



► Nr. VO/2024/13351
öffentlich

Lübeck, 25.06.2024

**Vorlage
-öffentlich-**

Verantwortliche Bereiche:
5.651 - Gebäudemanagement

Bearbeitung: Christina Friedrich (E-Mail: christina.friedrich@luebeck.de Telefon: 122-6592)

Erteilung eines Projektauftrags zur städtebaulich, konzeptionellen Auseinandersetzung mit dem Schranken in Verbindung mit den Planungen zum "Mixed-Use-Konzept Haus B (ehem. Karstadt Sport Gebäude, Königstraße)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
01.07.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
15.07.2024	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
16.07.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
18.07.2024	Schul- und Sportausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
26.09.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird ermächtigt, die Planungsaufgabe (Generalplanung für das Projekt Mixed-Use-Konzept Haus B) um das Gebiet „Schranken“ zur Bewertung und Lösung städtebaulicher und funktionaler Verflechtungen zu erweitern. In diesem Zuge ist die Realisierbarkeit eines Fahrradparkhauses im Haus C (Kellergeschoss Schranken) der Immobilie und die Möglichkeit der Erschließung über den Schranken zu prüfen und aufzuzeigen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	zustimmend
5.610 Stadtplanung und Bauordnung	zustimmend
5.660 Stadtgrün und Verkehr	zustimmend

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

Ja
 Nein-

Begründung:

Im Zuge des anstehenden Partizipationsprozesses wird eine Beteiligung über Beteiligungsformate des Gesamtprojektes ÜBERGANGSWEISE erfolgen.

Die Maßnahme ist:

neu

<input checked="" type="checkbox"/>	freiwillig
<input type="checkbox"/>	vorgeschrieben durch:
<div style="border: 1px solid black; height: 20px;"></div>	

Finanzielle Auswirkungen:

<input checked="" type="checkbox"/>	Ja (Anlage 1)
<input type="checkbox"/>	Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

<input type="checkbox"/>	Nein
<input checked="" type="checkbox"/>	Ja – Begründung:
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">Im Zuge einer Überplanung des Schrangens müssen klimaschutzrelevante Aspekte Berücksichtigung finden</div>	

Begründung der Nichtöffentlichkeit
gem. § 35 GO:

Begründung:

Im Rahmen der Planungen zum Haus B (s. dazu auch Berichtvorlage zum „Mixed-Use-Konzept Haus B“ vom Juni 2024, VO/2024/13413), aber auch aus dem Stadt- und Fachdialog zu ÜBERGANGSWEISE wurden wichtige Hinweise für die Transformation des Schrangens gegeben.

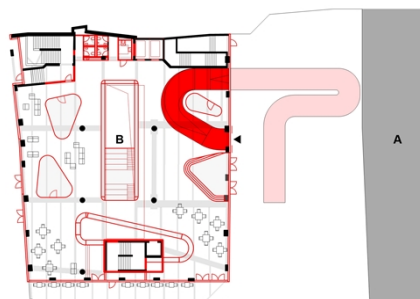
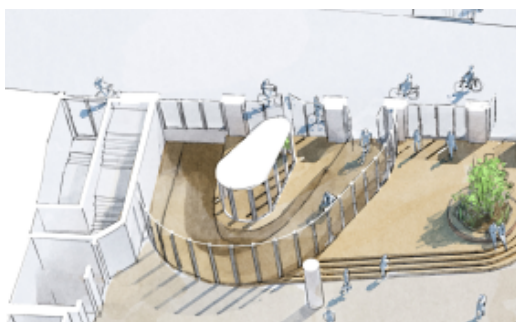
Die Verwaltung rät in Anbetracht der nachgestellten Ausführungen zu einer planerischen Befassung in Form einer Machbarkeitsstudie mit dem Schrangens, um Synergien sowie funktionale Verflechtungen, die sich aus der Überplanung von Haus B ergeben (z. B. Auseinandersetzung zwischen innen-außen als Begegnungsort, Erschließung, bauliche Abhängigkeiten, Bauabläufe etc.), zu erlauben und zugleich einen weiteren wichtigen Impuls zur Transformation der Innenstadt zu setzen.

Nach der Ausarbeitung erster Vorentwurfsvarianten in einem Zeitraum von ca. 2-3 Monaten nach Beauftragung sollen diese den Gremien zur weiteren Entscheidung vorgelegt werden, um die konkrete, städtebauliche Ausrichtung der Planungsaufgabe Schrangens festzuhalten und eine Umsetzung im Zusammenhang mit der Bauaufgabe Haus B einzuleiten.

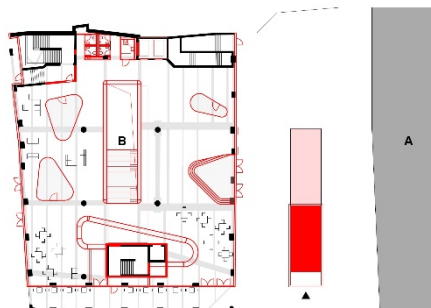
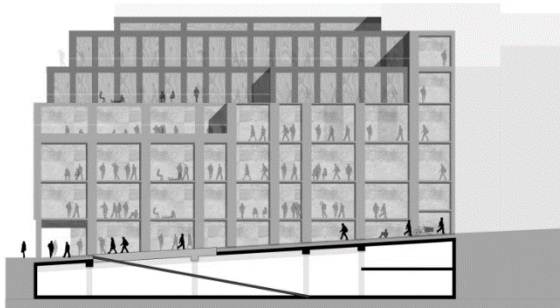
Schnittstelle zu Gebäudeüberplanung: Fahrradparkgarage unterhalb des Schrangens
Bestandteil des Flächen- und Raumprogramms aus der vorangegangenen „Phase 0“ ist die Bereitstellung von 200 Fahrradstellplätzen für die Nutzerschaft des Mixed-Use-Gebäudes. Im Rahmen der geforderten Lösungsskizzen zum VgV-Verfahren wurden die Planer aufgefordert, eine Lösung für die Erschließung der Fahrräder ohne Beteiligung des Schrangens nachzuweisen, aber ebenfalls auch Alternativansätze aufzuskizzieren, die sich für eine bessere Erschließung anbieten würden.

Folgende beiden Varianten wurden durch den Planer aufgezeigt:

V1 Entwurfsvorschlag über das Erdgeschoss:



V2 Schematische Darstellung einer außenliegenden Erschließungsmöglichkeit über den Schragen



Die Vor- und Nachteile beider Varianten sind in Anlage 1 gegenübergestellt.

Im Wesentlichen bietet Variante 2 gegenüber Variante 1 folgende zentralen Vorteile:

- Flächengewinn im Erdgeschoss im Gebäude von ca. 140 m² für öffentliche Nutzung der Ebene
- Kapazität bis zu 500 Fahrradstellplätzen
- Der Übergang zu Haus A über die bestehende Galerie kann ohne wesentlichen Umbauten erhalten bleiben
- Ein erforderlicher Deckenausschnitt für die Kranaufstellung (s. Erläuterung zu Baulogistik in Berichtvorlage „Mixed-Use-Konzept Haus B“ vom Juni 2024) könnte nach Fertigstellung und Abbau der Krananlage genutzt werden für eine Rampenanlage der unteren Fahrradstellfläche (Synergieeffekt)
- Die Erschließung wäre in der dargestellten Lage derzeit B-Plan konform
- Hohe Leistungsfähigkeit in Stoßzeiten
- Rampenlänge deutlich geringer möglich (Investitionskosten)

So zeigen die Planer:innen zu Haus B auf, dass durch eine Fahrradparkgarage unter dem Schragen (Haus C) mit Zuwegungen über den Schragen auf die im Haus B vorgesehenen Nutzer:innen und Nutzungen besser und flexibler eingegangen werden kann, da eine räumliche Verlagerung in das Haus C entsprechend mehr Flächen zur Verfügung stellen könnte.

Weiter lässt sich anhand der erstellten Skizzen ablesen, dass eine Zuwegung zur erforderlichen Fahrradinfrastruktur über den Schragen deutlich attraktiver umgesetzt werden kann, wengleich gegenwärtig noch keine verlässlichen planerischen Aussagen vorliegen. Die damit einhergehenden verkehrlichen und stadtbildpflegerischen Fragestellungen und Auswir-

kungen einer solchen Zufahrt sind im Weiteren zu prüfen und zu lösen. Dabei bedarf es einer Auseinandersetzung mit noch abzustimmenden Themenfeldern wie z. B. Stadtbild, Umgebungsschutz, Pufferzone Welterbe und weitere.

Aus stadtplanerischer Sicht spricht für eine solche Überlegung, dass dem zukunftsweisenden Thema der Mobilitätswende mit einer im Stadtraum erkennbaren Fahrradparkgarage weiter Ausdruck gegeben werden kann. Auch wenn viele junge Menschen bereits das Fahrrad nutzen, ist es weiterhin von besonderer Bedeutung, attraktive Angebote zu schaffen. Im Zuge einer planerischen Auseinandersetzung mit der Aufgabe sollte geprüft werden, inwiefern der Ort ferner eine öffentliche Nutzung der Fahrradparkgarage erlaubt. Wichtige Aspekte sind die mögliche Kapazitäten wie eine hochwertige architektonische/ städtebauliche Umsetzung. Im Rahmen der Exkursion nach Groningen konnten ansprechende und dem jeweiligen Ort gerecht werdende Lösungen besichtigt werden.



Beispiel aus Groningen, Niederlande
Foto: C. Friedrich

Aus Sicht der Radverkehrsbeauftragten besteht schon heute eine sehr hohe Nachfrage nach Fahrradabstellmöglichkeiten im Umfeld des Karstadt Haus B. Regelmäßig gehen Anfragen von Bürger:innen nach weiteren Fahrradbügeln ein. Die Schaffung einer Fahrradparkgarage unterhalb des Schrangens mit einer Kapazität von 500 Fahrradstellplätzen und einer gut erreichbaren Rampe an der Königstraße sollte daher aus Sicht der Radverkehrsbeauftragten vor dem Hintergrund der neuen Nutzung von Karstadt Haus B und zur Förderung des Radverkehrs unbedingt weiterverfolgt werden

Weiterentwicklung des Schrangens als öffentlichen Raum

Ein weiterer wichtiger Aspekt bildet die Möglichkeit den Schrangens als öffentlichen Raum weiterzuentwickeln. Die ÜBERGANGSWIESE in 2023 und diesem Jahr zeigen, dass der Ort durch eine „grüne Bepflanzung“ eine hohe Akzeptanz findet und im Stadtgefüge wieder eine Rolle als Freiraum einnimmt, die über eine reine Wegfunktion zwischen Breite-Straße und Königstraße hinausgeht. Befragungen der HL haben ein positives Feedback ausgelöst und den Wunsch nach einer Verstetigung durchaus festgehalten. Der Gedanke einer Bebauung wie dieser Anfang der 2000er Jahre kontrovers diskutiert wurde und in einer Beschlussfassung mündete, zugleich wirtschaftlich und bautechnisch nicht realisiert werden konnte, lässt sich hiervon nicht zwingend ableiten. Es bedarf einer Klärung, in wieweit bzw. in welcher Form in Anbetracht des eingesetzten Innerstädtischen Strukturwandels (u. a. Leerstandsituation; Aufwertung öffentlicher Freiräume, Mobilitätswende) sowie der neuen Nutzung von Haus B u. a. Cafeteria) eine Bebauung des Schrangens weiterhin zeitgemäß ist. Im Zuge des Rahmenplans Innenstadt mit Mobilitätskonzept wurde darüber hinaus darauf hingewiesen, bestehende Freiräume als solche attraktiver zu gestalten und damit einen wichtigen Beitrag für eine resiliente, nachhaltige Stadt zu leisten.

Förderrechtliche Situation

Derzeit wird geprüft, inwieweit die Überplanung des Schrangens sowie Realisierung eines freigegebenen Entwurfs über die Städtebauförderung abgebildet werden kann. Gespräche mit dem zuständigen Ministerium sind aufgenommen.

Kosten und haushaltsmäßige Ordnung

Für das gesonderte Projekt sind zusätzliche, zunächst konsumtive Haushaltsmittel erforderlich, welche bisher nicht im Haushalt berücksichtigt waren. Diese haben keinen Einfluss auf die Finanzierung bzw. den Finanzbedarf von Haus B.

Im Haushaltsjahr 2024 müssen Planungskosten für die Machbarkeitsstudie aus dem konsumtiven Bereichs-/Fachbereichsbudget als Deckung herangezogen werden. Eine erforderliche Öffentlichkeitsarbeit erfolgt im Kontext zum Projekt ÜBERGANGSWEISE.

Die finanziellen Auswirkungen lassen sich derzeit nur für die Machbarkeitsstudie abschätzen und liegen bei ca. 30.000 € brutto. Die Investitionskosten sind abhängig von einer konkreten städtebaulichen Idee sowie einer davon abgeleiteten Freigabe der baulichen Maßnahmen als Ergebnis des Planungsprozesses.

Dringlichkeitsbegründung

Die Überplanung des Schrangens inkl. Realisierung eines Fahrradparkhauses bietet die einzigartige Chance für die Stadt, sich neu mit dem zentralen öffentlichen Raum auseinanderzusetzen, einen wichtigen Beitrag zu leisten für Fahrrad-Mobilität in der Innenstadt und dabei die Anforderungen und Möglichkeiten, die sich aus der zukünftigen Funktion des Gebäudes Haus B heraus ergeben, in diesen Prozess einfließen zu lassen. Es gibt eine starke konstruktive sowie funktionale Verzahnung mit der Baumaßnahme „Mixed-Use-Konzept Haus B“, weshalb sehr empfohlen wird, den öffentlichen Raum bzw. den Schrang als Projekt zu verfolgen, um Planungssicherheit für das Haus B zu erlangen sowie Synergien in der Realisierung durch abgestimmte Bauabschnitte zu schaffen.

Anlagen:

Anlage 1: finanzielle Auswirkungen

Anlage 2: Alternative Erschließungsvarianten Haus-B Zufahrt Fahrradabstellfläche_ppp

Senatorin Joanna Hagen

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

KONSUMTIV

Finanzielle Auswirkungen in €	2024	2025	2026	2027
Erträge				
Aufwendungen	-30.000,00			
Saldo Ergebnisplan	-30.000,00	0,00	0,00	0,00
Einzahlungen				
Auszahlungen	-30.000,00			
Saldo Finanzplan	-30.000,00	0,00	0,00	0,00

2024	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel veranschlagt	X	X	Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Zusätzl. zu ordnen				
Haushaltsbelastend	X	X	X	X
Haushaltsentlastend				
Haushaltsneutral				

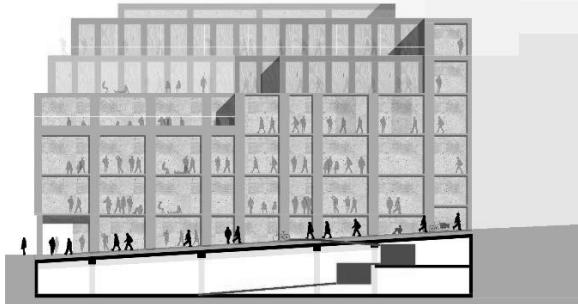
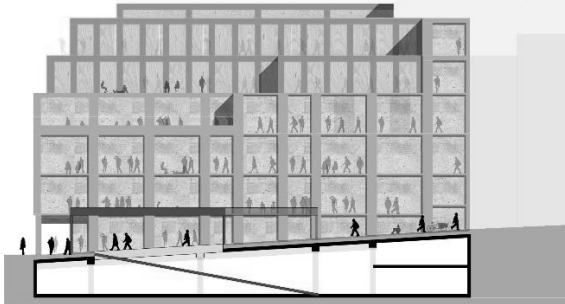
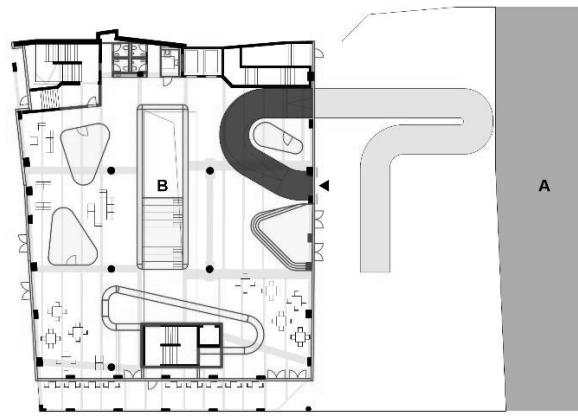
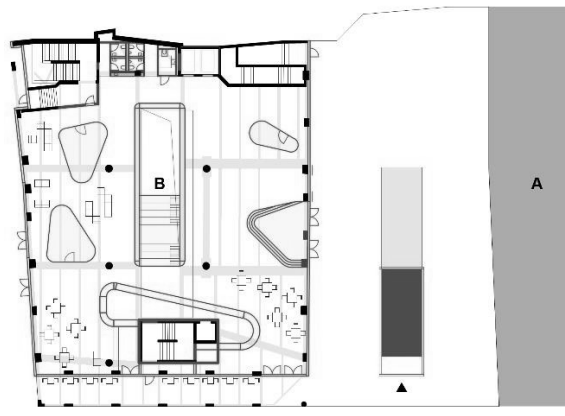
Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan
	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
2024			
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	111029.000.5211001	Gebäudemanagement, Unterhaltung der Hochbauten	-30.000,00
		Saldo Ergebnisplan	-30.000,00

	Produktsachkonten		Finanzplan
	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	111029.000.7211001	Gebäudemanagement, Unterhaltung der Hochbauten	-30.000,00
		Saldo Finanzplan	-30.000,00

VARIANTENVERGLEICH EINFAHRT FAHRRADGARAGE

ppp architekten und stadtplaner gmbh

Aufgestellt am 15.05.2024

Einfahrt über das Haus-B	Einfahrt vom Schragen
	
Schnitt	Schnitt
	
Grundriss EG	Grundriss EG
Beschreibung	Beschreibung
Rampenlänge: 75m	Rampenlänge: 25m
Mögliche maximale Rampenbreite: 3,5m	Mögliche maximale Rampenbreite: 5m
Deckenausschnitt (Länge): kein Ausschnitt	Deckenausschnitt (Länge): 11m
Steigungsverhältnis: ca. 15%	Steigungsverhältnis: ca. 15%
Keine Rollrampe	Keine Rollrampe
Rettungswege über Haus A und Haus B	Rettungswege über die Rampe und Haus B
	Flächengewinn EG: ca. 140m ²
	Flächengewinn UG (Zwischenebene): ca. 80m ²
	B-Plan Konform
(-) Als öffentliche Garage ungünstig: schlechte Auffindbarkeit, eingeschränkte Akzeptanz.	(+) Öffentliche Nutzung für alle Bürger:innen (Förderung des städtischen Mobilitätskonzeptes), mehr Sicherheit und Akzeptanz.
(-) Schlechte Orientierung durch lange Rampenführung.	(+) Bessere Auffindbarkeit, schwellenfrei.
(-) Schwirige Entflüchtung (2. Rettungsweg durch das Haus-A)	(+) Einfache Entflüchtung – Rettungsweg durch die Rampe.
(-) Keine natürliche Belichtung.	(+) Natürliche Belichtung.
(-) Mechanische Be- und Entlüftung erforderlich.	(+) Natürliche Be- und Entlüftung ist möglich.
(-) Flächenverlust im Haus-B (240m ²).	(+) Großer Flächengewinn (140m ² + 80m ²).
(-) Gefahr der Staubildung in Stoßzeiten. Mögliche Behinderung des Schulbetriebes. Behinderung des Personenverkehrs in umliegenden Strassen.	(+) Hohe Leistungsfähigkeit in Stoßzeiten (Schulbetrieb).
	(+) B-Plan erlaubt zusätzliche Fläche für z.B. Café mit Blick auf St. Marien, Belebung des Schragen (gleichzeitig als Schulhof).