



## 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 diene 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

1913 Neubau  
PH "Am Holstentor"

Stand: 27.10.2020

Übersicht der Varianten bei gleicher Standzeitannahme je ca. 50 Jahre, Betrachtungszeitraum 30 Jahre bzw. angen. Finanzierungszeitraum

Abl. Nr. 01.13.02

	Beschreibung	Verteilung KP & DP	Geschäftszeit mit Defizit an KP/ PP	PP System/ TG	Baukosten je PP	Baukosten inkl. Nbk. (netto)	Baukosten je PP	Gesamt- einnahme KP+DP	Betrieb & Instandh. je PP und Jahr	Jährl. Betrieb & Instandh.	Annuität (5%) 30 Jahre	Ergebnis im 1. Jahr	Barwert nach 30 Jahren	Barwert nach 50 Jahren	Anmerkung
Variante 1	<b>Neubau Systemparkhaus &amp; zwei herkömmliche Tiefgeschosse</b> Sytemparkbau ohne Technikräume, Fahrradabstell, ... Anteil herk. Tiefgeschosse Rückbau Bestandsbau inkl. Bestandstiefgeschosse aktuell Stellplatzbreite je 2,50m, keine Fahrradstp. u. Peripheriräume	KP 362 DP 120	5%	482 312 170	12.500 € 38.500 €	10.945.000 € 3.900.000 € 6.545.000 € 500.000 €	22.707 €	887.753 €	1.000 €	482.000 €	547.250 €	-141.497	-3.035.614	55.342	deutlich höhere Betriebskosten durch Tiefgeschosse;  <b>Bauordnungsrechtlich in aktuellem B-Plan darstellbar</b>
Variante 2	<b>Neubau Systemparkhaus ohne TG, weniger Stellplätze</b> Sytemparkbau ohne Technikräume, Fahrradabstell, ... Rückbau und Verfüllung Bestandsbau aktuell Stellplatzbreite je 2,50m, keine Fahrradstp. u. Peripheriräume	KP 293 DP 97	16%	390 390	12.500 €	5.625.000 € 4.875.000 € 750.000 €	14.423 €	829.933 €	750 €	292.500 €	281.250 €	256.183	5.496.035	9.590.102	<b>Höhenüberschreitung ca. 1,50 bis 2,00m</b>
Variante 3	<b>Neubau Systemparkhaus &amp; ein herkömmliches Tiefgeschoss</b> Sytemparkbau ohne Technikräume, Fahrradabstell, ... Anteil PP im herkömmlichen Tiefgeschoss Anteiliger Rückbau und anteilige Verfüllung Bestandsbau aktuell Stellplatzbreite je 2,50m, keine Fahrradstp. u. Peripheriräume	KP 298 DP 99	15%	397 312 85	12.500 € 38.500 €	7.797.500 € 3.900.000 € 3.272.500 € 625.000 €	19.641 €	835.321 €	950 €	377.150 €	389.875 €	68.296	1.465.193	4.955.459	deutlich höhere Betriebskosten durch Tiefgeschosse;  <b>Bauordnungsrechtlich in aktuellem B-Plan darstellbar</b>
Variante 3a	<b>Neubau Systemparkhaus &amp; ein herkömmliches Tiefgeschoss</b> Sytemparkbau ohne Technikräume, Fahrradabstell, ... Anteil PP im herkömmlichen Tiefgeschoss Anteiliger Rückbau und anteilige Verfüllung Bestandsbau aktuell Stellplatzbreite je 2,50m, keine Fahrradstp. u. Peripheriräume	KP 364 DP 121	5%	485 390 95	12.500 € 38.500 €	9.157.500 € 4.875.000 € 3.657.500 € 625.000 €	18.881 €	889.297 €	900 €	436.500 €	457.875 €	-5.078	-108.940	3.340.386	deutlich höhere Betriebskosten durch Tiefgeschosse;  <b>Höhenüberschreitung ca. 1,50 bis 2,00m</b>
Variante 4	<b>Neubau Systemparkhaus ohne TG</b> Sytemparkbau ohne Technikräume, Fahrradabstell, ... Rückbau und Verfüllung Bestandsbau Stellplätze ggf. örtlich verlagern aktuell Stellplatzbreite je 2,50m, keine Fahrradstp. u. Peripheriräume	KP 234 DP 78	30%	312 312	12.500 €	4.650.000 € 3.900.000 € 750.000 €	14.904 €	741.747 €	750 €	234.000 €	232.500 €	275.247	5.905.028	9.772.957	<b>Bauordnungsrechtlich in aktuellem B-Plan darstellbar</b>
Variante KPx	<b>Neubau Systemparkhaus ohne TG</b> Sytemparkbau ohne Technikräume, Fahrradabstell, ... Rückbau und Verfüllung Bestandsbau Stellplätze ggf. örtlich verlagern aktuell Stellplatzbreite je 2,50m, keine Fahrradstp. u. Peripheriräume	KP 223 DP 0	33%	223 223	12.500 €	3.537.500 € 2.787.500 € 750.000 €	15.863 €	648.659 €	750 €	167.250 €	176.875 €	304.534	6.533.334	10.127.298	<b>Bauordnungsrechtlich in aktuellem B-Plan darstellbar</b>

# Parkhaus Am Holstentor

Bauherr: Hansestadt Lübeck (KWL)

Adresse: Wallstraße 4

## Planungsrecht

<input checked="" type="checkbox"/>	qualifizierter Bebauungsplan	<input type="checkbox"/>	§ 34 BauGB
<input type="checkbox"/>	Erhaltungssatzung	<input type="checkbox"/>	Gestaltungssatzung
<input checked="" type="checkbox"/>	Bauvoranfrage	<input type="checkbox"/>	Bauantrag

Bauberatung:

Planungsrechtliche Hinweise: Befreiungen sind zu prüfen.

Bauordnungsrechtliche Hinweise:

## UNESCO-Welterbe

<input type="checkbox"/>	UNESCO Kernzone	<input checked="" type="checkbox"/>	UNESCO Pufferzone
<input checked="" type="checkbox"/>	UNESCO Sichtachse		

## Denkmalschutz

Denkmalrechtliche Hinweise:

Das Vorhaben liegt in unmittelbarer Nähe zu verschiedenen Baudenkmalen (u.a. Holstentor, Puppenbrücke).

<input checked="" type="checkbox"/>	Erstvorstellung
<input type="checkbox"/>	Wiedervorstellung vom ...

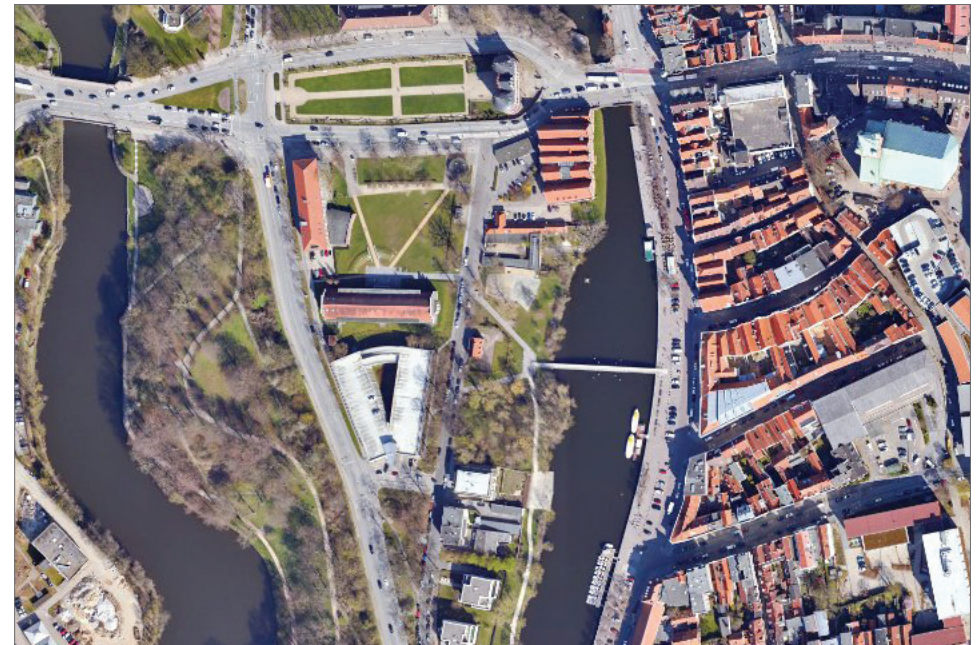
## Kurzbeschreibung

Ein Neubau soll das Bestandsparkhaus am Holstentor, zwischen Wall- und Possehlstraße auf der südlichen Wallhalbinsel, ersetzen. Anlass sind irreparable Bauschäden, die bereits eine mittelfristige Nutzung ausschließen. Ziel ist ein an selbiger Stelle platzierter Systembau ohne Untergeschosse, mit möglichst gleicher Stellplatzzahl.

Planerische Herausforderung ist die Integration des Verkehrsbauwerks in den sensiblen Ort, der durch zahlreiche Baudenkmale geprägt ist und einen wichtigen Erholungs- und Grünraum für die angrenzende Altstadtinsel bildet. Zudem liegt das Vorhaben im Bereich der Pufferzone mit bedeutenden Blickbeziehungen auf das UNESCO-Welterbe.



Verortung



Luftbild

# Parkhaus Am Holstentor

Bauherr: Hansestadt Lübeck (KWL)

Adresse: Wallstraße 4

## Ausgangslage

Das Parkhaus am Holstentor, gelegen auf der südlichen Wallhalbinsel, erfüllt eine für die Lübecker Altstadt (UNESCO-Welterbe) wichtige verkehrliche Funktion. Neben Tagestouristen und Altstadtbesuchern nutzen das Parkhaus Hoteliers und Gastronomen, die hier Stellplätze für Kunden und Beschäftigte nachweisen. Aktuell werden am Standort 525 Stellplätze angeboten.

Das Bestandsbauwerk stammt aus dem Jahr 1991 und wurde seinerzeit mit dem BDA-Preis Schleswig-Holstein prämiert (Architekten Amorelli/Tran Viet/Zadeh). Es fügt sich mit 2 Untergeschossen, 3 oberirdischen Geschossen sowie einem offenen Parkdeck zurückhaltend in den Bereich der Wallhalbinsel (Pufferzone Welterbe) ein und respektiert benachbarte Baudenkmale wie die Holstentorhalle.



Das Parkhaus befindet sich im Eigentum der Hansestadt Lübeck und wird durch die städtische Tochter KWL GmbH betrieben.

## Ziel

Vor dem Hintergrund weitreichender Baumängel (alkalitreibender Baustoff, Bewehrungsdefizite) und einhergehender hoher Betriebs- und Instandhaltungskosten war zwingender Handlungsdruck gegeben. Die Fachbereich Planen und Bauen der Hansestadt Lübeck hat daher in seiner Eigentümerrolle die Bürgerschaft im August 2019 um eine Richtungsentscheidung gebeten. Ursächlich für diese Beteiligung der Politik war, dass eine Ertüchtigung als auch eine Komplettsanierung im Zuge einer Detailbestandsaufnahme und Baugrunduntersuchung als nicht zu verfolgen bewertet worden sind.

Daraufhin hat die Bürgerschaft beschlossen, das Bauwerk abzurechen und durch ein neues Parkhaus zu ersetzen. Im Januar 2020 hat der Hauptausschuss der Hansestadt Lübeck die kurzfristige Sicherung des Bestandsgebäudes beschlossen. Aktuell ist das Parkhaus geschlossen, um die Sicherungsmaßnahmen durchzuführen. Es wird damit eine Restnutzungsdauer von drei Jahren ermöglicht. Bis dahin muss die Planung eines Ersatzbaus abgeschlossen sein.

Zielsetzung ist die Entwicklung eines Systemparkhauses, um Herstellungskosten geringzuhalten und kurze Bauzeitfenster zu ermöglichen. Die aktuelle Zahl von 525 Stellplätzen soll - mit Blick auf das Ziel einer Verkehrsberuhigung der Altstadtinsel - beibehalten werden. Es ist weiter eine Anpassung an heutige Standards notwendig, wonach u.a. Stellplatzbreiten von 2,50 bis 2,70 m vorgesehen sind. Ferner sind die Installation eines Aufzugs, einer Fahrradstation mit Verleihsystem sowie öffentliche sanitäre Anlagen geplant.

Die Systembauweise erfordert eine Herstellung ohne Ausbildung von Untergeschossen, was eine optimierte Ausnutzung der Flächen und eine gewisse Höhenentwicklung zur Folge hat. Zu beantworten ist, wie eine gelungene städtebauliche Integration in den sensiblen Ort aussehen

# Parkhaus Am Holstentor

Bauherr: Hansestadt Lübeck (KWL)

Adresse: Wallstraße 4

kann und wie hierbei ein sensibler Umgang mit den angrenzenden Baudenkmalen erfolgt. Zugleich bildet die Aufrechterhaltung der wertvollen Blickbeziehungen von den westlich gelegenen Wallanlagen auf das Welterbe - aber auch vom Welterbe aus auf die Wallhalbinsel - eine zentrale Aufgabenstellung.

In einem ersten Planungsschritt sollen städtebauliche und architektonische Rahmenbedingungen für das Vorhaben definiert werden: Welche Bauweisen empfehlen sich? Welche Fluchten und Abstände sind maßgebend? Wie kann eine Höhenentwicklung mit den vorliegenden Belangen in Einklang gebracht werden? Welche Anforderungen sind an die Architektur selbst und die Fassadenentwicklung zu formulieren?



Als Diskussionsgrundlage dient eine technische Untersuchung von Systembauweisen, erstellt durch die KWL (städt. Tochtergesellschaft). Die Unterlagen erlauben anhand von Grundriss-/Lageplänen sowie Geländeschnitten eine Einschätzung zur Grundstücksausnutzung und Höhenentwicklung, die zugleich einen Rückschluss auf die Zielerreichung der Stellplatzzahl gewährt.

Im Zuge der Vorplanungen wurde ersichtlich, dass eine städtebaulich verträgliche Umsetzung ohne Untergeschosse einer gewissen Stellplatzreduzierung bedarf. Da, wie eingangs erörtert, dem Vorhaben eine wichtige Bedeutung hinsichtlich der Erreichung der verkehrspolitischen Ziele zukommt, ist eine solche Reduzierung gleichwohl nur begrenzt vorstellbar. Desweiteren wird die Installation eines Dachabschlusses ausgeschlossen, da dies eine nicht vertretbare Höhenentwicklung zur Folge hätte.

## Planungsrechtliche Situation

Es besteht ein rechtskräftiger Bebauungsplan (Nr. 01.71.01), welcher eine entsprechende Parkhausnutzung vorsieht. Die hierfür ausgewiesenen Flächen sind weitestgehend mit dem Bestandsgebäude deckungsgleich. Die Brüstungshöhe ist auf 13,00 m festgesetzt und darf für technische Aufbauten und Überdachungen um max. 3,0 m überschritten werden. Der Bestandsbaukörper entspricht den Festsetzungen. Für einen Neubau sind Befreiungen insbesondere mit Blick auf die Höhenentwicklung anzunehmen.

Die östlich neben dem Bestandsparkhaus verlaufende Baumallee soll erhalten und als solche in die Planungen integriert werden. Die nördlich und nordöstlich liegenden historischen Gebäude (u.a. Holstentorhalle) sind in die Denkmalliste eingetragen und als Einzeldenkmale geschützt. Inwiefern mit dem Neubau eines Parkhauses eine teilweise „Freistellung“ der Holstentorhalle zu verfolgen ist, ist zu prüfen. Ebenso ist zu klären, ob eine Anlehnung an historische Fluchten entlang der Wallstraße oder Possehlstraße erfolgen soll.

# Parkhaus Am Holstentor

Bauherr: Hansestadt Lübeck (KWL)

Adresse: Wallstraße 4

Der Standort südliche Wallhalbinsel selbst ist Bestandteil der Pufferzone des UNESCO-Welterbe „Lübecker Altstadt“, wonach Vorhaben hinsichtlich negativer Auswirkungen auf das Welterbe besonders zu prüfen sind. Die Erschließung des Vorhabens ist auch zukünftig von Süden aus zu denken; eine Zu- und Abfahrt zur Possehlstraße wird nicht gesehen.

## Planungsverfahren

Die weiterführenden Planungen werden an ein qualifiziertes Büro ausgeschrieben. Gegenstand des Verfahrens wird ein Fassadenwettbewerb. Der Betrieb erfolgt auch zukünftig durch die KWL. Ein Baubeginn ist für die Jahre 2023/ 2024 angestrebt.

*Projektmappe: Gegenüberstellung Varianten I bis V (Lageplan, Grundrisspläne, Gebäude- und Geländeschnitte); Auszug BP Nr. 01.71.01; Fotodokumentation.*

# Parkhaus Am Holstentor

Bauherr: Hansestadt Lübeck (KWL)

Adresse: Wallstraße 4

## Protokoll

Das bestehende Parkhaus am Holstentor muss aus bautechnischen und wirtschaftlichen Gründen abgetragen und durch ein neues Parkhaus ersetzt werden. Die volumetrischen Vorstudien zeigen eindeutig, dass der in Erwägung gezogene Neubau die bestehende Gebäudehöhe nicht überschreiten darf.

Dieses Beratungsergebnis ergibt sich aus einer Vielzahl von Parametern, die diesen besonderen Ort mit seiner gestaltprägenden und bereits weit zurückliegenden Nutzung als Teil der Lübecker Wallanlagen kennzeichnen und die zu erhalten sind. Dazu gehören:

1. ein landschaftlich geprägter Grünraum, der durch seine besondere gärtnerische Gestaltung ein zentraler Ort in Lübeck geworden ist
2. die Sichtbeziehungen, die den Blick über die Bebauung der Wallanlage hinaus, zum UNESCO-Weltkulturerbe der Stadtinsel und ihren Kirchtürmen weiterhin zu ermöglichen ist
3. die Einhaltung eines maßstäblichen Größen- und Höhenverhältnisses des Neubaus zu den denkmalgeschützten solitären Gebäude der Nachbarschaft (700-Jahrfeierhalle, Kontorhaus, uvm.)

## Votum

Grundsätzlich erscheint dem Rat die Erarbeitung zweier denkbarer und zugleich gegensätzlicher Entwurfsstrategien zur Lösung dieser sensiblen Bauaufgabe in gestalterischer Hinsicht verfolgungswert und unabdingbar zu sein. Zum einen eine landschaftlich geprägte Entwurfsidee, die das Parkhaus als Teil des Landschaftsraums in die Wallanlagen bettet. Zum anderen eine mehr hochbauliche, die ein weiteres autonomes architektonisches Objekt in Analogie zu den heute dort bestehenden ehemaligen, von ihrer Typologie als Neben- oder Lagergebäude ausformulierten Gebäude vertieft. Das geeignete Instrument hierfür ist die Auslobung und Durchführung eines Architekturwettbewerbes, der die Möglichkeit bietet die unterschiedlichen Ansätze ver-

gleichend zu untersuchen und die Frage nach der richtigen Platzierung und Ausrichtung eines Parkhausneubaus beantwortet. Die Beteiligung von Parksystemherstellern bei dem Verfahren könnte hilfreich sein.

Bei Festschreibung der Maximalhöhe auf den heutigen Bestand und unter Beibehaltung der Ansicht, dass Untergeschosse nicht mehr realisiert werden sollen, reduziert sich die Gesamtzahl der Stellplätze zwangsläufig. Denkbar wäre eine „Mischbauweise“ mit der Weiternutzung und Transformation der bestehenden Untergeschosse oder einem Neubau derselben, um darauf das Parken in einer Systembauweise zu etablieren. Von einem reinen Fassadenwettbewerb rät der Welterbebeirat ab.

Der Rat spricht sich ferner dafür aus, dass an einer zukunfts zugewandten, zeitgemäßen Programmierung des Neubaus bezüglich seiner Nutzung weitergearbeitet werden könnte. Mit seiner Lage zwischen Hauptbahnhof und Busbahnhof von Lübeck und der Innenstadt, hätte der Standort deutliche Potenziale für einen so genannten „mobility hub“, der ein Strauß von Mobilitäts- und Dienstleistungskonzepten anbieten könnte, als das bloße Abstellen des ruhenden Individualverkehrs. Mit carsharing-Modellen, storage, alternativen Fortbewegungsangeboten jenseits von PKWs könnte es gelingen einen Mehrwert und eine belebte Frequenz an diesem besonderen Ort und seiner einmaligen Lage zu schaffen.

Sprecherin: Prof. Petra Kahlfeldt

Veröffentlicht am **25.06.2020**

---

## **Welterbe- und Gestaltungsbeirat berät Lübecker Bauprojekte per Videokonferenz**

Architektenwettbewerb zur Entwicklung des ehemaligen Ford-Lorenzen-Gelände – Parkhaus Holstentor und Zukunft Beckergrube diskutiert

Die 60. Sitzung des Welterbe- und Gestaltungsbeirats wurde bedingt durch die Kontaktbeschränkungen (Covid-19-Pandemie) am 4. und 5. Juni 2020 erstmalig in einem digitalen Umlaufverfahren mit Videokonferenzen nicht-öffentlich organisiert. „Der direkte Austausch mit den Kolleg:innen in Lübeck ist natürlich nicht zu ersetzen. Aber die Videokonferenzen haben doch erfreulich gut funktioniert“, äußert sich der Beiratsvorsitzende Prof. Springer positiv über die Organisation.

Im Fokus standen die Planungen des Finanzdienstleister Hypoport SE, der auf dem ehemaligen Ford Lorenzen Gelände am Lindenteller einen neuen Standort entwickeln möchte, der geplante Parkhausneubau am Holstentor sowie der Verkehrsversuch Beckergrube. Diesmal hat der Beirat keine konkreten Entwürfe diskutiert, sondern sich mit den Planungsprozessen und den planerischen Vorgaben befasst.

Wie gewohnt wurde fachlich intensiv diskutiert. So begrüßt der Beirat die Entwicklung der brachliegenden Flächen am Lindenteller, verdeutlicht aber zugleich, dass dem Ort als Eingangstor zur Lübecker Altstadt ein großes Gewicht zukommt. Es ist im Rahmen eines Wettbewerbs durch Architekten und Landschaftsplaner herauszuarbeiten, wie ein Campusgebäude mit attraktiven öffentlichen Freiflächen und einer Aktivierung des Uferbereichs zusammenzuführen ist. Seitens der Hypoport SE finden die Empfehlungen eine positive Resonanz. Der Wettbewerb soll möglichst noch dieses Jahr ausgelobt werden.

Kontrovers haben die Beiräte den Neubau des Parkhauses am Holstentor bewertet. Der Bauausschuss hat beschlossen, dass das Bestandsbauwerks aus bautechnischen und wirtschaftlichen Gründen durch einen Neubau zu ersetzen ist. Die Planungen der Stadt, hier weiterhin eine große Stellplatzzahl anzubieten, werden unterstützt. Es ist wichtig, dass zur Entlastung der Altstadt zukünftig attraktive Angebote für Autofahrer vorhanden sind. Gleichwohl wird das Vorhaben mit Blick auf die Gebäudehöhe kritisch bewertet. Eine Überschreitung der bisherigen Höhe des Bauwerks wird abgelehnt. Der Beirat begründet dies mit den wertvollen Sichtbeziehungen von den Wallanlagen auf die Altstadt, die es unbedingt zu bewahren gilt, und der Einhaltung eines angemessenen städtebaulichen Maßstabs gegenüber der Holstentorhalle.

„Architektonisch sind sowohl eine landschaftlich geprägte Entwurfsidee als auch ein autonomes Gebäude, in Analogie zu den typischen Neben- oder Lagergebäude auf den Wallhalbinseln, denkbar. Dass eine gute Lösung möglich ist, zeigt das heutige Parkhaus, welches durch die Ausbildung von Untergeschossen architektonisch gut gelöst ist und hierfür auch einen Architekturpreis erhalten hat“, erklärt Prof. Springer. Für die weiteren Planungen wird ein Wettbewerb empfohlen, in dem sich Architekten und Parkhausentwickler zusammenfinden. Außerdem ist es den Experten ein Anliegen, dass das Thema Mobilität grundlegend neu gedacht wird. Die Lage zwischen Hauptbahnhof und Altstadt verlangt geradezu einen „Mobility Hub“, der ein Spektrum an Mobilitätsleistungen mit Sharing-Modellen und Serviceangeboten vorhält.

In diesem Sinne erachtet der Beirat ebenfalls die städtischen Überlegungen zur Beckergrube zielführend. Der Stadtraum ist für das Experiment eines

Verkehrsversuchs gut geeignet. Für die langfristige Neugestaltung ist der Stadtraum allerdings einer gestalterischen Gesamtregie zu unterwerfen. Eine kommerzielle Überformung sollte vermieden werden. Es wird der Stadt empfohlen, die Beckergrube alternativ zu denken und durch unterschiedliche Zonierungen die bestehende Linearität aufzubrechen. Die Straßenbreite erlaubt die Ausbildung von größeren Plätzen und kann verschiedene Möblierungen gut vertragen. Wichtig ist dem Beirat, dass keine „Vorgärten“ entstehen, sondern ein vernünftiges Verhältnis von Gastronomie und öffentlichen Freiflächen. Hierzu sind eine rechtlich gelingende und politisch getragene Idee für die Verkehrsregelung und die Fortsetzung der Beteiligungsmöglichkeiten entscheidende Voraussetzungen.

Für alle beratenen Vorhaben ist vereinbart, dass in den anstehenden Sitzungsterminen eine erneute Vorstellung angestrebt wird, um eine intensive Begleitung dieser für die Hansestadt Lübeck wichtigen Entwicklungen zu ermöglichen. Die 61. Sitzung des Welterbe- und Gestaltungsbeirats ist für Anfang September geplant, dann hoffentlich wieder gemeinsam in Lübeck. +++