

**Nachbarschaftsveranstaltung für das neue Quartier am alten Güterbahnhof
- Protokoll -**

Datum:	Freitag, 29. Oktober 2021
Zeit:	14:30 - 16:00 Uhr
Ort:	Media Docks, Willy-Brandt-Allee 31, 23554 Lübeck
Moderation:	Holger Römer, Zech Group SE

Programm

TOP 1: Begrüßung

Nicole Müller | DIE WOHNKOMPANIE Nord GmbH

TOP 2: Nachbarschaftskommunikation

Holger Römer | Zech Group SE

TOP 3: Projektvorstellung

Nils Böttcher | DIE WOHNKOMPANIE Nord GmbH

TOP 4: Erschließungsplan

Robert Maciejewski | Planungsbüro Hahm

TOP 5: Grünplanung

Andreas Werning | CWP Landschaftsarchitekten und Stadtplaner

TOP 6: Umgang mit dem Boden

Lutz Opper | Mull und Partner Ingenieurgesellschaft

TOP 7: Baustellenlogistik

Meike Hartmann | SiteLog GmbH

TOP 8: Wie geht es weiter?

Henning Vick | DIE WOHNKOMPANIE Nord GmbH

TOP 9: Fragerunde

TOP 1: Begrüßung

Nicole Müller, DIE WOHNKOMPANIE Nord GmbH

Frau Müller begrüßt alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer und stellt sich und DIE WOHNKOMPANIE Nord vor.

Einleitend gibt Frau Müller einen kurzen Überblick über die Historie des acht Hektar großen Areals, dessen Flächen, seitdem die Bahnnutzungen vor über 25 Jahren eingestellt wurden, brach lagen. Intensive Voruntersuchungen der Hansestadt Lübeck hatten ergeben, dass die Flächen insbesondere für den Wohnungsbau, nicht störendes Gewerbe und für die Schaffung von einer grünen öffentlichen Fläche geeignet sind.

DIE WOHNKOMPANIE Nord hat sich, gemeinsam mit allen Projektbeteiligten, der Aufgabe angenommen, aus der Industriebrache ein lebendiges, attraktives und modernes Quartier zu erschaffen. Die abgeschlossenen Entwicklungen und Planungen zeigen ein lebenswertes Quartier mit vielfältigen Nutzungen auf. Vor allem die öffentliche Grünfläche, die die späteren Nutzungen verbinden wird, wird ein Raum für Begegnungen sein. Dieser neu geschaffene Raum wird nicht nur den zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohnern zur Verfügung stehen, sondern auch den Anwohnerinnen und Anwohnern der Umgebung.

Dieses Quartier wird in der heutigen Veranstaltung zusammen mit den Projektbeteiligten vorgestellt. Außerdem wird der weitere Prozess darlegt und darüber informiert, was zukünftig passiert.

TOP 2: Nachbarschaftskommunikation

Holger Römer | Zech Group SE

Herr Römer, der durch die heutige Veranstaltung führt, stellt kurz die Zech Group vor, die Unternehmensgruppe, zu der auch DIE WOHNKOMPANIE Nord gehört.

Herr Römer erläutert einleitend, dass man mit dieser Veranstaltung mit der Nachbarschaft in den Dialog treten möchte und diesen Dialog auch fortsetzen möchte. Darüber hinaus besteht das Angebot, sich auf der Website www.am-queterbahnhof-luebeck.info laufend über den aktuellen Baufortschritt und mögliche Beeinträchtigungen zu informieren. Hier finden sich auch die Daten zur Kontaktaufnahme (E-Mail, Kontaktformular und Telefon). Alle wichtigen Informationen oder Veranstaltungseinladungen werden über die Website kommuniziert sowie über einen Anwohnerbrief, den alle angrenzenden Nachbarn regelmäßig (voraussichtlich alle 6 Monate) erhalten. Zudem gibt es die Möglichkeit, sich für einen E-Mail-Informationsverteiler einzutragen.

Herr Römer betont, dass viele Überlegungen angestellt wurden, die Geräusch- und Staubemissionen für die Anwohnerinnen und Anwohner so gering wie möglich zu halten, auch wenn sich das natürlich nicht ganz vermeiden lässt. Er weist abschließend noch einmal auf das Dialogangebot hin und bittet darum, dieses bei Bedarf auch wahrzunehmen.

TOP 3: Projektvorstellung

Nils Böttcher | DIE WOHNKOMPANIE Nord GmbH

Herr Böttcher gibt anhand einer Illustration (www.am-queterbahnhof-luebeck.info/de/downloads/) einen Überblick über das Vorhaben zum neuen Quartier am ehemaligen Güterbahnhof.

Das Quartier teilt sich im Wesentlichen in die drei Bereiche Wohnen, Park und urbanes Gebiet.

Der gesamte Bereich, der parallel zu der bestehenden Bebauung in der Schützenstraße verläuft, stellt das Wohngebiet dar. Hier wird die bestehende Blockstruktur von St. Lorenz aufgegriffen und fortgeführt. Durch die geschwungene Linie der Wohnbebauung grenzt sich dieser Bereich optisch vom Park ab. Bei der Wohnbebauung handelt es sich um zwei- bis viergeschossige Wohngebäude plus Staffgeschoss, die zum Westen hin höher sind und in Richtung Meierbrücke sowie zu den Nachbarn an der Schützenstraße niedriger werden. Es entstehen mehr als 330 Wohneinheiten (Mietwohnungen,

geförderten Wohnungen und Eigentumswohnungen). Davon werden ca. zehn Prozent als Reihen- bzw. Stadthäuser realisiert und die restlichen Wohneinheiten als Geschosswohnungen. Mit der Stadt wurde vereinbart, dass ungefähr ein Drittel der Geschosswohnungen im ersten Förderweg gefördert werden.

Für die Parkflächen und Wege sind ca. drei Hektar des Areals vorgesehen. Eine grüne Achse zieht sich von der Meierbrücke ausgehend durch das gesamte Areal, mit einzelnen Spielpunkten sowie einem größeren Bereich, der zum Spielen und Verweilen einlädt.

Im dritten Bereich, der als urbanes Gebiet bezeichnet wird, wird Arbeiten und auch Wohnen möglich sein. In diesem Bereich wird es eine flexible Bebauung geben. Diese besteht aus einem höheren Teil mit fünf Geschossen, der bestehenden Lagerhalle mit einem Geschoss und kleinen auflockernden zweigeschossigen Aufbauten sowie einem weiteren Block, der vier- bis fünfgeschossig sein wird, der viele unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten zulässt wie z.B. eine Hotelnutzung, Büros oder die bereits in Planung befindliche Kindertagesstätte.

Gemeinsam mit der Hansestadt Lübeck wurde im letzten Jahr ein Gestaltungswettbewerb durchgeführt, der u.a. zu dem Ergebnis führte, dass sich das Innere des Quartiers in Rottönen darstellt wie z.B. rote Klinkertöne, in Anlehnung an die industrielle Architektur, während die Fassaden zum Bestand hin eher in hellen Putztönen gehalten werden.

Herr Böttcher spricht auch den zukünftigen Ausbau der Deutschen Bahn an (Schienenanbindung zur Festen Fehmarnbeltquerung), der die Zunahme des Güterverkehrs zur Folge haben wird. Das wurde in der Planung der Wohnbebauung bereits berücksichtigt, so dass die zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner auch gegen zunehmenden Lärm geschützt sind, wovon natürlich auch die Anwohnerinnen und Anwohner profitieren.

Bei der Erschließung des Quartiers wurde das Ziel der Stadtplanung verfolgt, eine enge Vernetzung zu bieten, insbesondere durch Fuß- und Fahrradwege. Die Hauptzugänge verlaufen über Beim Retteich, den Töpferweg und den Hansering als Fahrradwege. Langfristig soll es einen weiteren Zugang geben, der an den Kimbernweg anschließt.

Das Innere des Quartiers ist autofrei. Den zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohnern stehen zwei große Tiefgaragen zur Verfügung. Es ist ein Stellplatzschlüssel von ca. 0,7 - 0,8 vorgesehen. Ergänzend dazu werden Besucherparkplätze in der Verladestraße entstehen.

Abschließend geht Herr Böttcher noch auf das Thema Nachhaltigkeit ein. Der Planungsprozess wurde durch die Deutsche Gesellschaft für nachhaltiges Bauen begleitet. Das Hauptziel in Deutschland ist generell, vorrangig innerstädtische Brachen, belastete oder ungenutzte Flächen zum Bauen zu nutzen und zu erschließen, statt in das Umland zu wachsen. Im Nachhaltigkeitsprozess wurden unter anderem Carsharing-Modelle, Autofreiheit, Gründächer sowie Nahwärmeversorgung mit lokalen Versorgern berücksichtigt.

TOP 4: Erschließungsplan

Robert Maciejewski | Planungsbüro Hahm

Herr Maciejewski erläutert die Erschließungsplanung des Quartiers. Er geht in seinem Vortrag im Wesentlichen auf die Zugänglichkeit des Quartiers per Auto, Fuß- und Radweg ein sowie die Infrastruktur der Entwässerung.

Herrmann-Lange-Straße/Beim Retteich wird das Tor in das Quartier. Die wichtigste Straße für den Autoverkehr im Quartier stellt die Verladestraße dar, da der Parkweg autofrei sein wird. Es wird auch keine Umgehungsmöglichkeiten für PKWs geben, um zusätzlichen Verkehr zu vermeiden.

An der asphaltierten Verladestraße, die für den Autoverkehr frei ist, werden zur Bahn hin Stellplätze zur Verfügung stehen. Die Stellplatzreihe wird durch einzelne Bäume aufgelockert, die teilweise auch paarweise gesetzt werden. Der autofreie Parkweg hingegen erhält einen gelblichen Pflasterbelag, der den Fuß- und Radweg markieren soll. Herr Maciejewski erläutert das anhand des Ausbauquerschnitts der Verladestraße und des Parkweges.

Im zweiten Teil seines Vortrages gibt Herr Maciejewski einen Überblick über die Entwässerungsplanung. Anhand eines Plans geht Herr Maciejewski auf die Regenwasserbewirtschaftung, die Regenwasserkanalisation sowie die Schmutzwasserleitungen ein. Die besondere Herausforderung bei der Planung des Anschlusses für Schmutz- und Regenwasser an das öffentliche Trennsystem lag bei den bereits recht hohen Sohlhöhen der Leitungen, was zu geringen Überdeckungen führt. Hinzu kommt, dass das öffentliche Netz auf den Anschluss eines so großen Gebietes nicht vorbereitet ist, aufgrund der vorherigen Nutzung durch die Deutsche Bahn, die ein eigenes System genutzt hat. Das führt dazu, dass die Kapazität für neu aufzunehmendes Wasser aus dem Gebiet begrenzt ist. Somit ist geplant, dass das Wasser über mehrere Rückstauerebenen zunächst im Quartier zurückgehalten wird. Die Planung ist auf große Regenwassermengen sowie Extremereignisse ausgelegt.

Abschließend geht Herr Maciejewski anhand einer Detailfolie noch auf die technische Realisierbarkeit sowie die Kanal- und Schachtplanung ein.

TOP 5: Grünplanung

Andreas Werning | CWP Landschaftsarchitekten und Stadtplaner

Herr Werning stellt in seinem Vortrag die Planung für die öffentlichen Grünflächen sowie der angegliederten privaten Grünflächen vor. Die insgesamt ca. 700 m lange Fläche (entspricht rund vier Fußballplätzen) wird als Freianlage gestaltet.

Der besondere Charme der geplanten Parkanlage resultiert aus dem Kontrast zwischen der sehr geradlinigen ca. 400 m langen Güterhalle, die der geschwungenen Bauflucht gegenübersteht. Der Schwung der Wohnbebauung wird durch eine vorgelagerte Baumreihe unterstrichen. Im Park hält man sich mit der Baumbepflanzung zurück, um den Wasserturm als Denkmal hervorzuheben und als Identifikationspunkt der Parkachse zu erhalten.

Zudem weist die Typographie der Grünflächen Bewegung auf, die aus der Erfordernis von Rückstauflächen für die Entwässerung resultieren. Die benötigten Rückstauvolumina werden in sanft ausgemuldeten Rasen- und Wiesenflächen mit sanften Böschungen untergebracht. Als Gegenbewegung sind über den sogenannten Kästen, in denen das Wasser gespeichert wird, leichte Hügel vorgesehen.

Anhand eines Querschnitts des Geländeverlaufs erklärt Herr Werning die Höhenunterschiede und Flächen. Das Landschaftsbauwerk wird mit bis zu vier Metern Höhe der Hochpunkt des Areals sein sowie zentraler Bereich des Spielangebotes und der Aufenthaltspunkte. Die Identität und Erinnerungen an den Güterbahnhof sind in die ersten Gestaltungsansätze der Spielgeräte mit eingeflossen und sollen die ehemalige Nutzung erkennen lassen.

Die Planungen im Bereich der privaten Grünflächen wurden ebenfalls aufgenommen. Zu den privaten Grünflächen zählen Innenhöfe sowie kleine Außenbereiche hinter den Stadthäusern.

Die öffentlichen Grünflächen sind über den Hansering, Töpferweg und über Beim Retteich zu erreichen. Perspektivisch soll die Weiterführung des Grünzuges mit einer Anbindung an den Kimberweg erfolgen. Das ist allerdings aktuell noch nicht möglich, da die Fläche noch im Besitz der Deutschen Bahn ist.

Abschließend charakterisiert Herr Werning die unterschiedlichen Bepflasterungen und Bodenbeläge in den Außenbereichen und zeigt Beispiele für die Bepflanzung des Quartiers. Der Fokus bei der Bepflanzung wird auf blühende Bäume mit schönen Herbstaspekten gelegt, die auch eine gewisse Vielfalt in das Quartier bringen.

TOP 6: Umgang mit dem Boden

Lutz Opper | Mull und Partner Ingenieurgesellschaft

Herr Opper gibt einen Einblick in die Altlastenerkundung und die Sanierung des Bodens.

Auf dem ehemaligen Bahnstandort liefen bereits seit 1998 Bodenuntersuchungen durch die Deutsche Bahn. Im Rahmen dieser Arbeiten wurden drei Flächen als sanierungsbedürftig identifiziert. Das betrifft einen alten Gasbehälter, eine alte Fettgasanstalt und einen Ölkeller. Die Mull und Partner

Ingenieurgesellschaft wurde von DIE WOHNKOMPANIE Nord beauftragt, die Sanierungsarbeiten durchzuführen, die in Abstimmung mit der Bodenschutzbehörde im Winter 2020/2021 stattfanden.

Herr Opper berichtet über eine weitere diffuse Belastung mit Pflanzenschutzmitteln, die von der Deutschen Bahn zur Vegetationskontrolle genutzt wurden, um so den Bewuchs im Gleisbereich zu verhindern. Er gibt Entwarnung, dass es sich dabei nicht um direkt toxische Stoffe handelt, sondern lediglich um eine sehr geringe Belastung, da das meiste bereits über das Grundwasser abtransportiert wurde.

Es wurde eine Sanierung durch die Reduzierung der benannten Schadstoffe beschlossen. Die sogenannten Schadstoffquellen (die Bereiche mit höheren Belastungen) werden eliminiert und gering belastetes Material wird wieder aufbereitet, auf dem Gelände umgelagert, durch sauberen, unkontaminierten Boden abgedeckt und durch Verkehrsflächen und Gebäude versiegelt. Herr Opper betont abschließend noch einmal, dass es sich um kein gefährliches Material handelt und davon keine Gefährdung für Mensch und Tier ausgeht.

TOP 7: Baustellenlogistik

Meike Hartmann | SiteLog GmbH

Die übergeordnete Baulogistikplanung wird von **Frau Hartmann** vorgestellt. Übergeordnetes Ziel ist dabei die Berücksichtigung der Interessenlagen aller Projektbeteiligten, insbesondere der Anwohnerinnen und Anwohner sowie Anliegerinnen und Anlieger. Um dieses Ziel zu gewährleisten, wurden zunächst verschiedene Themenfelder ausführlich analysiert und Lösungen erarbeitet.

Frau Hartmann veranschaulicht in ihrem Vortrag das Anlieferkonzept, die An- und Abfahrtszonen, das Sicherheitskonzept sowie die Sicherung von Zu- und Abfahrten. Es wurde auch das Nutzermanagement berücksichtigt, um die bereits angesprochenen Emissionen möglichst gering zu halten, was z.B. die Reinigung der Außenbereiche beinhaltet, die phasenweise eine größere Verschmutzung aufweisen können. Selbstverständlich wird sich dabei an den gesetzlichen Vorschriften orientiert und entsprechende Maßnahmen getroffen, die organisatorisch und technisch umsetzbar sind, um die Emissionen zu minimieren.

Frau Hartmann benennt anhand der Visualisierung des Anlieferkonzeptes die An- und Abfahrtszonen. Insgesamt sind drei Tore vorgesehen. Eine Baustellenhauptzufahrt erfolgt über das Tor 1 Beim Rettich und eine weitere über das Tor 2 am Töpferweg. Die Zufahrt über das Tor 3 am Hansering ist kein primäres Baustellenzufahrtstor. Hier wird es lediglich ein temporäres Tor geben, das ausschließlich für die Baumaßnahmen der städtischen Versorger vorgesehen ist.

Frau Hartmann geht außerdem auf das tägliche LKW-Aufkommen ein. In der Spitze werden pro Tag 24 LKWs erwartet, was ungefähr sechs LKWs pro Baumaßnahme entspricht. Innerhalb des Baufeldes sind ausreichend Flächen für Lade- und Wartezonen vorgesehen, so dass bei dem erwarteten LKW-Aufkommen kein Stau und keine Rangierfahrten im Umfeld entstehen sollten.

Im letzten Abschnitt ihres Vortrags stellt Frau Hartmann anhand der Baulogistikphasenpläne drei Phasen der Baustellenplanung vor. In Phase 01 (1. Halbjahr 2022) beginnen die Erschließungsarbeiten und der Versorger. In Phase 02 (2. Halbjahr 2022) laufen weiterhin die öffentlichen Erschließungsmaßnahmen sowie die Verlegung einer provisorischen Straßendecke. In dieser Phase beginnen primär auch die Hochbaumaßnahmen im Süden des Gebietes. In Phase 03 (1. Halbjahr 2023 bis Mitte 2025) laufen parallel zu den Maßnahmen im Süden auch die Hochbaumaßnahmen im Norden an.

Frau Hartmann informiert außerdem darüber, dass für die Baustellen Tore automatisierte Bewachungstürme geplant sind, die ausschließlich die Baustelle filmen, um sicherzustellen, dass keine unbefugten Personen die Baustelle betreten.

TOP 8: Wie geht es weiter?

Henning Vick | DIE WOHNKOMPANIE Nord GmbH

Herr Vick ist bei der DIE WOHNKOMPANIE Nord für die Bauleitung zuständig. Er stellt den Verlauf der Baustelle und die nächsten Schritte vor.

Die Beweissicherung ist bereits angelaufen und die ersten Termine wurden vereinbart. Herr Vick weist darauf hin, dass die Beweissicherung kein Gutachten ist, sondern lediglich eine Feststellung des Zustandes.

Die nächste bauliche Maßnahme ist der Voraushub der Keller- und Tiefgaragenbereiche sowie der Bau des Landschaftsbauwerkes. Die Erdarbeiten beginnen Mitte November 2021 und dauern ungefähr vier Monate an. Durch ungünstige Witterungsverhältnisse kann es zu unwesentlichen Verzögerungen kommen.

Voraussichtlich im April 2022 beginnen die ca. sechsmonatigen Erschließungsarbeiten. Mit dem Hochbau wird vermutlich im Spätsommer/Herbst 2022 am Hansering begonnen und es wird sich sukzessive in Richtung Meierbrücke vorgearbeitet. Die Fertigstellung ist für Jahresende 2024 geplant. Die ersten Bereiche am Hansering werden vermutlich schon Mitte 2024 übergabereif sein. Für die Nordflächen ("urbane Gebiete") rechnet Herr Vick mit einem Baubeginn in 2023, wovon die Kindertagesstätte ausgenommen ist. Mit dem Bau der Kindertagesstätte wird bereits deutlich eher begonnen. Die Fertigstellung ist für Ende 2023 geplant. In der Schlussphase werden die Wege und Straßen sowie der Park fertiggestellt, bepflanzt und an die Stadt Lübeck übergeben.

TOP 9: Fragerunde

F: Wie sieht die zukünftige Nutzung bzw. Verwendung für den Wasserturm aus?

Frau Müller erläutert, dass sie sich seit 2017 mit allen Projektbeteiligten sowie Architekturstudenten der Aufgabe angenommen haben, gemeinsam Ideen für den Wasserturm zu entwickeln. Der Wasserturm wird in seiner Gestalt gesichert und Teil des neuen Quartiers. Die konkrete Nutzung ist noch nicht festgelegt, aber er wird mit den anderen Gebäuden in Verbindung stehen und integriert. Frau Müller weist auf die Nachbarschaftswebsite hin, über die das laufende Geschehen kommuniziert wird.

F: Wie sieht die Planung für den abgebrannten Güterschuppen auf dem Gelände aus?

Frau Müller erklärt, dass dieser Teil des Güterschuppens als Bestandsumbau in der Planung vorgesehen war. Er wird nun in Anlehnung an den Bestand neu aufgebaut und weiterhin die zukünftige Kita aufnehmen.

F: Wie gleicht sich der Höhenunterschied zwischen dem Bestand und dem Neubau aus? Und was passiert mit der vorhandenen Umzäunung?

Herr Werning antwortet, dass es in Zukunft keinen Höhenunterschied mehr geben wird. Es wird eine öffentliche Durchwegungsmöglichkeit geben, die mit der Oberkante der Mauer abschließt. Die vorhandene Umzäunung bleibt bestehen.

F: Wie nah kommt die Neubebauung an die bestehende Bebauung heran und wie hoch werden die neuen Gebäude?

Herr Böttcher erläutert, dass der Abstand zwischen den Stadthäusern und der Grundstücksgrenze an den engsten Stellen etwa vier bis fünf Meter beträgt.

Die Häuser sind zwischen zwei, drei und vier Geschossen plus Staffelgeschoss, wobei zur bestehenden Bebauung hin die niedrigeren Bereiche sind und zum Park hin die höheren. Die niedrigeren Stadthäuser zu der bestehenden Bebauung hin liegen bei sieben Metern Höhe und das rückversetzte Staffelgeschoss bei zehn Metern. Das viergeschossige Gebäude zum Park hin, das auch das höchste Gebäude ist, liegt bei 13 Metern Höhe und das Staffelgeschoss bei 17 Metern.

F: Welche Auswirkungen haben Erschütterungen? Was ist mit der ganzen Infrastruktur wie beispielsweise die bestehenden Rohrleitungen?

Herr Römer erklärt, dass möglichst erschütterungsminimierende Baumaßnahmen vorgenommen werden. Insbesondere bei der Pfahlgründung hat man darauf geachtet, dass die Pfähle reingeböhrt werden. Bei den normalen Aushubarbeiten zum Verlegen der Leitungen werden keine Erschütterungsemissionen erwartet, die schädlich sein können.

F: Wie lange wird eine Zuwegung für LKWs von der hinteren Gebäudeseite noch möglich sein, um die Rückseite der Fassaden zu renovieren?

Herr Vick antwortet, dass es mit dem Voraushub schwieriger wird, da dann bereits leichte Baugruben im rückwärtigen Bereich vorhanden sein werden. Es müsste geprüft werden, welche Stelle das genau betrifft. Seine Empfehlung lautet, zügig zu handeln, da es in den nächsten zwei bis drei Monaten schwieriger wird.

F: Gibt es eine vorgeschriebene Gestaltungssatzung für die Bepflanzung des Quartiers, auch in Bezug auf die private Bepflanzung, und wurden bei der Planung heimische Gehölze und der Insektenschutz berücksichtigt?

Herr Werning erläutert, dass sich die Innenhöfe weitestgehend auf den Flächen oberhalb der Tiefgarage befinden und nur eine Vegetationsschicht von 50 cm Boden zur Verfügung steht. Dies schließt große Bäume im Innenhof aus. Damit private Bereiche voneinander abgegrenzt werden, findet in diesen Bereichen eine Strauch- und Heckenbepflanzung mit einheimischen Gehölzen statt. Locker gestaltete Zonen und Gemeinschaftsbereiche bekommen frei wachsende Sträucher. Es wird versucht eine gewisse Natürlichkeit und Leichtigkeit in die Bepflanzung zu bringen.

F: Sind die Zu- und Abfahrtspläne für den LKW-Verkehr mit der Stadt und den Trägern des öffentlichen Personennahverkehrs abgestimmt?

Frau Hartmann bestätigt, dass das Baustellenlogistik-Konzept mit der Stadt Lübeck abgestimmt ist.

F: Sind die Dächer der Wohnanlagen auf eine eventuell kommende Pflicht für Solardächer vorbereitet?

Herr Böttcher erklärt, dass es unterschiedliche Interessenslagen in der Stadt gibt. Das größte Erfordernis war, dass die Dächer Regen aufnehmen und gedrosselt abgeben können. Daher hat sich die Stadt für Gründächer entschieden und diese im Bebauungsplan verpflichtend festgesetzt.

F: Wie wird die Zufahrt für die LKWs geregelt, wenn es doch zu einem Verkehrschaos kommt und sich die LKWs nicht an die vorgegebenen Zufahrten halten?

Frau Hartmann betont, dass die Zufahrtswege festgelegt sind und es keinen Verkehr über die Schützenstraße geben wird und somit ein Verkehrschaos verhindert wird. Die Bauunternehmen sind über die Zufahrten informiert und müssen sich an diesen orientieren.

Herr Römer ergänzt, dass die Problematik von anderen Baustellen bekannt ist, wenn Lieferanten in Zeitnot kommen und Zufahrten zugestellt sind. Herr Römer appelliert nochmals, wenn etwas als störend empfunden werden sollte, in den Dialog zu treten, um solche Themen so schnell wie möglich zu klären.

F: Wurde auch der erhöhte LWK-Verkehr, der durch den Bau des neuen Hotels in der Nähe des Areal entstehen wird, in die Verkehrsplanung mit einbezogen?

Herr Dirk Schäfer von DIE WOHNKOMPANIE Nord bestätigt, dass das Logistikkonzept mit der Stadt abgestimmt wurde. Es ist mit der Stadt vereinbart, dass sich, sobald bekannt ist, wann die Baumaßnahmen für den Hotelneubau beginnen, noch einmal mit der Stadt und den Verantwortlichen für den Hotelneubau zusammengesetzt wird. Aktuell gibt es jedoch noch keine konkreten Termine, mit denen man planen kann.

F: Wo wird das Regenwasser bei Starkregen aufgefangen? Wurde in die Entwässerungsplanung aufgenommen, dass es zu Überschwemmungen auf den benachbarten Grundstücken kommen kann?

Herr Werning erklärt, dass die Tiefgaragen eingebunden sind in das Rückhaltesystem. Auf der Tiefgarage wird es eine Rückstauplatte geben, in die das Regenwasser eingeleitet wird, das von dort aus in das System auf dem Gelände gespeist wird. Somit wird von der Tiefgarage aus kein Wasser in Richtung Quartiersweg fließen. Der Weg selbst hat wiederum eine eigene Entwässerung mit

Abläufen. Herr Werning betont noch einmal, dass vom Quartier aus kein Regenwasser in Richtung der Bestandsbebauung abgeleitet wird.

F: Die Parkplatzsituation in dem Bereich um das Quartier ist sehr angespannt. Ist geplant, dass während der Baumaßnahme die Parkplätze Beim Retteich und am letzten Ende des Töpferwegs wegfallen?

Herr Böttcher erläutert, dass die Deutsche Bahn ihre Parkplätze behält und diese während der Bauphase auch befahrbar sein werden. Im Quartier werden 90 neue öffentliche Stellplätze entstehen. Herr Böttcher räumt ein, dass während der Bauphase temporär ein paar wenige Parkplätze gesperrt werden könnten, wobei dies in erster Linie derzeit „inoffizielle“ Parkplätze betrifft.

F: Was waren die Gründe dafür, dass es keine PKW-Zufahrt über den Hansering mehr geben wird?

Frau Müller bestätigt, dass eine Verkehrsanbindung an den Hansering geplant war.. Allerdings verlief die damalige Planung zwingend über ein Privatgrundstück, dessen private Eigentümer trotz großen Bemühens einem Verkauf nicht zugestimmt haben. Alternativ wurde mit der Stadt eine Lösung gefunden, die wenigstens einen Rad- und Fußweg zulässt.

Herr Römer beendet die erste Dialognachbarschaftskommunikation und bedankt sich bei den Teilnehmenden.