



► Nr. VO/2025/14174  
öffentlich

Lübeck, 04.04.2025

## Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:  
5.061 - Fachbereichs-Dienste

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

### Zwischenbericht zum Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof

#### Beratungsfolge:

| Datum      | Gremium      | Status          | Zuständigkeit      |
|------------|--------------|-----------------|--------------------|
| 28.04.2025 | Senat        | Nichtöffentlich | zur Senatsberatung |
| 19.05.2025 | Bauausschuss | Öffentlich      | zur Kenntnisnahme  |

#### **Anlass:**

Die Hansestadt Lübeck beabsichtigt am Lübecker Hauptbahnhof ein Fahrradparkhaus bestehend aus zwei Bauabschnitten zu realisieren. Beide Bauabschnitte werden durch externe Faktoren beeinflusst, sodass zum aktuellen Stand ein Zwischenbericht erfolgt.

#### **Bericht:**

Mit VO/2020/09543 wurde den politischen Gremien über eine umfangreiche Prüfung von 14 möglichen Standorten für ein Fahrradparkhaus im unmittelbaren Umfeld des Lübecker Hauptbahnhofes berichtet. Politisch erfolgte eine Priorisierung von zwei Standorten mit VO/2020/09543-01.

Dazu wurde mit VO/2024/13000 bereits ein erster Zwischenbericht erstellt. Nun wird erneut der aktuelle Stand dargestellt:

#### 1. Bauabschnitt: neues aufgeständertes Gebäude hinter dem Ostflügel des Hauptbahnhofes:

Für diesen Standort konnte bereits im Dezember 2021 ein Letter of Intent (LOI) zwischen der HL, der KWL, der DB Station & Service AG und der DB Netz AG geschlossen werden. Nach weiteren intensiven Abstimmungen zur Nutzung des Grundstücks der DB konnte im Juni 2023 der für die Errichtung nötige Gestattungsvertrag geschlossen werden. Der Vertrag wurde auf unbestimmte Zeit geschlossen. Ordentlich kann der Vertrag erst nach 25 Jahren gekündigt werden, sodass eine Sicherheit bezüglich der Laufzeit verhandelt werden konnte, die auch eine Investition für das Fahrradparken rechtfertigt. Die DB kann außerordentlich kündigen, wenn nach Vertragsabschluss eine verkehrliche Planung beschlossen wird, die nicht vereinbar ist.

Für die Planung des Fahrradparkhauses wurde ein erfahrendes Büro für die Generalplanung gewonnen. Das Generalplanungsbüro hat sowohl umfangreiche Erfahrungen mit Bauten im Bahnhofs- bzw. Gleisumfeld als auch in der Errichtung eines Fahrradparkhauses.

Für die Erstellung der Planungsleistungen mussten umfangreiche Themen abgestimmt werden, wie zum Beispiel die Beachtung des Denkmalschutzes, die Barrierefreiheit, das Zugangssystem und der nötige Anprallschutz vor ggf. entgleisenden Zügen.

Dabei gestalteten sich Abstimmungen mit der DB meist langwierig, weil von der DB verschiedenste Ansprechpartner:innen einzubinden sind und Rückmeldungen häufig verzögert erfolgen. Über auf dem Grundstück verbaute Leitungen liegen zudem keine nutzbaren Pläne vor. Die KWL hat daher schon eine erste Suchschürfe zur Erkundung des Baugrunds veranlasst mit der Erkenntnis, dass zahlreiche Leitungen im Boden vorzufinden sind. Trotz der nicht trivialen Ausgangslage und der zögerlichen Mitwirkung konnte die Planung bis zur Entwurfsplanung vorangetrieben werden.

Dann aber geriet das Projekt leider mangels Mitwirkung der DB nahezu zum Stillstand. Das Generalplanungsbüro legte eine Behinderungsanzeige vor. Durch den Stillstand sind erhebliche Verzögerungen aufgetreten. Im Weiteren wurden von den Projektbeteiligten der DB allerdings nicht die zu diesem Zeitpunkt benannten Problempunkte ausgeräumt, sondern um einen Termin mit DB Fahrwege gebeten, da es neue Themen gebe, die nicht absehbar gewesen seien. Im Termin am 30.05.2024 wurde von DB Fahrwege dargelegt, dass wieder zur Diskussion stehe das Baufeld des Fahrradparkhauses perspektivisch für ein weiteres Gleis zu nutzen. Im Zuge der FFBQ sei dies zunächst nicht verfolgt worden. Durch die Themen Regio-S-Bahn und Abwicklung des Güterverkehrs insbesondere vom Port of Lübeck sei ein neues Gleis wieder in den Blick genommen worden. Diese Themen sind aus Sicht der HL nicht neu und werden schon seit Jahren von der HL befürwortet bzw. gefordert. Die HL ist selbstverständlich davon ausgegangen, dass die DB diese Themen bei der umfangreichen Prüfung zum Abschluss des Gestattungsvertrages auch einbezogen hat. Nur auf Basis des gültigen Gestattungsvertrages ist die Planung des Fahrradparkhauses vorangetrieben worden.

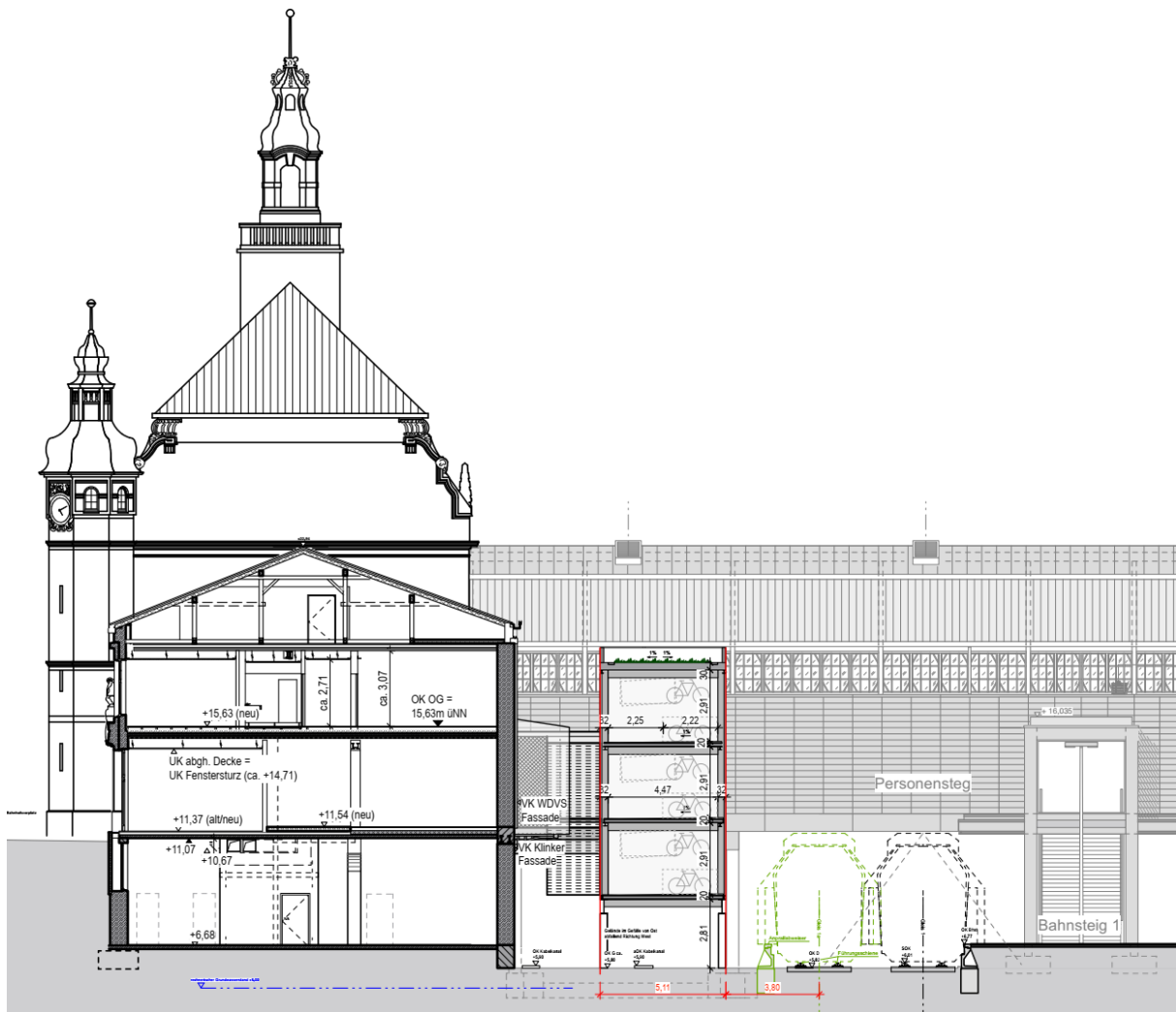
In der Folge hat daher der Bürgermeister ein Schreiben an die Konzernbevollmächtigte der DB gerichtet. Darin wurde die DB gebeten umgehend Klarheit zu schaffen, wie die DB zum Gestattungsvertrag und somit zum Projekt steht. Zudem wurden Beispiele der Zusammenarbeit aufgezeigt, um für mehr Unterstützung zu werben.

Ende Juli 2024 erfolgte eine Rückmeldung der DB, in der sich die DB erneut zum Fahrradparkhaus bekennt und sich für die entstandenen Irritationen entschuldigt. Alle beteiligten Bereiche der DB seien in Hinblick auf die Bedeutung des Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof Lübeck sensibilisiert worden. Allerdings wird die Vereinbarkeit mit einem perspektivisch neu zu errichtenden Gleis gefordert. Zudem wurde ein weiterer Ansprechpartner bei der DB zur besseren Koordinierung der DB-Belange benannt.

Aufgrund der Sommerurlaube der DB-Vertreter:innen konnte ein erster Austausch auf Fachebene dann Mitte September 2024 folgen.

Schnell wurde klar, dass die bisher erarbeitete Planung verworfen werden muss, weil sie nicht kompatibel mit einem weiteren Gleis ist. Das Generalplanungsbüro wurde daraufhin beauftragt in einer Machbarkeitsstudie zu prüfen, welche Alternativen noch verbleiben bei Berücksichtigung des zusätzlichen Gleises. Auf Nachfrage hat die DB abgelehnt die Kosten der Machbarkeitsstudie zu übernehmen.

Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass das Fahrradparkhaus deutlich schmaler ausfallen muss. Das reduziert die Stellplatzanzahl ohne Kompensation. Zudem muss das Gebäude dichter an den Ostflügel des Bahnhofes heranrücken. Um noch genügend Stellplätze realisieren zu können, wird ein dreigeschossiges Gebäude mit außenliegender Erschließung favorisiert. In dieser Variante wären ca. 400 Stellplätze der ursprünglich angedachten ca. 500 Stellplätze möglich.



Zur Realisierung sind nach aktuellem Stand vier wesentliche Hürden zu nehmen:

1. Brandschutz: Der Mindestabstand zum Ostflügel des Bahnhofes wird unterschritten. Durch eine Bauvoranfrage wurde bereits ein Brandschutzprüfer um Stellungnahme gebeten. Eine Rückmeldung steht trotz wiederholter Nachfragen aus.
2. Denkmalschutz: Hier konnten die Abstimmungen auch schon für die neue Variante vorgenommen werden. Das schmalere Gebäude wird begrüßt und im Gegenzug die Dreigeschossigkeit akzeptiert. Bei der Fassadengestaltung wird die Abteilung Denkmalschutz intensiv eingebunden.
3. Anprallschutz: Da der Mindestabstand von 7 Metern nur zum Bestandsgleis aber nicht zu einem neuen Gleis eingehalten werden kann, müsste das Fahrradparkhaus eigentlich die Lasten eines entgleisenden Zuges aufnehmen können. Eine solche Gründung und massive Bauweise ist hier baulich nicht möglich. Es braucht also andere Lösungen bzw. eine Ausnahmegenehmigung. Im Februar 2025 konnte dazu mit der DB grob folgender Kompromiss erzielt werden: Die KWL/HL baut das Fahrradparkhaus ohne Anprallschutz. Die DB realisiert Kompensationsmaßnahmen zusammen mit dem zeitlich nachgelagerten Gleisbau und erwirkt dann eine Abweichungsgenehmigung für den vollen Anprallschutz. Falls dies nicht möglich sein sollte, sichert die DB zu die Geschwindigkeit auf dem neuen Gleis auf Höhe des Fahrradparkhauses auf 5 km/h zu beschränken. Dann wären keine Maßnahmen zum Anprallschutz erforderlich. Diese Vereinbarung ist protokollarisch festgehalten worden, muss aber noch in eine Ergänzung des Gestattungsvertrages münden.
4. Baufeld: Durch die erste Suchschürfe der KWL wissen wir von zahlreichen Leitungen. Die DB kann keine Aussage dazu machen, wie diese Leitungen verlaufen, ob sie sich noch in Nutzung befinden oder entbehrlich sind. Es ist seitens HL/KWL beabsichtigt das jetzt vorgesehene Baufeld komplett zu schürfen. Dafür fallen voraussichtliche

Kosten in Höhe von 25.000 Euro an. Der Auftrag wird erst nach Rückmeldung des Brandschutzprüfers zu Punkt 1 ausgelöst.

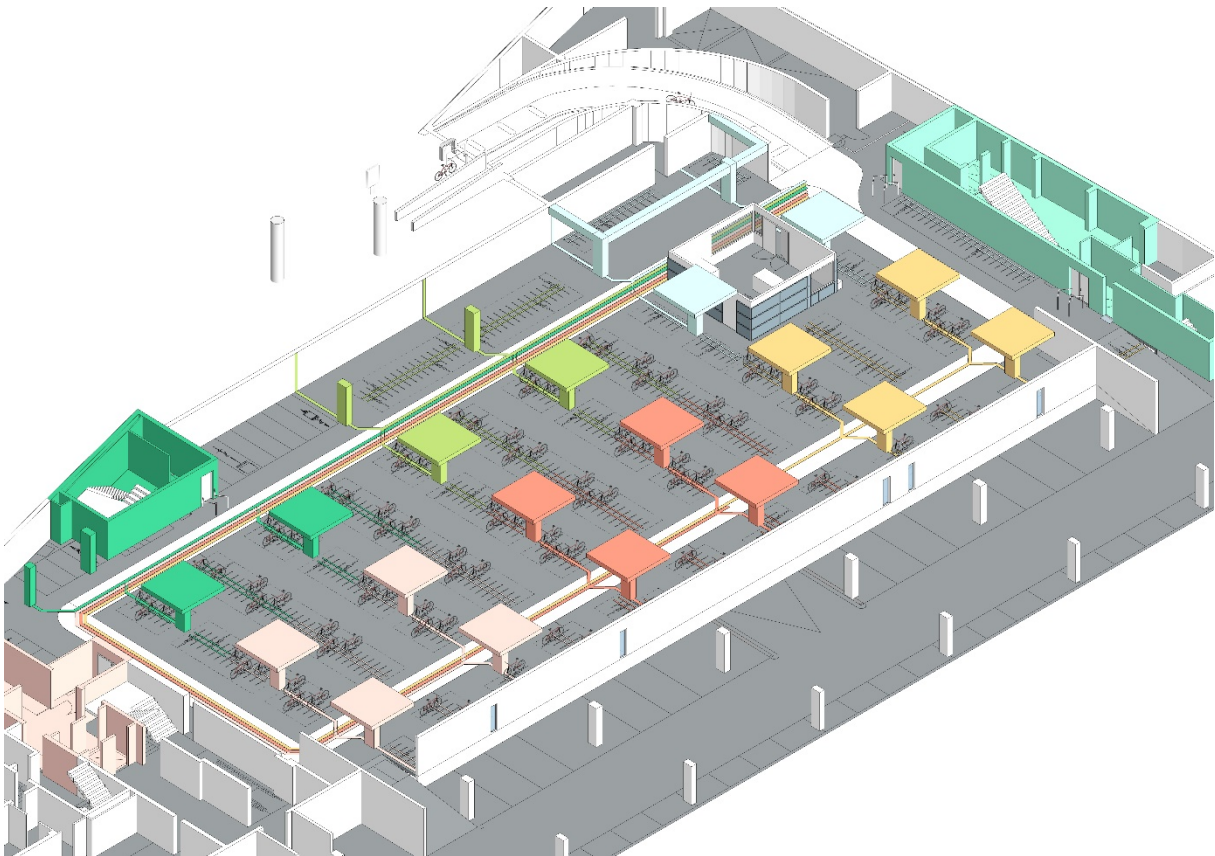
Die Realisierung des 1. BA ist daher noch nicht abschließend gesichert und unterliegt der von der DB geänderten Rahmenbedingungen bedingten erheblichen zeitlichen Verzögerungen. Ein belastbarer Zeitplan kann aufgestellt werden, wenn die vier geschilderten Hürden genommen wurden und die eigentliche Erstellung der Planungsleistungen wiederaufgenommen werden kann. Der Fördermittelgeber (NAH.SH) wird laufend informiert. Ein Wegfall der Fördermittel droht hier aktuell noch nicht. Eine Kostenbeteiligung der DB an den von ihr verursachten Mehrkosten wurde bisher abgelehnt. Der Gestattungsvertrag sieht eine solche Beteiligung auch nicht vor.

## 2. Bauabschnitt: Bau einer Fahrradgarage in der Tiefgarage der Linden Arcaden:

Mit VO/2024/12996 wurde die Anmietung der sogenannten blauen Ebene der Tiefgarage der Linden Arcaden vom Hauptausschuss freigegeben, um dort eine Fahrradgarage errichten zu können.

In der Folge des Beschlusses wurden noch die baulichen Details abgestimmt (z.B. zum Brandschutzkonzept). Diese Abstimmungen mündeten in einer Baubeschreibung für das Mietobjekt (Mietbaubeschreibung), die Anlage des Mietvertrages werden sollte. Zu den Konditionen des Mietverhältnisses und zu den baulichen Details bestand Einvernehmen. Durch finanzielle Probleme auf Seiten des Eigentümers (Objektgesellschaft) erfolgte dann jedoch kein Abschluss des Mietvertrages. Auf Seiten des Eigentümers konzentrierte man sich zunächst auf die Verhandlungen mit der finanzierenden Bank, die letztlich scheiterten. Die Objektgesellschaft hat in Luxemburg im Januar 2025 einen Insolvenzantrag gestellt. Im nächsten Schritt wurde aufgrund der Belegenheit der Immobilien in Deutschland ein weiteres Insolvenzverfahren eröffnet.

Die Planungen wurden, soweit sie sowie schon beauftragt waren, bis Mitte Februar 2025 fortgeführt. Viele Abstimmungen konnten schon vorgenommen werden wie z.B. die Integration eines Zugangssystems in ein bestehendes Gebäude, die Integration einer Fahrradwerkstatt und die farbliche Gestaltung der Parkebene. Eine Lösung für barrierefreies Parken wurde genauso identifiziert wie ein Pausenraum im Erdgeschoss für Mitarbeitende der Fahrradwerkstatt. Die Baugenehmigung liegt inzwischen vor.





Insgesamt konnte die Planung lange im Zeitplan engagiert von Planungsbüro, KWL und HL vorangetrieben werden. Die Planungen liegen inzwischen ausschreibungsreif vor. Die Kostenberechnung hat die bisherigen Kostenschätzungen für die ca. 800 Stellplätze bestätigt. Mit Unterzeichnung des Mietvertrages könnte das Projekt wieder weiterverfolgt werden.

Durch die Insolvenz der Eigentümergesellschaft erfährt das Projekt leider eine unerwartete Unterbrechung. Die HL hat bereits Kontakt zum Insolvenzverwalter aufgenommen und das Projekt dort platziert und die Bereitschaft erklärt das Projekt auch potentiellen Investoren vorzustellen. Erste Nachfragen hat es daraufhin gegeben. Der Insolvenzverwalter geht aktuell von einer Veräußerung zu Mitte des Jahres 2025 aus. Dem könnten Verhandlungen mit einem neuen Eigentümer folgen.

Die Umnutzung der Tiefgarage wird mit Bundesmitteln durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) gefördert. Für die bisherigen Planungen konnten auch die anteiligen Bundesmittel abgerufen werden. 2024 wurden die Fördermittel vollständig abgerufen. Der vollständige Mittelabruf in 2025 ist zunehmend höchst risikobehaftet. Eine Übertragung nach 2026 hat das BALM ausgeschlossen.

Die HL wird im Austausch mit dem Insolvenzverwalter und potentiellen Investoren weiter stark für die Umsetzung des Projektes werben, da sie fest davon überzeugt ist, dass die Fahrradgarage nicht nur einen echten Mehrwert für die Fahrradfahrenden in Lübeck, sondern auch für die Linden Arcaden selbst darstellt. Die Gebäuderückseite würde erheblich aufgewertet werden und die hohe Anzahl an Fahrradstellplätzen würde eine neue starke Frequentierung für das Gebäude bedeuten. Dies in Kombination mit einer langfristigen Vertragsbindung mit der HL sollte auch einen möglichen Investor überzeugen können.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass beide Projekt bei der HL mit hoher Priorität verfolgt worden sind und auch weiterverfolgt werden sollen. Leider wurden beide Bauabschnitte jeweils unabhängig voneinander von externen Faktoren stark ausgebremst. Die HL setzt sich weiter für die Realisierung ein.

**Anlagen:**

Senatorin Joanna Hagen