



► Nr. VO/2024/12959
öffentlich

Lübeck, 05.02.2024

**Vorlage
-öffentlich-**

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Jörg Eckardt (E-Mail: joerg.eckardt@luebeck.de Telefon: 122 - 6660)

Projektfreigabe Neugestaltung Beckergrube

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
19.02.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
18.03.2024	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
26.03.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird ermächtigt, das Projekt „Neugestaltung der Beckergrube 1. BA“ umzusetzen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz	Zustimmung
4.491 Archäologie und Denkmalpflege	Zustimmung
5.000.1 Verkehrsfluss und Geo-Services	Zustimmung
5.610 Stadtplanung und Bauordnung	Zustimmung

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:

Ja

Nein- Begründung:

Die Maßnahme ist:

neu
 freiwillig

vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

Ja (Anlage 1)
 Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

<input type="checkbox"/>	Nein
<input checked="" type="checkbox"/>	Ja – Begründung: Die Baumaßnahme und die dadurch bedingten Umleitungsverkehre verbrauchen Ressourcen, jedoch wird durch die Umgestaltung der Radverkehr und der ÖPNV gefördert. Durch die deutliche Erhöhung der Baumanzahl und des Grünvolumens ergibt sich auf längere Sicht eine positive Klimabilanz, insbesondere eine Verbesserung des Mikroklimas.

Begründung der Nichtöffentlichkeit
gem. § 35 GO:

Begründung:

1. Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Bezug genommen wird mit der Projektfreigabe auf folgende Beschlussvorlagen und Berichte:

- 1) VO/2019/07798
„Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept 2019“
- 2) VO/2020/09143
Beteiligung am Projektauftrag zum Bundesprogramm "Nationale Projekte des Städtebaus": Neugestaltung der Beckergrube
- 3) VO/2020/09577
„Verkehrsversuch Beckergrube – Zwischenbericht“
- 4) VO/2021/10328
„Verkehrsversuch Beckergrube – Evaluation“
- 5) VO/2022/10933
„Neugestaltung Beckergrube - Eckpunkte des Wettbewerbs“
- 6) VO/2023/12723
Annahme des Spendenangebots (Nr. 169/2023) der Possehl-Stiftung über 64.000,00 Euro – Ausstellung in zwei Schaufenstern des Possehl-Gebäudes zur Neugestaltung der Beckergrube

Rahmenplan Innenstadt (2019)

Die Beckergrube übernimmt als Eingangstor zur Breiten Straße und Adresse des überregional bedeutsamen historischen Theaters eine wichtige Funktion in der Lübecker Altstadt. Sie hat im Rahmenplan Innenstadt daher eine Schlüsselfunktion. Mit Beschluss des Rahmenplans Innenstadt mit Mobilitätskonzept 2019 (VO/2019/07798) wurde die Verwaltung beauftragt, in einem ersten Schritt der Umsetzung einen Verkehrsversuch in der Beckergrube durchzuführen. Im Rahmen der Durchführung des Verkehrsversuchs konnten wichtige Erkenntnisse für die Neugestaltung herausgearbeitet werden, welche die Basis für die weiteren Planungsschritte darstellen (siehe Zwischenbericht (VO/2020/09577) und Evaluation (VO/2021/10328) des Verkehrsversuchs).

Verkehrsversuch (ab 11.05.2020)

Unter dem Motto „Lübeck geht los!“ startete im Mai 2020 das Projekt Beckergrube. Im Rahmen des Verkehrsversuchs wurden die obere Beckergrube und die Breite Straße zwischen Beckergrube und Koberg auf berechnete Verkehre, wie Bewohner:innen-, Bus- und Lieferverkehre, beschränkt und als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 ausgewiesen. Im Zuge von provisorischen Straßenumbaumaßnahmen erfolgte die Reduzierung der überdimensionierten Verkehrsfläche sowie die Verlagerung und barrierefreie Ausbildung der Haltestellen des Stadtverkehrs. Die baulichen Maßnahmen wurden flankiert durch eine temporäre Möblierung (u. a. Sitzmöbel, Baumstandorte in Kübeln, Fahrradabstellmöglichkeiten) und eine Containerausstellung, welche über das Projekt informiert.

Die provisorische bauliche Umgestaltung der Verkehrsanlage einschließlich der Haltestellen erfolgte mit einem Zielhorizont von ca. drei Jahren. Der Verkehrsversuch, ursprünglich für ein Jahr angelegt, startete am 11. Mai 2020 (begründet durch die Covid-19-Pandemie auf das gesamte Jahr 2021 ausgeweitet) und wurde seitdem jeweils jahresweise durch die Straßenverkehrsbehörde verlängert.

Bundesprogramm „Nationale Projekte des Städtebaus“ (Oktober 2020)

Aufgrund des positiven Verlaufs des Verkehrsversuchs wurde beschlossen, diese provisorische Verkehrsführung in eine dauerhafte Lösung zu überführen.

Im Oktober 2020 hat sich die Hansestadt Lübeck mit Beschluss der Bürgerschaft (VO/2020/09143) für eine Aufnahme in das Bundesprogramm „Nationale Projekte des Städtebaus“ beworben. Im März 2021 wurde Lübeck unter 98 Bewerbungen und als einzige Stadt in Schleswig-Holstein mit einem Förderrahmen von 3,5 Mio. Euro ausgewählt (Informationen siehe VO/2020/09143) für die Realisierung eines Wettbewerbs und die bauliche Umsetzung des 1. Bauabschnittes (1. BA). Zur baulichen Umsetzung des übrigen Bereichs der Beckergrube (2. BA) ist die Verwaltung bemüht, weitere Fördermittel einzuwerben.

Der Eigenanteil der Hansestadt Lübeck ist im Haushalt ab 2022 geordnet.

Freiraumplanerischer Wettbewerb 2022

Gegenstand der Förderung ist die Durchführung eines freiraumplanerischen Wettbewerbs zur Neugestaltung der gesamten Beckergrube sowie die bauliche Umsetzung des 1. BA. Mit der Neugestaltung soll ein großer Beitrag zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels und zur Förderung des klimafreundlichen Verkehrs geleistet werden, gleichzeitig aber auch notwendige Veränderungen im Rahmen des Strukturwandels im Einklang mit einer nutzer-nahen Gestaltung erfolgen.

Der 1. BA erstreckt sich vom Kreuzungsbereich Breite Straße/Pfaffenstraße bis zum Kreuzungsbereich Kupferschmiedestraße/Fünfhausen und entspricht dem Abschnitt, in dem seit Mai 2020 der Verkehrsversuch durchgeführt wird.

Es wurde im März 2022 ein freiraumplanerischer Wettbewerb europaweit ausgelobt, mit Eckpunkten für Städtebau und Freiraum, Verkehr, Umwelt und Klima.

Am 07. September 2022 fand die Preisgerichtssitzung statt, in der von zwölf abgegebenen Beiträgen das Landschaftsarchitekturbüro 1:1 landskab ApS, Valby aus Dänemark mit dem 1. Preis prämiert wurde.

Aktueller Planungsstand

Nach Abschluss des sich anschließenden Verhandlungsverfahrens erfolgte die Vergabe der Planungsleistungen zu den Frei- und Verkehrsanlagen für die HOAI Leistungsphasen 2 bis 9 (anteilig) einschließlich örtlicher Bauüberwachung. Die Beauftragung erfolgte im Dezember 2022 an die sich dafür gegründete Planungs-ARGE Beckergrube, bestehend aus den beiden Büros 1:1 landskab (Valby, Dänemark) und pbh – Planungsbüro Hahm (Lübeck/Osnabrück).

Im September 2023 erfolgte die Erstellung der HU-Bau. In der Sitzung am 06.11.2023 wurde die Entwurfsplanung den Mitgliedern des Bauausschusses präsentiert.

Die Ausführungsplanung ist im Wesentlichen abgeschlossen. Derzeit findet die Erstellung der Leistungsverzeichnisse statt (Leistungsphase 6 HOAI, Vorbereitung der Vergabe).

Parallel läuft die baufachliche Prüfung durch das Gebäudemanagement Schleswig-Holstein AöR (GMSH). Die baufachliche Prüfung stellt die Machbarkeit des Bauvorhabens sowie die Angemessenheit der Kosten fest. Der baufachliche Prüfvermerk wird in den bestehenden Zuwendungsbescheid übernommen. Die baufachliche Prüfung der Antragsunterlagen erfolgt unabhängig von der Projektfreigabe durch die politischen Gremien. Hieraus können sich Auflagen für die Umsetzung ergeben die im Weiteren zu berücksichtigen sind. Mit der Umsetzung des Bauvorhabens darf erst nach Zustimmung des Zuwendungsgebers (BBSR) im Rahmen eines Änderungsbescheids begonnen werden. Die Zuwendung ist an die Erreichung der im Zuwendungsbescheid festgelegten Ziele geknüpft.

2. Beschreibung der Maßnahme

Es erfolgt ein grundhafter Ausbau der gesamten Fahrbahn und der sich anschließenden Gehweg- und Freiflächenbereiche der östlichen Beckergrube (1. BA, Ausbaulänge ca. 200 m, ca. 5.500 m²) sowie eine Gestaltung des Durchgangs zum Wehdehof.

Es wird ein resilienter Stadtraum geschaffen, in dem Maßnahmen sowohl für die Mobilitätswende und Klimaanpassung als auch dem demografischen Wandel und innerstädtischen Strukturwandel in vorbildlicher Form umgesetzt werden.

Die gestalterische Umsetzung insbesondere die Oberflächengestaltung und Straßenmöblierung (Baumroste, Baumschutzgitter, Bänke, Beleuchtung) und Anordnung der Baumstandorte erfolgt im Wesentlichen gemäß Wettbewerbsergebnis. In einigen Bereichen waren aus baufachlichen Gründen (z. B. Feuerwehrfahr- und Anleiterbereiche => erforderliche Reduzierung der Baumanzahl, technische Zulassungsbeschränkungen) planerische Anpassungen erforderlich.

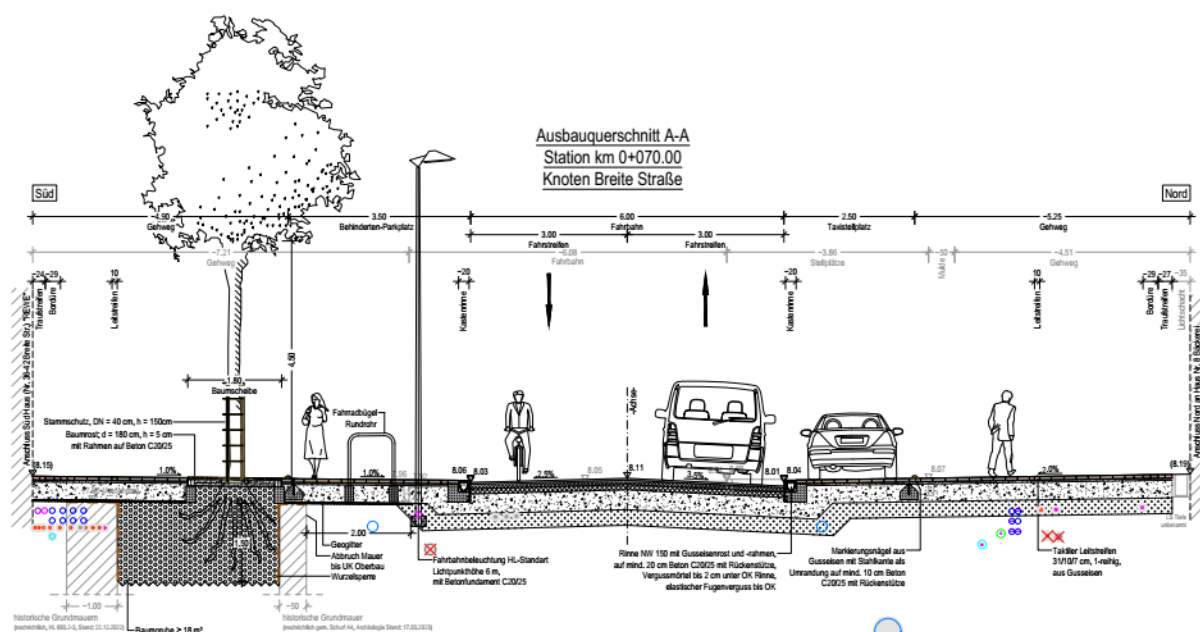
Wesentliche Planungs- und Bauinhalte

- 6 m breite Fahrbahn (Belastungsklasse 10) in Asphaltbauweise
- 2 Ladezonen, 4 Taxenplätze, 2-3 Behindertenparkplätze (Belastungsklasse 1,0) in ungebundener Klinkerbauweise
- 2 barrierefreie Bushaltestellen „Stadttheater“ (1x Doppelbushaltestelle, 1x Einfachhaltestelle)
- 2 Lichtsignalanlagen, neue Beleuchtungsanlage für Straße und Freianlagen
- Gehwege und Freianlagen (Belastungsklasse 0,3 => für Feuerwehr befahrbar) in ungebundener Klinkerbauweise
- 40 Bäume (davon 3 Bestandsbäume) mit Rigolensystem zur Bewässerung
- ca. 40 Fahrradabstellanlagen

Übersichtslageplan



Ausbauquerschnitt



3. Medienträger

Die Medienträger sind erheblich von der Baumaßnahme betroffen, insbesondere durch die geplanten neuen Baumstandorte. Es wird eine gemeinsame Ausschreibung und Baudurchführung mit den Entsorgungsbetrieben Lübeck (EBL) und der TraveNetz GmbH geben.

Da die Baumstandorte teilweise direkt über dem Kanalbestand der EBL geplant sind, wird im Zuge des Umbaus eine komplette Inlinersanierung des Schmutz- und Regenwasserkanals als Wurzelschutzmaßnahme erfolgen. Die EBL saniert im Zuge der Maßnahme vorhandene Hausanschlüsse und schließt die Kupferschmiedestraße an das Trennsystem an.

Die TraveNetz wechselt das gesamte Gas- und Wassernetz aus. Auch die vorhandenen Stromleitungen werden zum Großteil erneuert. Im letzten Jahr erfolgte bereits die Verlegung der neuen Hauptleitungen auf der Nordseite einschließlich der dortigen Hausanschlüsse. Bis zum Mai dieses Jahres erfolgen noch die erforderlichen Straßenquerungen und die Umbindung der Hausanschlüsse auf der Südseite.

Die Neuverlegung der Stromleitungen auf der Südseite erfolgt im Zuge der Straßenbaumaßnahme. Das städtische Leitungsnetz für die Beleuchtung und die Signalanlagen wird komplett erneuert. Die Deutsche Telekom muss einen Hauptanschlusskasten einschließlich Zuleitungen versetzen. Dies soll noch vor dem Straßenbau erfolgen.

Für die LTM werden zwei neue Medienanschlusssäulen für Wasser und Strom aufgestellt. Zudem werden drei neue Schmutzwasseranschlussmöglichkeiten für Sonderveranstaltungen eingepplant.

4. Umweltverträglichkeit/Auswirkungen auf den Klimawandel

Der Bauentwurf sieht einen klimaresilienten und attraktiven Stadtraum inmitten der historischen Altstadt vor, der mit einer Vielzahl an Baumstandorten ober- und unterirdisch auf den Klimawandel reagiert und einen notwendigen und politisch beschlossenen Beitrag zum Klimanotstand hinsichtlich Gesundheitsvorsorge, z. B. gegen Hitzestress von Menschen, Pflanzen und Tieren, und zur Starkregenvorsorge leistet.

Um die Integration der vor ca. 40 Jahren in der Beckergrube gepflanzten sieben Weißdorne in die Neugestaltung bewerten zu können, hat die Hansestadt Lübeck durch einen Gutachter eine Zustandserfassung hinsichtlich Vitalität und vorhandener Schäden erstellen lassen. Vor

mehr als eineinhalb Jahren wurden zwei der sieben Bäume in eine gute, zwei Bäume in eine mittlere und drei Bäume in eine schlechte Vitalitätsstufe eingruppiert. Ein Baum mit damaliger mittlerer Qualität, mittlerweile mit einer verringerten Qualität (Pilzfruchtkörper an Hauptästen der Krone), muss wegen Brandschutzanforderungen entfallen. Ansonsten bleiben die Bäume mit guter bis mittlerer Vitalitätsstufe erhalten und sind im Neugestaltungskonzept integriert. Die Bäume mit schlechter Vitalität werden entnommen, zum Teil um Raum für nachhaltige Baumstandorte zu schaffen.

Zusätzlich zu den Bestandsbäumen können 37 Neupflanzungen, zwei davon im Durchgang zum Wehdehof, realisiert werden. Oberirdisch in Abstimmung mit dem Brandschutz und der Denkmalpflege konnte durch die Auswahl unterschiedlicher Baumarten eine hohe Biodiversität erreicht werden, deren Schatten und erhöhte Luftfeuchtigkeit den Hitzestress mindern und mit Blüten und Herbstfärbung Menschen und Tiere erfreuen.

Unterirdisch in Abstimmung mit Kanälen, Leitungen und archäologischen Funden konnten Maßnahmen der blaugraugrünen Infrastruktur geplant werden, die das Regenwassermanagement bei Starkregen wie auch in Trockenzeiten beinhaltet und den Bäumen zum möglichst verkehrssicheren und langlebigen Wachstum verhilft. Hiermit wird den Zielen des Masterplan Klimaschutz zusätzlich in besonderer Form gefolgt.

Es gelingt den Planenden damit, das Konzept von vielen Baumstandorten mit unterschiedlichen Größen und Arten umzusetzen und damit eine hohe Biodiversität und Langlebigkeit zu erlauben. Die Innenstadt bekommt damit einen Stadtraum mit einer neuen und bisher nicht vorhandenen kleinklimatischen Qualität.

5. Archäologie und Denkmalschutz

In der Beckergrube befinden sich viele Baudenkmäler, so das Stadttheater auf der Nordseite der östlichen Beckergrube. Im Rahmen des Wettbewerbs und der sich anschließenden Abstimmungen wurde auf die Freihaltung der Sichtachsen auf das Theater Wert gelegt.

Mit der Neugestaltung der Beckergrube soll mit einer neuen Aufenthaltsqualität dem Strukturwandel, mit der Pflanzung einer hohen Anzahl unterschiedlicher Bäume dem Klimawandel und der Gesundheitsvorsorge begegnet werden. Die vorgesehenen Baumpflanzungen, die Leitungsverlegungen und der neue Oberflächenbelag erfordern einen Eingriff in den Untergrund, der im südlichen Bereich aufgrund der historischen Grundmauern eine umfangreiche archäologische Voruntersuchung verursacht. Die gesamte Baumaßnahme befindet sich im Grabungsschutzgebiet „Innere Stadt“.

Am 31.05.2023 hat die Hansestadt Lübeck (HL) bei der Possehl-Stiftung einen Förderantrag für die Durchführung dieser archäologischen Untersuchungen gestellt, nachdem bei Suchgrabungen vor Ort im März 2023 erheblicher Bestand an archäologischen Strukturen (zumeist Mauerreste) bis dicht unter die derzeitige Asphaltoberfläche vorgefunden und dokumentiert wurde.

Seit Oktober 2023 ist die Archäologie mit einem Grabungsteam vor Ort dabei - entsprechend einem abgestimmten Schürfplan -, die Baumgruben auf der Südseite bereits vor Beginn der eigentlichen Baumaßnahme freizulegen, um den historischen Untergrund zu untersuchen und zu dokumentieren. Ziel ist es, diese Flächen für die Bauphase freizumachen und so weit wie möglich freizugeben. Bei entsprechender „Fundlage“ müssen die Baumgruben in der Planung noch angepasst werden.

Wichtig dabei ist vor allem der Erhalt ausgewählter Bodendenkmale. Die Pflanzgruben, Leitungen etc. sollen so geplant werden, dass so wenig Mauern wie möglich durch die Maßnahme zerstört werden. Die Voruntersuchungen greifen der Hauptmaßnahme ab Juli 2024 vor und "entspannen" somit den gesamten Zeitplan. Des Weiteren werden für die Hauptmaßnahme im Vorfeld wichtige Einblicke gewonnen, die einen späteren reibungsfreieren Bauablauf gewähren.

Es wird davon ausgegangen, dass während der Hauptbaumaßnahme aufgrund der flächenmäßigen Bodeneingriffe die Archäologie weiterhin präsent sein wird.

Die Ergebnisse der archäologischen Untersuchung werden auf der städtischen Webseite und in Kürze in der neuen Ausstellung präsentiert.

6. Kinder- und Jugendbeteiligung

Kinder und Jugendliche werden in unterschiedlichen Formaten im gesamten Prozess (Rahmenplan Innenstadt, Verkehrsversuch, Projekt Beckergrube) immer wieder beteiligt.

Ein Wunsch der Jugendlichen – das Urban Gardening – wurde gemeinsam mit ihnen drei Jahre lang erprobt. Es kann mit der Neugestaltung umgesetzt werden, wenn „Paten“ für einzelne Hochbeete gefunden werden. Ein Holzdeck und viele Rundbänke bieten besondere Aufenthaltsmöglichkeiten auch für kleine Kinder. Eine Tanzfläche lädt ein für unterschiedliche Performance-Darbietungen.

Der Vorstand des Stadtschüler:innenparlaments und Vertreter:innen von Fridays for Future sind im Beirat Beckergrube vertreten. Das Projekt wird am 9. Februar 2024 dem Stadtschüler:innenparlament vorgestellt.

7. Bauzeit und Baudurchführung (einschl. Verkehrsführung während der Bauzeit)

Die gesamte bisherige Planung und die zukünftige Baudurchführung erfolgt unter sehr hohem Zeitdruck, da die Fördermittelausgabe in Höhe von 3,5 Mio. € gemäß Förderbescheid bis Ende 2025 erfolgen muss. Die Projektentwicklung von der Vorplanung bis zur Erstellung der Ausschreibungsunterlagen einschließlich der Berücksichtigung aller Belange wie Medienträger, Feuerwehr, Archäologie und Denkmalpflege innerhalb nur eines Jahres ist im Nachhinein als zu gering anzusehen, sodass die nachfolgend genannten Projektzeiten nur noch unter optimalen Rahmenbedingungen eingehalten werden können, da keinerlei Zeitpuffer mehr vorhanden sind.

Ziel ist ein Baubeginn im Juli 2024, um in einem ersten Teilbauabschnitt bis zur Weihnachts-/Winterpause 2024/25 die neue Fahrbahn herstellen zu können. In 2025 sollen nacheinander die nördlichen und dann die südlichen Nebenanlagen und Freiflächen realisiert werden. Durch die Arbeiten der Medienträger wird es aber auf beiden Straßenseiten parallele Bautätigkeiten geben. Als letzte Teilbaumaßnahme finden Kanalbauarbeiten (Trennsystem) durch die EBL in der Kupferschmiedestraße und im sich anschließenden Kreuzungsbereich Beckergrube statt. Ein Abschluss der Arbeiten ist für das 2. Quartal 2026 geplant.

Da es sich um eine gemeinsame Baumaßnahme mit der EBL und TraveNetz handelt, sind zeitgleich auch unterschiedliche Gewerke vor Ort. Nur durch einen vorgezogenen Baubeginn von TraveNetz und die bereits laufenden archäologischen Voruntersuchungen ist eine bauliche Umsetzung des 1. BA in weniger als zwei Jahren Bauzeit möglich.

Grundvoraussetzung für diese schnelle bauliche Umsetzung ist eine Vollsperrung der östlichen Beckergrube vom Baubeginn bis November 2025. Mit einer Teilsperrung (Offenhaltung z. B. der Stadteinwärtsfahrtrichtung vom Koberg/Breite Straße in Richtung Fünfhausen/Untertrave) würde sich vermutlich die Bauzeit fast verdoppeln. Dadurch würde dann ein gutes Drittel der zugesagten Fördermittel nicht mehr abgerufen werden können (über 1 Mio. €) und durch die Bauzeitverlängerung würden ebenfalls die Baukosten steigen.

Weil während der gesamten Bauzeit die Hubbrücke weiterhin gesperrt sein wird, ist für den Kfz-Verkehr nur eine großräumige Umfahrung entsprechend der ausgeschilderten Umleitung Hubbrücke (über Falkenstraße, Huxterdamm, Kanalstraße) möglich (=> siehe Anlage 2 Übersichtskarte).

Als Umleitung für den Busverkehr (Fahrtrichtung Gustav-Radbruch-Platz in Richtung Innenstadt) für die Bauzeit sollte in der ursprünglichen Planung die Strecke Gustav-Radbruch-Platz – Hubbrücke – Untertrave gewählt werden, die jedoch mangels technischer Verfügbar-

keit der Hubbrücke nicht zum Zuge kommen kann. Vor diesem Hintergrund wurden weitere Varianten auf ihre Machbarkeit untersucht:

- Führung des Busverkehrs vom Gustav-Radbruch-Platz über Große Burgstraße, Koberg, Fischergrube (inkl. Drehung der Einbahnstraßenrichtung), Kupferschmiedestraße, Fünfhausen, Schüsselbuden
- Führung des Busverkehrs vom Gustav-Radbruch-Platz in Richtung Innenstadt über Falkenstraße, Krähenstraße, Wahnstraße

Die theoretischen Vorteile einer Umleitung über die Fischergrube wären ein gesicherter Erhalt der vorhandenen Taktung und ein Erhalt der ÖPNV-Erschließung für die nördliche Altstadtinsel, da die Haltestellen Große Burgstraße und Breite Straße weiterhin auch in Richtung ZOB angebunden blieben. Zudem würde ein Öffnen der oberen Fischergrube für den Busverkehr theoretisch ermöglichen, dass auch weiterhin Stadtrundfahrten mit dem Open-Air-Bus der LVG angeboten werden könnten. Auch die Regionalbuslinie 335 könnte weiterhin die nördliche Altstadt direkt bedienen. Diesen Vorteilen stehen jedoch erhebliche und weitreichende Nachteile gegenüber, wie der Beschaffenheit der Fischergrube als historische Altstadtstraße mit Kopfsteinpflaster, dem darunter befindlichen alten Medienbestand und dem historischen Häuserbestand mit unterschiedlichen Gründungstiefen. Hinzu käme die stark ansteigende Belastung des Straßenkörpers selbst, sodass diese Umleitungsvariante mit dem Risiko behaftet ist, infolge von auftretenden Straßenschäden nicht dauerhaft verfügbar sein zu können. Entscheidend hinzu kommt das sanierungsbedürftige Kanalnetz unter der Fischergrube, das Mehrbelastungen voraussichtlich nicht standhält bzw. derzeit im Hinblick auf eine vereinfachte Sanierung (mittels „Inliner“) geprüft wird. Ein Ergebnis dazu wird es voraussichtlich Ende März geben.

Die praktische Umsetzbarkeit dieser Umleitungsvariante ist vor dem Hintergrund der Gefahr von Schäden an Straße und Kanalnetz fraglich. Aufgrund der Risiken und Unwägbarkeiten dieser Umleitungsstrecke wird von Seiten der Verwaltung die Umleitung über die Falkenstraße empfohlen.

Bei einer Umleitung über die Falkenstraße würden die zuvor beschriebenen Nachteile nicht wirksam werden. Hierbei würde es sich um eine vollständig asphaltierte und auch bereits jetzt durch den ÖPNV genutzte Strecke handeln.

Bei dieser Führung entsteht voraussichtlich ein zeitlicher Mehrbedarf von ca. 2 bis 3 Minuten bei jeder Busfahrt. Dieser zeitliche Mehraufwand lässt aufgrund vorgesehener Anschlussbeziehungen sowie knapper Wendezeiten, z. B. auf der Linie 10, eine umfangreiche Anpassung der betroffenen Linienfahrpläne notwendig werden. Diese Änderungen sind durch SWL Mobil zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2024 im Fahrplan abbildbar; bis dahin müssten die durch den längeren Fahrweg entstehenden Verspätungen zunächst betrieblich abgefangen werden, inkl. eventueller Fahrtausfälle oder Fahrtabbrüche.

Die Umleitungsstrecke müsste für den neuen Fahrplan ab Dezember 2024 mit verlängerter Fahrzeit bewertet werden, was vermutlich aufgrund der teilweise knappen Wendezeiten zu einem Mehrbedarf an Fahrzeug und Personal führen wird. Zusätzliche Busse und zusätzliches Fahrpersonal stehen jedoch für die Bauzeit der Beckergrube nicht zur Verfügung. Der sich durch die Umleitung ergebende Mehraufwand lässt sich vermutlich durch Einsparungen an verschiedenen Stellen im Netz (ggf. Taktausdünnungen) organisieren.

Um sowohl kurzfristig möglichst große Zuverlässigkeit für eine Umleitung ab Juli zu erhalten als auch nach dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 ggf. notwendig werdende Taktausdünnungen auf ein Minimum zu beschränken oder zu vermeiden, sind entlang der Umleitungsstrecke Maßnahmen zur Busbeschleunigung, wie LSA-Bevorrechtigungen an allen Knotenpunkten, Einrichtung einer Busspur in der Falkenstraße und Befreiung der Wahnstraße vom ruhenden Verkehr und Fahrradbügeln, zu implementieren.

Der Lagerwechsel der Rehderbrücke wird bis Ende Juni 2024 durchgeführt sein und damit die halbseitige Sperrung wieder aufgehoben werden können.

Umleitungsvarianten über die Hubbrücke oder die Fischergrube wären minimalinvasiv abwickelbar und daher im Rahmen der vertraglichen Regelungen mit SWL Mobil im öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) abbildbar, weshalb hierfür keine Kostenschätzung erstellt wur-

de. Für die Führung über die Falkenstraße gibt es eine Kostenschätzung nur für die sich ergebenden Mehrkilometer i. H. v. 560.000 € für 1,5 Jahre, die durch die Hansestadt Lübeck auszugleichen sind.

Bei einer Führung des Busverkehrs zwischen Gustav-Radbruch-Platz und Wahnstraße über die Falkenstraße wäre die nördliche Altstadt nur noch aus Richtung Süden mit dem ÖPNV erreichbar (über die Königstraße). Um die ÖPNV-Erschließung der nördlichen Altstadtinsel während der Bauzeit zu verbessern, ist die Führung einer Buslinie aus dem Bereich Marli mit Stichfahrt vom Gustav-Radbruch-Platz über den Koberg zurück zum Gustav-Radbruch-Platz und die Falkenstraße zum Kohlmarkt zu prüfen.

Hierbei würden weitere Kosten entstehen, wobei hier die Machbarkeit (Haltestellenlage am Koberg, Wendemöglichkeiten, Personal- und Fahrzeugeinsatz etc.) noch zu klären wäre.

Die Geschäfte auf der Südseite bekommen während der Bauzeit eine Anlieferungsmöglichkeit mit kleinen Lkws (max. 12 t) über den Wehdeinnenhof (Zufahrt von der Straße Fünfhausen, Lieferbereich für REWE und eine Wendemöglichkeit werden geschaffen). Auf der Nordseite wird insbesondere für das Theater ein zusätzlicher Lieferbereich in der oberen Fischergrube beschildert werden. Der Taxenverkehr bekommt die Möglichkeit, die obere Fischergrube auch von der Breiten Straße aus zu befahren (verbesserte An- und Abfahrt nördl. Altstadt).

Eine Führung des Radverkehrs durch den Baubereich ist aufgrund des Baufeldes, der Baustelleneinrichtungsflächen und Baustellenverkehre nicht möglich. Eine Umleitungsführung des Radverkehrs von der unteren Beckergrube/Fünfhausen in Richtung Breite Straße wird über die Kupferschmiedestraße und die obere Fischergrube erfolgen. Auch für die Gegenrichtung wird diese Umleitung empfohlen.

Um die neue Verkehrsführung gut kommunizieren zu können, soll mit Hilfe einer Agentur eine Baustellenkommunikation entwickelt und umgesetzt werden. Zudem sollen im Zuge der Baumaßnahme mit den Beiratsmitgliedern, weiteren Gewerbetreibenden und dem Lübeck Management Instrumente entwickelt werden, um „Umsatzeinbrüchen“ durch temporäre Einschränkungen der Erreichbarkeit nach Möglichkeit entgegenzuwirken.

8. Projektkosten und Finanzierung

Das Gesamtprojekt (1. + 2. BA) wurde 2022 und 2023 mit ca. 7,7 Mio. € im investiven Haushalt der HL abgebildet. Am 09.05.2022 hat die HL über das Förderprogramm „Nationale Projekte des Städtebaus 2021“ eine Förderzusage in Höhe von 3,5 Mio. € für den 1. BA erhalten mit der maßgeblich einschränkenden Bedingung, dass diese Mittel bis Ende 2025 ausgegeben sein müssen.

Die Wettbewerbsbedingungen gaben eine Netto-Bausumme von 4,7 Mio. € vor. Die Kosten teilen sich auf in den östlichen Bereich (1. BA zwischen Breite Straße und Fünfhausen) mit rund 2,4 Mio. € netto und den westlichen Bereich (2. BA zwischen Fünfhausen und An der Untertrave) von 2,3 Mio. € netto. Diese 5,6 Mio. € Bruttobausumme wurde durch die Kostannahmen des Siegerentwurfs (bei bereits berücksichtigter Baukostensteigerung für Baubeginn 2024 1. BA und 2026 2. BA) sogar geringfügig unterschritten.

Die im Rahmen der Vorplanung Anfang 2023 erstellte Kostenschätzung für den 1. BA bestätigte die im Wettbewerb ermittelten ca. 2,4 Mio. € Nettobausumme, zzgl. der Baunebenkosten (Planung, Gutachten etc.) ein geschätzter Gesamtbetrag von 3,3 Mio. € (brutto).

Die im September 2023 im Rahmen der Entwurfsplanung erstellte Kostenberechnung wies netto 3 Mio. € für die Baukosten 1. BA + 129.000 € für den Ideenteil Durchgang Wehdehof + 132.000 € für den Bau des Baumbewässerungssystems über Rigolen aus, in der Gesamtsumme netto 3,3 Mio. €.

Nicht in dieser Kostenaufstellung enthalten waren die durch die Baumpflanzungen erforderliche Inlinersanierung Kanalbau (320.000 €) + Zusatzkosten für Archäologie + Baunebenkosten (Planung/Gutachten etc.).

In der Haushaltsanmeldung 2023 für 2024 wurde für das Produktsachkonto Beckergrube das beantragte Gesamtbudget auf 8,8 Mio € brutto erhöht, wobei der 1. BA mit 4,3 Mio. € enthalten ist.

Anfang Januar 2024 wurden alle bisher angefallenen und zukünftigen Projektkosten gemäß unterer Tabelle noch einmal aktualisiert:

Ausgaben:	ca. Kosten (brutto)
Baukosten 1. BA	3.850.000 €
Ideenteil Wehdehof	165.000 €
Rigolensystem für Baumbewässerung	275.000 €
Inlinersanierung (einschl. Baunebenkosten)	320.000 €
Planungs-/Gutachter- und Bauleitungskosten	830.000 €
Wettbewerb	200.000 €
Archäologie	420.000 €
sonstige Kosten (Versorgungspoller, Präsentationsfläche, Schürfen, Kampfmittelfreiheit etc.)	200.000 €
Gesamtprojektkosten 1. BA (kalkuliert)	6.260.000 €
Risikozuschlag (Preissteigerungen, Unvorhergesehenes etc.) 10 %	626.000 €
Gesamtprojektkosten 1. BA	<u>6.886.000 €</u>
Gesamtprojektkosten 1. BA (2022-2026, gerundet)	<u>6.900.000 €</u>
Einnahmen:	
Förderung BBSR Bundesprogramm	- 3.500.000 €
Spende Possehl für Archäologie	- 100.000 €
Städtische Eigenmittel HL 1.BA (angenommen)	<u>3.300.000 €</u>
<u>bisherige Ausgaben</u>	
2022	291.000 €
2023	438.000 €
Städtische Eigenmittel HL 1. BA (für 2024-26 noch erforderlich)	<u>2.571.000 €</u>

Es sind im Projekt seit der Erstkalkulation 2022 und dem Wettbewerbsergebnis Kostensteigerungen von über 50 % zu erwarten (davon ca. 10 % für Leitungs- und Kanalbau/Sanierung, 10 % Archäologie, 7 % Rigolensystem, 23 % für allgem. Bau- und Planungskosten).

Die Mittel wurden für die Haushaltsjahre 2024 bis 2026 unter dem Produktsachkonto 541001.634.7852000 angemeldet. Die Mehrkosten von insgesamt 1,96 Mio. € teilen sich auf die Jahre wie folgt auf:

	2024	2025	2026	Summe
Aktuell im Haushalt:	1.700.000 €	2.000.000 €	500.000 €	4.200.000 €
Benötigt:	2.420.000 €	2.750.000 €	990.000 €	6.160.000 €
Mehrkosten:	720.000 €	750.000 €	490.000 €	1.960.000 €

Dabei werden die Mehrkosten für 2024 aus dem Bereichsbudget zur Verfügung gestellt. Ein Großteil der Mittel (ca. 400 T€) kann konkret aus dem Projekt 541001.995.7852000 Ersatzneubau Marienbrücke zur Verfügung gestellt werden, hier musste der Planungsstart um ein Jahr verschoben werden.

Die Mehrkosten der Jahre 2025 und 2026 werden über die kommende Haushaltsplanung 2025 inkl. mittelfristige Finanzplanung für das Jahr 2025 nachgesteuert.

Die Einzahlungen von 3,5 Mio. € sind im Produktsachkonto 541001 634.6811000 geordnet.

Eine HU-Bau liegt vor, sodass direkt nach der Projektfreigabe mit der Ausschreibung der Baumaßnahme begonnen werden kann.

Das Projekt hat eine Förderzusage über das Bundesprogramm „Nationale Projekte des Städtebaus“ in Höhe von 3,5 Mio. €. Die Fördergelder müssen bis Ende 2025 ausgegeben werden. Die Bundeszuwendung für 2022 und 2023 von insgesamt 550.000 € hat die HL bereits erhalten.

Von der Possehl-Stiftung gibt es eine Förderzusage für die Beteiligung an den Archäologischen Voruntersuchungen in Höhe von 100.000 € und für die Übernahme der Kosten einer Projektausstellung in Höhe von max. 64.000 €.

9. Dringlichkeit und Ausblick 2. Bauabschnitt

Für die weitere Umsetzung des Projektes ist es erforderlich, dass eine Projektfreigabe in der Hauptausschusssitzung am 26.03.2024 erreicht wird, damit umgehend mit der Ausschreibung begonnen werden kann. Ziel ist es, Ende Juli 2024 mit der Baumaßnahme zu beginnen. Nur bei Einhaltung dieser Fristen kann ein Großteil der Baumaßnahme bis Ende 2025 realisiert werden, um einem anteiligen Verlust von zugesagten Fördergeldern entgegenzuwirken.

Terminkette für 2024:	Mitte April	Ausschreibung
	Ende Mai	Submission
	Mitte Juni	Vergabe
	Anfang Juli	Baubeginn

Sollten zum Ende des Vergabeverfahrens im Juni 2024 keine bzw. keine vergaberechtskonforme Angebote vorliegen, ist der Zeitplan nicht mehr zu halten. Eine Neuausschreibung wäre dann erforderlich und würde zu einem anteiligen Verlust von Fördermitteln führen.

Im Rahmen des Gesamtprojektes „Neugestaltung Beckergrube“ soll in 2024 der 2. BA in der Vorplanung mit einer aktualisierten Kostenschätzung abgeschlossen werden und die Entwurfsplanung starten.

Im 2. BA sollen die Medienträger vor Beginn der Straßenbauarbeiten in eigenständigen Baumaßnahmen in den Jahren 2027-28 die erforderlichen Um- und Neuverlegearbeiten durchführen. Der Straßenbau soll anschließend in den Jahren 2029-30 erfolgen.

Anlagen:

- 1 – Finanzielle Auswirkungen
- 2 – Übersichtskarte
- 3 – Technischer Lageplan

Senatorin Joanna Hagen