



► Nr. VO/2020/09463  
öffentlich

Lübeck, 27.10.2020

## Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:  
5.060 - Fachbereichs-Controlling

Bearbeitung: Markus Toll (E-Mail: markus.toll@luebeck.de Telefon: 122-6003)

### Zwischenbericht Neubau Parkhaus Holstentor

#### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
16.11.2020	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
07.12.2020	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
08.12.2020	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
28.01.2021	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

#### Anlass:

Im August 2019 hat die Bürgerschaft als Richtungsentscheidung für die weitere Planung folgende Prämisse beschlossen: „Wenn das Parkhaus am Holstentor nicht mehr saniert werden könne, werde an gleicher Stelle ein Parkhaus – wenn möglich als Neubausystemparkhaus – mit 525 Stellplätzen errichtet. Die Stellplatzbreite soll dann 2,50 Meter betragen.“ Nun soll über erste Zwischenergebnisse informiert werden.

#### Bericht:

Mit Vorlage - VO/2019/07944 - hat die Verwaltung die Bürgerschaft um eine Richtungsentscheidung bezüglich des Parkhauses Holstentor gebeten. Hintergrund ist, dass die doch erheblichen Investitionen, die für den Erhalt des aktuellen Parkhauses notwendig wären, in keinem Verhältnis zur prognostizierten Restnutzungsdauer stehen. Angedacht ist daher ein Neubau. Aktuell wurde gemäß der Projektfreigabe des Hauptausschusses vom Februar 2020 (VO/2020/08527) die kurzfristige Sicherung des Bestandsgebäudes umgesetzt. Damit wird die Nutzung für ca. drei weitere Jahre ermöglicht. Bis dahin ist die Planung eines Neubaus voranzutreiben.

Wegen der günstigeren Errichtung und des wirtschaftlicheren Betriebs wurde von der Verwaltung bzw. der KWL ein ebenerdiges Systemparkhaus empfohlen. Die Bürgerschaft hat sich allerdings für den Erhalt der derzeit 525 Parkplätze ausgesprochen und die Verwaltung damit beauftragt, dieses Vorhaben vertiefend zu prüfen.

Ein ebenerdiges Systemparkhaus mit deutlich mehr als 400 Parkplätzen lässt der aktuelle B-Plan (BP 01.71.01) nicht zu. Daher wurde eine Bauvoranfrage zur möglichen Überschreitung insbesondere der Höhenverhältnisse und überbaubaren Grundstücksflächen gestellt. Durch das Format der Bauvoranfrage wurde die UNV, der Denkmalschutz und der Bereich Stadtplanung und Bauordnung beteiligt.

Hierbei wurde deutlich, dass der Schutz der Bäume entlang der Wallstraße (Bebauungsplan, Baumschutzsatzung und Maßnahmenkatalog zum Klimaschutz) einen limitierenden Faktor

darstellt. Aus fachlicher Sicht ist weiter ein Heranrücken an die angrenzenden Baudenkmäler (u. a. Holstentorhalle) nicht vorstellbar, der erforderliche Respektabstand wurde im Rahmen der Abwägung des rechtskräftigen Bebauungsplans ausgereizt. Es sind lediglich geringfügige Überschreitungen der Baugrenzen vorstellbar. Die Prüfung einer Überschreitung der festgesetzten Gebäudehöhen hat zum Ergebnis, dass sich bereits eine weitere Geschossebene negativ auf die Sichtbeziehungen von den Wallanlagen auf die Altstadt (UNESCO-Welterbe) auswirkt. Auch wirkt eine Höhenerweiterung negativ auf die Wahrnehmung von der Altstadt auf die südliche Wallhalbinsel und die historischen Wallanlagen, da ein „sensibles“ Einfügen in die besonderen baulichen Strukturen hiermit nicht darstellbar ist. Ebenso kann aus denkmalpflegerischer Sicht eine Erhöhung, insbesondere mit Blick auf negative Auswirkungen auf die Holstentorhalle, nicht vertreten werden.

Ein Neubau, der ebenfalls über 525 Parkplätze verfügt sowie eine Stellplatzbreite von 2,50 Meter vorsieht, kann am Standort, bedingt durch die geschilderten Rahmenbedingungen, ohne den erneuten Bau von Tiefgeschossen nicht ermöglicht werden.

Die KWL hat daher mehrere Varianten entworfen, die unter Einhaltung des aktuellen B-Plans bzw. mit kleineren Befreiungen baulich möglich wären. Die Übersicht der Varianten zeigt deutlich, dass nicht nur die Herstellungs- sondern auch die Betriebskosten mit Tiefgeschossen exponentiell steigen. Mit einem Tiefgeschoss ließe sich über den Zeitraum von 30 Jahren noch ein positives Ergebnis erwirtschaften. Erst mit zwei Tiefgeschossen ließe sich eine ähnliche Anzahl an Parkplätzen wie im Bestandsgebäude realisieren. Dann ist jedoch ein wirtschaftlicher Betrieb nicht darstellbar, sodass ein entsprechendes Verlustgeschäft für die HL entsteht. Selbst nach einer Nutzungsdauer von 50 Jahren ist nach heutiger Kalkulation nur eine „schwarze Null“ zu erwarten.

#### Wirtschaftlichkeitsberechnung/Erläuterung des Variantenvergleichs:

Die Spalte „Geschäftszeit mit Defizit an KP-PP“ des Variantenvergleichs in der Anlage 1 weist den Anteil aller Stunden innerhalb der Geschäftszeit von 10 bis 18 Uhr aus, in denen 2018 im Parkhaus Holstentor ein Nachfrageüberhang bestand. Grundlage der Berechnung waren 2.758 Geschäftsstunden.

Die Erstellung der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung diente primär dem Ziel, die unterschiedlichen Varianten zu vergleichen. Zur Herleitung der Einnahmen wurde die Anzahl der Parkvorgänge im Zeitraum vom 01.08.2018 bis 31.07.2019 im Parkhaus Holstentor herangezogen. Es wurde ein moderater Preisanstieg auf 1,50 € je Stunde (netto) für Kurzzeitparkplätze zugrunde gelegt. Von dieser Einnahme wurden in den verschiedenen Varianten Einnahmeverluste der Parkvorgänge in Abzug gebracht, die aufgrund der geringeren Kapazität an Kurzzeitparkplätzen nicht bedient werden konnten. Die ausgefallenen Parkvorgänge wurden mit 2,00 €/m<sup>2</sup> (netto) monetarisiert, da bei Nichtbedienung längerfristige Verlagerungsvorgänge zu anderen Parkierungseinrichtungen zu erwarten sind. Dauerstellplätze wurden in der Modellrechnung mit monatlich 80,00 € (netto) berechnet.

Von den Einnahmen wurden Kosten für Betriebs- und Instandhaltung in Abzug gebracht. Es handelt sich dabei um Erfahrungswerte der KWL GmbH, die im Rahmen der Bewirtschaftung der städtischen Parkhäuser Burgtor, Falkenstraße und Holstentor sowie der Tiefgarage Haerder-Center erworben werden konnten. Zur Herleitung der Finanzierungskosten wurde vereinfachend eine Annuität von 5 % über 30 Jahre angenommen, sodass der Kapitaldienst nach 30 Jahren beendet ist. Zur Veranschaulichung der langfristigen monetären Effekte wurden jeweils Barwerte über 30 und 50 Jahre berechnet. Als Diskontierungszinssatz wurden 2,5 % angenommen. Allen Varianten ist gemein, dass ab dem 31. Jahr mit Wegfall des Kapitaldienstes jährliche Überschüsse erzielt werden. Allerdings ist das bis dahin erzielte Defizit in der Variante 1 so groß, dass auch nach 50 Jahren nur knapp ein positiver Barwert erzielt werden kann.

Auf Grund der vorgenannten planerischen Einordnung wurde der Welterbe- und Gestaltungsbeirat eingebunden, um eine ergänzende fachliche Einschätzung zu erhalten. Der Beirat hat sich in nichtöffentlicher Sitzung am 04./05.06.2020 mit dem Vorhaben beschäftigt. Die Planungen wurden durch die KWL und den Fachbereich 5 vorgestellt. Der Beirat unterstützt das städtische Vorhaben, unterstreicht dessen Notwendigkeit mit Blick auf die Herausforderungen zukünftiger Mobilitätsbedürfnisse und regt eine Programmierung mit vielfältigen Mobilitäts- und Dienstleistungsangeboten an. In seiner Empfehlung bestätigt der Beirat die städtische planungsrechtliche Bewertung und spricht sich gegen eine Überschreitung der gegenwärtigen Gebäudehöhe aus. Es wird die Durchführung eines Architekturwettbewerbs unter Einbezug von Parksystemherstellern vorgeschlagen. Das Protokoll ist als Anlage 2 beigelegt.

Der politische Wunsch nach dem Erhalt der 525 Parkplätze lässt sich folglich am bisherigen Standort nur als Zuschussgeschäft für die HL realisieren. Wirtschaftlich ließe sich gemäß den Ausführungen der KWL nur ein kleineres Systemparkhaus betreiben.

Aus Sicht der Verwaltung wird daher eine Erhöhung der Stellplätze auf der mittleren Wallhalbinsel durch einen weiteren Systembau empfohlen. Eine solche Ergänzung, im Umfeld der MUK und ggf. in Verbindung mit dem Bau einer Mehrzweckhalle, würde höchstwahrscheinlich zeitlich nachgelagert realisiert werden können. Hiermit wäre eine Reaktionsmöglichkeit auf ein sich möglicherweise änderndes Mobilitätsverhalten möglich. Gut vorstellbar ist weiterhin, dass durch ein ergänzendes Parkhaus direkt auf die langfristig vorgesehene Aufwertung der Untertrave, zwischen Holstentor und Drehbrückenplatz, Bezug genommen werden kann.

Die grundsätzliche Machbarkeit eines Systemparkhauses im Umfeld der MUK und in Verbindung mit einer Mehrzweckhalle wird auf Grund der flächenhaften ebenerdigen Stellplatznutzung gesehen. Anzunehmen ist, dass eine umfangreiche städtebauliche Neuordnung des Bereichs die Aufstellung bzw. Änderung eines Bebauungsplans erfordert.

Derzeit können im direkten Umfeld der MUK rund 700 Fahrzeuge abgestellt werden. Diese werden bereits durch eine Großveranstaltung wie einen Kongress alleine überbelegt. Aber auch der Stellplatzbedarf einer „einfachen“ Abendveranstaltung dürfte nicht befriedigt werden, wenn zeitgleich die Parkplätze durch Besucher:innen anderer Veranstaltungen in der Nähe genutzt werden (z. B. Weihnachtsmarkt, Hanse Kultur Festival). Verkehrsplanerisch wäre die anteilige Verlagerung von Parkplätzen vom Parkhaus Holstentor daher sogar zu begrüßen. Eine bauliche Umsetzung als (zusätzliches) Systemparkhaus am Standort Wallhalbinsel erscheint ferner möglich (z. B. als weitere(s) Geschoss(e) über den bestehenden Parkplätzen).

Die Unterbringung des zusätzlichen Stellplatzbedarfs aus einer Mehrzweckhalle und MUK erscheint ohne größere, zusätzliche Parkieranlagen (großes Systemparkhaus oder Integration in die Mehrzweckhalle) nicht vor Ort möglich und ist auch grundsätzlich zu hinterfragen. Alternativ müssten andere Verkehrsträger gefördert werden. Für letzteren Ansatz erscheint eine Stadtgrabenbrücke (Rad) und ein massiver Ausbau der ÖPNV-Angebote (Bus) auf der Willy-Brandt-Allee zwingend.

Die Verwaltung hält daher im Ergebnis weiterhin daran fest, dass ein wirtschaftlicher Betrieb des Parkhauses auch unter Abwägung der Bedarfe am Rande der Innenstadt realisierbar sein muss, um eine dauerhaft hohe Belastung des städtischen Haushalts zu vermeiden. Daher sollte nach den aktuell vorliegenden Entwurfsvarianten maximal die Entwicklung eines Tiefgeschosses weiterverfolgt werden. Neben der architektonischen Ausbildung und der Unterbringung von anderen Mobilitätsleistungen wird die maximale Ausschöpfung des Grundstücks unter den gesetzten Rahmenbedingungen Aufgabe des Wettbewerbs sein, um das Ziel einer möglichst hohen Anzahl an Parkplätzen realisieren zu können.

Zugleich wird die Verwaltung veranlassen, die Möglichkeiten eines Systemparkhauses auf der mittleren Wallhalbinsel in Form einer Machbarkeitsstudie zu vertiefen und die Ergebnisse dem Bauausschuss gesondert vorlegen.

**Anlagen:**

1 – Variantenvergleich der KWL

2 – Protokoll 61. Sitzung des Welterbe- und Gestaltungsbeirats  
3 – Pressemeldung GBR

Senatorin Joanna Hagen