

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.



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fonds für
regionale Entwicklung

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



Erarbeitet von:

Hansestadt Lüneburg
01S Stabsstelle Strategische Innenstadtentwicklung
und dezernatsübergreifende Fördermittelprogramme
Am Ochsenmarkt 1
21335 Lüneburg

Ansprechperson:

Melissa Duda
04131 309-3169
melissa.duda@stadt.lueneburg.de

Unter Mitarbeit von:

urbanista GmbH & Co. KG
Springeltwiete 4
20095 Hamburg
Deutschland

20.04.2022

Strategiepapier

Resiliente Innenstadt Hansestadt Lüneburg



Kapitel 1	
Programmraum	5

Kapitel 2	
Handlungsbedarf	8

Kapitel 3	
Handlungskonzept	18

Kapitel 4	
Querschnittsziele	28

Kapitel 5	
Beteiligungsprozess	31

Kapitel 6	
Leitprojekte	37

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

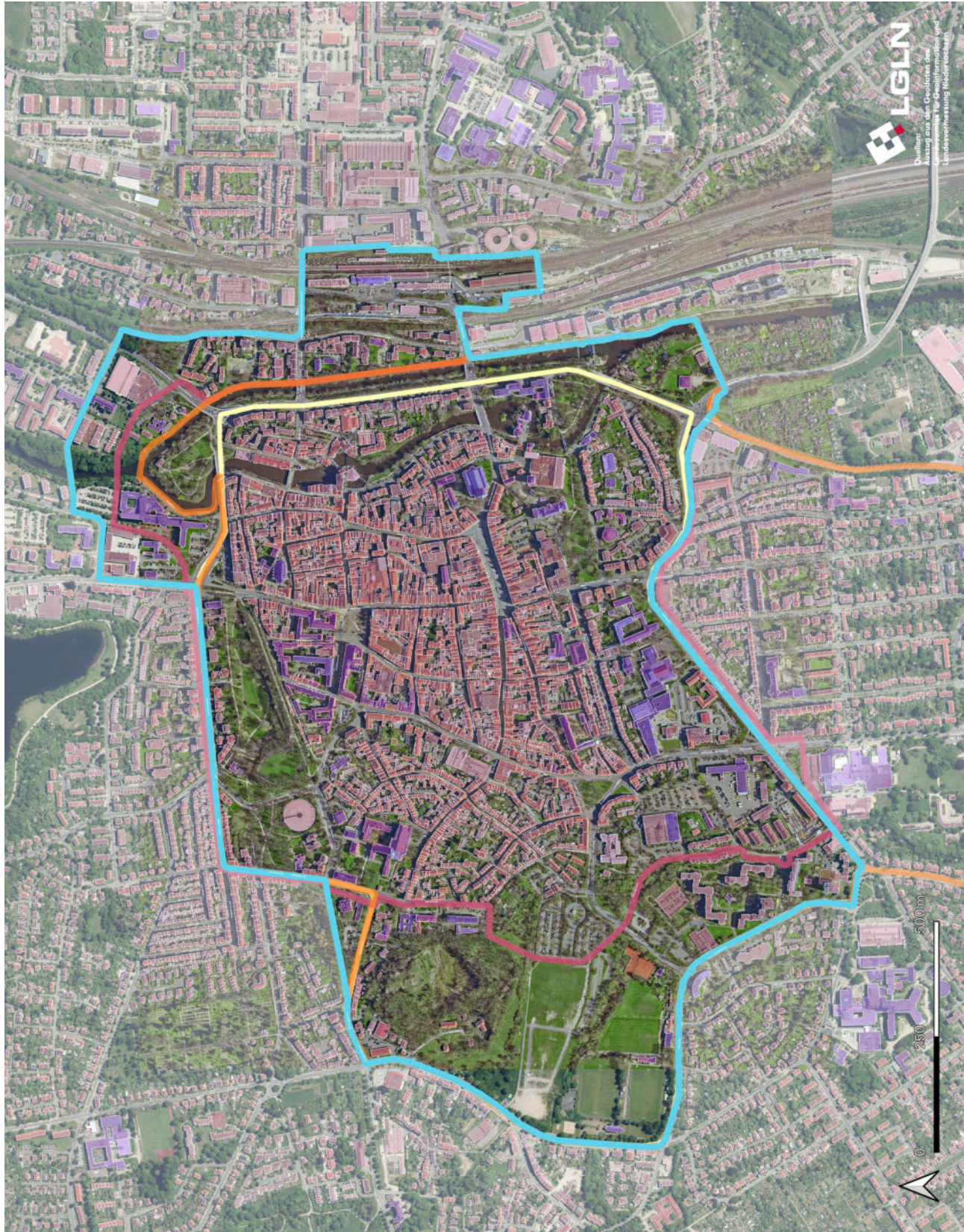
Die Lüneburger Innenstadt bildet den Kern des Oberzentrums Hansestadt Lüneburg im nordöstlichen Niedersachsen mit seinen knapp 80.000 Einwohner*innen sowie dem Umland und hat ein einzelhandelsbezogenes Einzugsgebiet von etwa 200.000 Menschen. Dabei beheimatet sie neben Wohnraum, im Ortsteil Altstadt 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 aneinander grenzend und größere bauliche Maßnahmen nur eingeschränkt umsetzbar. Der Lüneburger Bahnhof ist Teil des Programms 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 Programms 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

- | | | | |
|---|--------------|---|----------------------------|
|  | Programmraum |  | Zukunftsfähige Innenstädte |
|  | Stadtring |  | Perspektive Innenstadt |



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 Wohnraummangel 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 Mosaïque 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 Erleb- barkeit, Naturschutz und Denkmalschutz behutsam abgewogen werden, nicht zuletzt durch die Klassifizierung als Bundeswasserstraße und das Vorhandensein eines FFH-Gebiets. Hierdurch gibt es naturgemäß Limi- tationen, 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 Stadtbildpfle- ge und Denkmalschutz mit den Anforderungen einer diversen Gesellschaft. Doch auch außerhalb des Altstadt- kerns existieren



Historisches Pflaster in der Lüneburger Altstadt

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 ebenfalls 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 Kooperationen unter den Institutionen und zwischen Institutionen und Privatwirtschaft denkbar, um bislang vielleicht noch völlig unbekannte Synergien 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



Gastronomie und Handel in der Grapengießerstraße

geprägt 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 Einzel-

handelszentralität, 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 lauterwerdenden 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 bioklimatischen Situation ist. Dies führt nicht nur zu einer Verringerung



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

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 klimagerechter 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 Innenstadt eine große Herausforderung dar. In Lüneburg gibt es hierbei zusätzliche die spezielle Herausforderung, dass weite Teile der westlichen Innenstadt Senkungsgebiet 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 Programmbereichs 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.



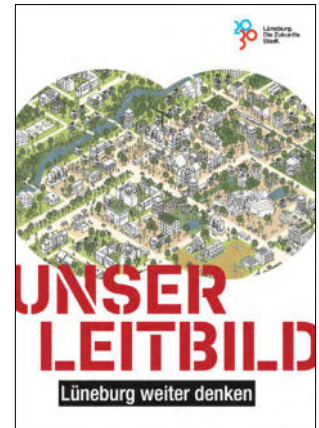
Stadträder auf dem Fahrradparkplatz am Ochsenmarkt

Kapitel 3

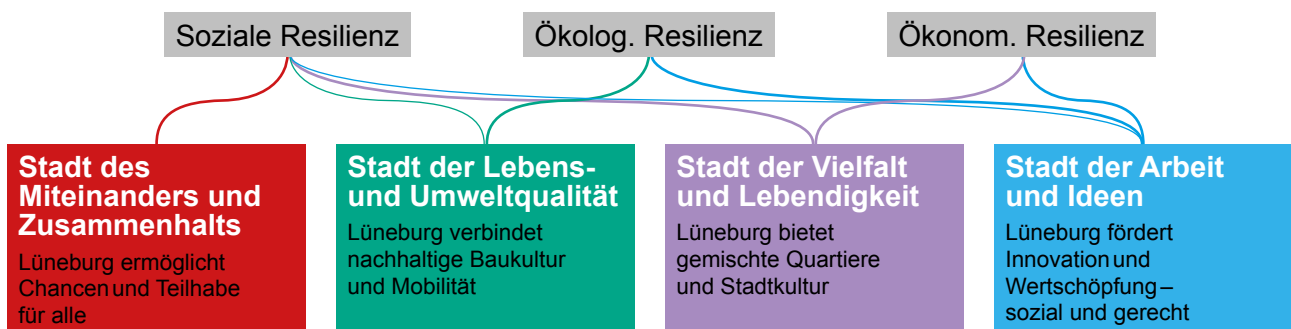
Handlungskonzept

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.

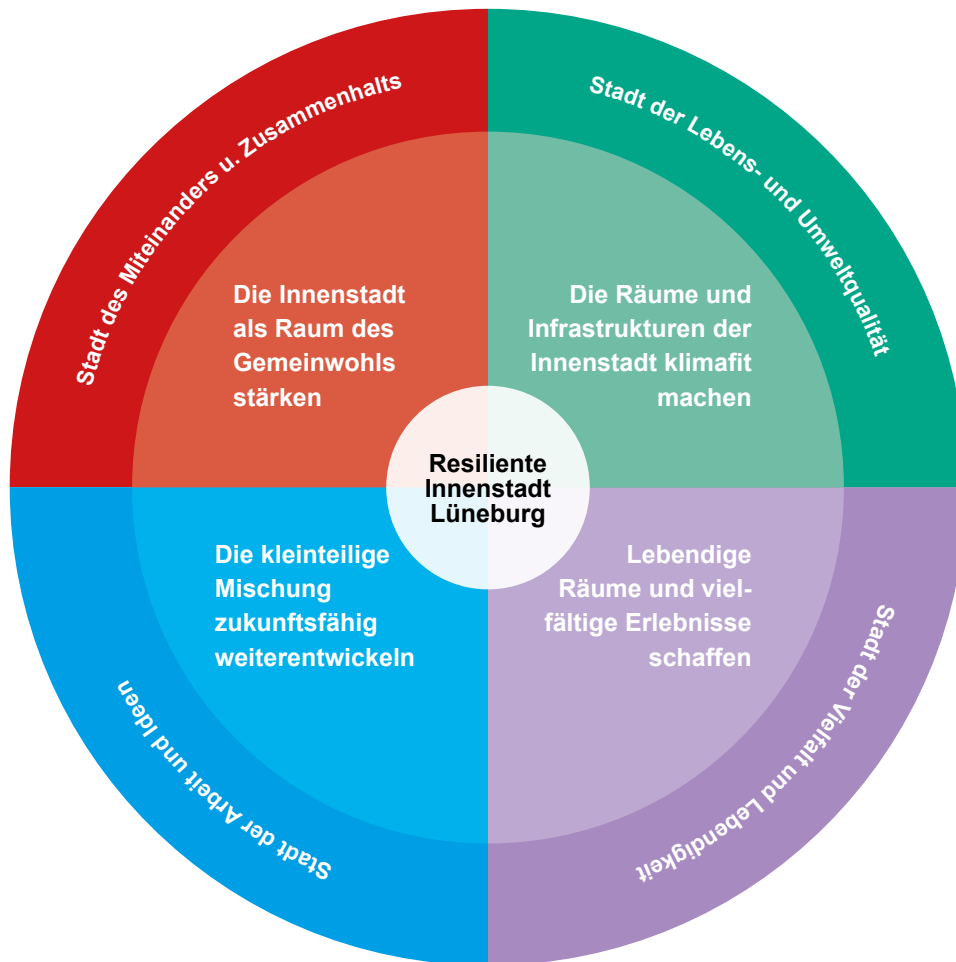


Das Leitbild für Lüneburg setzt sich aus vier Zukunftserzählungen zusammen, die jeweils eine Vision für die Stadt von morgen aufzeigen und beschreiben, wie sich Lüneburg in den nächsten 10 bis 15 Jahren entwickeln soll. Das Zusammenspiel der nachfolgend dargestellten vier Erzählungen gibt Orientierung 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 Ankernutzungen, 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 zukunftsfähig 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 ganztäglich 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 Verstetigung 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
Erlebbare Grünräume	Aufwertung und Vernetzung der innenstadtnahen Parks (Clamartpark, Liebesgrund, Bastionsinsel etc); behutsame punktuelle Gestaltung sowie bessere Zugänglichkeit und Erlebbbarkeit 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 Aufenthaltsräume 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 Biotope 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
Effiziente Flächennutzung	Anstoß eines Dialogs zum Umgang mit mindergenutzten Flächen	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
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

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 Erlebnisse 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 Eigentümersdialogs ; Umsetzung eines digitalgestützten Leerstand- und Ansiedlungsmanagements ; Stärkung der Kleinteiligkeit der Erdgeschosssebene 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 Bewegungsinseln, Calisthenics-Anlagen und Kleinsportflächen in innenstadtnahen Grünräumen oder bei Straßenumgestaltungen; 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 Räume 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 zukunfts-fähig weiterentwickeln

Grundprinzipien des Leitbilds

Mögliche Handlungsansätze und nächste Schritte in der Innenstadt

Stadt als zukunftssicherer Wirtschaftsort	Unterstützung für kleinteilige und regionale Geschäftsmodelle , Gründungen und zukunfts-fähige Unternehmen (Beratung, Förderprogramme etc.)	ökon. Resilienz
Starke Innenstadt	Initiierung einer Quartiersgemeinschaft mit stetigem Eigentümer-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, Recyclingan- sätze für Stadtfeste entwickeln,	ökol. Resilienz
Stadtverträgliche Produktion	Gezielte Anwerbung und Ansiedlung von Unternehmen und Einzel- personen 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 “	ökon. 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 digi- tal-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 „Zukunftsstadt“ 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 Strategieumsetzung umso relevanter macht.

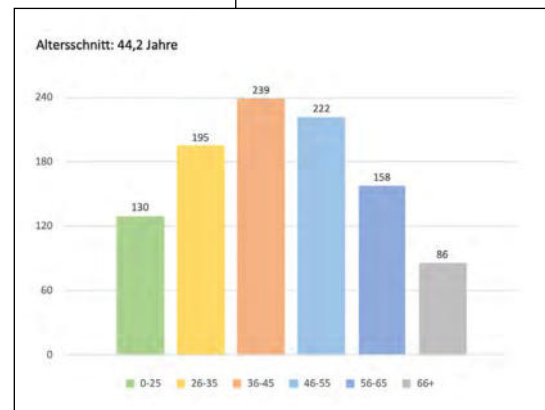
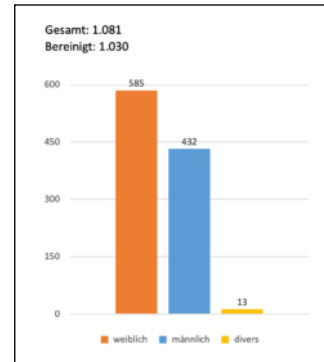
Eng mit der Barrierefreiheit verknüpft ist auch das Thema der **Chancengleichheit**. Hierbei wird diese explizit nicht im Sinne einer Gleichbehandlung aller Bevölkerungsgruppen verstanden, sondern nach dem Konzept der Chancengerechtigkeit und des Capability Approachs in Form einer Befähigung der Menschen 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.



Teilnehmer*innen an der Online-Beteiligung

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.



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, wird sich aus 26 Mitgliedern zusammensetzen. 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.

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

Verfahren zur Projektauswahl

Das nebenstehende Scoring ist auf alle Projektvorschläge anzuwenden, die entsprechend der im Aktionsplan definierten Stichtage bei der Steuerungsgruppe eingebracht werden.

In den richtlinienspezifischen Kriterien (1 bis 6) müssen dabei mindestens 40 Punkte, in den Querschnittszielen (7a bis 7d) mindestens 20 Punkte erreicht werden. Die zu erreichende Mindestpunktzahl beträgt 60.

Das Scoring wird mit Beginn der Strategieumsetzung auf der Homepage der Hansestadt Lüneburg veröffentlicht, um maximale Transparenz bei der Projektauswahl zu gewährleisten. Die Scoring-Kriterien werden von der Steuerungsgruppe diskriminierungsfrei auf jedes eingereichte Projekt gleichermaßen angewendet. Nach Abschluss der Bewertung aller eingereichten Projekte eines Turnus und anschließendem Beschluss der Politik werden die geförderten Projekte auf der Homepage der Hansestadt Lüneburg bekannt gegeben. Den Ideengeber*innen wird ihr erzielt Scoring-Ergebnis, unabhängig vom (nicht) erfolgten Zuschlag für ihr eingereichtes Projekt, nicht-öffentlich mitgeteilt.

1	Wirksamkeit Wirksamkeit des Projektes in Bezug auf die in der territorialen Strategie genannten Herausforderungen	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 Innovationsgehalt des Projektes für die Innenstadtentwicklung	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 Einbindung der WiSo-Partner und der Zivilgesellschaft in die Projektentwicklung und -umsetzung	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 Außenwirkung des Projektes und Übertragbarkeit auf andere Kommunen	Max. 15
	Das Projekt kann die Außenwirkung der Hansestadt Lüneburg deutlich verbessern und ist in angepasster Form gut für andere Städte geeignet	15
	Das Projekt kann die Außenwirkung der Hansestadt Lüneburg verbessern oder ist in angepasster Form für weitere Städte geeignet	7
	Das Projekt leistet keinen Beitrag für die Außenwirkung der Hansestadt Lüneburg und ist kaum/nicht auf andere Städte übertragbar	0
5	Langfristige Tragfähigkeit Nachhaltigkeit des Projektbeitrages zur Innenstadtentwicklung	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 Nutzung von Chancen der Digitalisierung oder Smart City Ansätze für die Innenstadtentwicklung durch das Projekt	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	Querschnittsziele Beitrag des Projektes zu den Querschnittszielen a) Nachhaltige Entwicklung und Do no significant harm (max. 20) b) Gleichstellung (max. 5) c) Chancengleichheit, Nichtdiskriminierung und Barrierefreiheit (max. 5) d) Gute Arbeit (max. 5)	Max. 35
7 a)	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)	Das Projekt leistet einen großen Beitrag zur Gleichstellung	5
	Das Projekt leistet nur einen geringen Beitrag zur Gleichstellung	2
	Das Projekt leistet keinen Beitrag zur Gleichstellung	0
7 c)	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
	Das Projekt leistet keinen Beitrag zu Chancengleichheit, Nichtdiskriminierung und Barrierefreiheit	0
7 d)	Das Projekt leistet einen großen Beitrag zu „Guter Arbeit“	5
	Das Projekt leistet einen geringen Beitrag zu „Guter Arbeit“	2
	Das Projekt leistet keinen Beitrag zu „Guter Arbeit“	0
Summe Insgesamt:		Max. 100

Verfahren zur Auswahl von Projektmanagement, -Beratung und -Mediation

In den richtlinienspezifischen Kriterien (1 bis 3) müssen mindestens 45 Punkte, in den Querschnittszielen (4a bis 4d) mindestens 15 Punkte erreicht werden, davon müssen mindestens 10 Punkte im Querschnittsziel Nachhaltige Entwicklung (4a) erreicht werden. Die zu erreichende Mindestpunktzahl beträgt 60.

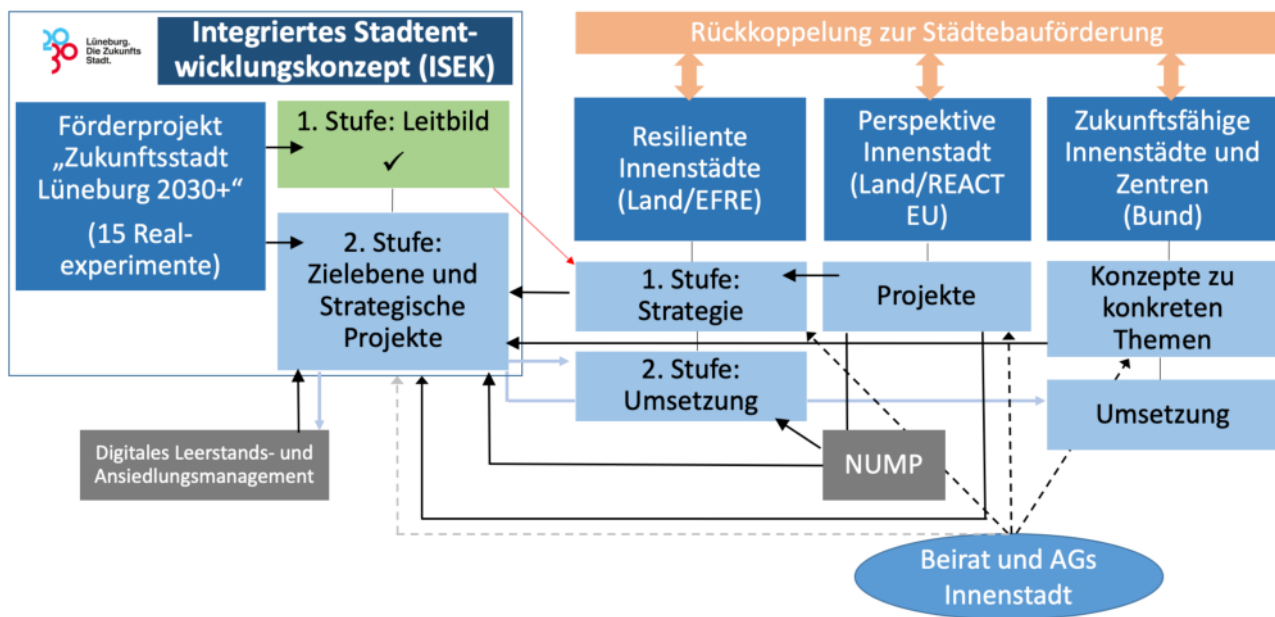
1	Besondere Qualifikation und Erfahrung Für das Projekt erforderliche Qualifikationen und Erfahrungen zur Umsetzung der Vorhaben und Fachkompetenz zur Umsetzung einer territorialen Strategie	Max. 30
	<i>Die auftragsnehmende Organisation verfügt über sehr gute Qualifikationen und Erfahrungen in der Innenstadtentwicklung und in der Projektentwicklung und -umsetzung mit Beteiligungsprozessen</i>	30
	<i>Die auftragsnehmende Organisation verfügt über Qualifikationen und Erfahrungen in der Innenstadtentwicklung oder in der Projektentwicklung und -umsetzung mit Beteiligungsprozessen</i>	15
	<i>Die auftragsnehmende Organisation verfügt über keine geeigneten Qualifikationen und Erfahrungen</i>	0
2	Kommunikation und Partizipation Im Rahmen des Projektes vorgesehene Einbindung in die Steuerungsstruktur und Beteiligung der relevanten Akteure	Max. 20
	<i>Die Organisation / Person ist in sehr gut geeigneter Weise in die Steuerungsstruktur eingebunden und bezieht auf vorbildliche Weise relevante Akteure und gesellschaftliche Gruppen in das Vorhaben ein</i>	20
	<i>Die Organisation / Person ist in die Steuerungsstruktur eingebunden und bezieht relevante Akteure und gesellschaftliche Gruppen in das Vorhaben ein</i>	10
	<i>Die Organisation / Person ist nicht in die Steuerungsstruktur eingebunden, relevante Akteure und gesellschaftliche Gruppen sind nicht in das Vorhaben einbezogen</i>	0
3	Umsetzung Steuerungsstruktur für die Organisation und Umsetzung	Max. 20
	<i>Die Steuerungsstruktur ist sehr schlüssig und zweckmäßig und entlang existierender Strukturen entwickelt, innerhalb bestehender Strukturen werden zusätzlich anspruchsvolle Aufgaben übernommen</i>	20
	<i>Die Steuerungsstruktur ist schlüssig und zweckmäßig, existierende Strukturen werden berücksichtigt</i>	10
	<i>Die Steuerungsstruktur der Organisation / Person für die Organisation und Umsetzung des Vorhabens ist unzureichend</i>	0
4	Querschnittsziele Beitrag des Projektes zu den Querschnittszielen a) Nachhaltige Entwicklung und Do no significant harm (max. 15) b) Gleichstellung (max. 5) c) Chancengleichheit, Nichtdiskriminierung und Barrierefreiheit (max. 5) d) Gute Arbeit (max. 5)	Max. 30
4 a)	<i>Die Organisation / Person fördert im Rahmen des Projektes ökologische Aspekte in einem hohen Maße und vermeidet jegliche Beeinträchtigungen der Umwelt</i>	15
	<i>Die Organisation / Person fördert im Rahmen des Projektes ökologische Aspekte und vermeidet erhebliche Beeinträchtigungen der Umwelt</i>	10
	<i>Die Organisation / Person fördert im Rahmen des Projektes ökologische Aspekte kaum/nicht, Beeinträchtigungen der Umwelt sind möglich</i>	0
4 b)	<i>Die Organisation / Person leistet im Rahmen des Projektes einen großen Beitrag zur Gleichstellung</i>	5
	<i>Die Organisation / Person leistet im Rahmen des Projektes einen geringen Beitrag zur Gleichstellung</i>	2
	<i>Die Organisation / Person leistet im Rahmen des Projektes keinen Beitrag zur Gleichstellung</i>	0
4 c)	<i>Die Organisation / Person leistet im Rahmen des Projektes einen großen Beitrag zu Chancengleichheit, Nichtdiskriminierung und Barrierefreiheit</i>	5
	<i>Die Organisation / Person leistet im Rahmen des Projektes zu einzelnen Aspekten von Chancengleichheit, Nichtdiskriminierung und Barrierefreiheit einen Beitrag</i>	2
	<i>Die Organisation / Person leistet im Rahmen des Projektes keinen Beitrag zu Chancengleichheit, Nichtdiskriminierung und Barrierefreiheit</i>	0
4.d)	<i>Die Organisation / Person leistet im Rahmen des Projektes sehr großen Beitrag zu „Guter Arbeit“</i>	5
	<i>Die Organisation / Person leistet im Rahmen des Projektes einen geringen Beitrag zu „Guter Arbeit“</i>	2
	<i>Die Organisation / Person leistet im Rahmen des Projektes keinen Beitrag zu „Guter Arbeit“</i>	0
Summe Insgesamt:		Max. 100

Aktionsplan von 2022 bis 2027

Der nachfolgend dargestellte Aktionsplan skizziert die Sitzungstermine der Steuerungsgruppe und Fristen für die Einreichung von Projektvorschlägen von 2022 bis 2027. Fristende für die Einreichung von Projekten ist der März eines jeden Jahres. Eine Ausnahme bildet hier lediglich der Turnus 2026/2027 – hier müssen Projekte für beide Jahre bereits im März 2026 eingereicht werden. Für die Steuerungsgruppe sind 2022 zwei Sitzungen, 2023 vier Sitzungen und von 2024 bis 2027 je drei Sitzungen vorgesehen. Die Zahlen sind als Mindestanzahl zu verstehen. Es ist bei entsprechendem Bedarf jederzeit möglich, zusätzliche Sitzungs- oder Workshoptermine einzuberufen.

2022	2023	2024	2025	2026	2027
	Januar SITZUNG Positive Stellungnahmen für Leitprojekte entwickeln (anschließend Ratsbeschluss)				
	März BETEILIGUNG Beteiligung Zivilgesellschaft für Projektvorschläge, Einreichung online Ggf. Workshop mit Steuerungsgruppe zu eigenen Projektideen	BETEILIGUNG Beteiligung Zivilgesellschaft für Projektvorschläge, Einreichung online Ggf. Workshop mit Steuerungsgruppe zu eigenen Projektideen	BETEILIGUNG Beteiligung Zivilgesellschaft für Projektvorschläge, Einreichung online Ggf. Workshop mit Steuerungsgruppe zu eigenen Projektideen	BETEILIGUNG Beteiligung Zivilgesellschaft für Projektvorschläge, Einreichung online <u>Einreichung für 2026 und 2027, Umsetzung bis Ende 2027!</u> Ggf. Workshop mit Steuerungsgruppe zu eigenen Projektideen	
	Ende April bis Anfang Mai SITZUNG Weitere Projekte bewerten und beschließen (Budget ist durch HH festgelegt, Jahresscheiben)	SITZUNG Weitere Projekte bewerten und beschließen ((Budget ist durch HH festgelegt, Jahresscheiben)	SITZUNG Weitere Projekte bewerten und beschließen (Budget ist durch HH festgelegt, Jahresscheiben)	SITZUNG Weitere Projekte bewerten und beschließen (Budget ist durch HH festgelegt, Jahresscheiben)	SITZUNG Rückkopplung laufende Projekte.
III. + IV. Quartal: Mittelanmeldung Projekte Haushaltsbeschluss	Juni BESCHLUSS Beschluss Politik für weitere Projekte. Öffentliche Bekanntgabe der ausgewählten Projekte.	BESCHLUSS Beschluss Politik für weitere Projekte. Öffentliche Bekanntgabe der ausgewählten Projekte.	BESCHLUSS Beschluss Politik für weitere Projekte. Öffentliche Bekanntgabe der ausgewählten Projekte.	BESCHLUSS Beschluss Politik für weitere Projekte <u>für 2026 und 2027</u> Öffentliche Bekanntgabe der ausgewählten Projekte.	
September: SITZUNG Erstes Zusammenkommen – Vorstellung des Förderprojekts, GO beschließen, gemeinsame Ziele definieren, Scoring besprechen, ggf. Vorsitz wählen	August SITZUNG Rückkopplung laufende Projekte. Budgetanpassungen für Folgejahre ggf. vornehmen.	SITZUNG Rückkopplung laufende Projekte. Budgetanpassungen für Folgejahre ggf. vornehmen.	SITZUNG Rückkopplung laufende Projekte. Budgetanpassungen für Folgejahre ggf. vornehmen.	SITZUNG Rückkopplung laufende Projekte. Ausblick 2026/2027	SITZUNG Rückkopplung laufende Projekte.
Oktober: SITZUNG Leitprojekte und Budget für 2023 ff. konkretisieren, Verwaltung benötigt Auftrag zur Mittelanmeldung (Jahresscheiben)	Dezember SITZUNG Rückkopplung laufende Projekte. Evaluation bisheriger Abläufe	SITZUNG Rückkopplung laufende Projekte. Evaluation bisheriger Abläufe und Projekte	SITZUNG Rückkopplung laufende Projekte. Evaluation bisheriger Abläufe	SITZUNG Rückkopplung laufende Projekte. Evaluation bisheriger Abläufe und Projekte	SITZUNG Evaluation Gesamtprojekt, Abschlussgespräch, Besprechung weiterer Akteurseinbindung für die Zukunft

Position innerhalb der städtischen Förderkulisse, Strategieentwicklung und Akteursstruktur



Neben dem Förderprogramm „Perspektive Innenstadt“ des Landes Niedersachsen und „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ des BMI ordnet sich „Resiliente Innenstädte“ als drittes Förderprogramm in der aktuell neu entstehenden Stabsstelle „Nachhaltige Stadtentwicklung“ als Nachfolgerin der Stabsstelle „Strategische Innenstadtentwicklung“ ein. Die neue Stabsstelle bündelt alle Themen der Stadtentwicklung, wie Förderung, ISEK oder Digitalisierung, und 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. Gleichermäßen 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

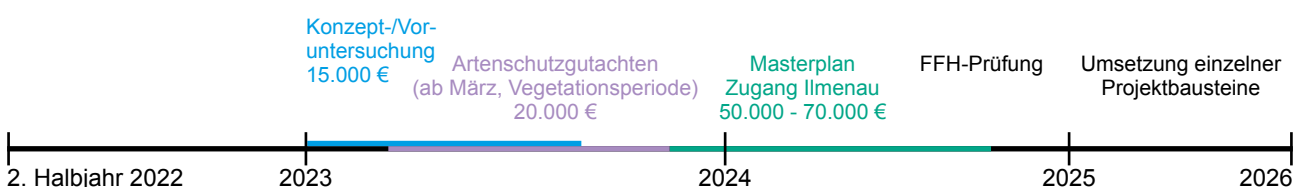
Ziele: Konzeptionierung von Zugänglichkeit zur Ilmenau und Erlebbarkeit selbiger unter Berücksichtigung der Hochwasser-, der FFH- und der Denkmalschutz-Anforderungen.

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: Erlebbare 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

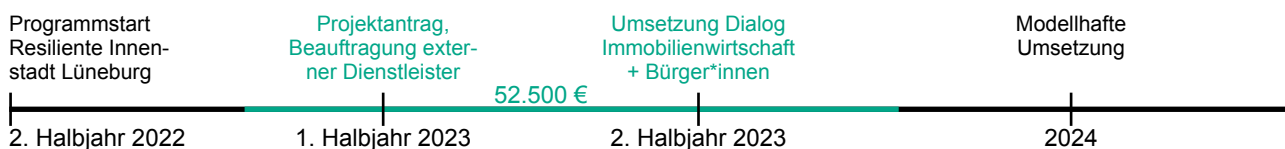
Ziele: Schaffung von innerstädtischem Wohnraum durch Wiedernutzbarmachung der Obergeschosse in Handelslagen. Entwickeln eines Best-Practice-Dialogformats zur Aktivierung der Immobilienwirtschaft. Vorbildprojekt für weitere Städte mit Wohnraumbedarf innerhalb der altstädtischen Bausubstanz.

Ausgangslage: Das größte Potenzial für eine merkliche 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 Starkregenrisikofläche. 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)



