



LÜBECKISCHE BLÄTTER

1. Juni 2024 · Heft 11 · 189. Jahrgang · Zeitschrift der Gesellschaft zur Beförderung gemeinnütziger Tätigkeit

Bauen im Bestand – St. Lorenz ans Wasser: Lärmschutz und Wohnen im Grünen sind vereinbar!

Eine Veranstaltung des Architekturforums Lübeck

Von Burkhard Zarnack

Studenten der TU entwickeln Ideen für Wohnräume in Wassernähe

Was hat der Fehmarnbelttunnel mit dem Bahnverkehr Lübecks zu tun? Mit dem zu erwartenden höheren Verkehrsaufkommen der Bahn nach Fertigstellung des Tunnels und dem zu erwartenden zusätzlichen Lärmaufkommen beschäftigen sich Verwaltung und Öffentlichkeit in der Hansestadt bisher wenig. Dabei wird dieser Verkehr entlang der Gleise von Ost nach West durch die Stadt führen; die Frequenz der durchfahrenden Güterzüge¹ wird sich vervielfachen, und zwar von 28 auf geschätzte 78 Durchfahrten – vom Anstieg des Personenverkehrs ganz zu schweigen. Auch nachts wird der Zugverkehr zunehmen.

Lärmschutzwände werden die Gleisanlagen Lübecks säumen

Betroffen sein werden vor allem diejenigen Wohnviertel, die in der Nähe der Gleise liegen, auch wenn die Bahn plant, jeweils vier und sechs Meter hohe Lärmschutzwände zu errichten. Diese mindern zwar im unmittelbaren Bereich den Lärmpegel, aber die Schallübertragung erfolgt trotz dieser Maßnahme auch über größere Entfernungen: Lärmverlagerung. Die Schallschutzwände, über deren ästhetischen Anblick wohl keine zwei Meinungen bestehen, werden den Gleiskörper



Ein Teil der Plakate in der Ausstellung „Bauen im Bestand – St. Lorenz ans Wasser“
(Foto: Architekturforum Lübeck)

durch das ganze Stadtgebiet parallel zum Gleiskörper begleiten.

An dieser problematischen Stelle setzen die Ideen mehrerer Arbeitsgruppen von Studenten der Technischen Universität ein, die unter ihrem Mentor Prof. Michael Locher (Fachgebiet: Entwürfe und Baukonstruktionen im Bestand) Entwürfe erarbeiteten, wie man Lärmschutz, Landschaftsgestaltung und eine wasser-nahe Bebauung miteinander vereinbaren kann. Als Beispiel nahmen sie den Stadt-

teil St. Lorenz, denn dieses Quartier liegt am dichtesten am Gleiskörper, wie zum Beispiel die Katharinenstraße.

Überbauung der Gleisanlagen

Die Aufgabenstellung: Sie geht von einer Überbauung der Gleiskörper aus, so dass sich Grünflächen und Bebauungsgebiet über die Bahntrasse bis in die Ufernähe des Stadtgrabens erstrecken.

Überbauungen von Gleisanlagen sind an sich nichts Neues und kommen

Foto auf der Titelseite: Noch reitet Kaiser Wilhelm – doch die Diskussion um die Denkmäler von Kaiser Wilhelm und Bismarck an dieser prominenten Stelle ist wieder aufgeflammt. Die Frage stellt sich: Kann man aus der Geschichte lernen, wenn alles, was in irgendeiner Hinsicht negativ behaftet ist, weggeräumt, abgebrochen, versteckt oder umbenannt wird? Diese Frage wird zukünftig sicher auch in den Lübeckischen Blättern diskutiert werden.
(Foto: Frank Krakow)



Das Plakat zeigt die Bebauungs- und Grünflächen am Stadtgraben: Die Gleisanlagen sind mit Wohnblöcken überbaut, die Grünanlage ist auf verschiedenen Wegen von den Wohnungen erreichbar

(Foto: Burkhard Zarnack)



Gestaltungsentwurf für die Bebauungszone über den Gleisen, hier Klinkerbauten in versetzt-gestaffelter Anordnung (Foto: Burkhard Zarnack)

in Deutschland und Europa besonders in Verdichtungsgebieten vor, und zwar immer dann, wenn Bahnkörper und Straßenwege aufeinandertreffen und verschiedene Verkehrsebenen erfordern; nicht erst in Stuttgart (das wäre das jüngste Beispiel), sondern auch in Zürich (Hauptbahnhof), Frankfurt (Flughafen), Bad Godesberg, Köln (Teil der Flughafenstrecke) und Kopenhagen. Einhausungen oder auch Teileinhausungen von Gleisanlagen und

Bahnhöfen sind in Amsterdam, Bremerhaven (Columbus-Kai) und Amsterdam zu sehen. Leider gibt es auch misslungene, die Landschaft nachhaltig verschandelnde „Sarkophage“ zu bewundern, wie zum Beispiel den von Aschaffenburg.

Vier Arbeitsgruppen stellten sich mit ihren Entwürfen im Architekturforum Lübeck vor, die von einer Überbauung des Gleisabschnittes zwischen Hauptbahnhof- und Marienbrücke ausgehen (die

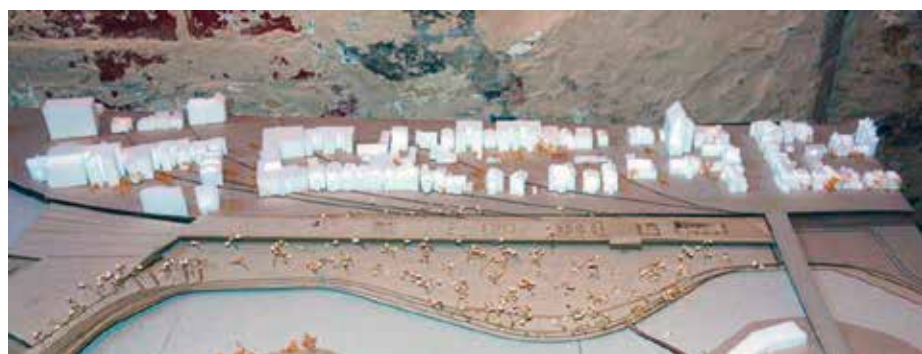
beiden Brücken waren die angenommenen Grenzen der Gleisüberdeckung in der Planungsvorgabe) – nicht als sargdeckelähnliche hässliche Einhausung sondern als Gestaltungs- und Bebauungsfläche.

Vier Entwürfe

1. Zum Beispiel eine abwechslungsreiche Grünflächengestaltung

Aus dem Rahmen fiel dabei gleich der erste vorgestellte Entwurf, in dem die studentische Arbeitsgruppe auf eine Wohnbebauung zugunsten von Grünflächen, Spiel- und Freizeiteinrichtungen weitgehend verzichtete. Die Grünzone würde mit verschiedenen Überwegungsmöglichkeiten im Uferbereich gestaltet, sodass Radfahrer und Fußgänger getrennt blieben; darüber hinaus sind dort Ruhemöglichkeiten vorgesehen. Ein Supermarkt im Nordteil des Überbauungsgebiets ist der einzige feste Baukörper in diesem Entwurf.

Die drei weiteren Entwürfe beschäftigen sich alle mit verschiedenen Formen der Wohnungsbebauung, allerdings mit



Die Bebauungs- und Gestaltungsstaffelung „St. Lorenz ans Wasser“ im Modell: Im Hintergrund die bebaute Katharinenstraße, im Mittelteil die gedeckelte Gleisanlage, im Vordergrund Grünflächen und Stadtgraben (Foto: Burkhard Zarnack)

zum Teil erheblichen Varianten bei der Bauausführung und Anordnung.

2. Gestaffelte Wohngebäudeanordnung mit Höfen

So sieht ein Entwurf eine insgesamt niedrige Bebauung mit einer blockartigen Gebäudeanordnung vor, die zum Teil als Höfe gestaltet sind, die sich zum Wasser öffnen. Eine große Treppe führt von diesem gestaffelt angelegten Wohnbereich in die Grünanlage zur Promenade. Dort sind Freisitze vorgesehen.

3. Terrassen öffnen sich zur Wasserseite und zur Altstadt

Den Blick auf die Altstadt und die Orientierung an der Umgebungsbebauung erlaubt ein weiterer Entwurf. Er sieht drei Wohntypen vor, deren Baukörper zur Wasserseite hin mit einer breiten Terrasse angeschrägt angeordnet sind. Die drei Wohnungstypen versuchen eine offene Wohnraumgestaltung, so dass Variationsmöglichkeiten für die Eigentümer bestehen.

4. Flexibel gestaltete Flächen in den Wohnblöcken

Auch der vierte dieser Entwürfe öffnet sich zur Wasserseite; er besteht aus drei Wohnblöcken, deren Sichtachsen sich an markanten Punkten der Altstadt ausrichten, zum Beispiel an den Türmen der Marienkirche. Auch hier erhält die Häuserreihe zur Wasserseite eine Treppe. Die Grundrisse der Häuser sind so gestaltet, dass sie in einen öffentlichen und privaten Bereich getrennt sind. Gemeinschaftsbereiche sind im Hof dieser Gebäude vorgesehen.

Kurze Diskussion der Besucher

In der Diskussion über diese Ausstellung ging es nicht um die Frage nach den Realisierungsmöglichkeiten der Entwürfe; aber die Idee, ein Stadtviertel mit Grünfläche und Wasseranbindung durch

das Überbauen einer trennenden Gleisanlage zu gewinnen und deren Wohnqualität nachhaltig zu verbessern, fand Zuspruch. Dass nebenbei auch das Lärmproblem in diesem gleisstreckennahen Bahnbereich gelöst wird, fiel in der Diskussion unter den Tisch; ist aber eine mit Nachdruck positiv hervorzuhebende Folge dieser Planungsüberlegungen und sollte als zentrale Idee Beachtung finden, die es verdient weiterverfolgt zu werden.

Dass für die studentischen Planer bei der Flächengestaltung fast ausschließlich der Wohnungsbau im Vordergrund stand, und nur ein Entwurf die konsequent durchgeplante Grün- und Freizeitanlage in den Mittelpunkt rückte, kennzeichnet die gegenwärtige (Wohnungs-)Marktsituation. Dabei sind, nicht zuletzt aus klimatischen Gründen, Grünflächen nicht nur als Naherholungsgebiete wichtiger denn je.

Die Stadtplanung hat bisher keine Überlegungen entwickelt, einen Teil der das Stadtgebiet zerschneidenden Gleisanlage zu überbauen. Diese Idee und weitere neue Gedanken zu einer intelligenten



Die beiden Studentinnen Leah Kock und Rea Brandt platzieren ihr Wohnmodell über die geschlossene Gleisanlage (Foto: Burkhard Zarnack)

Lärmschutzplanung sollten eine Anregung sein, einfallsreich und phantasie reich zu planen bzw. zu entwickeln. Lärmschutzwände, die den gesamten Gleiskörper der Stadt beidseitig durchziehen, dürfen nicht die Ultima Ratio der lärmindernden Verkehrsgestaltung sein, nicht in technischer und schon gar nicht in ästhetischer Hinsicht. Es gibt (andere, bessere) Lösungen!

¹ Zzt. Nehmen die Züge nach Skandinavien überwiegend die Nordstrecke über Flensburg-Padborg

Verschiebung der östlichen Bahnhofsbrücke in die Dauerposition

Einmaliges brückenbautechnisches Ereignis in der Hansestadt

Von Burkhard Zarnack

Neubau der Bahnhofsbrücke in jeder Hinsicht im Plan

Ein wichtiges Etappenziel beim Neubau der Bahnhofsbrücke ist geschafft: Der Querverschub des östlichen Brückenteils an den vorhandenen Neubau des westlichen Teils wurde erfolgreich bewerkstelligt.

Solche Schiebevorgänge kommen zwar – nicht nur bei Brückenbauten – immer wieder vor, dieser ist aber in Lübeck bisher einmalig gewesen. Dass es dafür eine Spezialfirma aus Dortmund gibt, glaubt man erst, wenn man die Aufschrift auf den Montagewagen liest: „Traggerüste, Brückenverschiebungen, Schalgerüste seit 125 Jahren“. Die Lübecker bauten

ihre Brücken aus Stahl, Holz, Ziegeln und Beton, aber verschoben wurde bisher keine von ihnen.

Der Querverschub

Der Querverschub des Brückenteils erfolgte mit Hilfe von vier hydraulischen Pressen, die auf den künftigen Brückenträgern verankert waren. Die Länge des