



► Nr. 2022/11551-02-01
öffentlich

Lübeck, 26.01.2023

Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.061 - Fachbereichs-Dienste

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

Bericht zu alternativen Parkmöglichkeiten während der Sanierung des Parkhauses Falkenstraße

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
06.02.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
20.02.2023	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
21.02.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
23.02.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Antrag von AM Christopher Lötsch (CDU) + AM Ulrich Pluschkell (SPD) im Bauausschuss am 21.11.2022 Parkhaus Falkenstrasse: Zukunftsfähige Lösung für Anwohnende erforderlich! (VO/2022/11551-01)

Antrag von CDU + SPD in der Bürgerschaft am 24.11.2022: Parkhaus Falkenstraße: Zukunftsfähige Lösung für Anwohnende erforderlich! Zu: Instandsetzung des Parkhauses „Falkenstraße“ (VO/2022/11551-02):

„Der Bauzeitplan ist mit dem Ziel, die geplante Bauzeit wesentlich zu verkürzen, zu überarbeiten. Hierbei sind auch Teil-Öffnungen zu prüfen.

Die Verwaltung wird gebeten, dafür zu sorgen, dass für die Dauer der Sanierung des Parkhauses Falkenstraße ersatzweise Parkplätze als vermietete Dauerparkplätze an der Kanalstraße beiderseits der Glitzerbrücke für Bewohnerinnen und Bewohner aus Huxtortor bereitgestellt werden. Alternativ bzw. zusätzlich sind für die Zeit der Sanierung Parkplätze auf dem Gelände des zukünftigen Mikro-Depo's an der Falkenstraße (ehemals „Scheel“) bereit zu stellen.

Zudem sollen mit der KWL GmbH und der Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH Gespräche aufgenommen werden mit dem Ziel, dass diese städtischen Gesellschaften in ihrer Tiefgarage in der Falkenstraße ein Parksharing-Modell einführen – tagsüber Beschäftigte, ansonsten Anwohnerinnen und Anwohner.

Außerdem sollen Anwohnerinnen und Anwohner in Huxtortor dazu angehalten werden, einen eigenen Beitrag zur Entschärfung der Situation des ruhenden Verkehrs zu leisten, z.B. indem sie ihre wenig genutzten Kraftfahrzeuge und Zweitfahrzeuge (z.B. Wohnmobile) nicht mehr im Wohngebiet dauerparken.

Darüber hinaus wird die Verwaltung gebeten zu berichten, wie das Parkhaus zukunftsfähig mit Solarmodulen und ausreichend E-Mobil-Stellplätzen ausgestattet werden kann.“

Bericht:

Der nachfolgende Bericht ist in Zusammenarbeit mit dem Bereich Stadtgrün und Verkehr und der KWL GmbH entstanden.

Verkürzung Bauzeit/Teileröffnungen:

Die Sanierungsmaßnahme wird von der Ingenieur-Gesellschaft für Bauwerksinstandsetzung Gieler-Breßmer & Fahrenkamp (IGF) aus Süßen begleitet. Das Büro hat sich im Bereich der Sanierung von Parkierungseinrichtungen deutschlandweit einen erstklassigen Ruf erarbeitet und besitzt hier umfangreiche Expertisen. Der Zeitplan, den das Ingenieurbüro erstellt hat, geht von einer Fertigstellung der Baumaßnahme bis Ende 2024 aus. Der vorliegenden Planung gingen umfangreiche Variantenprüfungen voraus. Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit lässt sich die Baumaßnahme nun nicht mehr weiter aufschieben, da ansonsten eine Sperrung des gesamten Parkhauses droht.

Die vergleichsweise lange Bauzeit resultiert u. a. aus der komplizierten Statik: Während der Bauzeit muss das gesamte Parkhaus abgestützt und die einzelnen Bauabschnitte nacheinander unter Vollsperrung des Parkhauses durchgeführt werden. Das betrifft die Baumaßnahmen Spindel 1, Spindel 2, die Fuge auf dem Freideck, die Stützenköpfe auf dem Freideck sowie das Brückenstück im EG. Erst im Anschluss dieser Arbeiten können die Fahr- und Oberflächen neu beschichtet werden.

Des Weiteren ist zur Durchführung der Arbeiten eine Außentemperatur von durchgängig 5 Grad Celsius notwendig, so dass in den Wintermonaten voraussichtlich nicht gearbeitet werden kann.

Eine Bauzeitverkürzung ist daher auch mit mehr Personal nicht zu erreichen. Der Zeitplan wird weiterhin als realistisch erachtet, wobei für ausgeprägte Schlechtwetterlagen und Materialengpässe nur wenig Puffer eingeplant wurde. Sollte sich bspw. der nächste Winter als milde erweisen, wird selbstverständlich auch in den Wintermonaten gearbeitet, um die Bauzeit zu verkürzen. Das lässt sich heute aber nicht sicher vorhersagen.

Die Bausubstanz des Parkhauses Falkenstraße ist grundsätzlich noch so gut, dass eine Sanierung nachhaltig ist. Eine Verschiebung einzelner Bauabschnitte mit dem Ziel, die Bauzeit der Maßnahme zu verkürzen, wurde ebenfalls geprüft, allerdings verworfen. Bereits in zwei, drei Jahren müsste die nächste Baumaßnahme durchgeführt werden, was wiederum mit einer Baustelleneinrichtung sowie Sperrung des Parkhauses einhergehen würde. Nichtsdestotrotz ist bereits heute absehbar, dass in den nächsten 15 Jahren die Bodenplatte grundsanieren werden muss.

Teileröffnungen in Parkbauten setzen voraus, dass jegliche Arbeiten im Parkhaus örtlich abgegrenzt sind, so dass Schäden an parkenden PKW ausgeschlossen werden können. Parkbauten sind in der Regel offene Gebäude mit möglichst wenig Wänden. Das Setzen von Trennwänden wäre daher sehr aufwändig, würde hohe Kosten nach sich ziehen und die Bauzeit für die restlichen Baumaßnahmen verlängern. Teileröffnungen wurden daher auch von dem ausführenden Büro geprüft, allerdings nach heutigem Stand verworfen. Sollte sich im Bauablauf die Möglichkeit einer vorgezogenen Teileröffnung bestimmter Bereiche wider Erwarten ergeben, wird diese Teileröffnung selbstverständlich vorgenommen. Momentan ist das aber nicht absehbar.

Unabhängig davon prüft die KWL zusammen mit dem planenden Büro im Bauablauf regelmäßig, inwieweit Möglichkeiten für Bauzeitverkürzung oder Teileröffnungen bestehen und

wirtschaftlich umzusetzen sind. Dieses Vorgehen hat sich in der Vergangenheit bei vergleichbaren Bauvorhaben bewährt.

Ersatzweise Parkplätze als vermietete Dauerparkplätze an der Kanalstraße:

Eine vorübergehende Umnutzung der Parkflächen an der Kanalstraße ist rechtlich nicht möglich. Bereits in der Vergangenheit wurde dies mit dem Ergebnis geprüft, dass weder eine stille Umnutzung der vorhandenen Parkflächen in Betracht kommt, noch eine förmliche Entwidmung ohne weiteres umsetzbar wäre.

Die von der KWL bewirtschafteten Flächen an der Kanalstraße sind tatsächlich allesamt förmlich als öffentliche Flächen gewidmet.

Unabhängig davon, in welcher Form diese Flächen von der KWL bewirtschaftet werden, sei es durch Aufstellen von Parkscheinautomaten oder durch ein Schrankensystem, muss deshalb für die Allgemeinheit die Nutzungsmöglichkeit für Parkzwecke aufrechterhalten werden. Der Abschluss von langfristigen privaten Stellflächenverträgen und die damit verbundene Reservierung einzelner Parkflächen wäre mit der Widmung als öffentliche Fläche nicht vereinbar. Das Angebot muss sich stets an die Allgemeinheit richten und nicht an einen bestimmten Personenkreis. Dies würde analog für Monatstickets oder ähnliches gelten.

Aus Sicht der Verwaltung könnte für einen Teil der jetzigen Dauermietenden PH Falkenstraße die Parkflächen an der Kanalstraße trotzdem eine Ausweichmöglichkeit darstellen:

Die Dauer-Parkplätze im PH Falkenstraße werden zu einem Mietpreis von 65,00 EUR/Monat vermietet. Insbesondere die Parkplätze P1 (107 Stellplätze) und P2 (204 Stellplätze) in der Kanalstraße sind tagsüber und auch nachts nicht vollständig ausgelastet. Dauer-Mietenden des Parkhauses, die als Anwohnende den Stellplatz gemietet haben, könnten daher fast kostengleich auf diese ausweichen. Denn die Parkgebühren sind werktags von 10.00 bis 18.00 Uhr zu entrichten. Sie betragen 1,20 EUR/Std. oder es kann ein Tagesticket i. H. v. 6,00 EUR genommen werden. Sofern ein Parkplatzbedarf beispielhaft von montags bis freitags ab 16.00 Uhr und am Wochenende besteht, würden dafür folgende Parkgebühren anfallen:

$5 \times 2 \text{ Std.} \times 1,20 \text{ EUR (Mo.-Fr.)} + 6,00 \text{ EUR (Sa.)} = 18 \text{ EUR/Woche} \times 4 = 72,00 \text{ EUR/Monat}$

Für diese Nutzenden würden somit monatlich nur 7,00 EUR mehr an Parkgebühren anfallen.

Ersatzweise Parkplätze als vermietete Dauerparkplätze auf dem Gelände des zukünftigen Mikro-Depots:

Es werden vier Parkplätze im Rahmen der Baumaßnahme hergestellt. Diese sind gem. Stellplatznachweis im Rahmen der Baugenehmigung dem Gebäude und damit dem Nutzenden zuzuschlagen und können nicht abgegeben werden.

Weitergehende Flächen für zusätzliche Stellplätze können aufgrund von erforderlichen Rangierflächen für die Zulieferfahrzeuge, aufgrund einer möglichen Störung des Kfz-Anlieferverkehrs, aufgrund einer potentiellen Gefährdung der Fahrradkurriere und aufgrund einer Vermischung von nutzungsspezifischem und unkontrolliertem öffentlichen Parken nicht zur Verfügung gestellt werden. Ein Plan aus der EW-Bau des Miko-Depots ist als Anlage beigefügt.

Parksharing-Modell bei KWL und TRAVE:

Eine Öffnung der Tiefgarage KWL/TRAVE wurde geprüft, allerdings als nicht umsetzbar eingestuft. Das Parkplatzpotenzial ist nach Abzug der mit Poolfahrzeugen dauerhaft belegten Plätze ohnehin relativ gering: Im Bereich der TRAVE ständen etwa 20 Stellplätze für Anwohnende zur Verfügung, im Bereich der KWL 11. Der Aufwand und die zusätzlichen Sicher-

heitsrisiken wären im Vergleich zu diesem relativ bescheidenen Potenzial unverhältnismäßig hoch: Der Zugang zur Tiefgarage beinhaltet nämlich, allein aus Fluchtschutzgründen, immer auch Zugang zum gesamten Treppenhaus, zur Heizungsanlage und zu den internen Lagerräumen. Somit wären zu den Zeiten, in denen keine Mitarbeitenden mehr im Haus sind, zwangsläufig Dritte im Gebäude. Das sollte vermieden werden.

Die Nutzungszeit wäre zudem in der Woche stark eingeschränkt, nur ein Zeitfenster von frühestens 19 Uhr bis max. 7 Uhr des nächsten Tages möglich. Es müsste sichergestellt werden, dass alle Fahrzeuge der Anwohnenden bis zu diesem Zeitpunkt entfernt worden sind. Erfahrungsgemäß wird das in der Praxis nicht funktionieren, so dass morgens nicht alle Stellplätze genutzt werden könnten und regelmäßig telefonisch nachgefasst werden müsste. Abschleppen ist in der Tiefgarage zudem kaum möglich.

Anwohnende haben demgegenüber bereits heute die Möglichkeit, nachts entgeltfrei im Bereich der öffentlichen Stellplätze in der Kanalstraße zu parken. Die ebenerdigen Stellplätze befinden sich in fußläufiger Entfernung. Die Bereitschaft der Parkenden, lediglich für die Nachtstunden in unmittelbarer Nähe eine monatliche Miete zu bezahlen, dürfte insofern sehr begrenzt sein.

Anwohnende anhalten einen Beitrag zur Entschärfung der Situation des ruhenden Verkehrs zu leisten:

Der Parkraum im Quartier ist bekanntermaßen begrenzt. Die Hansestadt Lübeck kann hier kaum angebotserweiternde Angebote schaffen. Auch ein Bewohnerparken kommt durch die umfangreichen Parkmöglichkeiten in fußläufiger Entfernung nicht in Betracht. Neben ordnungsrechtlichen Maßnahmen kann die Hansestadt Lübeck daher nur zur gegenseitigen Rücksichtnahme aufrufen, indem z. B. wenig genutzte Kraftfahrzeuge und Zweitfahrzeuge (z. B. Wohnmobile) nicht mehr im Wohngebiet dauergeparkt werden. Direkten Einfluss darauf hat die Hansestadt Lübeck aber nicht, so dass keine unmittelbare Durchsetzbarkeit gegeben ist.

Dem Antrag folgend wird die Hansestadt Lübeck ein Informationsschreiben aufsetzen, welches vor Beginn der Maßnahme per Posteinwurf an die Anwohnenden des Wohnquartiers verschickt wird. Diese Methode konnte sich zuletzt beim Verkehrsversuch Fackenburger Allee bewähren.

Das Anschreiben wird zeitnah gefertigt und wird u. a. auch Hinweise zum ordnungsgemäßen Parken beinhalten.

Die Kosten für den Posteinwurf belaufen sich dabei auf ca. 1.000,00 EUR.

Solarmodule und E-Ladestationen am bzw. im PH:

Das bestehende Gebäude ist mit EG, 1.OG und Freideck bereits so hoch, dass der B-Plan 02.15.00, welcher zwei Vollgeschosse vorgibt, relativ gut ausgenutzt ist. Ein Dach mit Photovoltaikmodulen hätte rein bauordnungsrechtlich - wenn überhaupt - Aussicht auf Genehmigung, wenn es flächentechnisch reduziert bliebe, so dass das neue PV-Dach nicht als Vollgeschoss zählt. Weiterhin wäre zu prüfen, ob Sichtachsen des Welterbes betroffen sind.

Sollte Photovoltaik an der Fassade möglich sein, so darf die Konstruktion den freien Lüftungsquerschnitt des Parkhauses nicht so stark einschränken, dass es die Zulassung als offene Großgarage verliert. Dies wäre im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung zu klären.

Es ist angedacht, im Parkhaus im Rahmen der Sanierung E-Ladesäulen zu errichten. Die Anzahl richtet sich nach den infrastrukturellen Voraussetzungen sowie dem Brandschutz. Momentan werden maximal fünf Ladepunkte mit 22 KW avisiert.

Zusätzliches Angebot im PH Burgtor:

Es ist angedacht, für den Zeitraum der Sanierung des Parkhauses Falkenstraße das Parkhaus Burgtor für Kurzparkende zu schließen. Die 99 Parkplätze auf dem Freideck sollen dann Dauerparkenden aus dem PH Falkenstraße zur Verfügung gestellt werden. Die Dauerparkenden werden sich allerdings auf Kompromisse einstellen müssen, da das Freideck im Winter (z. B. bei starkem Schneefall) nicht durchgängig nutzbar ist. Das dürfte allerdings nur wenige Wochen im Jahr betreffen.

Die KWL hat die aktuellen Dauermietenden des PH Falkenstraße angeschrieben und eine Umfrage durchgeführt. Bisher hat die KWL knapp 100 Rückmeldungen erhalten. Über 60 % können sich auch vorstellen, alternativ einen Stellplatz im PH Burgtor anzumieten. Zusätzlich wurden auch die zu erwartenden Nutzungszeiten abgefragt.

Daher ist angedacht, eine flexible Vermietung des Parkhauses Burgtor umzusetzen. Parkende hätten in der Konsequenz keinen festen Stellplatz mehr. Zudem sollen Nutzungszeiträume zu variierenden Preisen angeboten werden. Unter diesen Prämissen wäre auch eine leichte Überbuchung des Parkhauses denkbar. Es wird vorsichtig geschätzt, dass auf diese Weise weitere 50 Stellplätze an Dauermietende vergeben werden könnten. Parkende des Parkhauses Falkenstraße werden im Parkhaus Burgtor prioritär bedient.

Zusammenfassung:

Leider lassen sich Einschränkungen im Zusammenhang mit der Sanierung des Parkhauses Falkenstraße nicht ausschließen. Ziel der Sanierung ist aber gerade das Parkangebot langfristig am Standort sicherzustellen. Der Bauzeitenplan wurde professionell erstellt und berücksichtigt die örtlichen Gegebenheiten.

Einem Teil der jetzigen Nutzenden können Alternativen im Parkhaus Burgtor angeboten werden. Zudem ist auch das Ausweichen auf die ebenerdigen Parkplätze in der Kanalstraße eine Option, da dort nur in einem begrenzten Zeitraum eine Parkgebühr erhoben wird.

Anlagen:

Anlage 1 – Übersichtsplan Mikrodepot

Senatorin Joanna Hagen