnraumbedarf innerhalb der altstädtischen Bausubstanz.

Ausgangslage: Das größte Potenzial für eine merkbare Stärkung des Innenstadtwohnens sind die Obergeschosse in den von Handel geprägten Straßenzügen. Viele Obergeschosse werden hier momentan als Lagerflächen genutzt oder stehen zum Teil leer. Die Umwandlung in Wohnraum kann jedoch nicht überall im Einzelobjekt erfolgen, da eine fehlende Gebäudeerschließung und Vorgaben beim Brand- und Denkmalschutz eine Umnutzung der Obergeschosse in vielen Fällen nicht mehr zulassen. Insbesondere zahlreiche Erschließungskerne wurden in der Vergangenheit zurückgebaut, um dem gestiegenen Flächenanspruch des Handels gerecht zu werden. Eine Erschließung wäre somit nur noch durch einen eigentümer*innen- und flurstückübergreifenden Ansatz möglich.

Ansatz: Um die notwendige Stärkung der Wohnfunktion dennoch zu erreichen, soll durch das Projekt „Smartblock Altstadt“ daher ein ganzer Innenstadtblock auf einmal in den Blick genommen werden. In einem ersten Schritt ist dieser Fokusraum zu bestimmen. Anschließend sollen in einer durch einen extern Dienstleister moderierten immobilienwirtschaftlichen Konferenz die Möglichkeiten für eine gebäudeübergreifende, gemeinschaftliche Erschließung (etwa durch Laubengänge in den Hofbereichen) diskutiert sowie Modelle für eine kooperative Finanzierung durchgespielt werden. Im gleichen Zuge werden gemeinsam mit weiteren Expert*innen und den Fachämtern die Möglichkeiten und Grenzen für Förderungen, energetische Sanierungen, Gebäudebegrünung und denkmalschutzrechtliche Aspekte ausgelotet sowie in einem weiteren Schritt über digitale Beteiligungsformate auch Anregungen und Ideen interessierter Bürger*innen abgefragt.

Themen: Innenstadtwohnen. Aktivierung der Eigentümer. Neue Kooperationen. Klimaanpassung der Bausubstanz. Neue (digitale) Dialog- und Beteiligungsformate. Stadt der kurzen Wege. Funktionsmischung. Innenentwicklung. Effiziente Flächennutzung. Modernisierung des Bestands. Stärkung der Qualität in der Baukultur. neue Lösungen im Denkmalschutz, Generationengerechtes und bezahlbares Wohnen, Lokale Demokratie stärken und weiterentwickeln, hybride Gebäudekonzepte. Historisches Erbe kommunizieren. Vielfalt der Wohnformen. Kleinteilige Nutzungsmischung.

Umsetzungspfad und Kostenschätzung (weitere Ausgestaltung mit Steuerungsgruppe)



Leitprojekt: Umgestaltung des Marienplatzes

Ziele: Umgestaltung einer aktuell dem ruhenden Verkehr gewidmeten Fläche und Bodenbearbeitung mit Oberflächenänderung an der Abbruchkante des Senkungsgebietes. Partizipativ entwickeltes Konzept für multifunktionale Nutzung und Aneignungsmöglichkeiten durch Zivilgesellschaft, öffentliche Institutionen und Wirtschaft. Barrierefreie Nutzbarmachung, Reduzierung des Parksuchverkehrs, Anbindung an den neu geplanten Fahrradstraßenring und bioklimatische Aufwertung.

Ausgangslage: Der Marienplatz liegt zentral im Programmraum in direkter Nähe zur gleichnamigen KiTa, der Stadtverwaltung sowie Rats- und Jugendbücherei. Geographisch ist die Lage an der Abbruchkante des Senkungsgebiets bedeutsam, wodurch eine Entsiegelung nur bedingt möglich ist – trotz Nachbarschaft zu einer Starkregenisikofläche. Der Marienplatz ist regulär dem ruhenden MIV gewidmet, wurde während der Corona-Pandemie jedoch als Standort für Test- und Impf-Container umgenutzt. Die Nutzung als Parkplatz wirkt über den Marienplatz hinaus auf einen größeren Bereich der Altstadt: dank der attraktiven, zentralen Lage induziert er - trotz der geringen Kapazität von lediglich 33 Stellplätzen - gleich in mehrere angrenzende Straßen Parksuchverkehre.

Ansatz: Ein temporärer Wegfall der Stellplätze durch die Corona-Teststation und ein Klima-Camp seit März 2021 zeigen die grundsätzliche Praktikabilität einer Stellplatzreduzierung. Eine Untersuchung der stadtweiten Stellplatzauslastung ist bereits in Arbeit. Basierend auf den Erkenntnissen der Untersuchung und aus dem Leitbildprozess ist im Sommer 2022 eine temporäre Umnutzung im Rahmen des „Zukunftsstadt“-Projekts geplant. Die Erkenntnisse aus der Evaluation und digitalen Beteiligung dieses Realexperiments fließen in die anschließende, extern zu vergebende Variantenentwicklung eines multifunktionalen Nutzungs- und Gestaltungskonzept unter Einbeziehung der angrenzenden Einrichtungen und mit der Möglichkeit zur vielfältigen Aneignung ein. Eine bauliche Umsetzung des favorisierten Konzepts ist 2024 geplant. Die Beteiligungsformate für den Marienplatz sollen als Vorbild für weitere Beteiligungsmodelle bei der Umgestaltung und Umnutzung anderer innerstädtischer Flächen dienen.

Themen: Klimaanpassung der Stadträume. Erlebbarer Stadträume. Mehr Stadtgrün. Sicherung einer hohen Umweltqualität in der Stadt. Effiziente Flächennutzung. Abwägung in der Stadtentwicklung. Attraktive öffentliche Räume. Mobilitätsvielfalt. 15-Minuten-Stadt. Öffentlicher Raum nach menschlichem Maß. Inklusion und Barrierefreiheit. Verstetigung des Reallabor-Ansatzes. Soziale Einrichtungen und Kulturorte als Pfeiler. Öffentlicher Raum als Wohnzimmer. Freiräume für die Jugend. Gemeinschaftsgefühl im Stadtteil. Mehrfachnutzung von Flächen. Stärkung des Umweltverbundes. Vernetzung von Universität und Stadt.

Umsetzungspfad und Kostenschätzung (weitere Ausgestaltung mit Steuerungsgruppe)

