

STÄDTEBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WALLHALBINSEL"

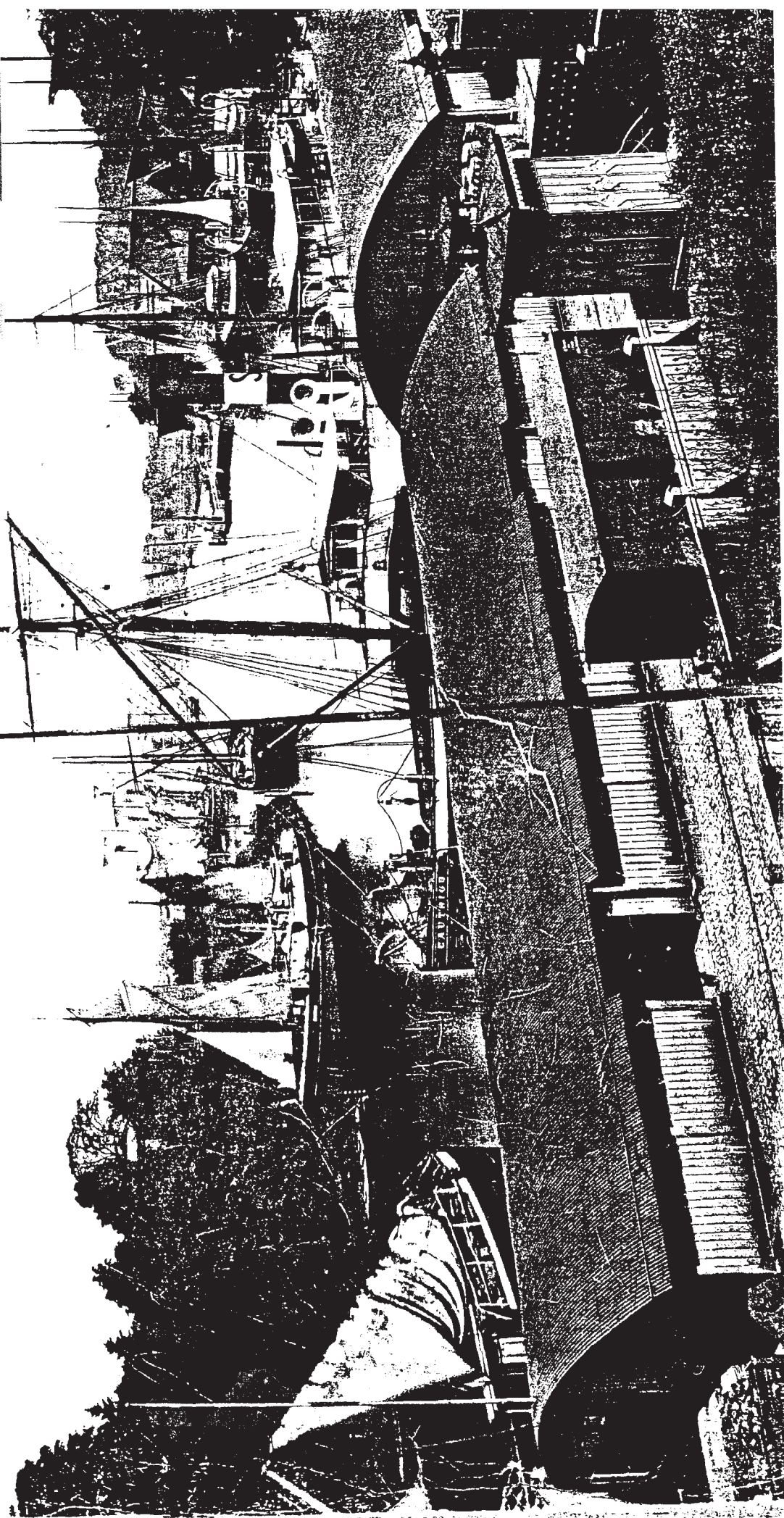
PROF. DIPL.-ING. ARCHITEKT
ULRICH NIESCHALK
1991

INSTITUT FÜR INDUSTRIEBAU

Prof. Ulrich Nieschalk
Architekt
prof.nieschalk@coglenmail.com

0049-451-43442
0049-451-43442

Alsenstrasse 19
D-23556 Lübeck



ULRICH NIESCHALK
PROF. DIPL.-ING.
ARCHITEKT BDA VDI
WAHMSTRASSE 56
D-2400 LÜBECK 1
TEL.: 0451-70285

Datum: 26.9.91

STÄDTEBAULICHES GUTACHTEN "NÖRDLICHE WALLHALBINSEL"

0.0 INHALTSVERZEICHNIS

1.0 EINORDNUNG DES GUTACHTENS

1.1 UNTERSUCHUNGSGEBIET

1.2 AUFGABE UND ZIEL DES GUTACHTENS

1.3 ANLASS DES GUTACHTENS

2.0 STADTGESCHICHTLICHE UNTERSUCHUNG

2.1 TRAVE UND STADTGRABEN

2.2 DIE WESTLICHEN WALLANLAGEN

2.3 DIE WALLHALBINSEL

2.4 DIE ENTWICKLUNG DES SEEHAFENS

2.5 WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

2.6 BEBAUUNG UND NUTZUNG

2.7 EISENBAHN UND HAFENBAHN

2.8 DER REHDERPLAN

2.9 INDUSTRIALISIERUNG

2.10 DIE ENTWICKLUNG BIS 1945

2.11 NACH DEM 2. WELTKRIEG

2.13 DIE SITUATION HEUTE

2.14 KARTENTEIL

3.0 STADTBILDANALYSE

3.1 TOPOGRAFIE

3.2 GEBÄUDE- UND RAUMSTRUKTUREN

3.3 VERKEHR UND FUNKTION

3.4 MATERIALIEN

3.5 STRUKTURIERUNG DER RANDBEREICHE

3.6 KARTENTEIL

4.0 STÄDTEBAULICHE BEWERTUNG

4.1 STADTRÄUMLICHE SITUATION

4.2 MÄNGEL, STÖRUNGEN, KONFLIKTE

4.3 ENTWICKLUNGSSCHANCEN, POTENTIALE

4.4 KARTENTEIL

5.0 GUTACHTERLICHE EMPFEHLUNGEN

5.1 BEBAUUNG

5.2 STADTRAUM UND STADTGESTALT

5.3 NUTZUNG, UMNUTZUNG

5.4 VERKEHR

5.5 KARTENTEIL

6.0 GUTACHTEN ZUR DENKMALPFLEGE

6.1 HISTORISCHE EINORDNUNG

6.2 TOPOGRAFIE DER WALLHALBINSEL

6.3 EINORDNUNG IN DEN STADTRAUM

6.4 HAFEN UND VERKEHR

6.5 BEBAUUNG DER WALLHALBINSEL GEBÄUDE UND TECHNISCHE ANLAGEN

6.6 SUBSTANZ, ERHALTUNG, VERÄNDERUNG

6.7 GUTACHTERLICHE STELLUNGNAHME UND BEWERTUNG

6.8 KARTENTEIL BAUALTERSPLAN

7.0 LITERATURVERZEICHNIS

8.0 BILDNACHWEIS

1.0 EINORDNUNG DES GUTACHTENS

Auftraggeber für dieses städtebauliche Gutachten ist die Hansestadt Lübeck, vertreten durch das Stadtplanungsamt.

1.1 UNTERSUCHUNGSGEBIET

Die nördliche Wallhalbinsel, der diese städtebauliche Untersuchung gilt, bildet den Zentralbereich der inneren Stadthäfen Lübecks. Die Grenzen für dieses Untersuchungsgebiet werden wie folgt umrissen:

Im Norden: Burgtorhafen mit Burgtorkai, Einmündung des Elbe-Lübeck-Kanals und Hubbrücke.

Im Westen: Wallhafen mit Kulenkampkai, Roddenkoppelkai und Viehofkai.

Im Süden: Drehbrücke / Marienbrücke.

Im Osten: Hansahafen mit Behnkai und Hansekai.

Bei der eingehenden Untersuchung der stadträumlichen Charakteristika dieses Hafengebietes, war oftmals ein "Blick über die Grenzen" erforderlich, ohne den eine gutachterliche Stellungnahme zur weiteren städtebauliche Entwicklung nicht möglich gewesen wäre.

1.2 AUFGABE UND ZIEL DES GUTACHTENS

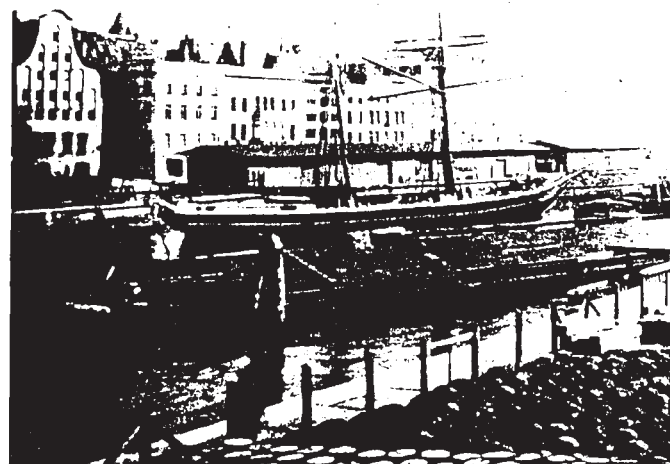
Ziel der Untersuchung ist es, die stadtgeschichtliche, städtebauliche und wirtschaftliche Entwicklung der nördlichen Wallhalbinsel, des Wallhafens und Hansahafens sowie der angrenzenden Bereiche zu erarbeiten und deren bauliche und funktionelle Bedeutung für Hafen, Stadtrand und den Norden der Lübecker Altstadt zu bewerten.



1. Die Lübecker Hafenanlagen, 1925
2. Nördliche Wallhalbinsel, um 1959

Dafür wurden folgende Arbeitsschritte gewählt:

- a. Analyse der stadtbaugeschichtlichen Entwicklung.
 - Auswertung historischen Bild- und Kartenmaterials
 - Stadtbaugeschichtlicher Abriss
 - Synopse der Planungs- und Bau-phasen der Hafenzonen und ihrer Bebauung.
 - Entwicklung der Verkehrs- und Wirtschaftsstruktur.
- b. Erfassung und Kartierung des Bestandes.
 - Topografie
 - Gebäudestrukturen
 - Höhenentwicklung, Raumbildung
 - Materialien
 - Funktionsanalyse
 - Strukturierung der Randbereiche
 - Gewerbe- und Industriezonen
- c. Bewertung der städtebaulichen Struktur
 - Stadträumliche Situation
 - Mängel/Störungen/Konflikte
 - Entwicklungschancen/Potentiale
- d. Gutachterliche Empfehlungen zur Formulierung programmatischer Ziele für die städtebauliche Entwicklung der nördlichen Wallhalbinsel.
 - Nutzung, Nutzungsverlagerung und Umnutzung
 - Bebauung
 - Stadtraum
 - Wirtschaft und Verkehr



3. ANLASS DES GUTACHTENS

Mit dem städtebaulichen Wettbewerb "Lastadie" 1987 und dem Realisierungswettbewerb "Musik- und Kongresshalle Lüneburg" 1990 begann die Hansestadt sich planerisch mit einem ihrer wichtigsten Rand- und Erweiterungsgebiete im Westen der Altstadtinsel auseinanderzusetzen. Durch die Erweiterungsbauten für das Lysia-Hotel, den Neubau der Hotelanlage für die Penta-Gruppe sowie den in Kürze anstehenden Baubeginn für die Musik- und Kongresshalle werden künftig umfangreiche stadträumliche Umplanungen auf der mittleren Wallhalbinsel notwendig. Der nördliche Bereich der Wallhalbinsel, der von der Lüneburger Hafengesellschaft

3. Blick vom Chimborasso, um 1851
4. Lastadie und Holstenhafen, 1920
5. Nördliche Wallhalbinsel, 1960

bis heute intensiv als Lagerzone genutzt wird, blieb von den Umplanungen für den westlichen Altstadtrand unbehelligt.

Die Lübecker Hafengesellschaft beabsichtigt, mittelfristig ihre Hafenaktivitäten aus dem Gebiet der nördlichen Wallhalbinsel (Kulenkampkai und Behnkai) zu verlagern. Im Bereich des Hansakais werden Maßnahmen zur Umstrukturierung dieser Hafenzone bereits durchgeführt.

Zur Vermeidung eines Nutzungsvakuums und der damit einhergehenden Brachenbildung plant die Hansestadt Lübeck einen städtebaulichen Wettbewerb zur Gewinnung neuer Nutzungskonzepte für den Bereich der nördlichen Wallhalbinsel. Die planerischen Grundlagen und Entscheidungshilfen zur Erarbeitung und Formulierung eines Wettbewerbsprogramms soll dieses Gutachten erarbeiten.

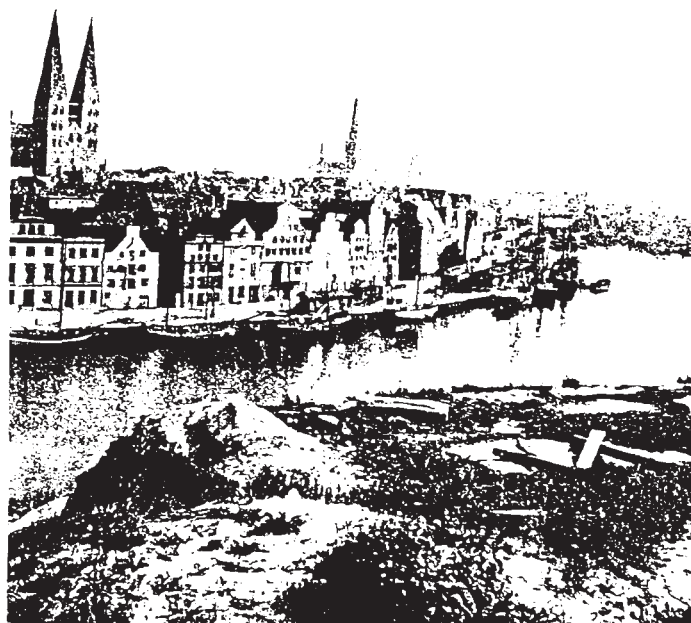
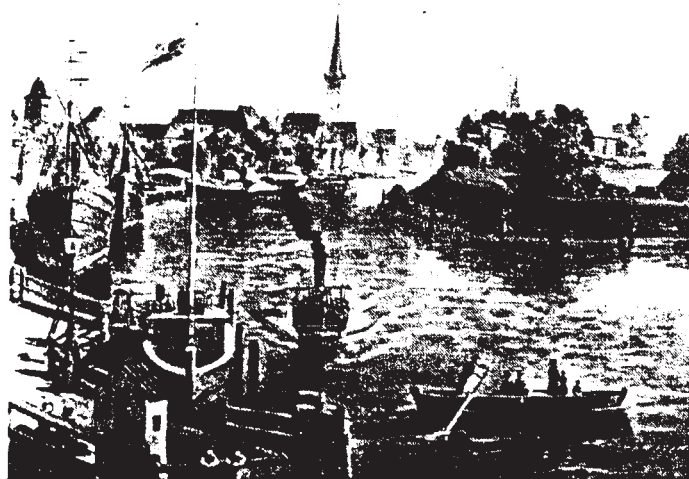
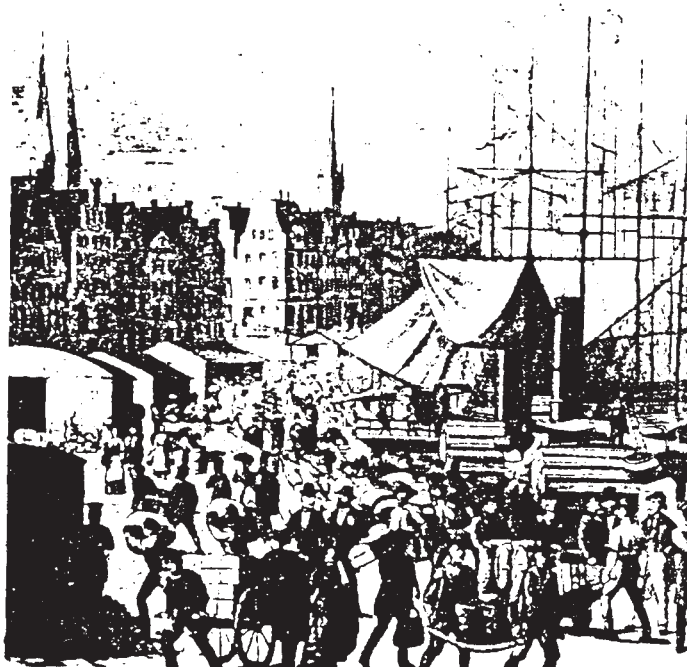
2.0 STADTGESCHICHTLICHE UNTERSUCHUNG

Ziel dieser Untersuchung ist die Übersicht über die stadtentwicklungsgeschichtlichen Zusammenhänge für die Bereiche des Wallhafens, des Hansahafens und der dazwischen liegenden nördlichen Wallhalbinsel.

Anhand von Auswertung historischen Karten- und Bildmaterials wird die schrittweise Veränderung dieses Areals von der barocken Befestigung bis zur intensiv genutzten Hafenanlage sichtbar. Der zeitlichen Entwicklung entsprechend werden dabei folgende Schwerpunkte betrachtet:

- Trave und Stadtgraben
- Westliche Befestigungsanlagen
- Wallhalbinsel
- Entwicklung des Seehafens
- Eisenbahn und Hafenbahn
- Rehderplan
- Industrialisierung
- Entwicklung bis 1945
- Nachkriegszeit
- Heutige Situation

Aus der Bewertung dieser Schwerpunkte wird die Bedeutung und Entwicklung der städtebaulich-funktionalen Beziehungen zwischen Hafen und historischer Altstadt sowie der



6. Am Hansahafen, um 1860
7. Hafeneinfahrt, um 1870
8. Wallhalbinsel, um 1880

angrenzenden Industrie- und Gewerbe-
zonen ersichtlich und lassen sich
Gestaltungsprinzipien für künftige
bauliche Anlagen und den öffentlich-
en Raum im Einflußbereich der nörd-
lichen Wallhalbinsel ableiten.

2.1 TRAVE UND STADTGRABEN

Wallhafen und Hansahafen, die von
der nördlichen Wallhalbinsel ge-
trennt werden, sind Gewässersysteme
der Trave, die im Westen die Lübeck-
er Stadtinsel umrundet.

Während bereits im 12. Jahrhundert
südlich der Holstenbrücke ein Bin-
nenhafen und auf der Höhe der
Mengstraße ein Seehafen am rechten
Traveufer angelegt war, der sich
rasch nach Norden ausdehnte, hatte
der Stadtgraben zunächst nur eine
reine Verteidigungsfunktion:

Die mittelalterliche Stadt war
ursprünglich im Westen nur durch
eine am rechten Traveufer verlaufen-
de Stadtmauer mit Türmen befestigt,
die zum Hafen hin einige
Toröffnungen besaß. Zum Ende des 15.
Jahrhunderts entstanden die ersten
Schutzwälle und Festungsmauern am
linken Traveufer, denen nach Westen
hin ein relativ schmaler Stadtgraben
vorgelegt wurde.

Die ersten Speichergebäude standen
zunächst nur am rechten Traveufer
auf der Höhe des heutigen Hansaha-
fens. Die stadtseitigen Uferzonen,
an denen in der Regel der
Hauptumschlag stattfand, waren nicht
als feste Hafenanlage ausgebaut: Die
Lösch- und Ladearbeiten wurden über
Schwimmstege, sog. Prähme abgewik-
kelt.

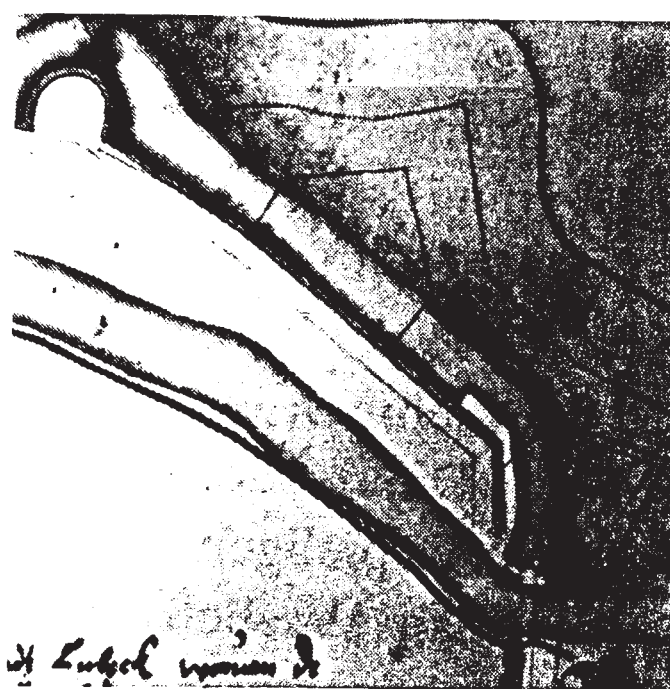
2.2 DIE WESTLICHEN BEFESTIGUNGSANLAGEN

Im 16. Jahrhundert wurde das frühe
westliche Bollwerk weiter ausgebaut.
Die Stadtkarte des Johann v.
Valckenburgh (1613) zeigt die Form
dieser Befestigungen: So wurde der
von Trave und Wakenitz umflossenen
Stadtinsel im Westen ein über 100
Meter tiefer Geländestreifen als
neue Befestigungsanlage vorgelagert,
die landwärts durch einen zur Trave
parallel verlaufenden Stadtgraben
abgesichert war.



9. Hafen an der Dröge, 1870
10. Lastadie und Werft, 1873
11. Diebel: Burgtor, um 1552

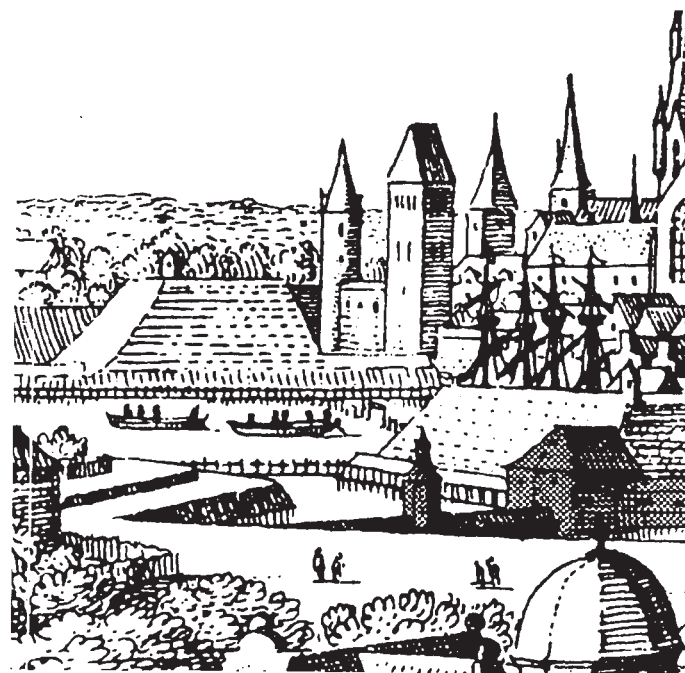
Der Verlauf der Wallanlage gestaltete sich wie folgt: Der sich an die Nordseite der Holstentorbefestigung anschließende Knochenhauerwall verlief in westlicher Richtung bis zu dem Rondell auf Höhe der Beckergrube, die mit dem Plönniesturm bestückt war. Von hier lief der Reeperwall, in seiner Richtung dem nach Norden abknickenden Stadtgrundriss folgend gradlinig bis auf die Höhe der heutigen Fischergrube, wo der Dammansturm eine kleinere Zwischenbastion bildete. Weiter nördlich erreichte der Reeperwall schließlich den Goldenen Turm, der wie die anderen Türme aus dem Ende des 15. Jahrhunderts stammte. Hinter diesem Turm änderte diese frühe Wallanlage ihre Richtung und lief auf der Höhe der Engelsgrube aus.



Um 1580 entstand der Neue Wall, der sich im Anschluß an das Rondell des Goldenen Turmes parallel zur Stadttrave bis auf die Höhe der Burg hinzog, um hier fast rechtwinklig zur Trave abzuknicken.

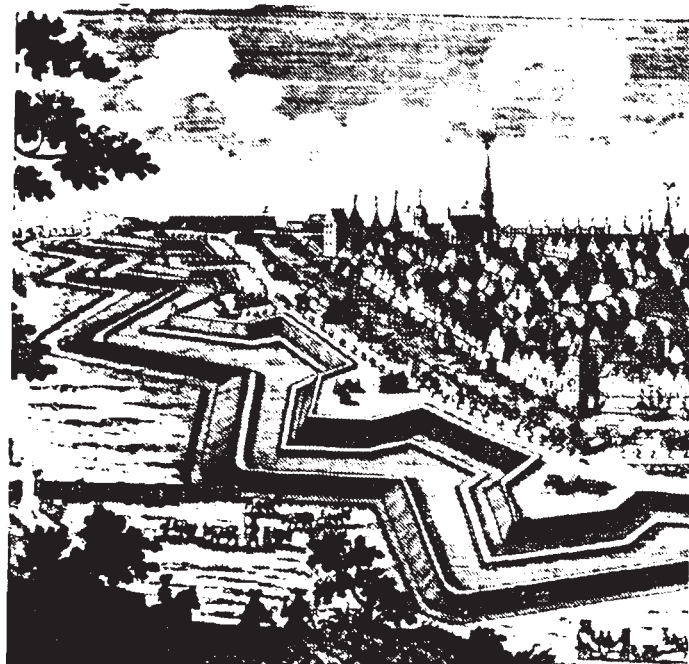
Die daraus entstehende Wallzunge, die mit erwähnten Rondellen und Türmen verstärkt war, besaß noch keinen Inselcharakter, da die nördliche Spitze über eine den Stadtgraben überspannende Klappbrücke erreichbar war.

Die Brücke bildete gleichzeitig den Zugang zu der St. Petri-Ziegelei, deren Produktionsstätte auf dem Werksgelände von Orenstein & Koppel lag.



Wie der Name "Reeperwall" bereits vermuten läßt, wurde nach Errichtung der äußeren Befestigungsanlagen das teilweise sumpfige Gelände am linken Traveufer für den Hafenbetrieb genutzt. Hier entstanden die ersten Schiffswerften und Reeperbahnen zur Herstellung von Schiffstauen.

Im 17. Jahrhundert erfolgte der weitere Ausbau der Lübecker Fortifikationen. Im Bereich des Untersuchungsgebietes waren bereits 1642 die Umbauarbeiten für jene drei neuen Bastionen abgeschlossen, die über zweihundert Jahre das Gesicht der nördlichen Wallhalbinsel prägen sollten.



12. Valckenburgh:
Wallhalbinsel, 1613
13. Merian:
Goldener Turm, 1641
14. Seyerla:
Stadtwälle, um 1626

Das Rondell mit dem Dammansturm wurde unter Abtragung und Zuschüttung des Festungsturmes zur spitzwinkligen Bastion "Dammansturm" umgebaut, die eine ursprüngliche Höhe von über 17 Metern erreichte. Aus der weiter nördlich gelegenen Befestigung "Goldener Turm" wurde die fast 18 Meter hohe Bastion "Fiddel", der sich die neukonzipierte Bastion "Teerhof" mit gleicher Bauhöhe anschloß.

Unterhalb des Burgtors entstand die neue Spitze der Wallhalbinsel mit der Bastion "Düvelsort", die den Eingang zum Stadthafen und in den wesentlich verbreiterten und zum Teil auch veränderten Stadtgraben mit einer Bauhöhe von über 12 Meter bewachte.

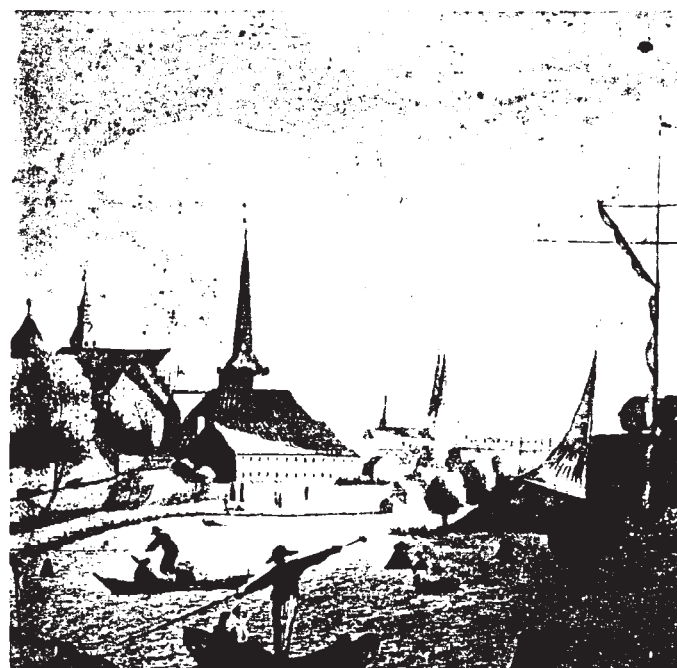
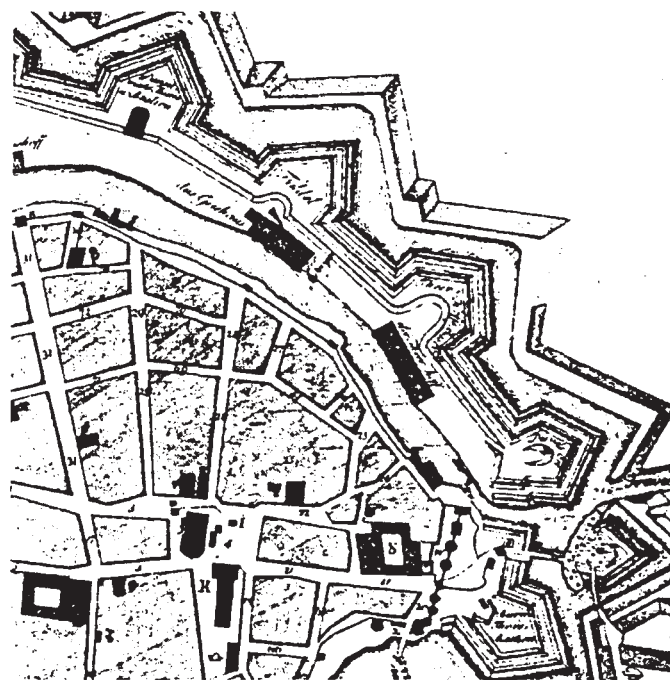
Den Stadtansichten von Jacob Seyerla (1626) und F.B. Werner (1728) sowie dem Stadtplan von Matthias Seutter (1750) kann man entnehmen, wie perfekt dieses Verteidigungssystem konzipiert war und wie tief sich die Fortifikationen sich nach Westen ins Lübecker Umland erstreckten. Den Wallanlagen war ein sekundäres Verteidigungssystem vorgelagert. Auf der Stadtkarte von Matthias Seuter lassen sich im Bereich der nördlichen Wallhalbinsel weitere Wasser- und Trockengräben sowie den Hauptwällen parallel ausgerichtete Contrescarpe ausmachen.

2.3 DIE WALLHALBINSEL

Der Stadtplan von J. G. Möhring aus dem Jahre 1787 zeigt die Befestigungsanlagen in ihrer vollen Ausdehnung: Die Burgtoranlage war durch die Burgtorbastion und den vorspringenden Burgtorravelin verstärkt worden, dem die Bastion Düvelsort am anderen Traveufer gegenüberstand.

Durch dieses System entstand eine sehr enge und windungsreiche Hafeneinfahrt für die von Travemünde kommenden Schiffe. Das Fahrwasser war auf der Höhe der Straße "Kleine Alte Fähre" durch den Unterbaum gesperrt. Der Seehafen, erstreckte sich von diesem Unterbau traveaufwärts bis zur Holstenbrücke. An seinen Ufern entstanden bis zum Ende des 17. Jahrhunderts umfangreiche gewerbliche Zonen, die im Einzelnen beschrieben werden sollen:

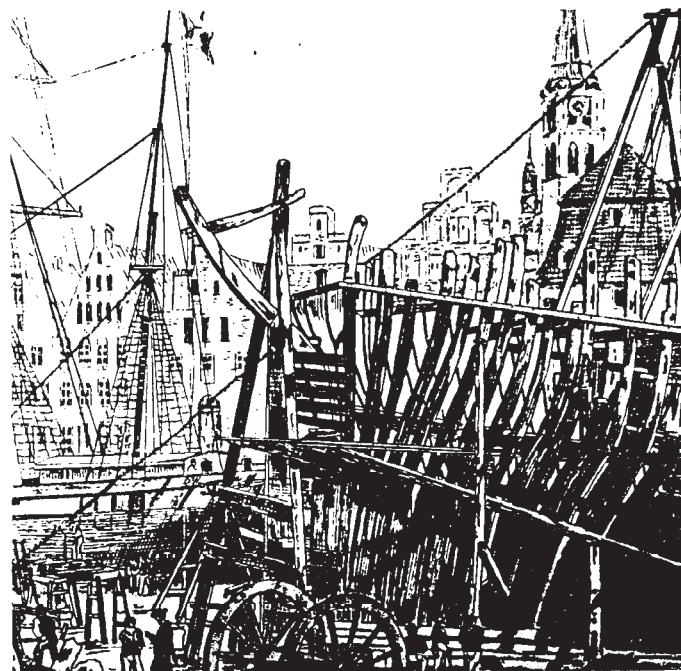
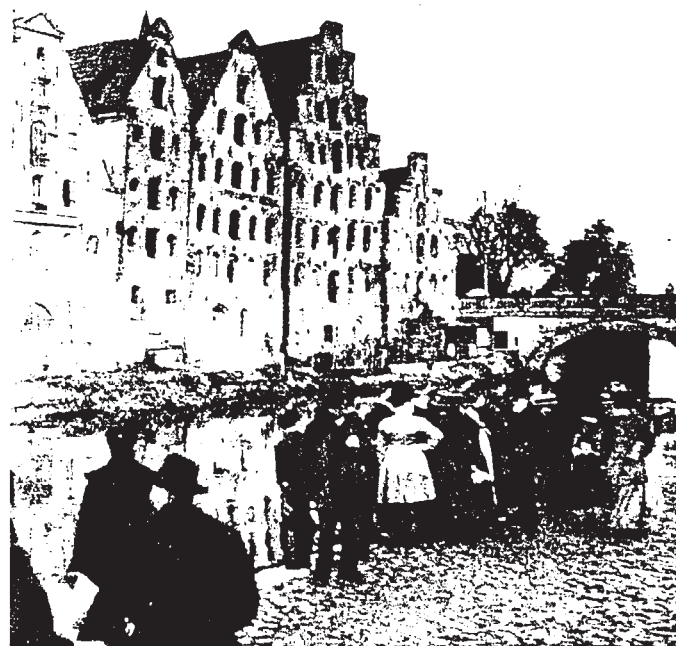
- 15. David: Hafeneinfahrt, 1796
- 16. Möhring: Stadtplan, 1787
- 17. David: Hafeneinfahrt, 1797



Am stadtseitigen Traveufer waren die Flächen für Hafen- und Lagerbetrieb durch die verbliebene mittelalterliche Stadtmauer und die Stadttürme stark eingeschränkt: So erkennt man auf dem Stadtplan von Möhring (1787) nur wenige Speichergebäude im Bereich der Untertrave, die ausserhalb der Mauern lagen. Der Großteil der Speicher befand sich in der Häuserreihe der Untertrave und mußten durch viele zusätzlich in die Stadtmauer hineingebrochene Toröffnungen beliefert werden. Dagegen zeigen zahlreiche Stadtansichten sehr anschaulich die herrschende Enge ausserhalb der Stadtmauern. Auf der Zeichnung von C.H. Hustede erkennt man auf der Höhe der Alfstraße das Gebäude der Unterwaage, große Mengen an die mehrfach durchbrochene Stadtmauer gelehnten schwedischen Stangeneisens und angebaute Schuppengebäude. Im nördlichen Bereich des Travehafens, der dem heutigen Hansahafen entspricht, waren Warte- und Überwinterungsplätze für die Segelschiffe angeordnet. Auf der Höhe dieses Hafenstückes lag das städtische Arsenal, dessen Mauern direkt bis zur Trave reichten.

Wenn auch der Großteil der Handelsschiffe am stadtseitigen Traveufer be- und entladen wurden, so weitete sich der Hafenbetrieb nach der Errichtung der schützenden Bastionen auch auf die Wallhalbinsel aus. Auf dem bereits erwähnten Stadtplan von J.G. Möhring werden die auf dem feldseitigen Ufer der Trave angelegten Gebäude und Nutzungsbereiche deutlich gekennzeichnet:

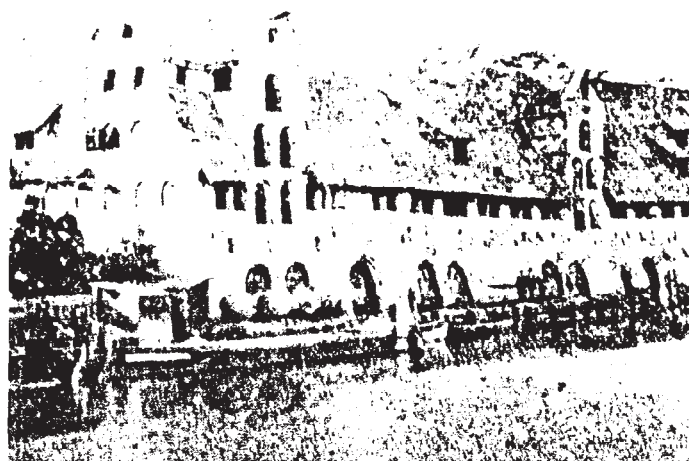
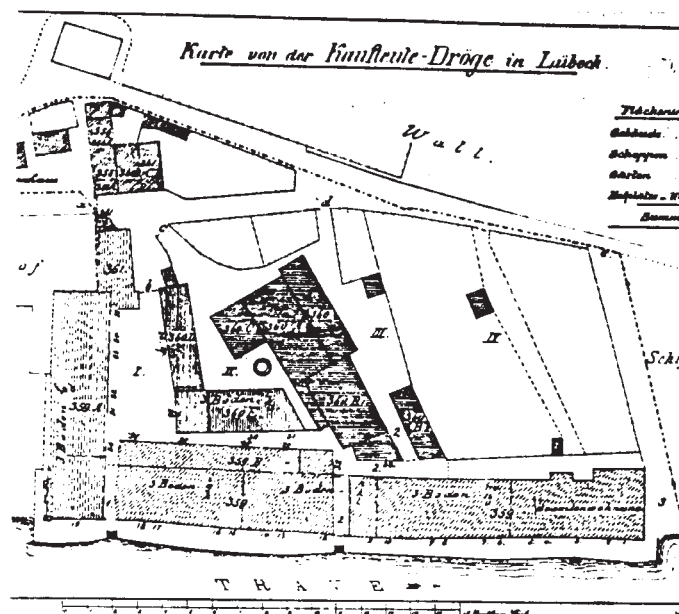
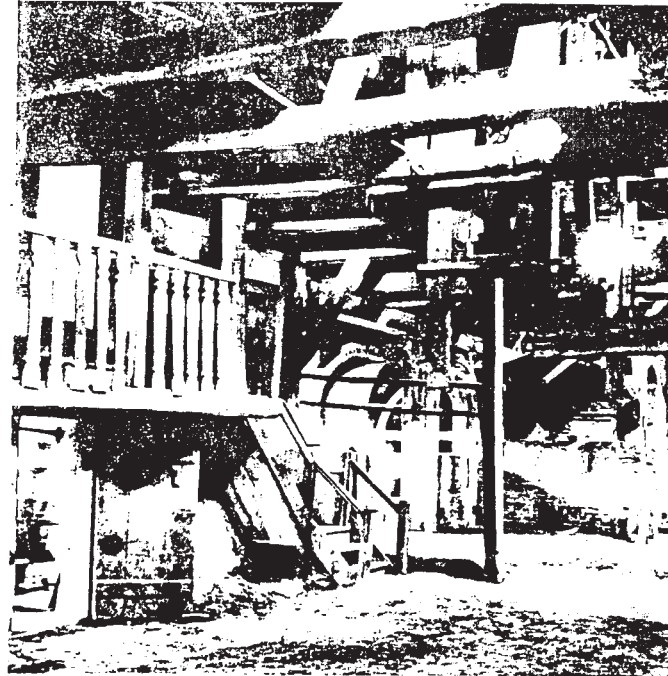
An der Holstenbrücke, der Schnittstelle für Binnen- und Seehafen lagen die Gebäude der Salz- und Heringspeicher aus den Jahren 1489 bis 1558, die Möhring als Bretter- und Kornmagazin bezeichnet. Im Norden schloß sich das große Areal der "Lastadie" an. Mit diesem Begriff, der in Verbindung mit dem Wort "Ballast" gebracht werden kann, bezeichnete man in den Hansestädten die Schiffswerften. Zahlreiche Stadtansichten des 18. Jahrhunderts zeigen diese Werftanlagen, in denen Neubauten und Reparaturen von Holzschiffen ausgeführt wurden. Im Schutze der Bastion "Scheune" lag der "Sägehof"



- 18. Hustede:
Lastadie und Hafen, 1848
- 19. Salzspeicher, um 1880
- 20. Lastadie/Werft, um 1840

mit seinen ausgedehnten Holzlagern und die sogenannte "Wrackbude", wo der Wrackschreiber die ankommenden Holztransporte und die Tätigkeit der Holz- und Dielenträger überwachte. Unterhalb der Bastion "Fiddel" lag ein weiterer großer Gebäudekomplex: das städtische Gießhaus und die Kaufmannsdröge. Das Gießhaus, in dem Bronzeglocken und Geschütze hergestellt wurden, besaß mit dem "Büchsengießerhaus" am "Goldenen Turm" bereits einen Vorgängerbau, der aber im Zuge der bereits erwähnten Erweiterungen der städtischen Befestigungsanlagen abgerissen wurde. Dieser Komplex (Baujahr 1666) besaß eine weiträumige Gießhalle, in der die Schmelzöfen aufgebaut waren. Auch die ersten Gebäude der Kaufmannsdröge aus dem 16. Jahrhundert, in denen die geteerten Schiffstau zum Trocknen aufgehängt wurden, lagen zunächst unterhalb des "Goldenen Turmes", wo sich auch die schon erwähnten Reeperbahnen befanden. Brandkatastrophen zerstörten 1573 diese Vorgängerbauten. Aber auch die Nachfolgebauten der Dröge (1594 errichtet) hatten keinen langen Bestand. Durch den Umbau der Fortifikationen mußten sie der neuen Bastion "Fiddel" weichen und wurden 1639 am linken Traveufer neu errichtet. Bedingt durch den schlechten Baugrund erfolgte schließlich 1678 noch einmal eine vollständige Erneuerung dieser Bauwerke, die in ihrem Hauptkomplex mehrere Speicher mit Trockenböden besaßen, die traufständig unmittelbar am Traveufer angeordnet waren.

Der nördlichste Gebäudekomplex, den Möhring auf seinem Stadtplan von 1787 darstellte, ist der "Teerhof", nach dem auch die westlich gelegene Bastion genannt wurde. Lübeck war bis in das 19. Jahrhundert hinein neben London der Welthandelsplatz für Steinkohleteerpech, der hauptsächlich aus den skandinavischen und baltischen Staaten importiert wurde. Nachdem der Teerhofkomplex aus ähnlichen strengen Sicherheitsvorschriften des städtischen Rates, wie sie auch für das Gießhaus und die Dröge bestanden, am feldseitigen Ufer der Trave angeordnet werden



21. Gießhaus, um 1886
22. Grundriß Gießhaus
u. Kaufmannsdröge
23. Dröge/Hafen, 1886

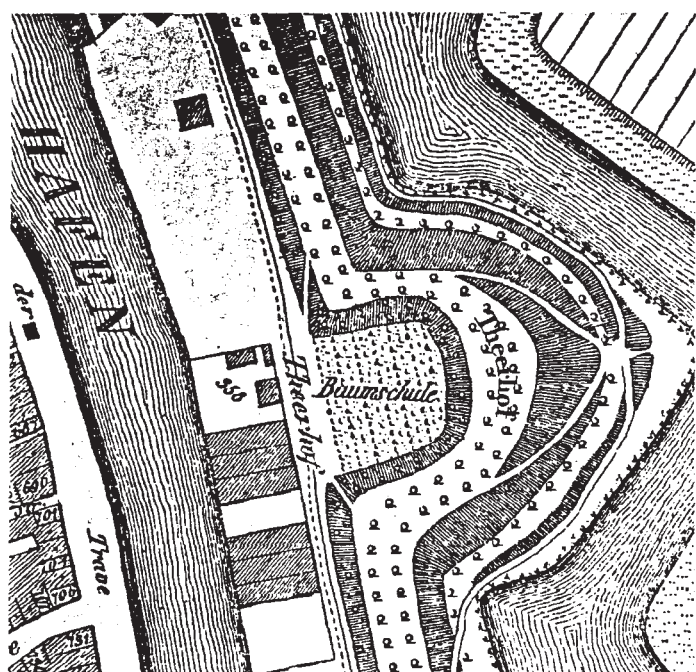
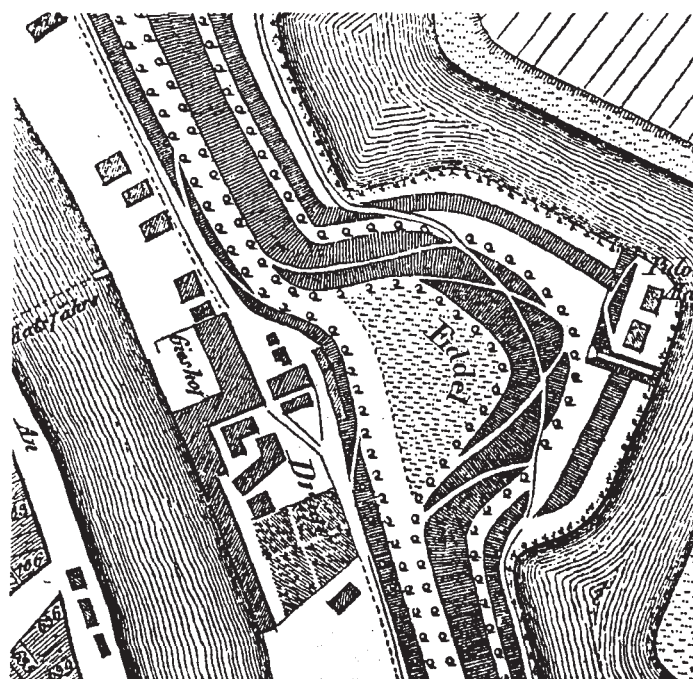
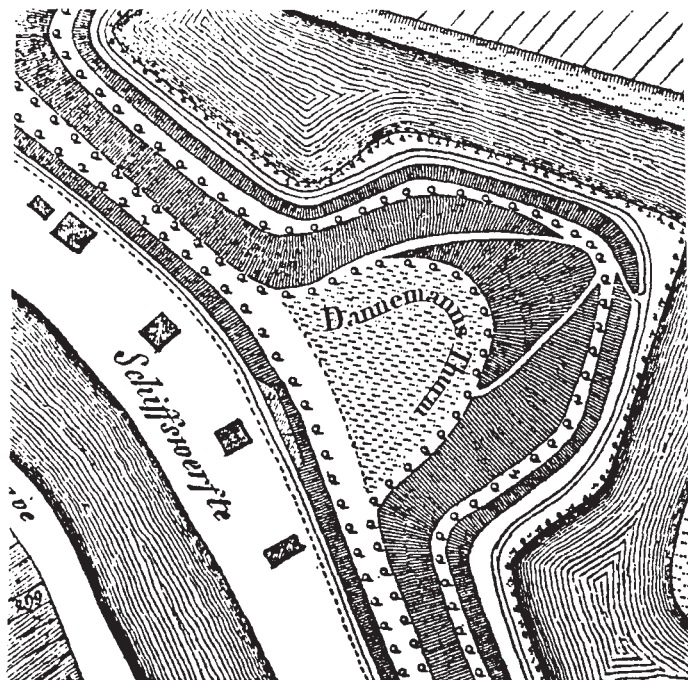
mußte, entstand nach 1629 auf der Höhe des Burgtors ein großes Lagergebäude, das über drei Verladebrücken beliefert wurde.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß bereits im 17. Jahrhundert auf der nördlichen Wallhalbinsel sich ein großes hafengewerbliches Areal befand, das in seinem ständigen Wachstum durch die umgebenden (und zunächst noch schützenden) Bastionen behindert war und die Grenzen seiner Erweiterbarkeit schnell erreicht hatte.

2.4 DIE ENTWICKLUNG DES SEEHAFENS

Der Stadtplan von H.L. Behrens aus dem Jahre 1824 zeigt besonders genau diese Grenzen auf: Nachdem 1803 der Rat der Stadt die schrittweise Entfestigung Lübecks beschlossen hatte, wurden die westlichen Bastionen, die bereits 1750 mit Bäumen bepflanzt worden waren, unter der Leitung des Landschaftsarchitekten P.J. Lenné zu Parkanlagen umgewandelt. Besonders die ehemaligen Bastionen "Scheune" und "Teufelsort" an der nördlichen Spitze der Wallhalbinsel erhalten kunstvoll angelegte Wegesysteme und Aussichtsplattformen. Diese neuen Parkanlagen wurden von der Bevölkerung gern angenommen: Ausflugslokale und eine speziell zum Übersetzen auf die spätern in "Bellevue" umbenannte Nordspitze eingerichtete Personenfähre deuten auf die Beliebtheit des Ortes hin. Aus dieser Idylle heraus (im Schutze der ehemaligen Bastion "Teerhof" war zudem eine Baumschule eingerichtet) hatten die Zeitgenossen einen interessanten Blick auf das Treiben des Lübecker Hafens.

Die Areale der Lastadien, Schiffswerften, des Gießhauses, der Kaufmannsdröge und des Teerhofs waren durch hohe Palisadenzäune von den Parkanlagen abgesperrt. Um 1824 erkennt man, daß sich die baulichen Anlagen auf der Wallhalbinsel erheblich erweitert haben, sodaß der enge Rahmen der Wallanlagen bereits gesprengt wurde: Im Norden der Bastion "Fiddel" wurde das Pulvermagazin angeordnet. Der Teerhof wurde 1848 auf die zum Stadtgraben gelegene Seite der ehemaligen Basti-



- 24. Behrens:
Bastion "Danne-mannsturm", 1824
- 25. Bastion "Fiddel"
- 26. Der alte Teerhof

on "Bellevue" verlegt, ehe er aus Gründen der Raumnot, der Emissionen und der Brandgefahr 1883 traveabwärts auf die heutige Teerhofsinsel verlegt wurde.

Auf dem stadtseitigen Traveufer zeigt der Stadtplan von H.L. Behrens nur noch einige stehengebliebene Fragmente der mittelalterlichen Mauerbefestigung.

Westlich und nördlich der Wallhalbinsel erkennt man die Agrarflächen der Roddenkoppel und im Bereich der Contrescarpe und ihrer Vorgräben die Gebäude der St. Petri-Ziegelei und der Struckmühle von der eine Allee in östlicher Richtung bis zum Traveufer läuft. Mit der Struckfähre erreichte man die Park- und Gartenanlagen am rechten Traveufer.



Un dem ca. 30 Jahre später erscheinenden Kartenwerk von Hugo Rahtgens (1854) zeigt der Lübecker Hafen bereits ein vollkommen verändertes Gesicht: Nachdem der Schiffsverkehr zu Beginn des 19. Jahrhunderts erheblich zugenommen hatte und bereits seit 1835 die ersten Dampfschiffe den Hafen anliefen, war eine Vertiefung der Fahrrinne und der Ausbau der Hafenanlagen dringend notwendig geworden. Im Rahmen von drei Travereregulierungen wurden der alte Travehafen und der ehemalige Stadtgraben ab 1850 schrittweise zu leistungsfähigen Hafenbecken umgebaut, die im Bereich des Holstenhafens die ersten pfahlgegründeten Kaimauern aus schwedischem Granit erhielten, die die am Ufer liegenden Prähme ablösten, sodaß ein Anlanden der Schiffe nun direkt möglich war.



Der Stadtplan von Hugo Rahtgens weist folgende Hafenzonen aus: Im Bereich des heutigen Holstenhafens bis zur "Maatsfähre" (Höhe Engelsgrube) lag der Hafen für Segelschiffe, an den sich traveabwärts im Bereich des heutigen Hansahafens der Hafen für Dampfschiffe anschloß. Der alte Stadtgraben wurde nach den ersten Korrekturen als "neues Flußbett der Trave" bezeichnet, in dem der Hafen für die Holzschiffe seinen Platz hatte.



27. Behrens:
Bastion "Düvels-ort" / "Bellevue"
28. Rahtgens:
Stadtplan, 1854
29. Hann:
Wallanlagen, 1853

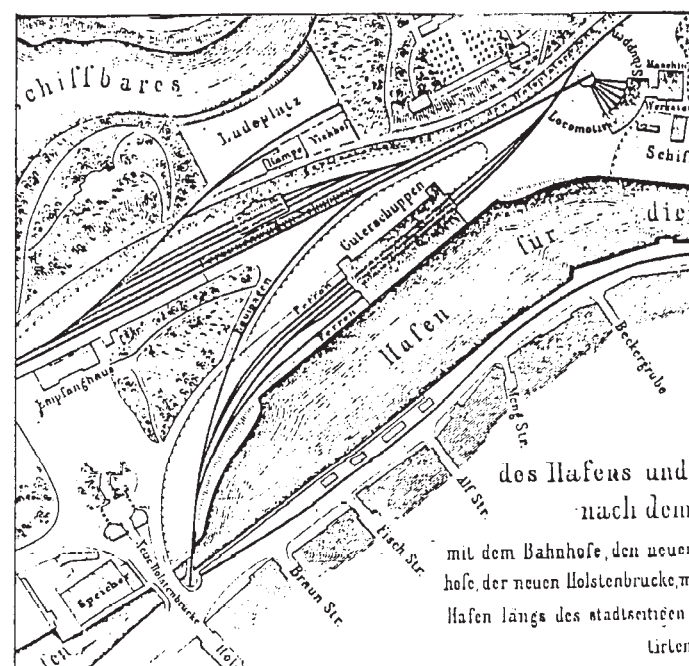
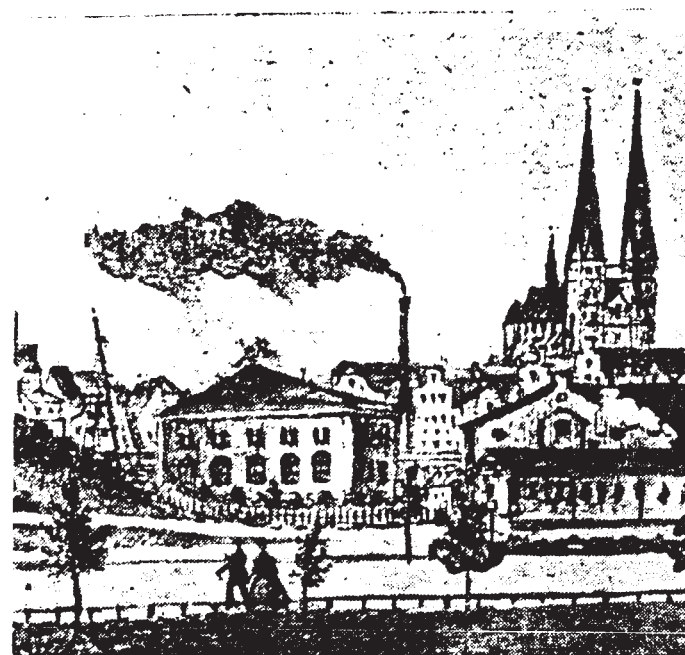
Der weitere Umbau der nördlichen Wallhalbinsel ging mit dem Hafenausbau einher, da der nunmehr erforderliche Flächenbedarf für Lagerzonen, Gewerbebetriebe und Verkehrerschliessung enorm groß war.

2.5 EISENBAHN UND HAFENBAHN

1847 erhielt Lübeck im Staatsvertrag mit Dänemark die Genehmigung zum Bau der Eisenbahnlinie Lübeck-Büchen, die von der großen Strecke Hamburg-Berlin abzweigte. Bedingt durch die bis zum Jahre 1867 geltende Torsperre und den noch bestehenden Wallanlagen lag es für die Planer nahe, die Gleisanlagen und den Bahnhof in Stadtnähe, also innerhalb der alten Wälle anzulegen. Der Stadtgrundriß von Hugo Rahtgens zeigt die Situation auf der Wallhalbinsel kurz nach Inbetriebnahme der Bahnlinie (1852):

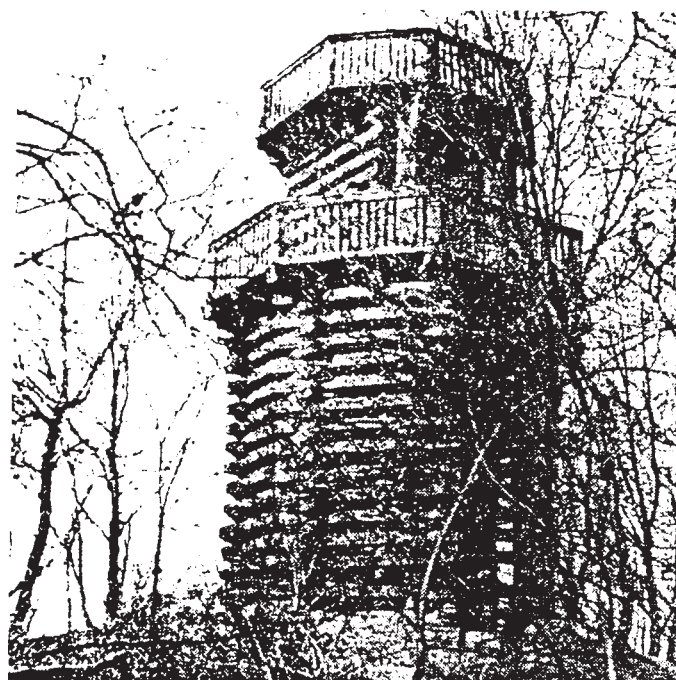
Für den Bau der Bahnanlagen und der Betriebsgebäude wurden große Teile der Wallanlagen abgetragen. Der gezackte Verlauf des westlichen Stadtgrabens wurde durch Zuschütten von Kehlen und Buchten begradigt. Zwischen den einzelnen ehemaligen Bastionen entstanden flache Bereiche, die für die nachdrängenden Hafenaktivitäten dringend benötigt wurden.

Das Empfangsgebäude der Lübeck-Büchener Eisenbahn lag unmittelbar an der Puppenbrücke, dem westlichen Stadtausgang. Weiter nördlich befand sich an der bereits ausgeprägten Gleisharfe der Personenwagenschuppen und ein Ladeplatz am Stadtgraben, dessen Viehof-Rampe über ein Ausziehgleis erreichbar war. Unterhalb der alten Bastion "Scheune" war anstelle der Lastadie und des Sägehofes der große Holzfachwerkbau des Güterschuppens errichtet worden, dessen Haupthalle unmittelbar an den hier erstmalig ausgebauten steinernen Kaianlagen stand. Drei Bahngleise und zwei leistungsfähige Perrons ermöglichten ein schnelles Durchladen vom Schiff zur Schiene oder zur Straße. Die für diese Anlage aufgegebenen Lastadien wurden nach dem weiteren Abtragen der Stadtwälle auf die Westseite der Wallhalbinsel gebracht. Mit den Kalkschuppen und dem

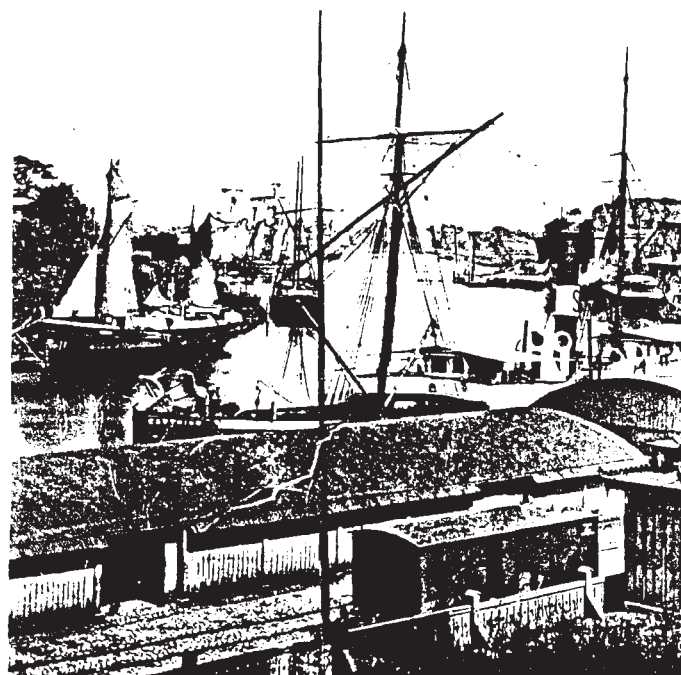


- 30. Holzplätze, 1880
- 31. Güterbahnhof, 1860
- 32. Gleisanlagen, 1855

bereits an die abgetragene Nordspitze der Bastion "Bellevue" verlagerten Teerhof bildeten die "neuen Holzlagerplätze" ein zusammenhängendes frühes Industrieareal, das durch ein Eisenbahngleis erschlossen wurde. Bevor die Bahnlinie Lübeck-Büchen später nach Eutin weitergeführt wurde, lagen die Lokomotivschuppen, das Ausbesserungswerk und die Maschinenwerkstätten der Eisenbahngesellschaft unterhalb der alten Bastion "Dannemannsturm", die wie ihre Nachbarbollwerke zwar bereits in der Flächenausdehnung stark geschrumpft war, in ihrer Höhe alle früheren Bastionen übertraf: Mit dem Abraum der alten Verteidigungsanlagen hatte man hier einen hohen Aussichtsbau, "Chimborasso" genannt, aufgeschüttet, der zudem noch durch einen weit sichtbaren Turm aus hölzernen Eisenbahnschwellen gekrönt wurde.



Unterhalb des "Chimorasso" lag das stark vergrößerte Areal der Schiffswerften, das sich bis zum Gießhaus und zur Kaufmannsdröge erstreckte. 1840 hier das auf "Meyers Werft" erbaute erste schraubengetriebene Lübecker Dampfschiff, die "Gauthiod" vom Stapel. Dieses Schiff, das die Raddampferära in Lübeck ablöste, hatte erheblich größeren Tiefgang, dem im speziell eingerichteten Dampfschiffhafen Rechnung getragen werden mußte. Nördlich der Dröge schlossen sich auf der Wallhalbinsel weitere Servicebereiche für diesen neuen Schiffstyp an: Neben einer weiteren Werftanlage befanden sich die "Kohlenplätze für Dampfschiffe". Unterhalb der Restbastion "Bellevue" war schließlich der "Reparatur-Bauplatz für die Dampfbagger" angeordnet, der Vorgänger des Städtischen Wasserbauplatzes, wo die Bagger zur Vertiefung der Fahrrinnen gewartet wurden. Da von diesem Reparaturplatz bereits eine Wegeverbindung zum weiter nördlich gelegenen Teerhof durch die Wallanlagen gegraben war, erhielt die Bastion "Bellevue" eine hölzerne Fußgängerbrücke, über die die Spaziergänger auch weiterhin Aussichtspunkte und Ausflugslokal erreichen konnten.



Westlich der Wallanlagen entstanden auf den Contrescarpe der Roddenkoppel weitere Schiffswerften.



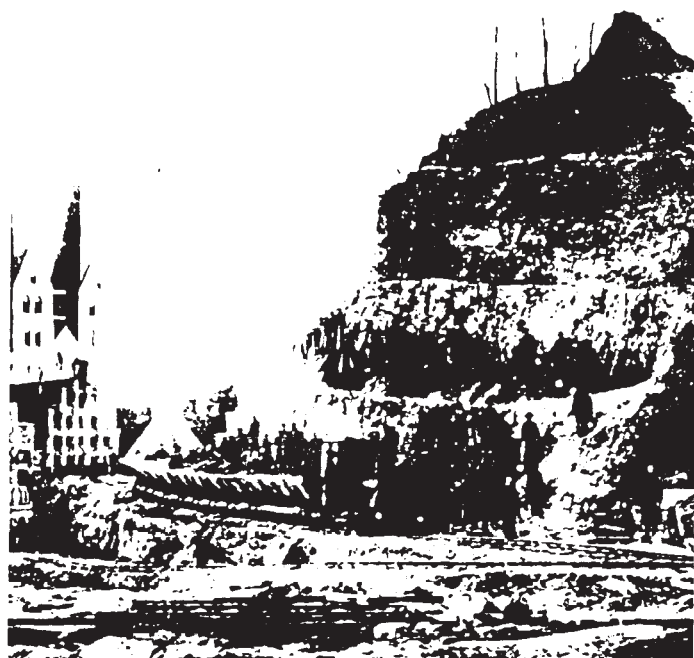
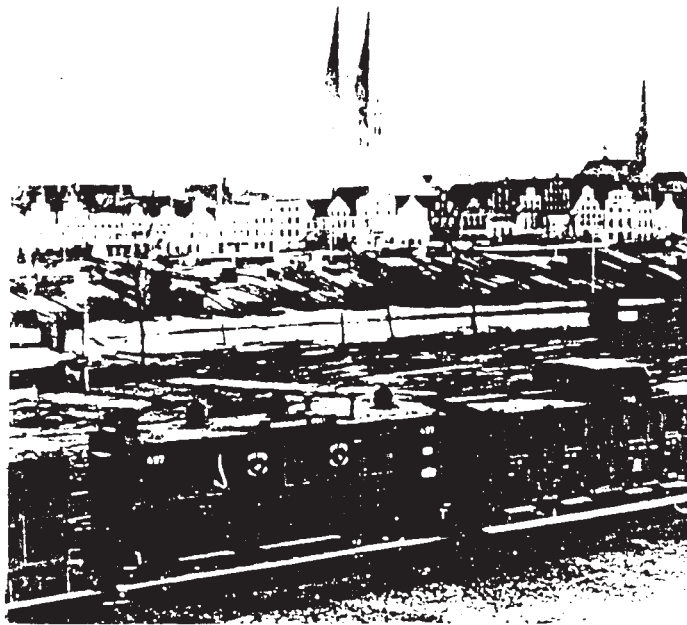
- 33. Chimborasso, 1870
- 34. MS "Gauthiod" 1880
- 35. Wallanlagen, 1870

Mit dem Bau der Eisenbahn und der Industriegleise auf der Wallhalbinsel wurde auf dem stadtseitigen Kai der Trave ebenfalls ein Hafengleis gelegt, das vom Güterschuppen kommend über eine zusätzliche Eisenbrücke auf Höhe der inneren Holstenbrücke und eine Drehscheibe erreichbar war. Dieses Hafengleis bediente eine Reihe von tonnenüberwölbten Hafenschuppen und endete unterhalb des Burgtors auf der Höhe der ehemaligen "Teerhoffähre", wo zur Mitte des letzten Jahrhunderts auch der erste eiserne, handbetriebene Hafenkran stand.

2.6 DER REHDERPLAN

Wie der um 1872 von Ludwig Fink herausgegebene Stadtplan deutlich ausweist, ist der Abbau der alten Befestigungsanlagen auf der Wallhalbinsel nicht mehr aufzuhalten: Die Bastion "Scheune" ist bereits vollkommen den erweiterten Gleisanlagen des Bahnhofs gewichen. Die übrigen Wälle lagen Inseln gleich in den ständig wachsenden Betriebs- und Lagerzonen des Hafens, sodaß eine zusammenhängende Begehung der Parkanlagen nicht mehr möglich war. 1872 wird mit der Lübeck-Eutiner Eisenbahnlinie begonnen, deren Gleise von der Wallhalbinsel über eine eiserne Stadtgrabenbrücke nach Norden geführt wurden.

Bis 1890 ist der Bahnhofsbereich auf der mittleren Wallhalbinsel vollständig ausgebaut: Der Stadtplan von Rahtgens/Diestel zeigt ausgedehnte Gleisanlagen zwischen Zollbahnhof und Güterbahnhof. Nach dem Abräumen weiterer Teile der ehemaligen Stadtbefestigungen wurden nun auch auf die östliche Seite der Wallhalbinsel mehrere Hafengleise verlegt und somit die vollständige Bahnerschließung für die dort ansässigen Lagerbereiche und Betriebe erreicht. Der Städtische Wasserbauplatz wurde an das westliche Traveufer verlegt, nachdem bereits der Teerhof auf die weiter traveabwärts gelegene Teerhofsinsel umgezogen war. Nordwestlich des Stadtgrabens wurde der neue Rangierbahnhof angelegt. Auf dem stadtseitigen Kai der Untertrave standen bereits um 1890 ca. 20 hölzerne Hafenschuppen.



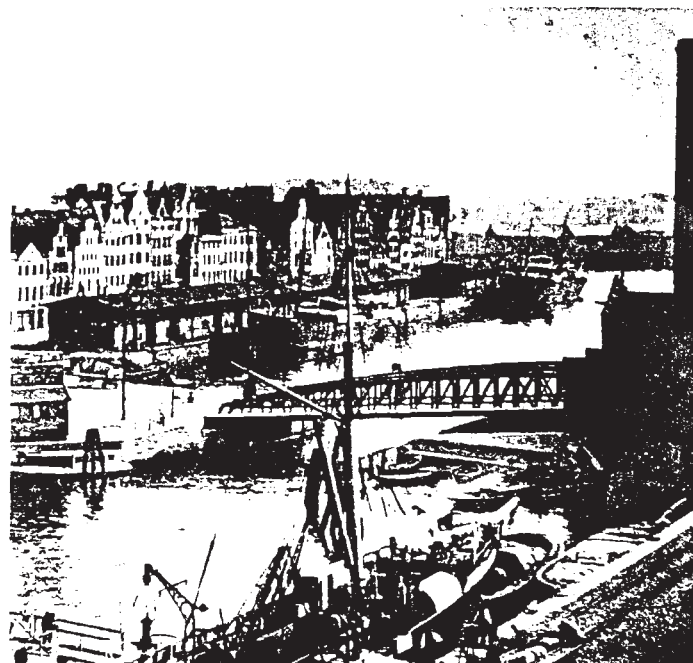
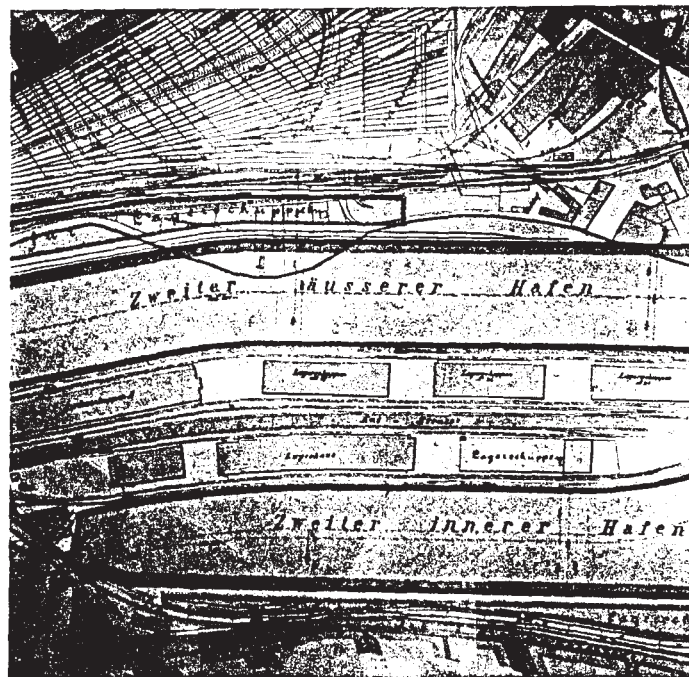
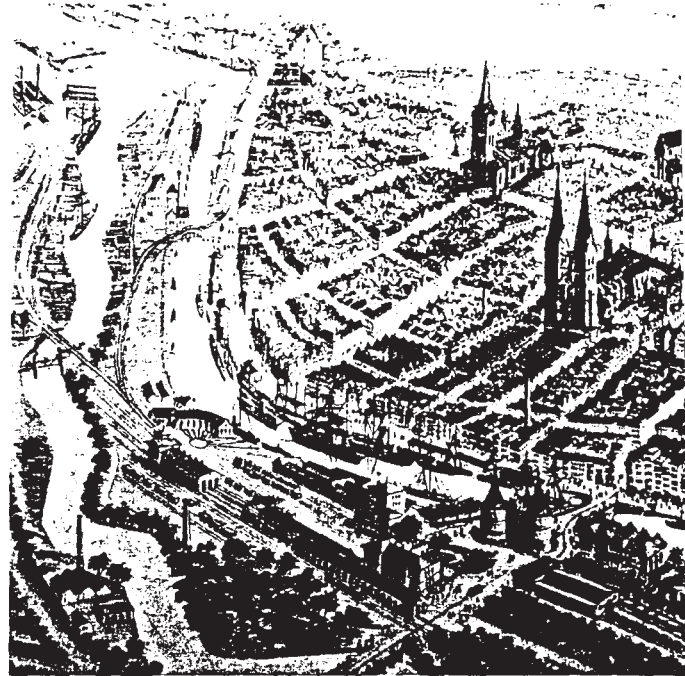
- 36. Dampfschiffhafen, 1870
- 37. Betriebsbahnhof, 1890
- 38. Abriß Chimborasso, 1888

Die weiteren Veränderungen der nördlichen Wallhalbinsel wurden durch die Entwicklung der Schifffahrt und des Transportwesens eingeleitet, die hier kurz beschrieben werden soll:

Als der Kaiser-Wilhelm-Kanal gebaut wurde (Fertigstellung 1895) befürchtete Lübeck, daß Hamburg einen grossen Teil des Ostseehandels an sich ziehen würde. Dies war einer der Gründe, sich für den Bau des Elbe-Lübeck-Kanals zu entscheiden, der 1896-1900 realisiert wurde. Die Einmündung dieses Kanals, der die östliche Stadtlandschaft von Lübeck entscheidend veränderte, erfolgte unterhalb des Burgtors auf der Höhe der Nordspitze der Wallhalbinsel. Besonders der Hansahafen und der im Stadtgraben liegende Wallhafen waren durch den neu hinzugeführten Binnenschiffsverkehr nahezu überfordert, sodaß eine Erweiterung dieser Hafenanlagen und eine generelle Ausweitung neuer Hafenteile traveabwärts dringend notwendig erschien.

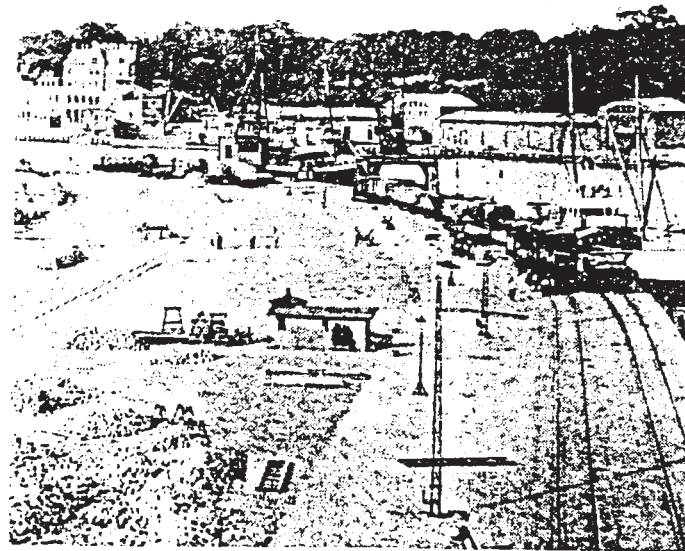
Der damalige Bauinspektor, später Wasserbaudirektor Peter Rehder setzte sich in weiser Voraussicht sehr früh für die industrielle Erweiterung des Lübrecker Hafens ein: Bereits 1884 legte er eine Studie zum Ausbau des Hafens vor, aus der 1905 der berühmte "Rehderplan" entstehen sollte. In seiner Studie "Die bauliche und wirtschaftliche Ausgestaltung und Nutzbarmachung der lübeckischen Hauptschiffahrtsstraßen" forderte Rehder den generellen Um- und Ausbau aller Lübrecker Hafenanlagen, die Umwandlung der Traveufer bis Travemünde zu Industriezonen und den Neubau leistungsfähiger Hafenbecken im Norden von Lübeck.

Der erste Schritt zur Realisierung dieser Pläne war die stadtseitige Erschliessung der nördlichen Wallhalbinsel. 1892 ließ Rehder auf der Höhe der Engelsgrube die hydraulisch betriebene Drehbrücke für Straßen- und Schienenverkehr errichten. Die schräge Überquerung der Trave wurde notwendig, um Industriegleise der Wallhalbinsel ohne enge Radien auf das stadtseitige Traveufer zu ziehen. Für die hydraulische Anlage der Brücke wurde eine dampfbetriebene

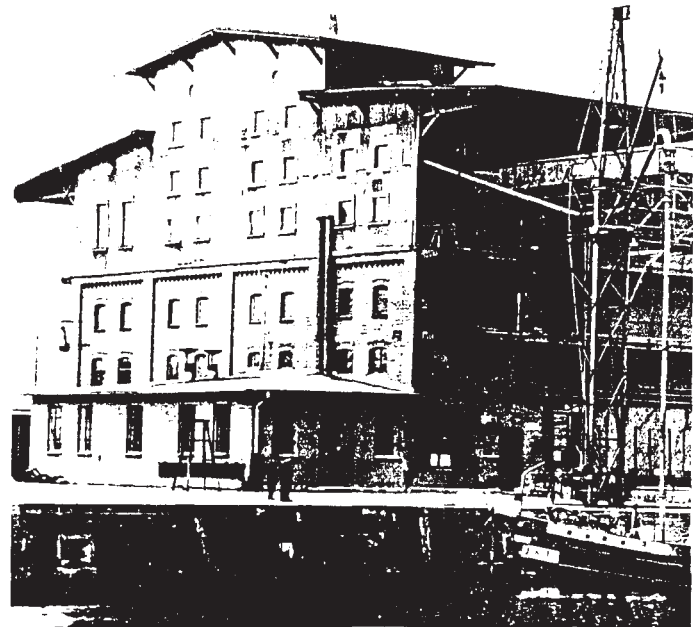


39. Bahn- und Hafenanlagen um 1895
40. Rehder: Hafenneuplanung, 1905
41. Alte Drehbrücke, 1908

ne Pumpstation gebaut, die über eine im Behnkai liegende unterirdische Druckleitung auch den Hebemechanismus des auf der Nordspitze der Wallhalbinsel neu installierten 40t-Krans versorgte.



Nachdem die letzten Festungsreste auf der nördlichen Wallhalbinsel fortgeräumt waren und die Ufer von Trave und Stadtgraben feste Kaimauern erhalten hatten (Behnkai 1886, Kulenkampkai 1900), wurden die bis dahin verlegten Bahngleise neu geordnet: Nach den Plänen Rehders erhielt die Spitze der Wallhalbinsel eine Zentralachse aus fünf parallel laufenden Gleisen, die sich am nördlichsten Punkt in einer Drehscheibe trafen. Weiterhin wurden am Behnkai und am Kuhlenkampkai jeweils zwei Schienenstränge verlegt. Die Hafenbahn auf der Untertrave wurde nach dem Bau der den Elbe-Lübeck-Canal überspannenden Hubbrücke (um 1898) am rechten Traveufer weitergeführt und versorgte so die Hafenschuppen des neu angelegten Burgtorkais.

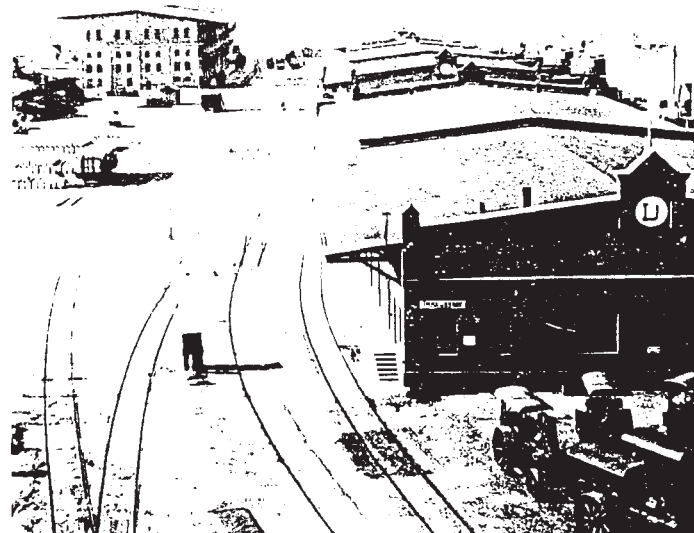


Nach der Erschließung der nördlichen Wallhalbinsel erfolgte die fast vollständige Bebauung mit Hafenschuppen und Speichergebäuden. 1897 erfolgte der von Rehder bereits vorher geforderte Bau des städtischen Lagerhauses für Getreide, ein mehrgeschossiger Skelettbau mit weit ausladenden Dach. Das hydraulische System des unweit daneben liegenden Pumpwerkes versorgte die sechs halb-rahmigen Portalkräne, mit deren Hilfe die Getreideschiffe schnell beladen und entladen werden konnten. Erst 1923 wurden die imposanten Getreide-Saughebeanlagen installiert, die das Bild des Lagerhauses bis in die fünfziger Jahre bestimmen sollten.

Insgesamt erhielt die Nordspitze der Wallhalbinsel sieben Lagergebäude:

Schuppen A (Baujahr 1903), der als Zuckerschuppen geplant war, Schuppen B (1904), Schuppen C (1901), Schuppen D (1907), Schuppen E (1894), Schuppen F (1941) und das bereits erwähnte Lagerhaus.

In den Bauzeichnungen werden diese Schuppen zunächst als provisorische



- 42. Nördl. Wallhalbinsel, 1900
- 43. Lübecker Lagerhaus, 1923
- 44. Hafenschuppen A-D, um 1925

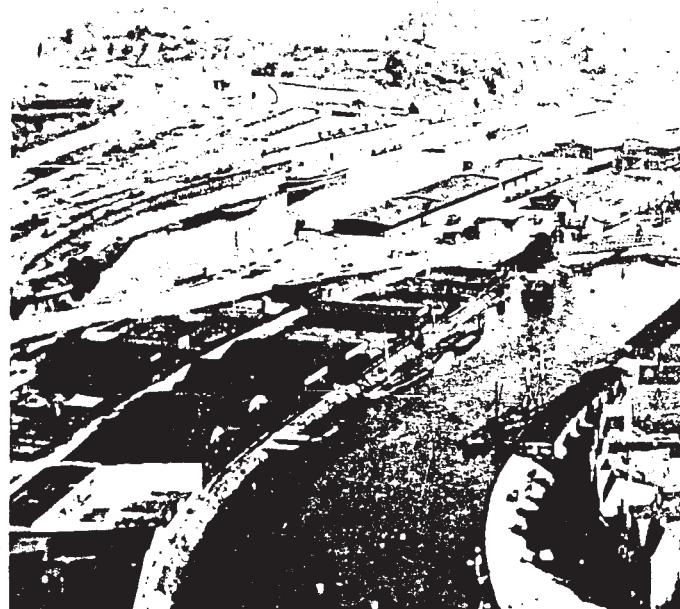
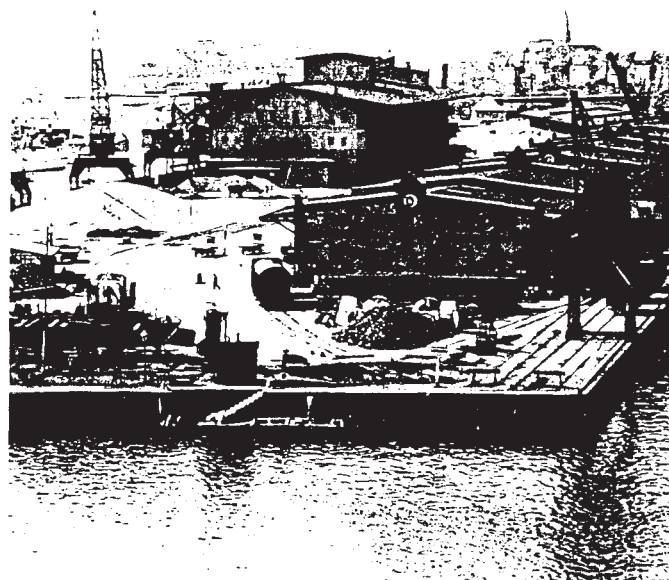
Bauten gekennzeichnet. Die Bauweise war einfach: Mit Ausnahme des später errichteten Schuppen F und dem für hohe Stockwerkslasten ausgelegten Lagerhaus (Stahlbetonbau) erhielten diese Gebäude feste Steinsockel und Rampenanlagen, Holzständer und hölzerne Dachkonstruktionen, als Sprengwerke ausgeführt. In den verbretterten Holzwänden waren beidseitig breite Holzschiebetore angeordnet. Kopf und Giebelbauten waren dagegen aus zinnengeschmückten Ziegelmauerwerk errichtet.

Interessant ist Rehders Konzept für die Ausrichtung der Gebäude an den geplanten Hafenanlagen: Durch die Anordnung zweier paralleler Gebäudestränge an der zentralen Gleisachse entstand ein optimales Durchladesystem für den Warenumsatz zu Lande und zu Wasser. Waren konnten vom Schiff in die Speicher oder aber auch direkt in die Bahnwaggons gebracht werden, während eine gleichzeitige Belieferung der Schiffe vom Lande her möglich war.

2.7 INDUSTRIALISIERUNG

Rehder legte 1905 in seiner Ausbauplanung eine Konzeption vor, die die gesamte Wallhalbinsel und ihre umgebenden Bereiche industriell prägen sollte: So plante Rehder die weitere Umwandlung des Wallhafens nach der anstehenden Verlegung des Hauptbahnhofes und dem flächendeckenden Gleissystem des Güterbahnhofes vor dem Holstentor. In der Ausarbeitung Rehders war die Begradigung und die Verbreiterung des Stadtgrabens vorrangiges Ziel. Die so entstehenden "Ersten und Zweiten äusseren Häfen" sollten im Bereich der Marienbrücke durch eine weitere Drehbrücke verbunden werden.

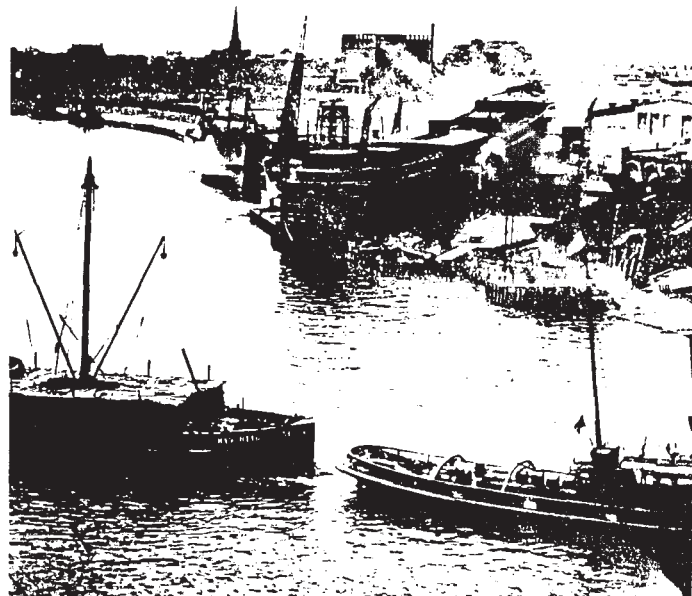
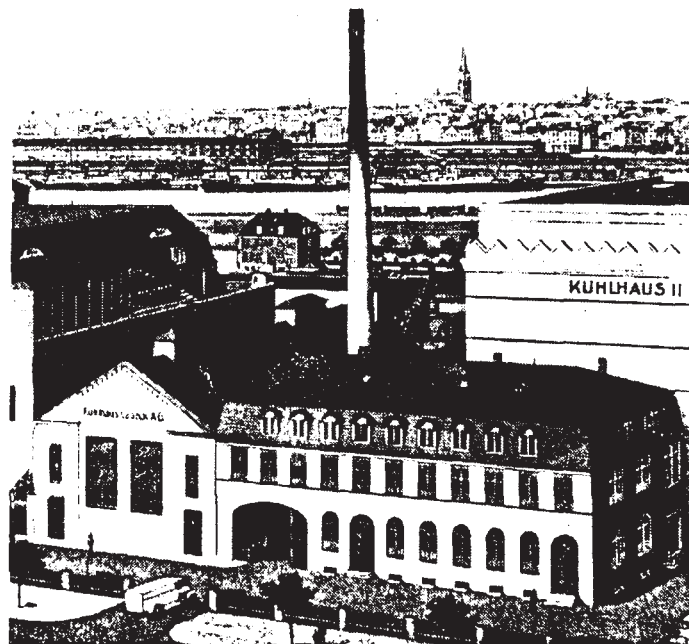
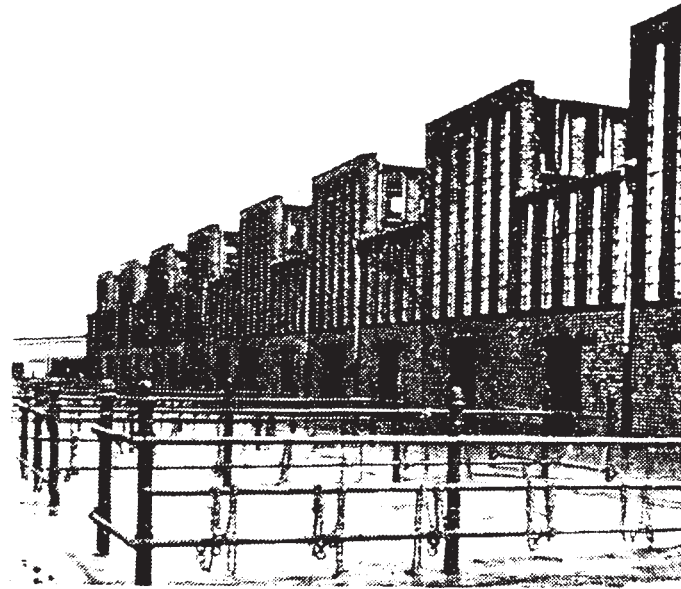
Die Planung Rehders wurde durch die wirtschaftliche Rezession nach dem Ersten Weltkrieg nie vollständig realisiert. Im Bereich des Roddenkoppelkais am Wallhafen kann man sehr deutlich erkennen, in welchem Ausführungsstadium die Planung Rehders eingefroren wurde: Hier stoßen die begradigte Kaianlage und der Wall der Contrescarpe auch heute noch abrupt aufeinander.



- 45. Wallhalbinsel um 1920
- 46. Segelschiffhafen, 1920
- 47. Wallhalbinsel um 1925

Der Plan Rehders ging in hohem Maße auf die um den Wallhafen erfolgte Industrialisierung ein:

Nach Einführung der Gewerbefreiheit (1867), wonach die einschränkenden Bestimmungen des Zunftzwanges in Lübeck aufgehoben wurden, konnten sich Gewerbe und Industrie in diesem Bereich ungehindert entwickeln. So entstand ähnlich der neuen Industrieachse am Glashüttenweg westlich der Wallhalbinselspitze ein großes zusammenhängendes Industriegebiet. Einige dieser neu gegründeten Betriebe, deren Bauten und Produktionsflächen den Charakter des Hafengebietes bestimmten, seien hier erwähnt:



Der städtische Schlachthof und die direkt am Wallhafen liegende Viehquarantäne Station, die über dem am Roddenkoppelkai angeordneten Viehlof beliefert wurde. Schlachthaus und Viehmarkthalle (um 1900 erbaut) lagen zwischen Katharinenstraße und Schwartauer Allee. Diesem Schlachthof wurde um 1913 das große Kühllager der Kühlhaus AG zugeordnet. Zum Ende der Zwanziger Jahre entwickelte sich aus diesem Komplex der "Seegrenzschlachthof" mit seinen imposanten gegliederten Ziegelbauwerken. Auf der westlichen Seite der Schwartauer Allee befanden sich die Produktionshallen der Stanz- und Emailierwerke Carl Thiel und Söhne AG, die über die von Rehder geplante Ost-West-Ringstraße und der ebenfalls gedachten Klappbrücke mit den Hafenanlagen des Burgtorkais in Verbindung gebracht werden sollten. In unmittelbarer Nähe des Viehhofs hatte sich bereits 1837 die Lübecker Maschinenbauanstalt, später LMG und danach Orenstein-Koppel GmbH angesiedelt, die ab 1907 die Flächen des nördlich davon gelegenen Städtischen Wasserbauplatzes für die Hellinge ihres Werftbereiches übernahm. Der Wasserbauplatz, einst auf der Spitze der nördlichen Wallhalbinsel gelegen, siedelte 1866 auf das linksseitige Traveufer über und wurde nach 1907 an den Glashüttenweg verlegt. Aus diesem Reparatur- und Servicebetrieb für die städtischen Hafenbagger entstand später die Staatswerft. Weiter traveabwärts schlossen sich die Betriebsbauten der Eschenburg KG

- 48. Seegrenzschlachthof, 1920
- 49. Kühlhaus Lübeck AG, 1930
- 50. Werftanlagen LMG, 1950

und von W. Brüggmann & Sohn an. Weiter nördlich befanden sich die Holzimport-Lager der Firma Havemann. Am Burgtorkai oberhalb der Hubbrücken lagen ca. zehn langgestreckte Hafenschuppen in Reihe, denen Rehder neue Hafengleise und eine weitere Drehscheibe am Fuße der Brücken zuordnete. Auf der Höhe der Schuppen 22 und 23 lagen die Gebäude der Holstenmühle, später Brügggen, die bis heute mühlentechnisch genutzt werden.

Abschliessend ist anzumerken, daß Rehders Hafenplanung für diesen industriellen Bereich mit Ausnahme der Ringstraße und der neuen Klappbrücke als erste Ausbaustufe fast vollständig realisiert wurden und sich im Großen und Ganzen in ihrem Charakter und Erscheinungsbild 90 Jahre nach ihrer Entstehung noch heute ähnlich darstellen.

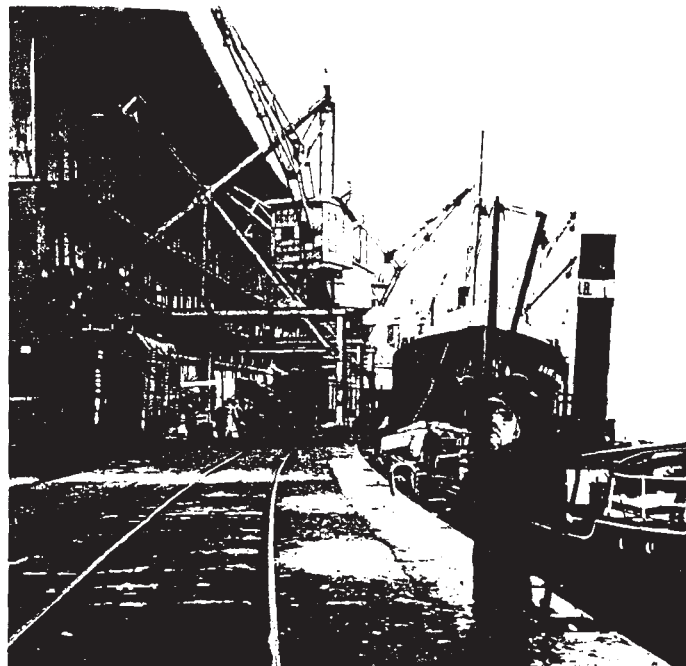
2.8 ENTWICKLUNG BIS 1945

Nach der Umsiedlung des Lübecker Bahnhofs (bis 1906) und dem Abbau des Großteils der Industriegleise im Bereich des Güterbahnhofs entstanden anstelle der Lastadien immer mehr kleingewerbliche Zonen, die sich mit ihren unterschiedlichen Nutzungen (Holzlager, Schrottplätze, Kohlenhändler etc.) bis in die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg erhielten.

Auf der nördlichen Wallhalbinsel wurden erst 1906 elektrische Kransysteme gegen die sehr störanfällige Hydraulik der zentralen Pumpstation ausgetauscht. Bis 1920 waren auf Behn- und Kulenkampkai bereits acht Krananlagen installiert, die größtenteils als Halbrahmenkräne den Hafenschuppen zugeordnet waren.

Die Stadtpläne von Rahtgens/Diestel (1910) und nachfolgende Kartenwerke zeigen bis 1942 kaum Veränderungen der Hafen- und Gebäudestrukturen. Mit Ausnahme der Auffahrtsrampe zur Marienbrücke über den Stadtgraben sind nun alle historischen Stadtwälle und Erhebungen auf der Wallhalbinsel abgetragen.

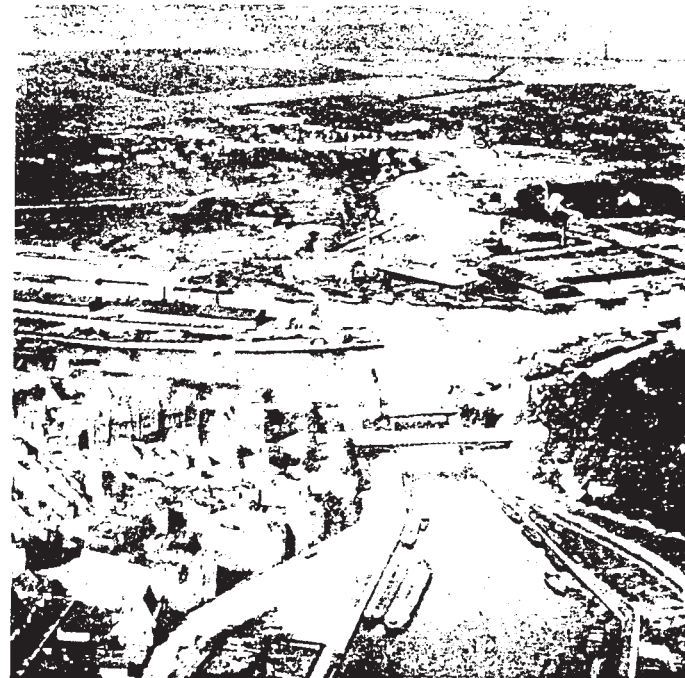
Bis zum Ersten Weltkrieg hatte sich durch die günstige Wirtschaftsentwicklung des Lübecker Hafens der Be-



51. LMG/O&K ,um 1955
52. Hansahafen, 1935
53. Behnkai ,um 1920

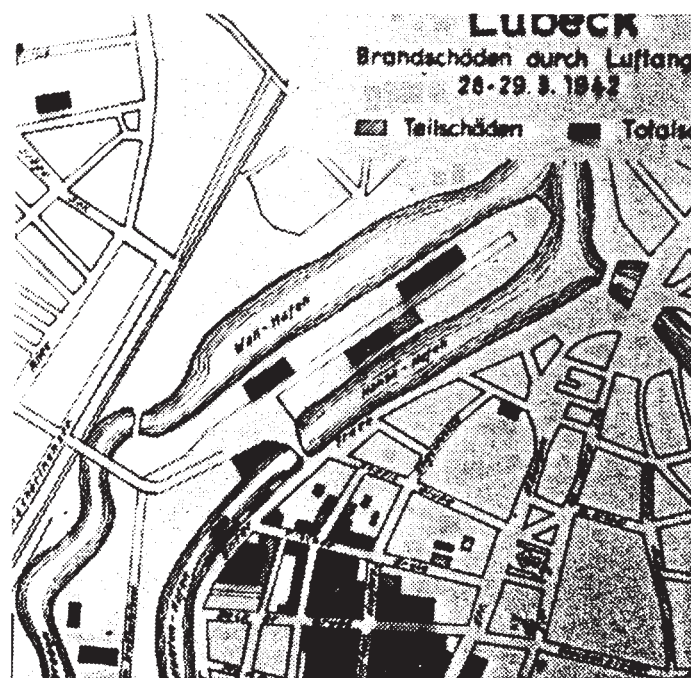
darf an neuen Hafenflächen gezeigt, die gemäß der Planung von Rehder realisiert wurden. Die Lübecker Kaufmannschaft konnte durch die im Hafenbetrieb erwirtschafteten Überschüsse die Ausbaggerung des neuen Vorwerker Hafens bereits ab 1915 realisieren.

Um 1923 entstanden am Lagerhaus auf der nördlichen Wallhalbinsel die bereits erwähnten Getreide-Saughebe-Anlagen.



1935 übernahm die Lübecker Hafengesellschaft die Verwaltung und den Betrieb des Hafens. Mit dem Ausbau des Vorwerker Hafens (Bau von Getreidesilos) verlagerten sich vormals wichtige Hafenaktivitäten von der Wallhalbinsel nach Norden. Die wirtschaftliche Bedeutung des Hafens wuchs nach der zwischenzeitigen Depression des Ersten Weltkrieges bis 1940 stetig. Mit einem Umschlag von fast 2,5 Millionen Tonnen erreichte der Lübecker Hafen in jenem Jahr das höchste Ergebnis seit seinem Bestehen.

Der zweite Weltkrieg brachte nicht nur den wirtschaftlichen Einbruch, sondern auch die Zerstörung wichtiger Bereiche des Hafens:



In der Nacht vom 28. zum 29. März 1942 wurde Lübeck als erste Deutsche Stadt von Bomben schwer getroffen. Neben der Vernichtung eines Fünftels der Altstadt zeigt die Brandschadenskarte erhebliche Schäden auf der nördlichen Wallhalbinsel: So brannten die Hafenschuppen A, C und D vollkommen aus. Das Lagerhaus wurde zur Hälfte schwer beschädigt. Fünf Kräne, Gleis- und Kaianlagen wurden von Sprengbomben getroffen.

Der Wiederaufbau der Hafenschuppen erfolgte schnell. Bei Lagerhaus beschränkte man sich auf bescheidene Notreparaturen. Bis heute zeugt die abgestufte Bauform dieses Gebäudes von den Kriegszerstörungen. Aus Antwerpen und Caen demontierte Kräne brachten raschen Ersatz für die unbrauchbaren Transportanlagen.

Ab 1944 erreichten große Flüchtlingstransporte den Lübecker Hafen,



54. Luftbild, um 1920
55. Brandschäden, 1942
56. Lagerhaus, 1991

die hauptsächlich von den im Hansahafen stationierten Fährlinien durchgeführt wurden.

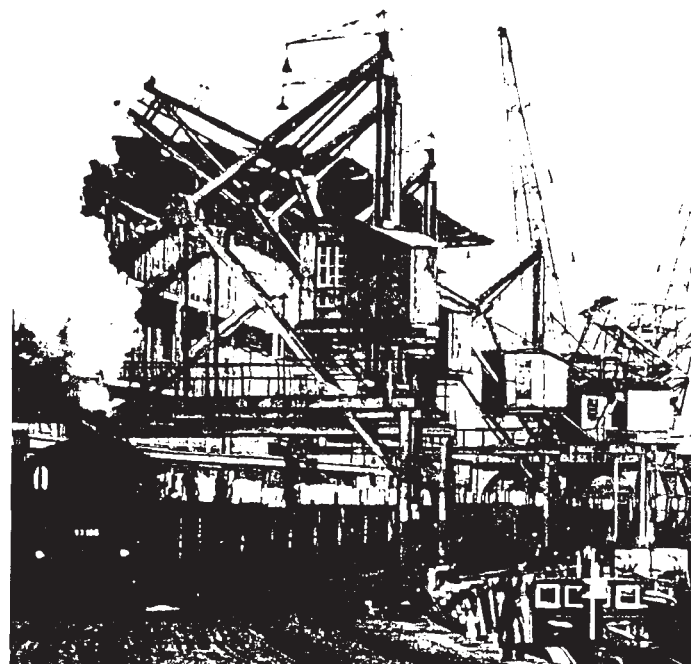
2.9 NACH KRIEGSENDE

Die Situation der Häfen und Industriebereich an der nördlichen Wallhalbinsel war nach 1945 desolat: Die Kriegsschäden waren zum Teil noch nicht repariert, Handel und Schifffahrt lagen darnieder. Die im Kriege von Deutschland in Frankreich und Holland erbeuteten und nach Lübeck transportierten Hafenkräne wurden wieder demontiert und dem Besitzer übergeben. In den ersten Nachkriegsjahren wurde in verstärktem Maße Holz aus dem Harz über Lübeck verschifft. Der Hansahafen und der Wallhafen dienten gleichfalls zum Verschiffen der Munition aus den Schlutuper Munitionsfabriken. Bei diesen gefährlichen Arbeiten wurde der Schuppen B durch eine Explosion stark beschädigt. Eine weitere Aufgabe übernahm der Hansahafen: Von hier wurde die Rückführung der polnischen Kriegsgefangenen organisiert.

Der Aufschwung im Lübecker Hafen deutete sich 1948 an, nachdem sich die Handelsbeziehungen Deutschlands mit den skandinavischen Staaten zu stabilisieren begannen. Durch Fördermaßnahmen von Land und Bund konnten die wichtigsten Reparaturen der Hafenanlagen durchgeführt werden. Am Roddenkoppelkai wurde eine Kaistrecke von ca. 300 m als Umschlagplatz für Grubenholz ausgebaut. Am Schuppen 10/11 entstanden moderne Umschlaganlagen für Steinsalz.

Allerdings konzentrierten sich die Ausbaumühungen in erster Linie auf die Hafenanlagen der unteren Trave und des Vorwerker Hafens, sodaß ein schrittweiser Abbau der Hafenaktivitäten der nördlichen Wallhalbinsel schon vorausgezeichnet war.

Bis in die 70er Jahre war die nördliche Wallhalbinsel wieder mit 11 Krananlagen bestückt. Die neu verlegten Gleise hatten eine Gesamtlänge von ca. 6 km. Noch 1983 betrug der Umschlag an Kulenkampkai und Behnkai 270.000 t, vornehmlich Pa-

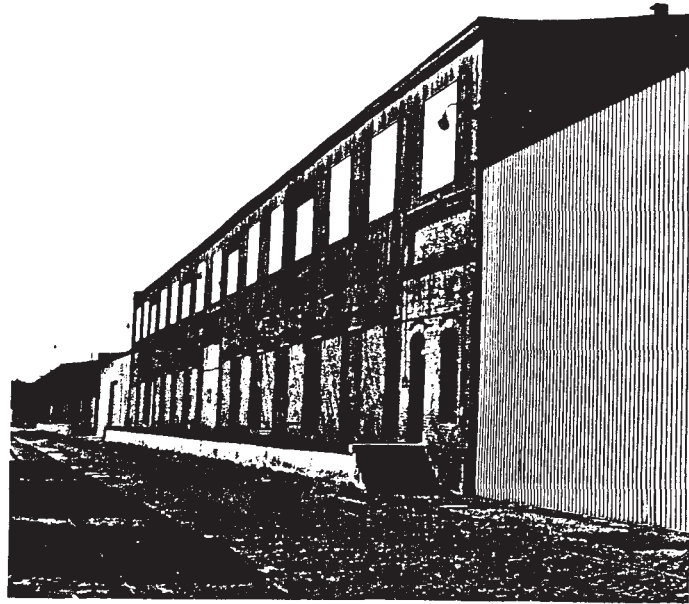


57. Holzverladung, 1948
58. Kulenkampkai, 1955
59. Am Behnkai, 1950

pier, Zellulose, Salz, Kali und Holzhackschnitzel. Die Hafenschuppen und das Lagerhaus dienten vornehmlich zur Lagerung dieser Güter.

2.10 HEUTIGE SITUATION

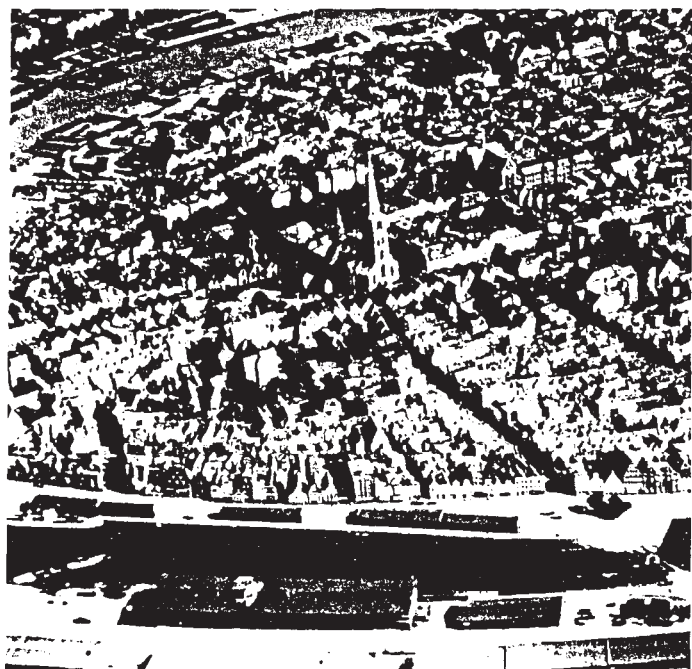
In den letzten Jahren wurden auf der nördlichen Wallhalbinsel einige bauliche Veränderungen vorgenommen: So erhielt der Kulenkampkai eine moderne Schüttgutverladeanlage für Streusalz, Kali und Düngemittel. Da die Lagerkapazitäten der bestehenden Gebäude nicht ausreichten, wurden zwischen den Hafenschuppen B und C sowie C und D eingeschossige blechverkleidete Zwischenbauten errichtet, die den baulichen Gesamteindruck der Speicheranlagen empfindlich gestört haben.



An der Nordspitze der Wallhalbinsel ist die Lager- und Verladezone für schon erwähnte Holzschnitzel eingerichtet worden. Hier bilden sich zu Spitzenzeiten hohe Berge aus Holzspänen, deren Dimension fast den Ausmaßen der ehemaligen Bastion "Bellevue" gleichkommen.



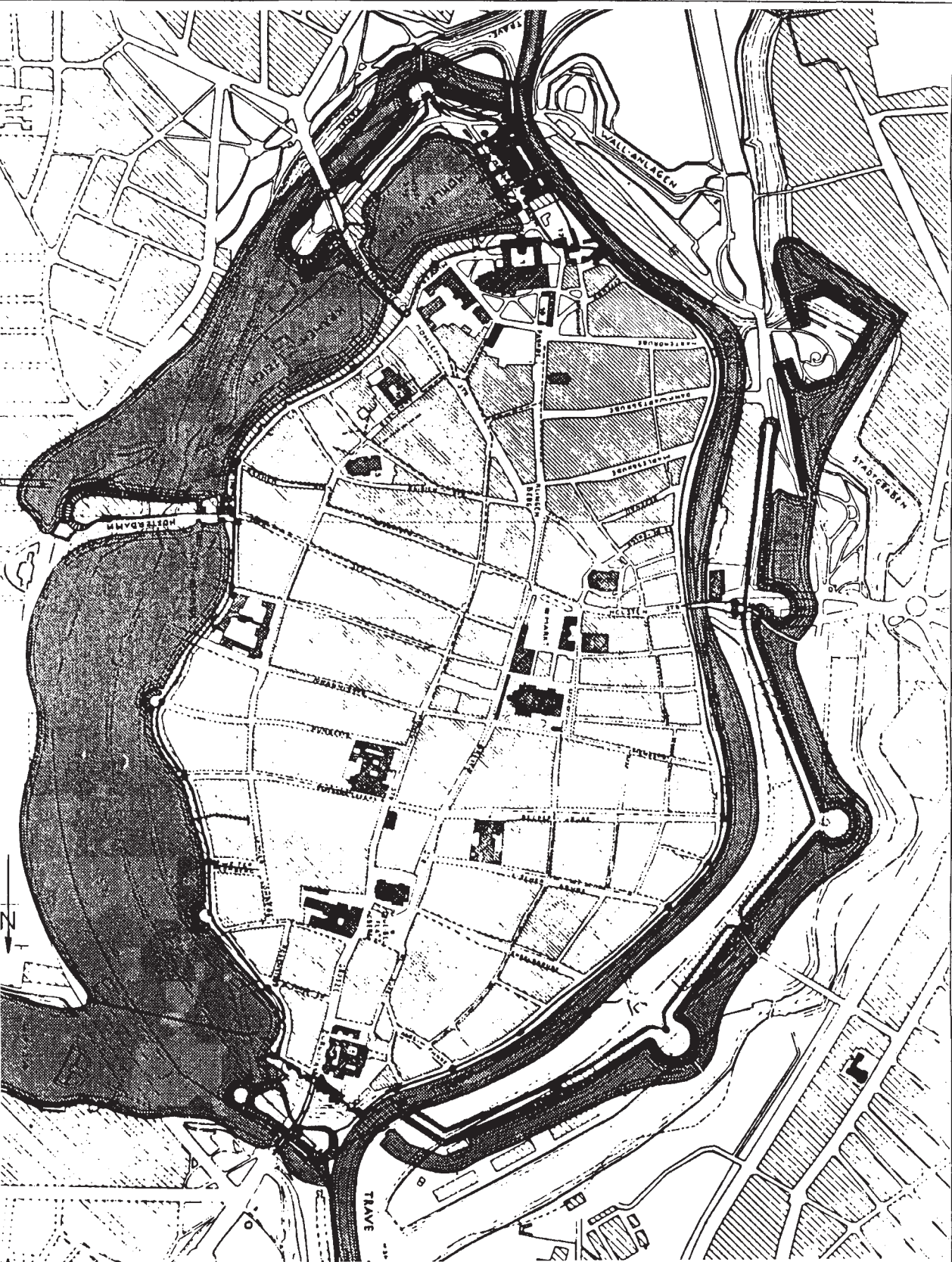
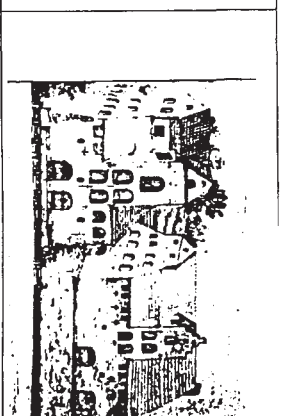
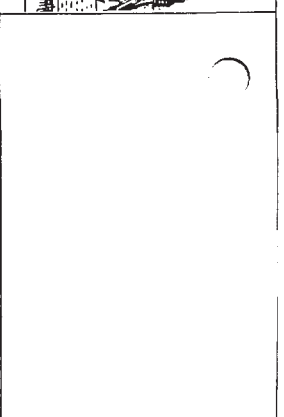
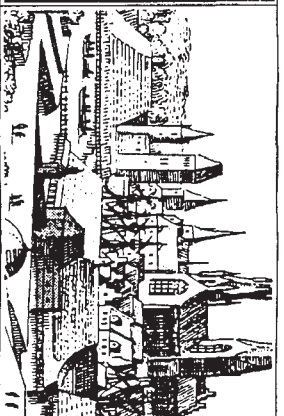
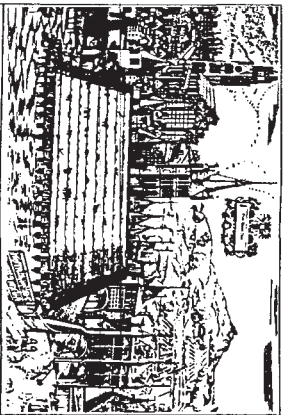
Da an diesem Teil des Hafens nur noch geringe Stückgutverladung erfolgte, wurde bereits ein Großteil der Hafenkräne demontiert. Die baulichen Anlagen und die Verkehrsanlagen der nördlichen Wallhalbinsel werden von der Lübecker Hafengesellschaft nur noch so lange genutzt werden bis in den traveabwärts neu entstehenden Hafenzonen Ersatzkapazitäten zur Verfügung stehen. Die Aufgabe dieses Hafenstandortes ist bereits seit langem geplant. Hintergrund für diese Absicht ist in erster Linie der Wunsch der Stadt, die Wallhalbinsel aufgrund ihrer Nähe zum Stadtkern in die künftige Planung mit einzubeziehen.



Hotelstandortanalysen, der Bau des Pentahotels am Holstenhafen und die anstehende Realisierung der Musik- und Kongresshalle auf der mittleren Wallhalbinsel verdeutlichen diese Wachstumstendenz.

So ist auf der nördlichen Wallhalbinsel nach dem Abbau der Bastionen und dem Rückbau der Hafenanlagen künftig eine weitere Transformation zu erwarten.

- 60. Anbauten Schuppen B
- 61. Halden am Schuppen D
- 62. Luftbild Lübeck 1940



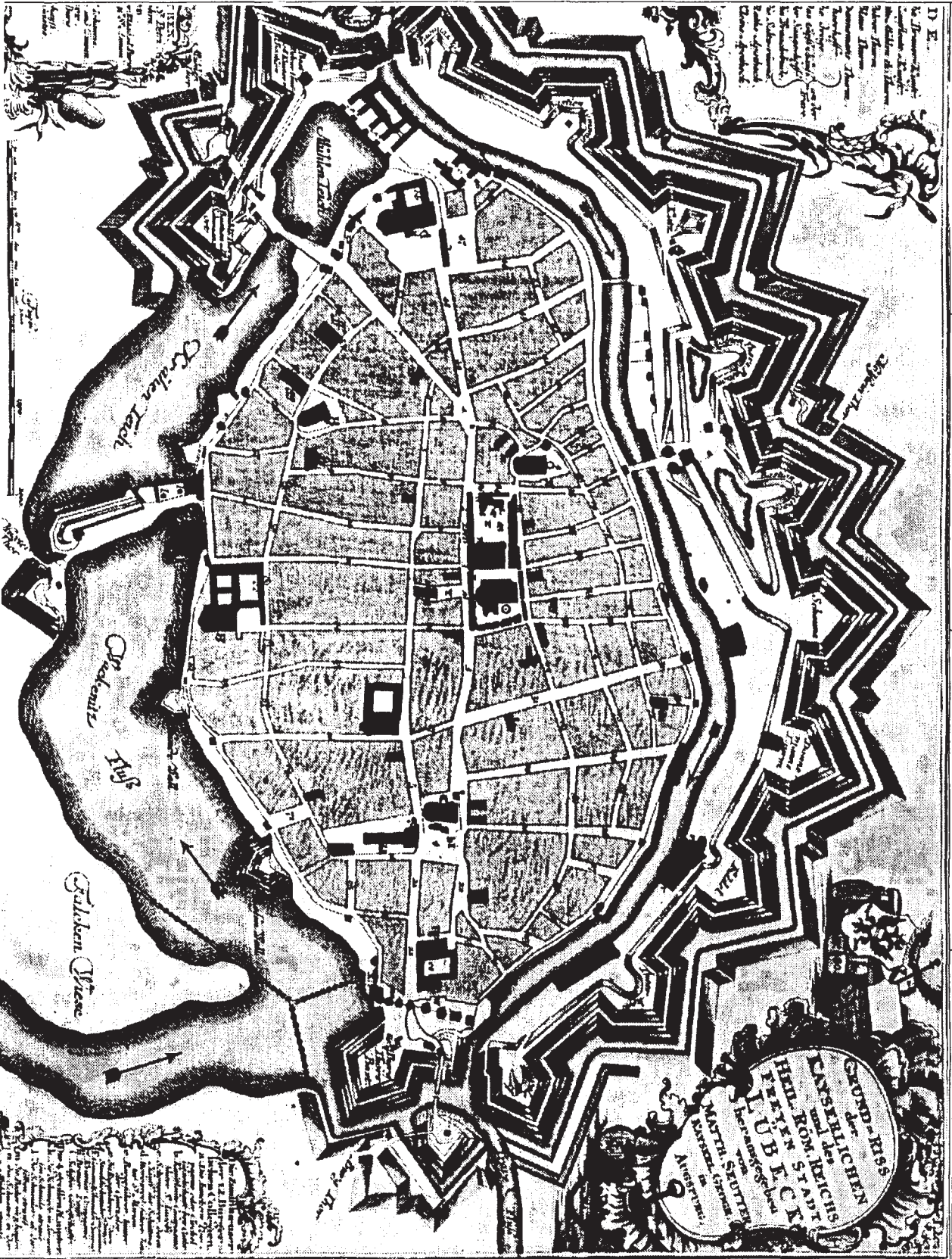
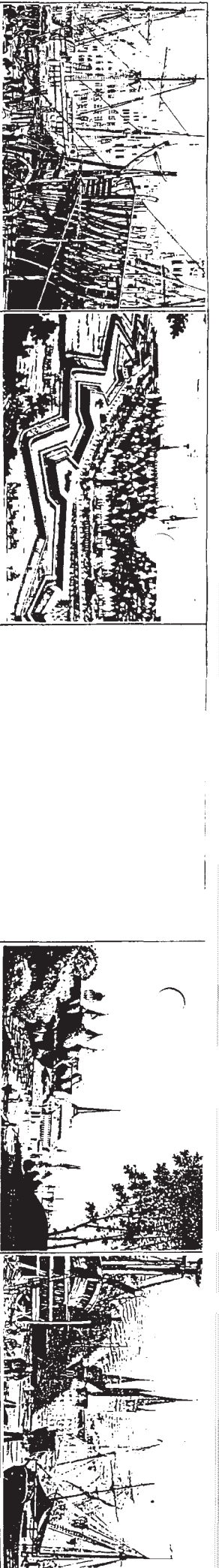
STÄDTEBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WALHALBINSEL"
LÜBECK 1991

2.0 STADTGESCHICHTLICHE
UNTERSÜCHUNG

BLATT 1:
PLAN DER STADTBE-
FESTIGUNG LÜBECKS
NACH
J. V. VALCKENBURGH
1613

(Die Karte ist mit
einem heutigen
Stadtplan
überlagert worden)

PROF. DIPL.-ING. ARCHITEKT
ULRICH NIESCHALK
LÜBECK



STÄDTBAULICHES GUTACHTEN "NÖRDLICHE WALHALBINSEL" LÜBECK 1991

2.0 STADTGESCHICHTLICHE
UNTERSUCHUNG

BLATT 2:

STADTPLAN
DES
MATTHIAS SEUTTER
UM 1750

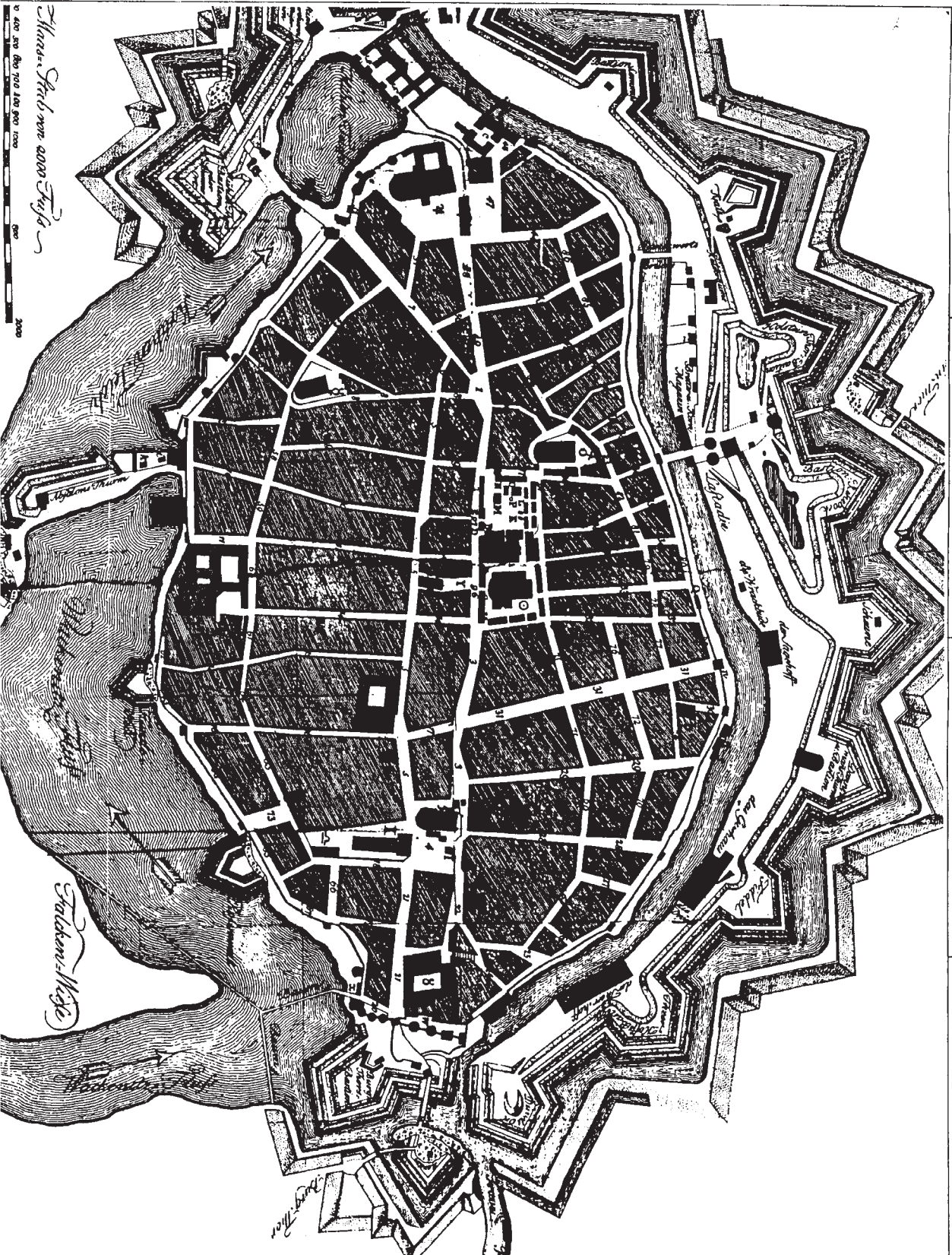


STÄDTEBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WALTHALBINSEL"
LÜBECK 1991

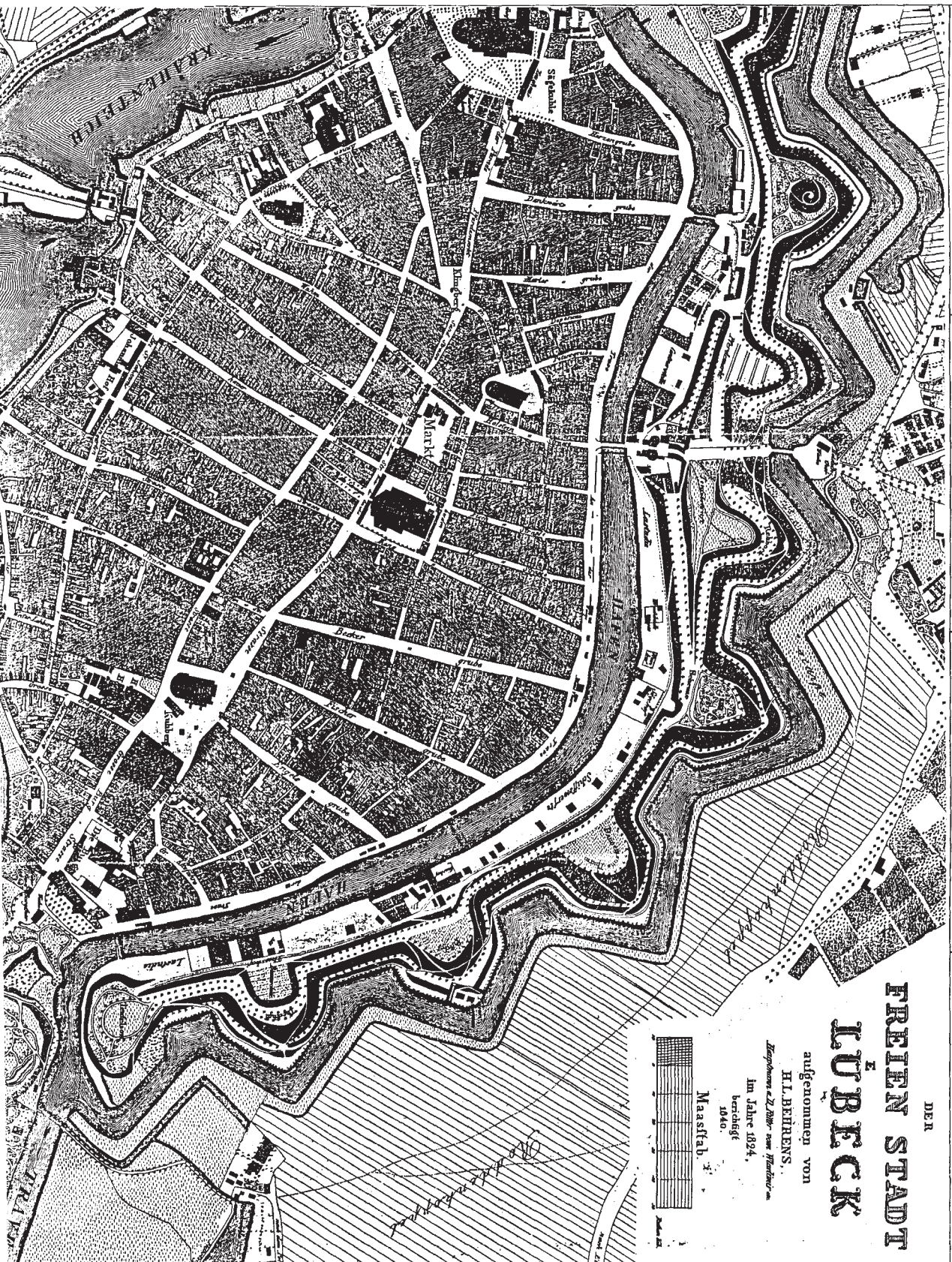
2.0 STADTGESCHICHTLICHE
UNTERSUCHUNG

BLATT 3:

STADTPLAN
VON
J. G. MÖHRING
1787



PROF. DIPL.-ING. ARCHITEKT
ULRICH NIESCHALK
LÜBECK



DER

FREIEN STADT

LÜBECK

aufgenommen von

H. L. BEHRENS,

Topograph und Natur von Hamburg

im Jahre 1824,

vergrößert

1840.

Maassstab 3:



STÄDTEBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WALTHALBINSEL"
LÜBECK 1991

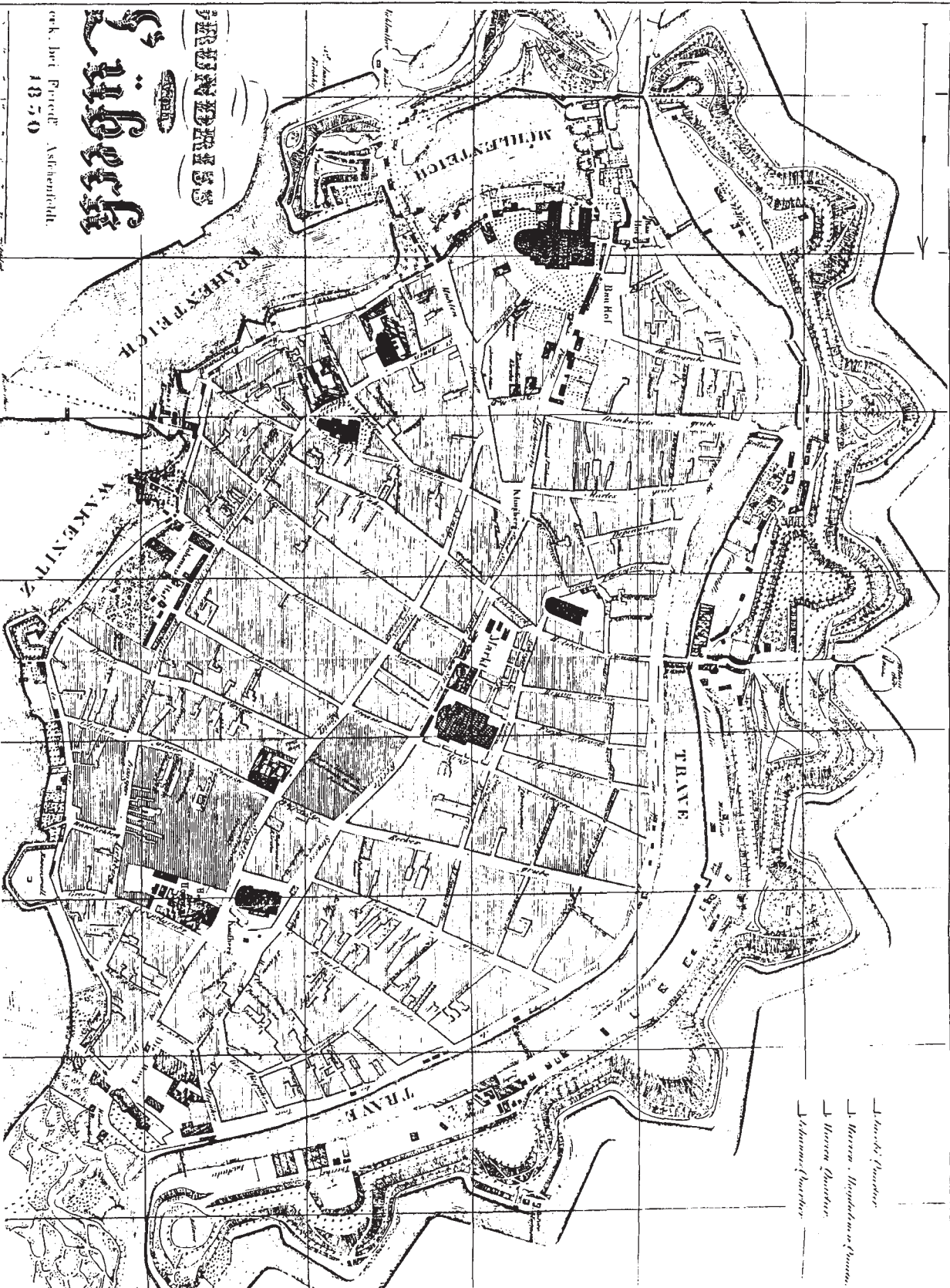
2.0 STADTGESCHICHTLICHE
UNTERSUCHUNG

BLATT 4:

STADTPLAN
VON
H. L. BEHRENS

1824

PROF. DIPL.-ING. ARCHITEKT
ULRICH NIESCHALK
LÜBECK



STÄDTEBAULICHES GUTACHTEN "NÖRDLICHE WÄLHALLBINSEL" LÜBECK 1991

2.0 STADTGESCHICHTLICHE
UNTERSÜCHUNG

BLATT 5:
STADTPLAN
VON
F. ASSCHENFELDT
1830

PROF. DIPL.-ING. ARCHITEKT
ULRICH NIESCHALK
LÜBECK



STADT

Nach dem Jahre

2.0 STADTGESCHICHTLICHE

UNTERSUCHUNG

BLATT 6:

STADTPLAN

VON

HUGO RAHTGENS

1854

STÄDTBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WALLHALBINSEL"
LÜBECK 1991

PROF.-DIPLOM.-ING. ARCHITEXT

ULRICH NIESCHALK

LÜBECK

STÄDTEBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WALLHALBINSEL"
LÜBECK 1991

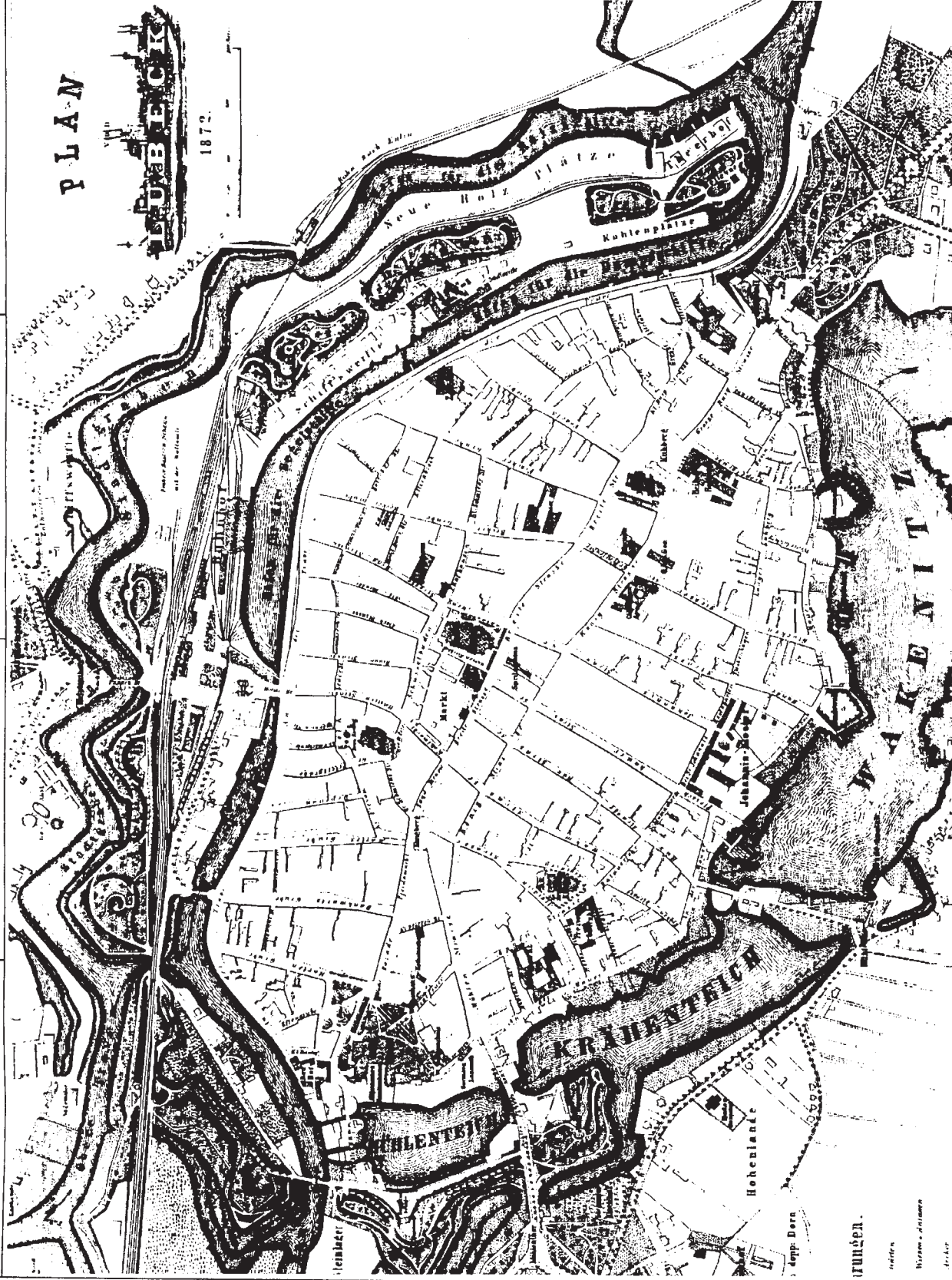
2.0 STADTGESCHICHTLICHE UNTERSUCHUNG

BLATT 7:

STADTPLAN
VON

1872

PROF. DIPL.-ING. ARCHITEKT
ULRICH NIESCHALK
LÜBECK



STÄDTEBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WALLHALBINSEL"
LÜBECK 1991

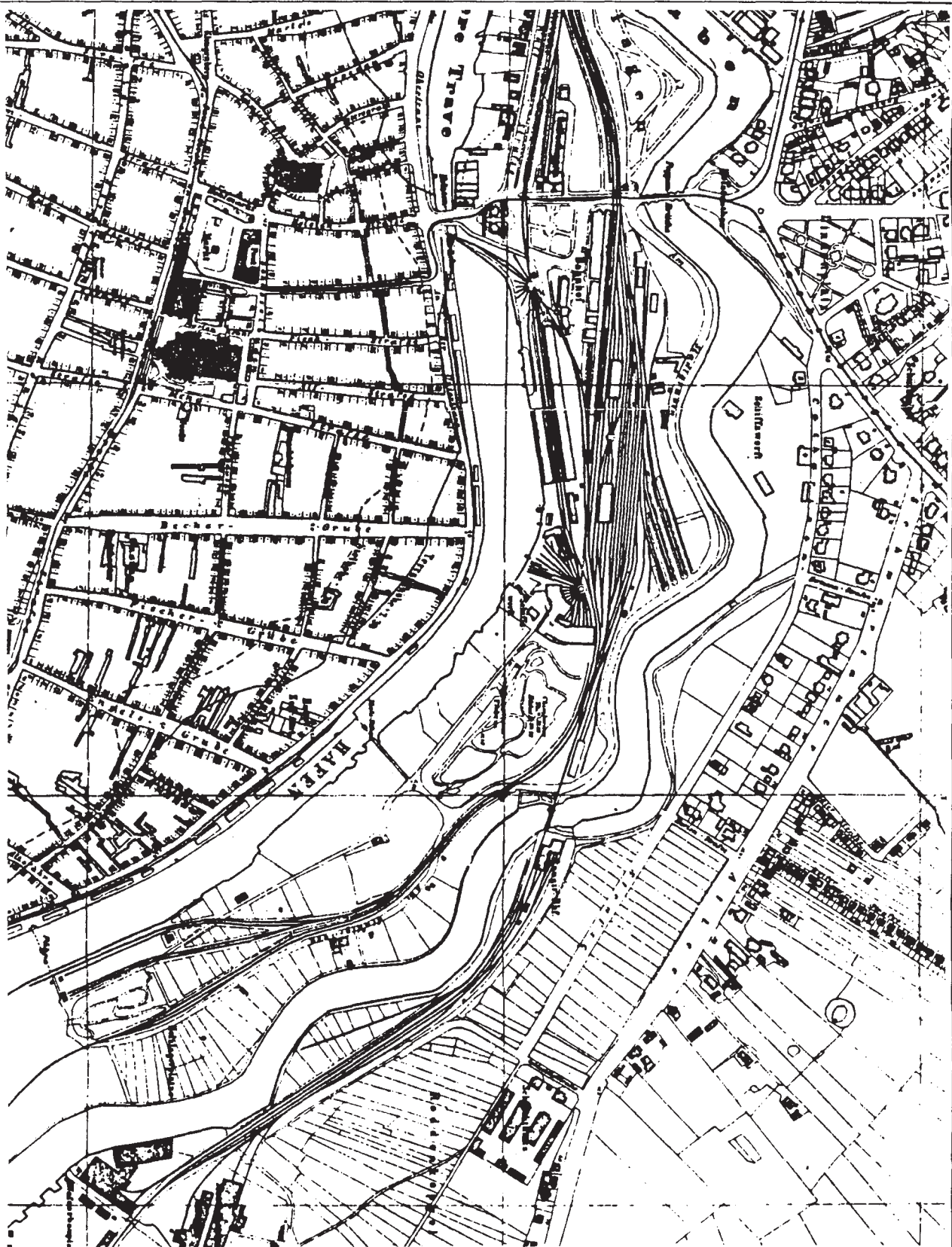
2.0 STADTGESCHICHTLICHE
UNTERSUCHUNG

BLATT 8:

STADTPLAN
VON
LUDWIG FINK
1873

PROF. DIPL.-ING. ARCHITEKT
ULRICH NIESCHALK
LÜBECK



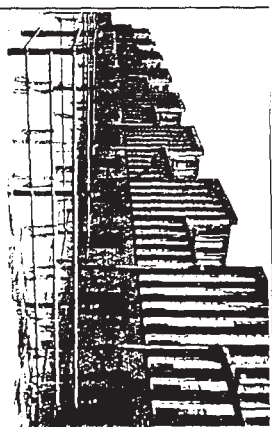
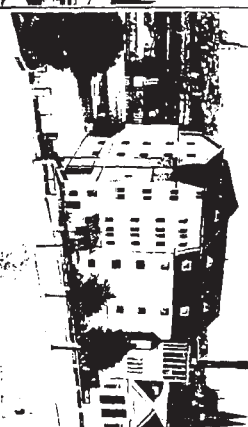
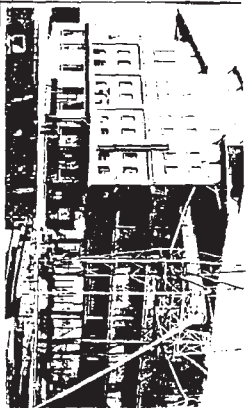


STÄDTEBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WALLHALBINSEL"
LÜBECK 1991

2.0 STADTGESCHICHTLICHE
UNTERSUCHUNG

BLATT 9:
STADTPLAN
VON
RAHTGENS/DIESTEL
1893

PROF. DIPL.-ING. ARCHITEKT
ULRICH NIESCHALK
LÜBECK

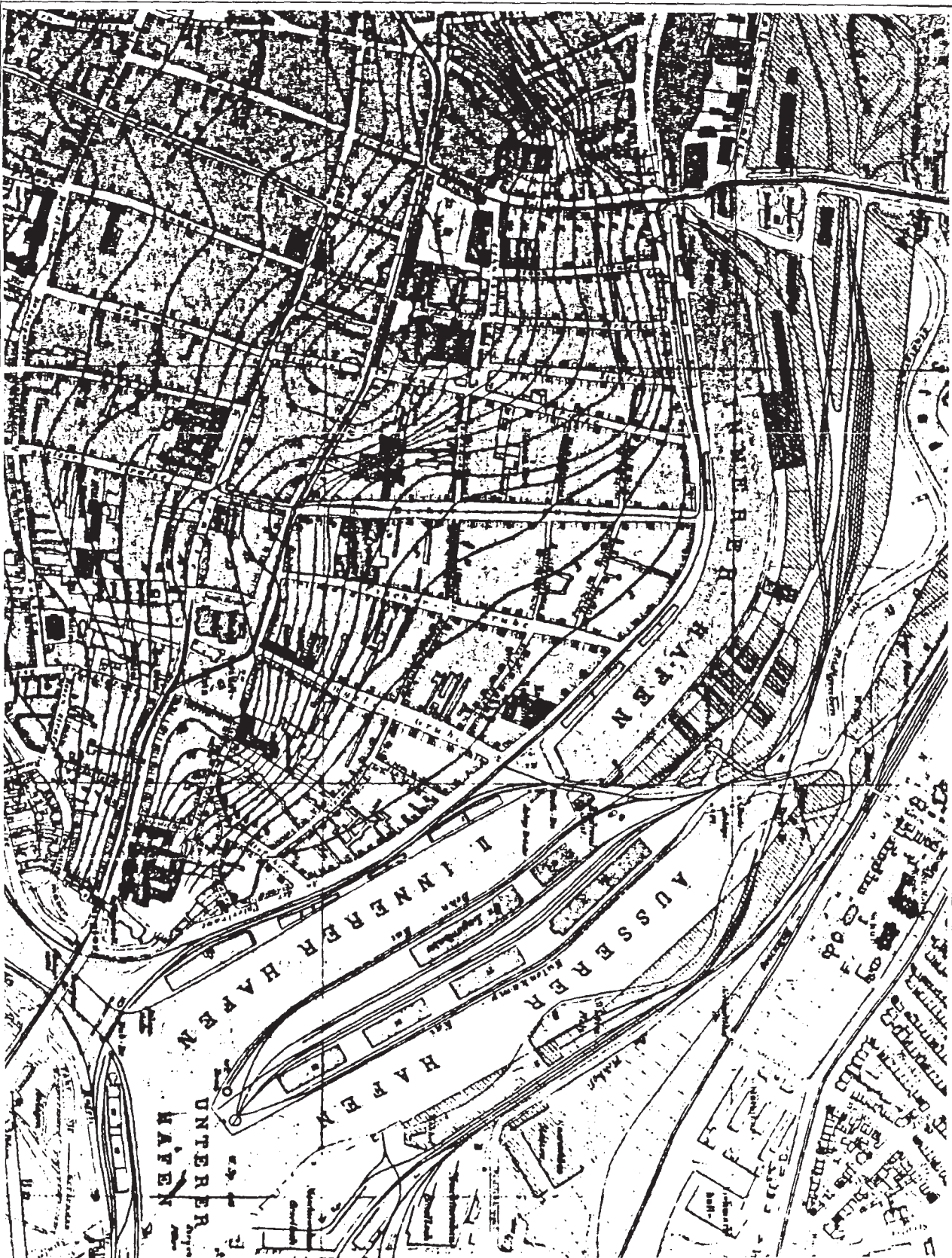


STÄDTEBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WALLHALBINSEL"
LÜBECK 1991

2.0 STADTESCHICHTLICHE
UNTERSUCHUNG

BLATT 11:

STADTPLAN
VON
RAHTGENS/DIESTEL
1910



PROF. DIPL.-ING. ARCHITEKT
URICH NIESCHALK
LÜBECK

3.0 STADTBILDANALYSE

Die historische Untersuchung für den Bereich der nördlichen Wallhalbinsel hat die städtebauliche Entwicklung dieses Festungs- und Hafenbereichs im Nordwesten von Lübeck im Laufe der Jahrhunderte aufgezeigt.

Die Stadtbildanalyse soll die heutige Situation des Untersuchungsgebietes im Hinblick auf die stadtbildprägende Gestaltung darlegen.

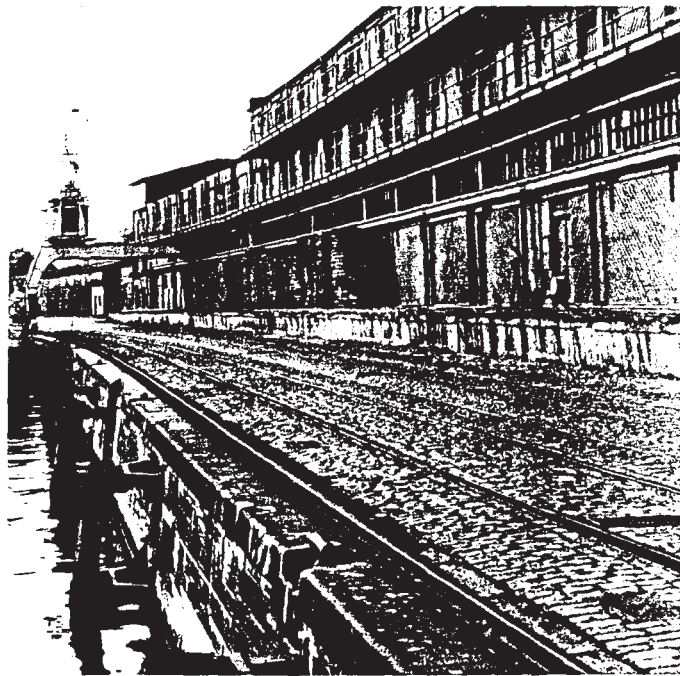
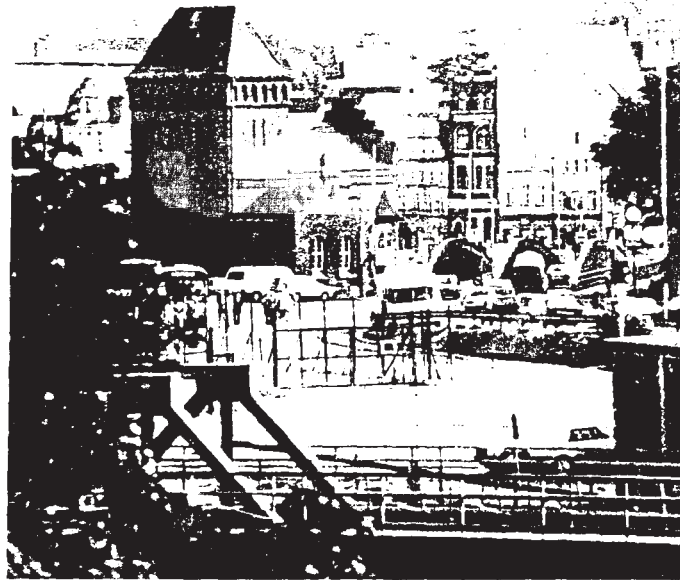
Anhand der Auswertung von aktuellem Kartenmaterial, Begehungsprotokollen und einer Fotodokumentation wird die Analyse des Stadtbildes in folgenden Arbeitsschritten durchgeführt:

- Topografie
- Gebäude- und Raumstrukturen
- Verkehr und Funktion
- Oberflächen/Materialien
- Strukturierung der Randbereiche

Die in der Stadtbildanalyse gesammelten Daten bilden nach ihrer städtebaulichen Wichtung und Bewertung die Grundlage für künftige stadtplanerische Konzeptionen und Entscheidungen.

3.1 TOPOGRAFIE

Die nördliche Wallhalbinsel wird von dem Wallhafen und dem Hansahafen flankiert, deren Hafenbecken von der Trave und dem Stadtgraben in nördlicher Richtung durchströmt werden. Die Wassertiefe dieser Häfen liegt bei ca. 8.00 m. Der Wallhafen wird an seiner Westseite durch den Rodenkoppelkai/Viehhofkai (2,15 m über NN) und auf der Seite der Wallhalbinsel durch den Kulenkampkai (2,17 m über NN) begrenzt. Der Hansahafen hat auf der Westseite den Behnkai (2,23 m über NN) und stadtwärts den Hansekai (2,17 über NN). Der Querschnitt der ca. 72.255 qm großen nördliche Wallhalbinsel zeigt folgenden Aufbau: Lagerhaus und Hafenschuppen sind auf jeweils 1,00 m hohe Sockelzonen errichtet. Das Niveau der Gleisanlagen liegt bei 2,30 m über NN. Die Topografie des zu untersuchenden Bereiches ist mit Ausnahme der Auffahrtsrampe zur Marienbrücke, des Übergangs zum historischen Stadtgraben und den westli-



chen Gleiskörpers am Roddenkoppelkai eben.

Der zu untersuchende Hafenareal weist nur an wenigen Stellen Vegetation auf: Im Bereich der Auf-fahrtsrampe zur Marienbrücke kleine Bäume, Büsche und Bodendecker; Beim Übergang des Roddenkoppelkais in den historischen Stadtgraben dichte Buschvegetation. Die Nordspitze der Wallhalbinsel wird zur Zeit als Lagerfläche für Holzschnitzel ge-nutzt, die zu Halden bis 8 m Höhe aufgetürmt werden. Im Schutze dieser Halden hat sich an der Nordspitze eine bescheidene Spontanvegetation gebildet.

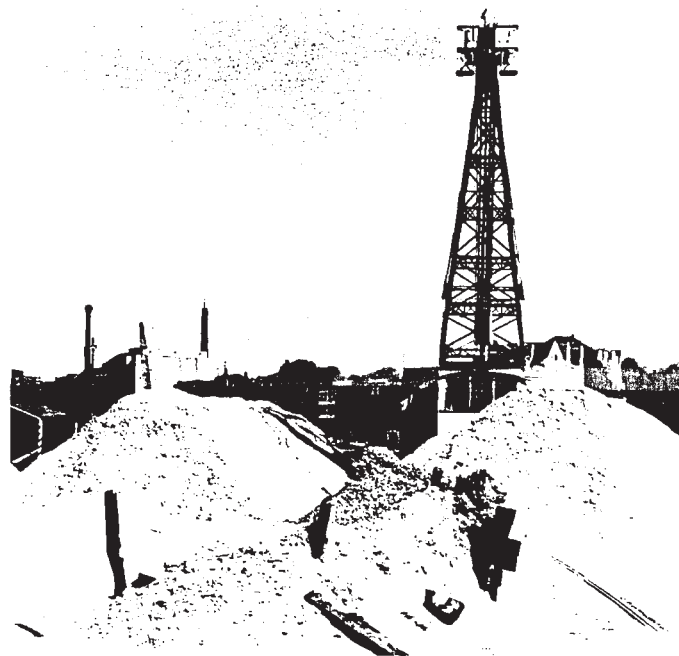
Mit Ausnahme der bereits angesproch-
enen Übergangszone zum Stadtgraben,
bestehen die Ufer aus pfahlgegründe-
ten Granit-Kaimauern, die an wenigen
stellen Treppenanlagen zum Wasser
hin besitzen. (siehe Plan "Topogra-
fie")

3.2 GEBÄUDE- UND RAUMSTRUKTUREN

Anhand des Figurengrundplanes sollen
die Gebäude- und Raumstrukturen im
engeren und weiteren Bereich der
nördlichen Wallhalbinsel untersucht
werden. Unvoreingenommen wirkt die-
ser Plan eher wie eine Collage, in
der alle Gebäude in dem Untersuch-
ungsgebiet unabhängig von ihrer
Höhe, Dachform und Qualität darge-
stellt worden sind. Bei der Auswer-
tung dieser Darstellung zeigen sich
aber wichtige Strukturen, Gebäude-
stellungen und Raumbildungen, die im
Einzelnen beschrieben werden. Drei
unterschiedliche Strukturzonen las-
sen ausmachen:

1. Der gewachsene und in seiner
Struktur sehr kleinteilige und ver-
schachtelte Altstadtbereich zwischen
Untertrave, Engelsgrube und Großer
Burgstraße, der durch Gängesysteme
und die unterschiedlichsten Hofbil-
dungen gegliedert wird.

2. Die Zone des Hansahafens, der
Wallhalbinsel und des Wallhafens,
deren Charakter durch längsgerichte-
te, dem Verlauf der Kaimauern folge-
nde Speichergebäude bestimmt wird.
Besonders auf der Wallhalbinsel ent-
stehen durch diese Streichrichtung



parallel zum Fluß exakte Raumbegrenzungskanten.

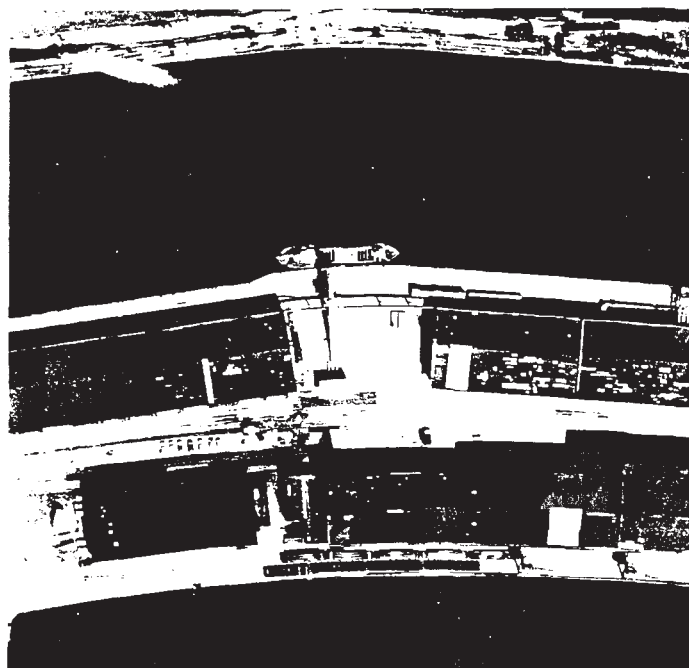
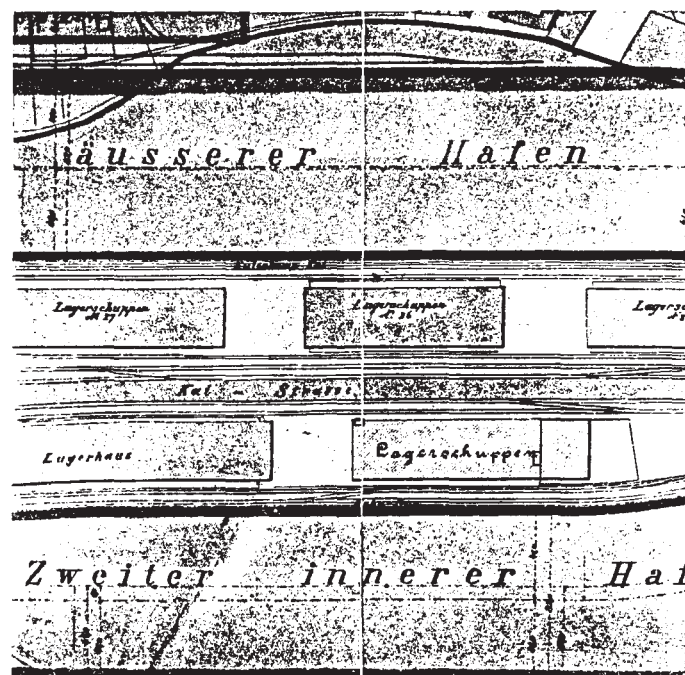
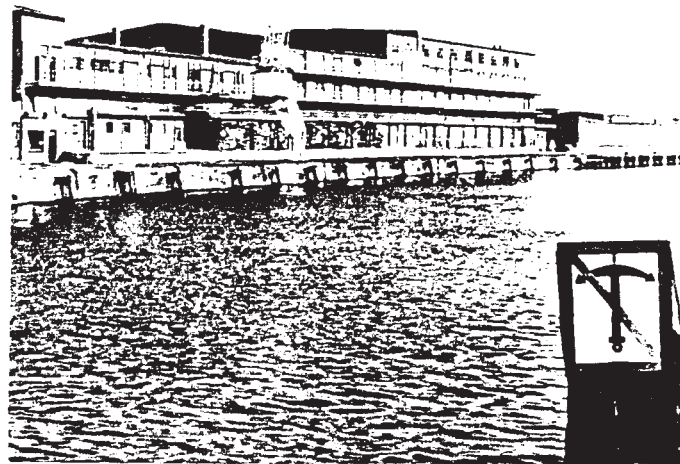
3. Das sich westlich an den Wallhafen anschließende Industriegebiet weist großflächige Gebäudeanlagen auf. Ein Ordnungsprinzip dieser Bebauung ist zunächst nicht zu erkennen. Bei der Analyse der Gebäudeausrichtungen ist jedoch festzustellen, daß auf dem Gelände des Gleithanges der Trave eine fächerartige Struktur besteht, die auch auf die Erschliessungssysteme zutrifft.

Im Gegensatz zu den extensiven, nur grob geordneten Industrieflächen und der gewachsenen Blockstruktur der Lübecker Altstadt weisen die Bereiche Wallhafen, Wallhalbinsel und Hansahafen sehr exakte Gebäudestellungen der Lager- und Speichergebäude auf.

Für die Wahl dieser langgestreckten und schmalen Gebäudekonzeption sprechen zwei Hauptgründe, die sich deutlich aus der historischen Entwicklung des Hafenbereichs ableiten lassen:

1. Alle zur Verfügung stehenden Speicher- und Lagerflächen wurden zunächst im Schutze der Stadtwälle auf einem sehr schmalen Uferstreifen entlang der Trave errichtet. Aus Platzmangel war es somit erforderlich, längsgerichtete Gebäudestrukturen zu wählen.

2. In den Anfängen des Lübecker Hafens legten die Handelsschiffe an speziell eingerichteten Prähmen, d.h. schwimmenden Landungsbrücken an, deren Konstruktion entsprechend den Strömungsverhältnissen der Trave ausgerichtet wurde. Mehreren Prähmen war ein entsprechendes Lagergebäude zugeordnet, was mit seiner zum Ufer gelegenen Breitseite eine besonders große Anlieferzone bot. In den Hafenplanungen um 1900 wurde das Prinzip der längsgerichteten Hafenschuppen beibehalten: Durch die Errichtung von gradlinigen Kaimauern und den parallel dazu verlaufenden Bahngleisen konnten längsgerichtete, durchladbare Gebäudestrukturen mit optimalen Ladezonen an den Breitseiten für den Warenumsatz zu Wasser und auf der Schiene entwickelt werden.



3.3 VERKEHR UND FUNKTION

Die verkehrliche Erschliessung des Untersuchungsgebietes der nördlichen Wallhalbinsel erfolgt zu Wasser durch Wallhafen und Hansahafen, auf der Schiene durch die Industriegleise auf dem Roddenkoppelkai, Kulenkampkai, Behnkai und Hansekai und zu Lande durch die auf den Kaianlagen verlaufenden Betriebsstraßen:

3.3.1 Hafenanlagen

Der Wallhafen (Länge ca. 700 m, Breite ca. 80 m, schiffbare Wassertiefe ca. 8,0 m) besitzt im Bereich des Kulenkampkais die unterschiedlichsten Kaianlagen:

W1, Uferwand, Länge 78 m, Baujahr 1950, Konstruktion: Bock aus Stahlbetonpfahl und Spundwand mit Betonholm, Natursteinpflasterung.

W2, Kaimauer, Länge 229 m, Baujahr 1900, Konstruktion: Schwergewichtswand, Beton, Flachgründung, vorgehängte Rundfender.

W3, Kaimauer, Länge 340 m, Baujahr 1899/1963-65, Konstruktion: Holzpfähle mit Betonüberbau, Neubau: vorgesetzte Spundwand mit Betonüberbau und Hinterfüllung, vorgesetzte Rundfender.

W4, Kaimauer, Länge 146 m, Baujahr 1899, Konstruktion: Holzpfähle mit Betonüberbau und vorgesetzte Mauerwerkswand auf Holzpfählen, vorgehängte Rundfender.

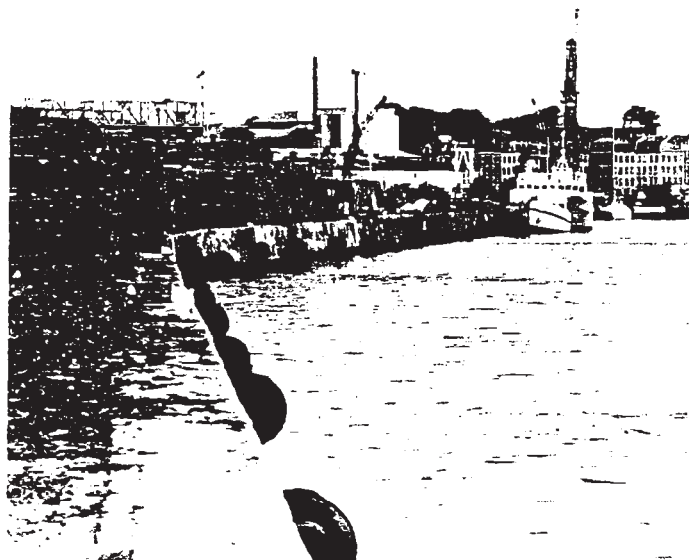
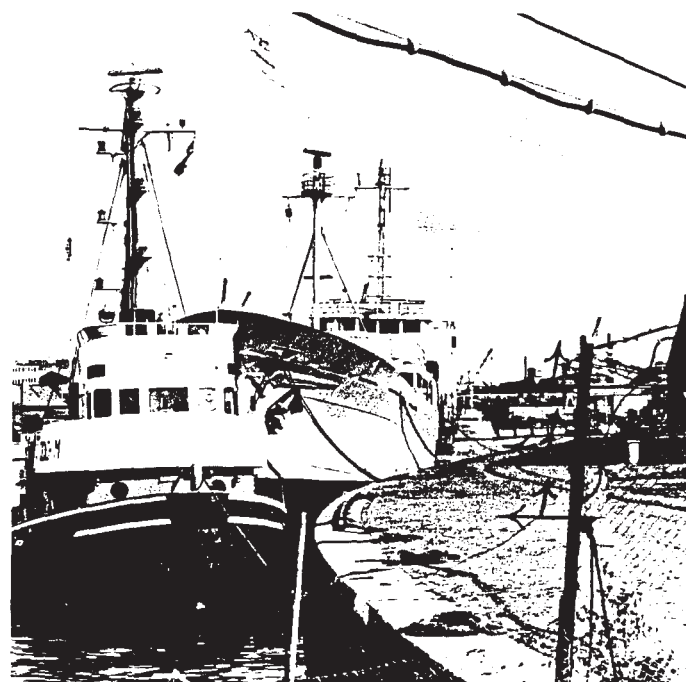
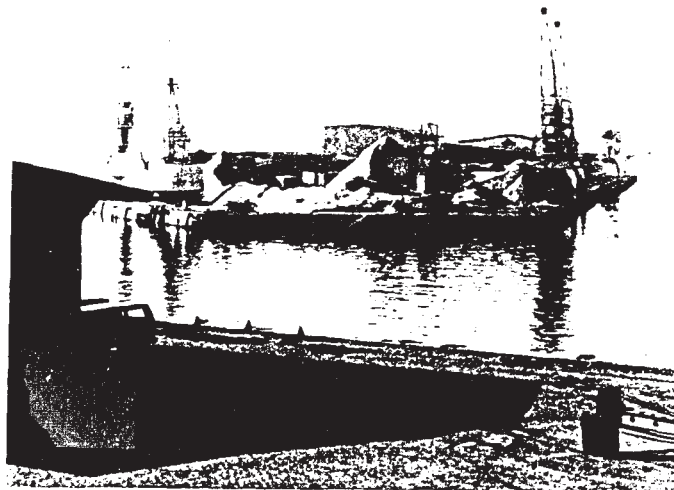
Der Hansahafen (Länge ca. 500 m, Breite ca. 80 m, schiffbare Wassertiefe ca. 6,0-8,0 m) besitzt im Bereich des Behnkais folgende Kaianlagen:

B1, Kaimauer, Länge 254 m, Baujahr 1886, Konstruktion: Holzpfahlgründung mit Betonüberbau und Mauerwerkswand auf Holzspundwand, vorgesetzte Holzdalben.

B2, Kaimauer, Länge 215 m, Baujahr 1886/1966-68, Konstruktion: Holzpfähle mit Betonüberbau, Neubau: Vorgesetzte Stahlspundwand mit Hinterfüllung, vorgehängte Rundfender.

3.3.2 Gleisanlagen

Die die Hafenanlagen des Wallhafens, der nördlichen Wallhalbinsel und des Hansahafens versorgenden Industriegleise werden wie folgt aufgegliedert:



Bereich Roddenkoppelkai und Viehhofkai: Gleisharfe des ehemaligen Rangierbahnhofes, erschlossen durch ein Ausziehgleis von der Hauptstrecke Lübeck-Kiel und durch ein Zubringergleis von der Wallhalbinsel über die historische eiserne Stadtgrabenbrücke. Verlade- und Abstellgleise auf den Kaianlagen, jedoch ohne Nutzung und bereits in sehr verfallenem Zustand.

Bereich nördliche Wallhalbinsel: Erschlossen durch drei Hauptstränge auf dem Kulenkampkai (2 Gleise), auf der Ladestraße (5 Gleise mit Weichenverbindungen) und auf dem Behnkai (2 Gleise). Vier Hafengleise laufen an der Nordspitze in einer Drehscheibe zusammen. Die Anbindung dieser Schienenanlagen erfolgt über zwei Zubringergleise von der mittleren Wallhalbinsel unter der Marienbrücke hindurch. Zur Zeit wird nur die mittlere Ladestraße der nördlichen Wallhalbinsel durch die Bahn genutzt. Die Schienenanlagen der Nordspitze sind durch die dort gelagerten Holzschnitzel-Halden verschüttet.

Bereich Hansekai: Dieser Hafenteil wird durch ein Zubringergleis über die Drehbrücke bzw. Hubbrücke erreicht. Die Bedienung per Bahn findet am Hansekai allerdings aus Nutzungsgründen nicht mehr statt. Die Untertrave dient somit für die Bahn als Durchfahrtstrecke zum Burtorkai und Konstinkai.

3.3.3 Straßenanlagen

Alle bereits erwähnten Kaianlagen in diesem Untersuchungsgebiet besitzen gepflasterte, bzw. betonierte, befahrbare Ladezonen mit einer Tragfähigkeit bis zu 2000 kp/m^2 . Die großräumige Erschließung erfolgt von Osten über die Hafenstraße / An der Untertrave und die Drehbrücke, von Westen/Süden über die Marienbrücke und kleinerer Straßen von der mittleren Wallhalbinsel. Südlich der Marienbrücke befindet sich der Großparkplatz "Mittlere Wallhalbinsel".

3.3.4 Nutzungen

Auf der nördlichen Wallhalbinsel dominieren Massengutumschlag und Getreidelagerung. Entsprechend dieser



Nutzung lassen sich die Hafenschuppen, Lagerhäuser und Transporteinrichtungen aufgliedern und beschreiben:

Schuppen A, Baujahr 1903, Grundeigentümer: Hansestadt Lübeck, Mieter: LHG/Silobetrieb, Nutzung: Getreidelagerung.

Schuppen B, Baujahr 1904, Grundeigentümer: Hansestadt Lübeck, Mieter: LHG, Nutzung: Papierlagerung.

Zwischenschuppen B-C, Baujahr 1977, Grundeigentümer: Hansestadt Lübeck, Mieter: LHG, Nutzung: Papierlagerung.

Schuppen C, Baujahr 1901, Grundeigentümer: Hansestadt Lübeck, Mieter: LHG, Nutzung: Papierlagerung.

Zwischenschuppen C-D, Baujahr 1983, Grundeigentümer: Hansestadt Lübeck, Mieter: LHG, Nutzung: Papierlagerung.

Schuppen D, Baujahr 1907, Grundeigentümer: Hansestadt Lübeck, Mieter: LHG, Nutzung: Papierlagerung.

Schuppen E, Baujahr 1894, Grundeigentümer: Hansestadt Lübeck, Mieter: LHG, Nutzung: Materiallager und Garage.

Lagerhaus, Baujahr 1898, Grundeigentümer: Hansestadt Lübeck, Mieter: LHG/Silobetrieb, Nutzung: Getreidelagerung.

Schuppen F, Baujahr 1941, Grundeigentümer: Hansestadt Lübeck, Mieter: LHG, Nutzung: Papierlagerung.

Transportanlagen Kulenkampkai:

Schüttgutanlage IV, Bandtransportanlage für Salz etc.

Hafenkräne 20 und 21, Baujahr 1954, Konstruktion: Halbportal-Wipp/Drehkran, Fabrikat: Kampnagel, Tragfähigkeit: 3,0 t.

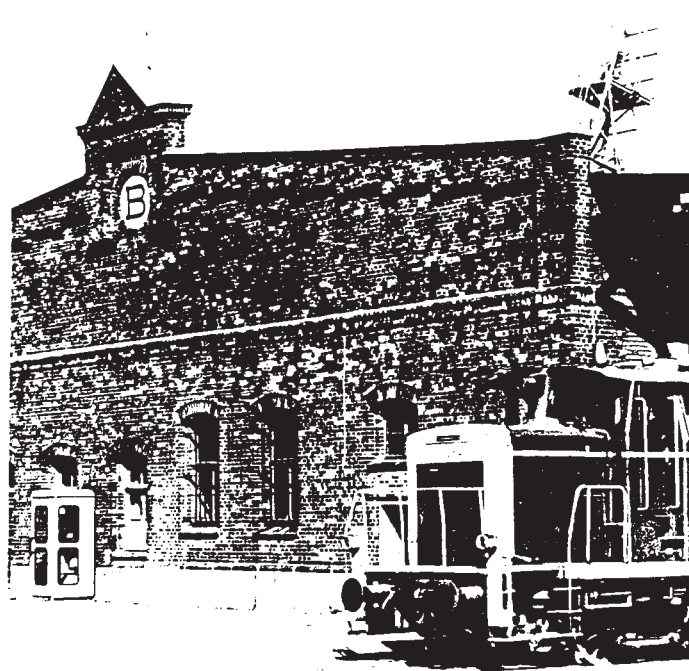
Hafenkräne 38 und 39, Baujahr 1954, Konstruktion: Halbportal-Greifer-Wippkran, Fabrikat: MAN, Tragfähigkeit: 3,0 t.

Transportanlagen Behnkai:

Hafenkran 1, Baujahr 1893, steht unter Denkmalschutz, Konstruktion: ortsfester Drehkran, Fabrikat: Haniel und Lueg, Tragfähigkeit: 40 t (dieser Kran wurde ab 1976 außer Dienst gestellt).

Hafenkran 52, Baujahr 1967, Konstruktion: Vollportal-Wipp-Drehkran, Fabrikat: Kampnagel, Tragfähigkeit: 15 t.

Hafenkran 22, Baujahr 1953, Kon-



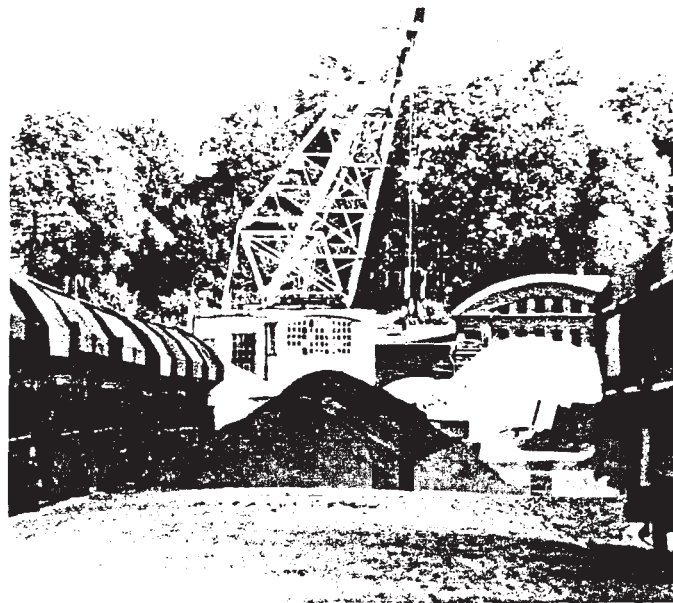
Struktur: Vollportal-Greifer-Wippkran, Fabrikat: Kampnagel, Tragfähigkeit: 3,0 t.
Hafenkran 19, Baujahr 1917, Konstruktion: Halbportl-Wipp-Drehkran, Fabrikat: Kampnagel, Tragfähigkeit: 2,0 t).

Sonstige Nutzungen:

Im Kopfbau des Schuppens F liegen die Büroräume des Hafenzollamtes/HL. Auf der Nordspitze der Wallhalbinsel erfolgt die Lagerung und Verladung von Holzschnitzel und Spänen. Hierfür sind teilweise mobile Transportgeräte im Einsatz. Im Eingangsbereich zur nördlichen Wallhalbinsel befindet sich in der Nähe der Drehbrücke die Öffentliche Fuhrwerkswaage HL 6, Baujahr 1953, ein Pförtnerhaus mit Schrankenanlage, ebenfalls Baujahr 1953, sowie weitere kleinere Nebengebäude, wie z.B. Garagen und Abstellhäuschen. Das Maschinenhaus der historischen Drehbrücke, in dem auch die Pumpstation für die oben beschriebene Kranhydraulik ihren Platz hatte, besitzt an seiner Westseite eine Wohnung für den Brückenmeister, für die im Aussenbereich ein kleiner Vorgarten abgetrennt ist.

Der Kulenkampkai wird zur Zeit als Lager- und Umschlagplatz für Rundholz genutzt. Die Viehverladestelle des Viehhofkais war in den letzten Jahren ohne Nutzung: Die Viehwaage, die Gatterwege zu der Quarantänestation verfielen zusehens. Inzwischen wird an diesem Kai wieder Vieh verladen: Aus den neuen Bundesländern wird in großen Transportern Schlachtvieh über das Gelände von O&K auf Rampen in Viehtransportschiffe getrieben. Der unzugängliche Kai besitzt große Strohlager für diese Viehtransporter.

Der Hansahafen wird nicht mehr als Industriehafen genutzt. Die Hafenschuppen 6 und 9 sind bereits anderen gewerblichen Nutzungen zugeführt worden. Schuppen 6 wird zur Segelmacherei umgebaut, Schuppen 9 dient als Verkaufslager für eine Baustoffhandlung. Die Flächen der bereits in den 70er Jahren abgerissenen Schuppen 7 und 8 werden als Parkplätze genutzt. Der Hansekai dient in zunehmendem Maße als Reprä-



sentationskai für Flottenbesuche und Kreuzfahrerschiffe und als Besucherhafen für Sportschiffe, sodaß bereits seit 1987 in städtebaulichen und hochbaulichen Ideenwettbewerben und Vorplanungen nach neuen Nutzungskonzepten für die fortschreitende Urbanisierung dieser Hafenanlage gesucht wurde. Mit dem Bau eines Kreuzschiffterminals am Burgtorkai in diesem Jahr schreitet die Umwandlung des inneren Lübecker Hafens schnell weiter fort.

3.4 OBERFLÄCHEN UND MATERIALIEN

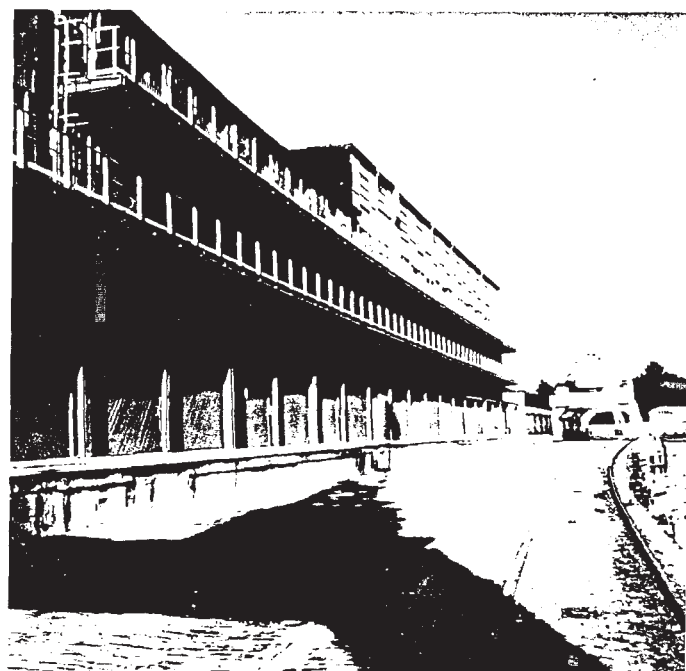
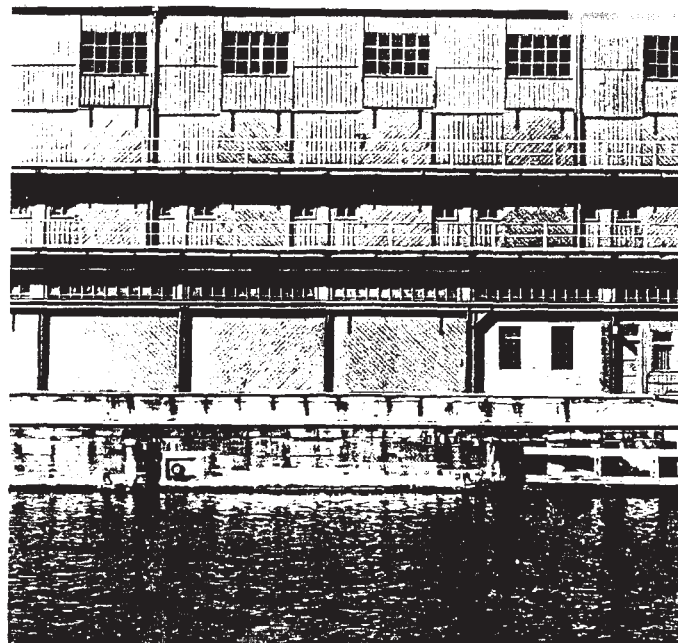
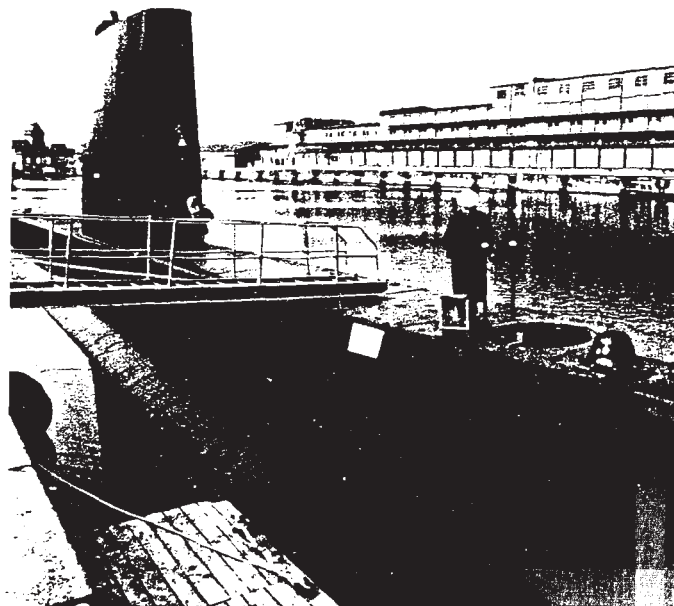
In einer Stadtbildanalyse ist die Aufnahme der Oberflächen, Materialien und Texturen im Untersuchungsgebiet unerlässlich: Zeigt sich dem unvoreingenommenen Betrachter wie dem bewertenden Planer der Charakter eines Stadtraumes zu allererst in seinen materiellen Strukturen und ihren Sichtflächen. Diese "Berührungspunkte" gilt es hier aufzuzeigen:

3.4.1 Hafenanlagen

Das Untersuchungsgebiet der nördlichen Wallhalbinsel wird in erster Linie durch die Wasserflächen des Wallhafens und des Hansahafens bestimmt. Diesen lebendigen Flächen sind die ca. 2,20 m hohen Kaimauern zugeordnet, die in den historischen Teilen aus rotem Ziegel-Sichtmauerwerk bestehen. In den neueren Kaianlagen herrschen Betonkonstruktionen und Spundwände vor. Die Kaimauern besitzen in den gekennzeichneten Positionen sehr großzügige, gemauerte Treppenanlagen zum Wasser. Die Kaimauern, die durch glatt behauene Granitsteine abgedeckt werden, besitzen vorgehängte Rundfender aus alten Autoreifen. Im Kontrast zu den befestigten Kaianlagen stehen die abgeboachten, unverändert belassenen und begrünten Ufer der Trave im Bereich der mittleren Wallhalbinsel und des Stadtgrabens.

3.4.2 Verkehrsflächen

Das Plateau der nördlichen Wallhalbinsel und der übrigen Kaianlagen weist Granitsteinpflasterung auf, die nur in wenigen Bereichen zerstört oder verändert worden ist. Die Pflasterung wird durch eine Vielzahl



von Bahngleisen gegliedert. In der zentralen Erschließungsstraße liegt dieses Schienensystem mit Weichen und einer Drehscheibe besonders dicht. Ähnlich gestaltet sind die Kaiplateaus des Hansahafens und des Wallhafens. Die flankierenden Straßen sind in dieser Zone ebenfalls gepflastert. Die Erschließungsstraßen und die Fahrbahnbeläge der Marien- und Drehbrücke sind dagegen asphaltiert. Die Fußgängerstege der historischen Eisenbahnbrücke über den Stadtgraben bestehen aus Holzbohlen.

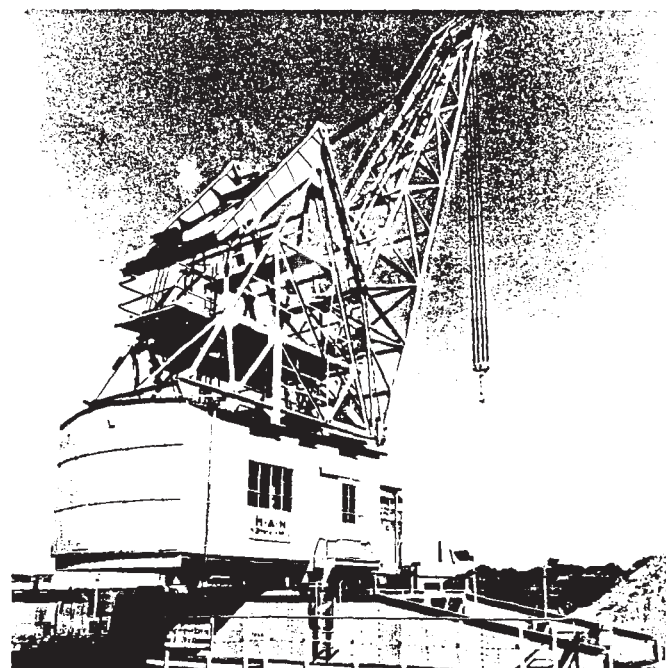
3.4.3 Gebäude

Bei den auf einem Stein- oder Betonsockel stehenden Hafenschuppen und Lagergebäuden herrschen zwei Materialgruppen vor: Die Kopfbauten dieser Gebäude, die zum Teil mit geschmückten Giebeln versehen sind, bestehen aus rotem Backsteinmauerwerk. Die Schuppen und Lagergebäude selbst weisen teils senkrechte, teils diagonale Holzverschalung in braunen Farbtönen auf. Die Fassaden sind teilweise durch Sprossenfenster und Schiebetore reich gegliedert. Das Lagerhaus besitzt zusätzlich in zwei Ebenen weitausladende Wartungsbalkone.

Umbaumaßnahmen und Aufstockungen wurden in der Regel in rotem Backsteinmauerwerk ausgeführt, sodaß der leichte Charakter der hölzernen Hafenschuppen bereits sehr gelitten hat. Die Übergangsbauwerke Schuppen B-C und C-D greifen noch stärker in das gestalterische Gefüge der Bebauung ein: Ihre Fassaden bestehen aus glänzenden Trapezblechen. Die Satteldächer der Hauptbauwerke sind mit Bitumenpappe eingedeckt.

3.4.4 Technische Strukturen

Das Lagergebäude und Teile anderer Hafenschuppen werden durch die stählernen Auflagerschienen der Halbportalkräne und ihren aufgeständerten Unterkonstruktionen entschieden gegliedert. Die noch verbliebenen stählernen Hafenkräne und Transportsysteme einer Schüttgutverladeanlage kennzeichnen den immer noch vorhandenen hafentechnischen Charakter der nördlichen Wallhalbinsel.



3.5 STRUKTURIERUNG DER RANDBEREICHE

Der Blick über die festgelegten Grenzen des Untersuchungsgebietes und die Analyse der die nördliche Wallhalbinsel flankierenden Randbereiche verschafft Erkenntnisse über die funktionellen Verknüpfungspunkte und städtebaulichen Zusammenhänge in diesem Teil der Stadt.

Die in diesem Falle zu betrachtenden Randzonen werden wie folgt charakterisiert:

3.5.1 Nördliche Altstadt

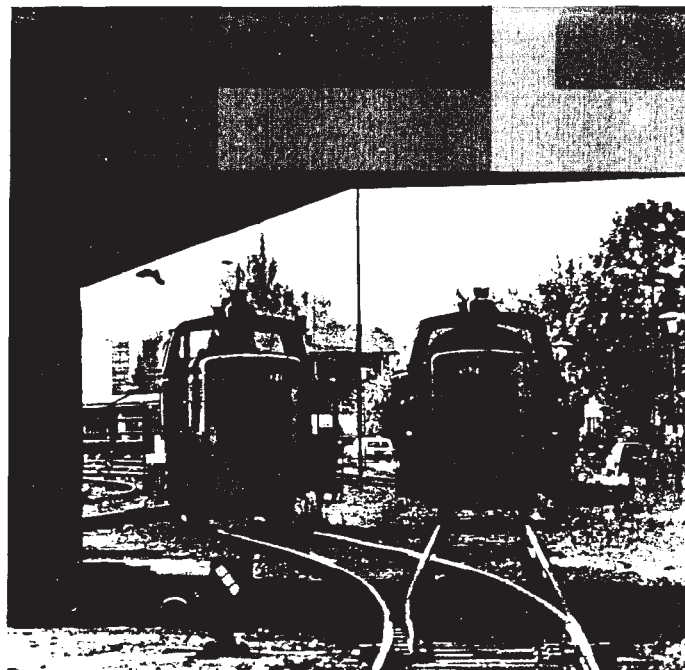
Kleinteilige Blockstrukturen mit giebelständiger, historischer Bebauung, verzweigtes Gängeviertel, charakteristische Wohnhöfe. Mischnutzung: Wohnen, Büros (z.B. Reedereien, LHG, Planungsbüros etc.), Kneipen und Restaurants, Hotels (Seemannsheim, Kinderhotel) und Gewerbe des tertiären Bereiches, das deutlich auf den Hafen zugeschnitten ist (Stauereien, Schiffsbedarf, Vermittlungsstelle für Hafenarbeiter etc.).

3.5.2 Untertrave und Hafenstraße

Langgestreckte Strukturen der Hafenschuppen 6, 9 und 10/11 auf den historischen Kaianlagen an der Trave. Unter Denkmalschutz gestellte, technisch bemerkenswerte Eisenbrücken (Drehbrücke/Hubbrücke). Aufgabe der industriellen Hafennutzung am Hansekai (dient hauptsächlich als Repräsentationskai für Flottenbesuche und Anlaufpunkt für Sportboote). Mischnutzung der Hafenschuppen 6 und 9 für gewerbliche Zwecke (Segelmacherei und Baustoffhandel). Große Flächen des Hansekais als Parkplätze genutzt. Aufwertung des Burgtorkais durch den Neubau eines Kreuzfahrer-Terminals.

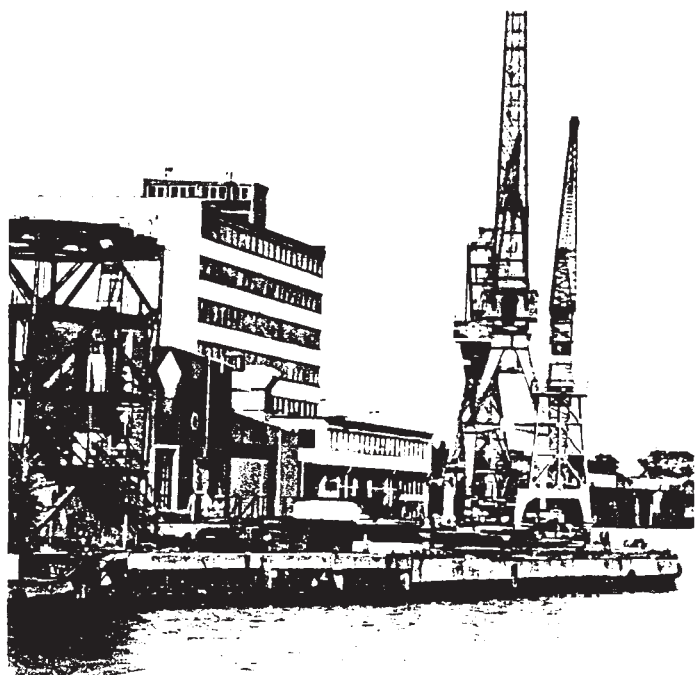
3.5.3 Mittlere Wallhalbinsel

Restbereiche der westlichen Wallanlagen in Form der Auffahrtsrampe zur Marienbrücke erhalten. Ausziehgleise für die Hafenbahn. Größte zentral gelegene Parkplatzanlage Lübecks mit eigenem Fußgängersteg über die Trave auf Höhe der Beckergrube. Demnächst Standort für die Musik- und Kongress-Halle und weiterer Freizeiteinrichtungen.



3.5.4 Industriegebiet Roddenkoppel

Ungeordneter Gemengebereich großflächiger Industrie- und Gewerbegebäude und technischer Strukturen. Hervorgegangen aus den der Stadtwallanlage vorgelagerten Contrescarpe, deren Zick-Zack-Formation sich noch an dem historischen Gießereigebäude der LMG in der Nähe der ehemaligen Einmündung des Struckbaches ablesen läßt. Frühe Standorte erster aus dem Innenstadtbereich ausgesiedelter Industrien (Teerhof, Städtischer Wasserbauplatz). Ehemaliger Rangierbahnhof mit weiter Gleisharfe, dessen Anlage nur noch unzulänglich benutzt wird. Große Teile der Gleisanlagen auf dem Roddenkoppelkai sind ohne Funktion. Der südliche Teil dieses Kais wird als Lagerplatz für Rundholz genutzt, das in der Regel durch Holztransporter auf der Straße abgefahren wird. Feste Liegeplätze für Treibstoff-Lunkerschiffe am Übergang zu den historischen Wallanlagen. Standort der Quarentänestation des früheren Seegrenzschlachthofes mit Vieh-Anlandestelle und Waage am Viehhofkai. An dieser Verladestation wurde bis in die 70er Jahre Schlachtvieh nach seiner Anlandung in die Vieh-Quarentänestation gebracht. Rampenanlagen und Überführungen verbanden diese Viehställe mit den Schlachthofgebäuden an der Katharinenstraße. Dieses oben beschriebene Areal wird in der Regel nur noch über LKW beliefert. Zur Zeit wird der Viehhofkai wieder durch Viehtransportschiffe besucht: Auf dem Landwege erreicht das Schlachtvieh aus den aufgelassenen Großställen der LPGs in den neuen Bundesländern das Lübecker Hafengebiet. Über das Betriebsgelände von O&K erfolgt die Übergabe an den durch die erwähnte Holzlagerung sehr unzugänglichen Viehhofkai, von dem die Tiere auf Schiffe verladen werden. An das Gelände der Quarentänestation schließt sich im Norden der Komplex von Orenstein & Koppel (früher Lübecker Maschinenbau Gesellschaft) an. Dieser Werftbetrieb, der zum Wallhafen zwei Hellinge besaß, hat sich nach der Aufgabe des Schiffsbaubetriebs unter anderem auf die technische Ausrüstung und den Ausbau von Schwimmbaggern spezialisiert. Die baulichen Anlagen dieses Betriebes, zu denen großflächige und

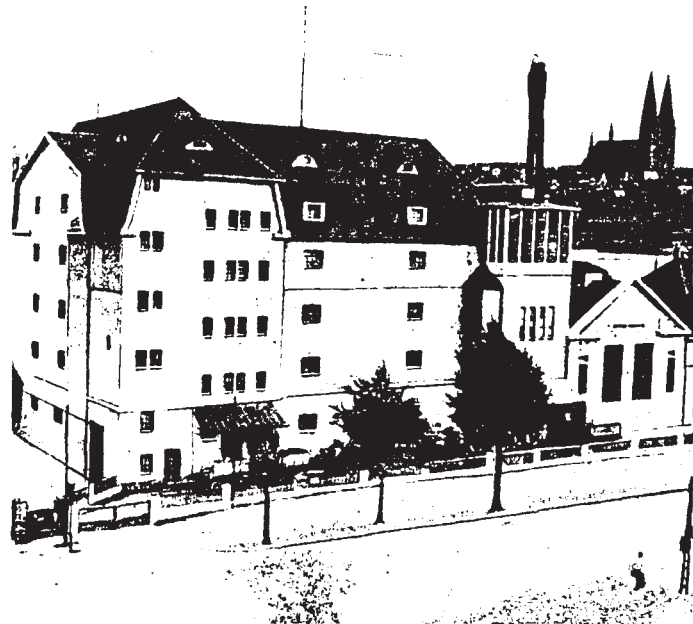


teilweise sehr hohe Hallen für den Sektional-Schiffsbau, historische Giessereianlagen, bis zu 8-geschossige Verwaltungsgebäude und Konstruktionsbüros und eine Reihe von signifikanten Sonderbauten (Wasserturm, Krananlagen und Montagegestelle) gehören, zeigen allein schon durch ihr unterschiedliches Baualter und ihre unübersichtliche Zuordnung auf dem Grundstück die ungeordneten und sprunghaften Erweiterungsphasen dieses Großbetriebes. Zur Zeit durchläuft dieser Komplex eine rückläufige Entwicklung. Im Rahmen einer zu erwartenden Reduktion, wird sich die Firma O & K von einer ganzen Reihe von Gebäuden trennen. Die Umwandlung dieses Industriegebietes sollte in einem separaten Gutachten analysiert und planerisch begleitet werden.



3.5.5 Gewerbegebiet Katharinenstraße

Der westlichste Randbereich soll hier nur gestreift werden: Er umfaßt die Gewerbegebiete entlang der Eisenbahnstrecke Lübeck-Kiel, das zwischen der Schwartauer Allee und der Katharinenstraße liegt. In dieser Zone befand sich seit Ende des letzten Jahrhunderts der städtische Schlachthof, dessen Anlagen in den 30er Jahren zum "Seegrenzschlachthof" ausgebaut wurden. Dieser Schlachthofanlage waren die zentralen Kühlhäuser der Kühlhaus-AG zugeordnet. Nach der Aufgabe dieser Kühlanlagen und der Umwandlung des Schlachthofes in dezentralisierte Privatbetriebe zeigt auch dieser Bereich keine einheitliche funktionale Struktur.

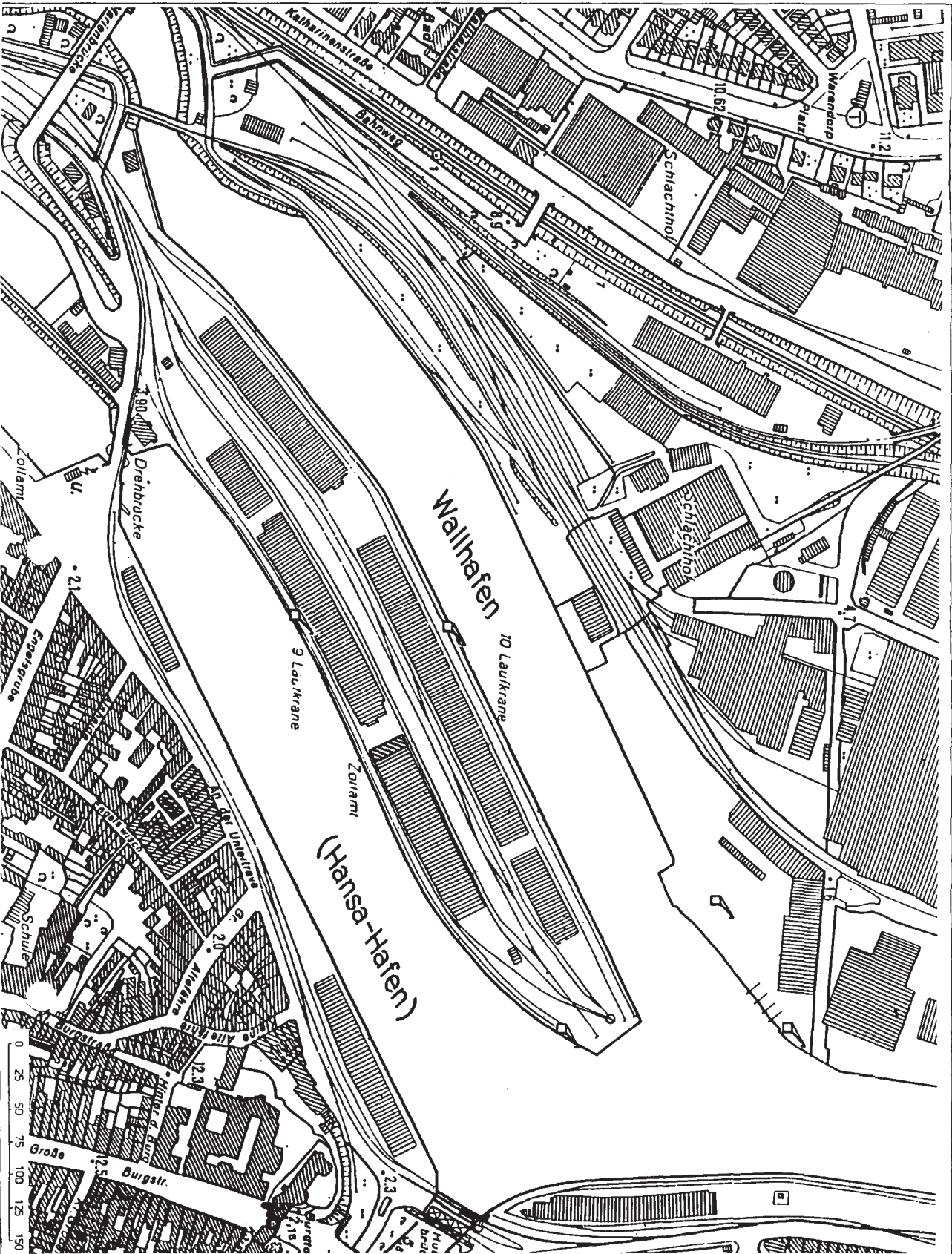


3.5.6 Burgtorkai

Für den nördlich des Untersuchungsgebietes gelegenen Burgtorkai steht zur Zeit der größte Umwandlungsprozeß an: Hier entsteht unter großem baulichen Aufwand ein neues Kreuzfahrerterminal, das die städtebauliche Entwicklung in diesem Hafenbereich und an der südlichen Hafenstraße nachhaltig beeinflussen wird.

Bei der Betrachtung oben aufgeführter Randgebiete wird deutlich, wie eng die funktionale und städtebauliche Vernetzung von Stadthafen und weiterer Umgebung immer noch ist.





STÄDTEBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WALLHALBINSEL"
LÜBECK 1991

3.0 STADTBILDANALYSE

BLATT 1:

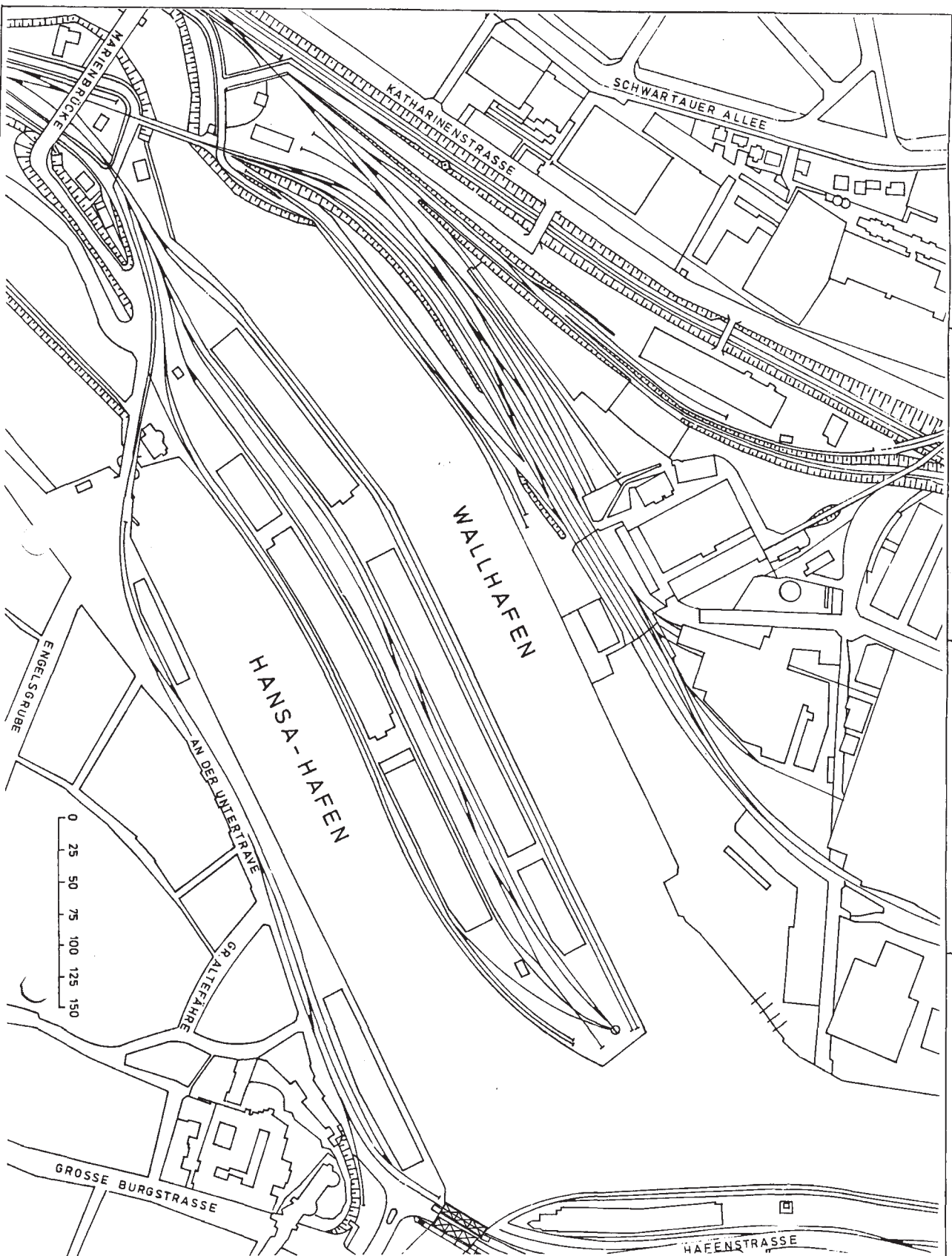
STADTKARTE

UNTERSUCHUNGSGEBIET

1970

LEGENDE:

PROF. DIPL.-ING. ARCHITEKT
ULRICH NIESCHALK
LÜBECK



STÄDTEDBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WALLHALBINSEL"
LÜBECK 1991

3.0 STADTBILDANALYSE

BLATT 2:

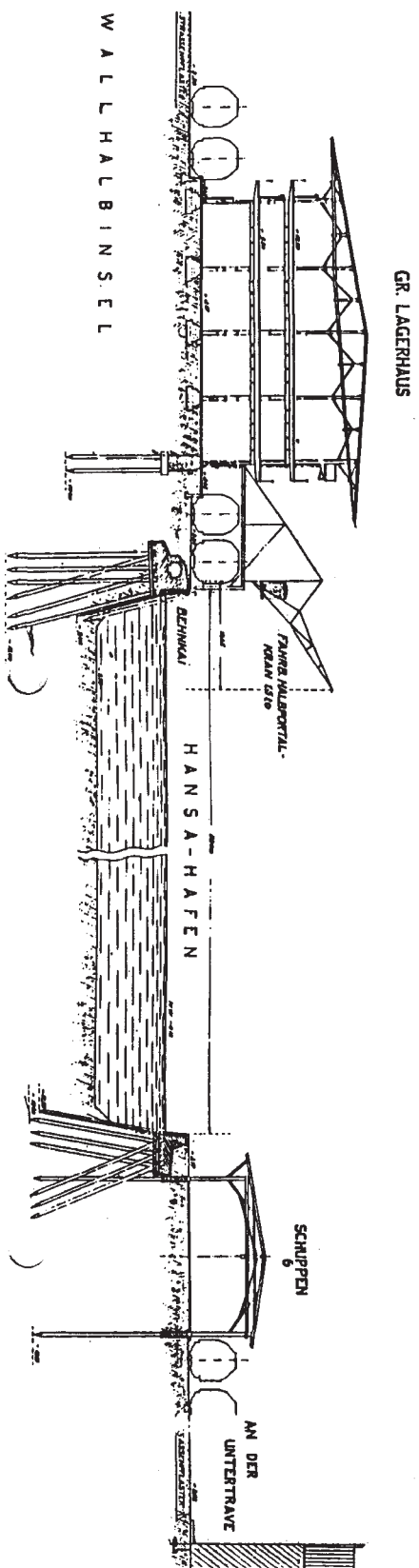
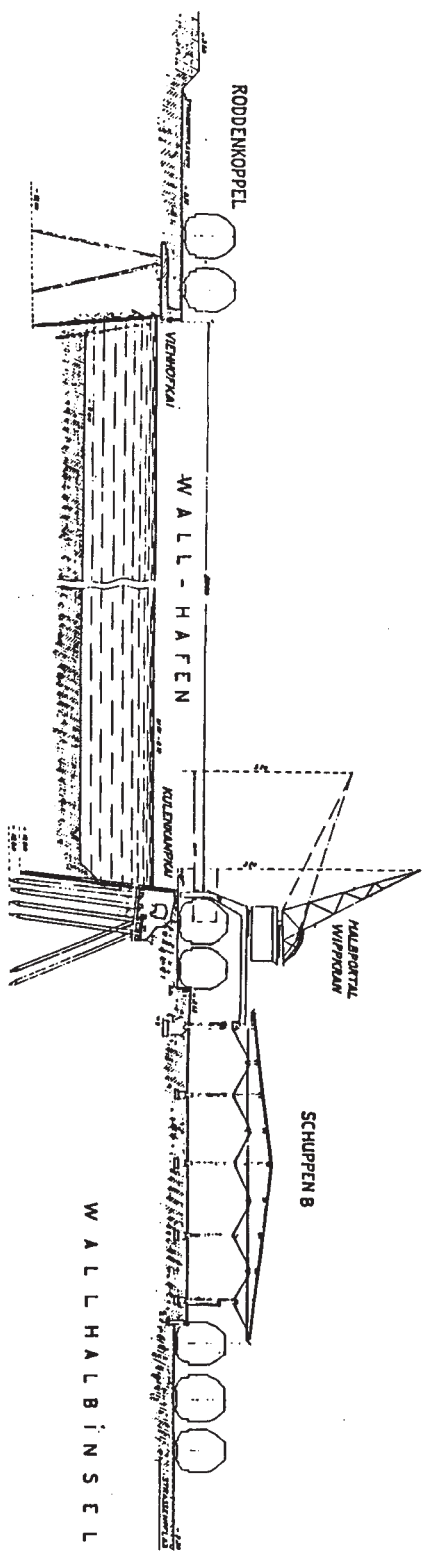
BASISPLAN

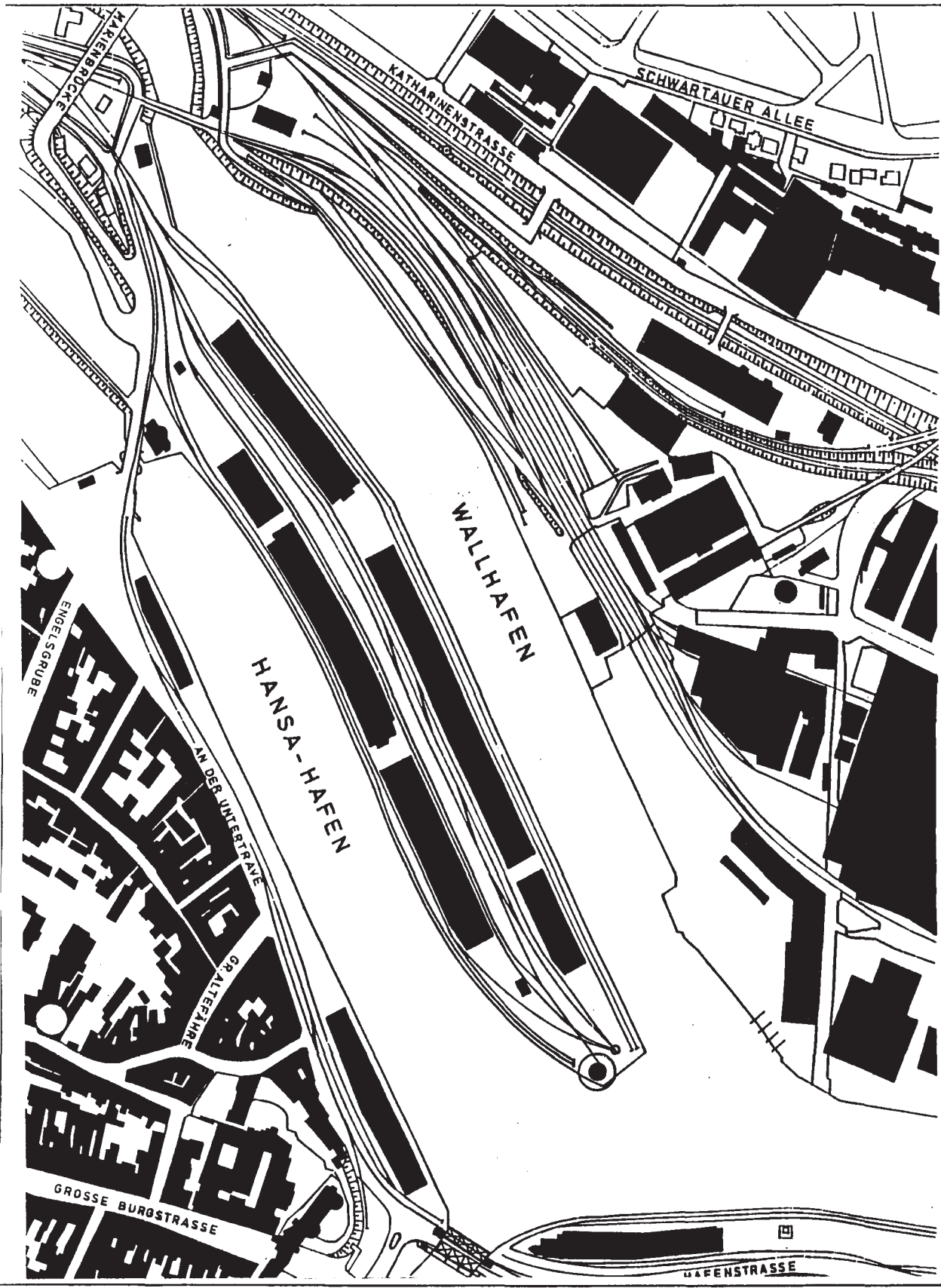
UNTERSUCHUNGSGEBIET

LEGENDE:

PROF. DIPL.-ING. ARCHITEKT
ULRICH NIESCHALK
LÜBECK

QUERSCHNITT WALLHAFEN-WALLHALBINSEL-HANSAHAFEN





STÄDTEBAULICHES GUTACHTEN
 "NÖRDLICHE WALLHALBINSEL"
 LÜBECK 1991

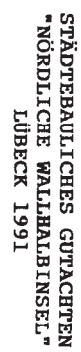
3.0 STADTBILDANALYSE

BLATT 5:

FIGURGRUNDPLAN

LEGENDE:

PROF. DIPL.-ING. ARCHITEKT
 ULRICH NIESCHALK
 LÜBECK



BLATT 6:
VERKEHR
UND
FUNKTION

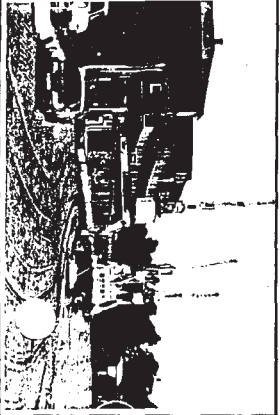
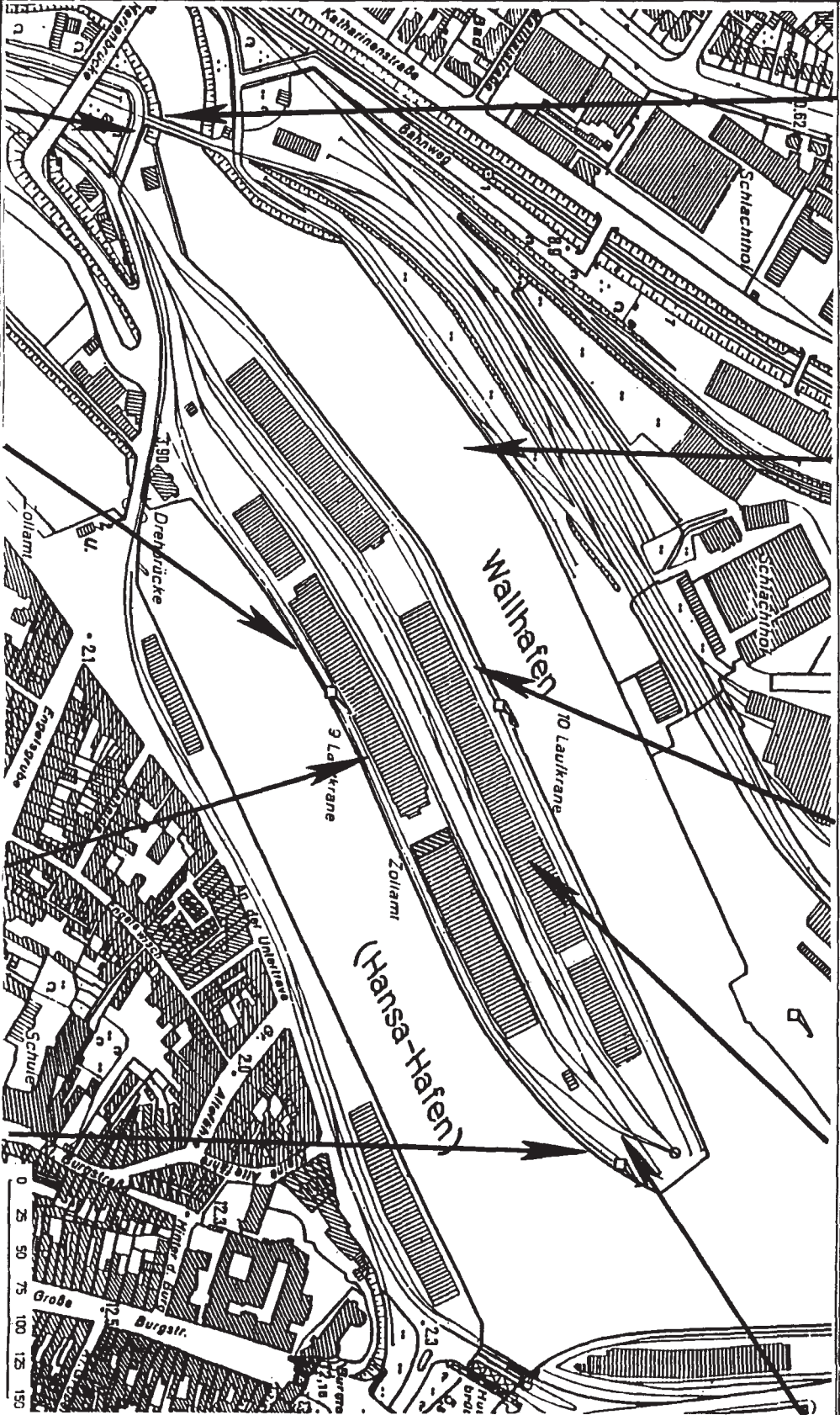
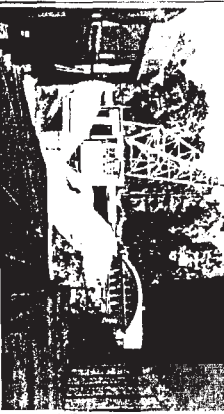
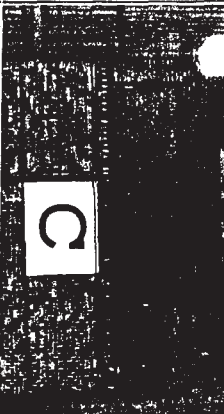









PROF. DIPL.-ING. ARCHITEKT
ULRICH NIESCHALK
LÜBECK



STÄDTBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WALLHALBINSEL"
LÜBECK 1991

3.0 STADTBILDANALYSE

BLATT 7:
OBERFLÄCHEN
UND
MATERIALIEN

LEGENDE:

PROF. DIPL.-ING. ARCHITEKT
URICH NIESCHALK
LÜBECK

4.0 STÄDTEBAULICHE BEWERTUNG

Die in dem stadtgeschichtlichen Gutachten und in der Stadtbildanalyse ermittelten Daten und Erkenntnisse über das Untersuchungsgebiet der nördlichen Wallhalbinsel wurden entsprechend ihrer speziellen Aussage unterschiedlichen Themengruppen zugeordnet und gewichtet. Ausgabe dieser städtebaulichen Bewertung ist es, das Untersuchungsgebiet entsprechend des vorliegenden und geordneten Materials nach folgenden Kriterien zu bewerten:

- Stadträumliche Situation
- Mängel, Störungen, Konflikte
- Entwicklungschancen und Potentiale

Der aus der erfolgten städtebaulichen Bewertung dieses Untersuchungsgebietes abzuleitende Planungs- und Handlungsbedarf orientiert sich an den abschließend in Punkt 5.0 aufgeführten gutachterlichen Empfehlungen.

4.1 STADTRÄUMLICHE SITUATION

4.1.1 Raumbildende Elemente

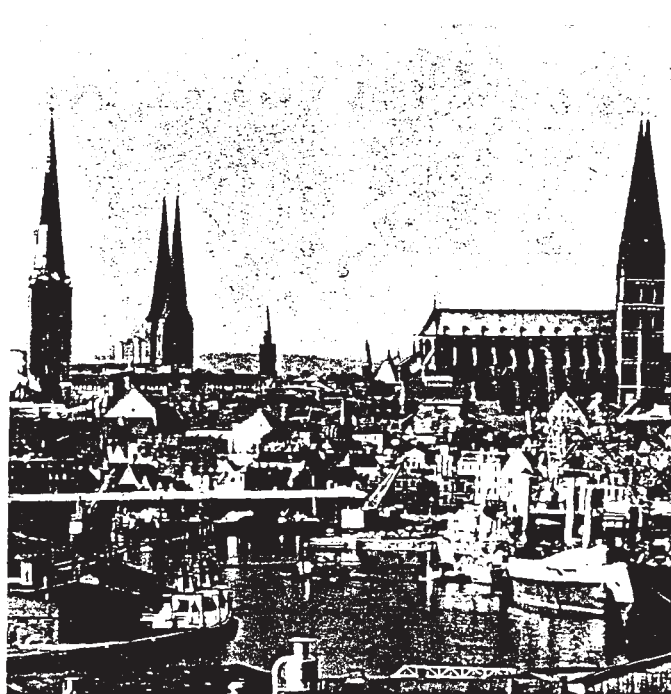
Das Untersuchungsgebiet wird durch die Hafenbecken des Hansahafens und des Wallhafens in drei deutlich voneinander zu unterscheidende Bereiche getrennt:

1. Die nördliche Altstadt und deren gewerblichen Randzonen entlang der Hafenanlagen.

2. Die Zunge der nördlichen Wallhalbinsel mit ihren charakteristischen Hafenschuppen, Lagerhäusern und Krananlagen.

3. Die westlich der Wallhalbinsel auf der Roddenkoppel gelegenen Industrie- und Gewerbegebiete.

Alle drei Gebiete zeigen in enger Verbindung mit den Kaianlagen des Wallhafens und des Hansahafens deutliche raumbildende Elemente, die exakt den Verlauf des Travetals wiedergeben: Die Raumkanten werden im Einzelnen durch die giebelständige, enge Blockbebauung der Altstadt, durch die langgestreckten Hafenschuppen der Wallhalbinselspitze und



durch eine Reihe von hohen Industriegebäuden am westlichen Traveufer gebildet. Es ist hervorzuheben, daß die in ihrem Charakter so deutlich zu unterscheidende Gebiete des Altstadttrandes, der nördlichen Wallhalbinsel und der westlichen Roddenkoppel, alle in gleicher Deutlichkeit diesen wichtigen Stadtraum fassen.

4.1.2 Topografie

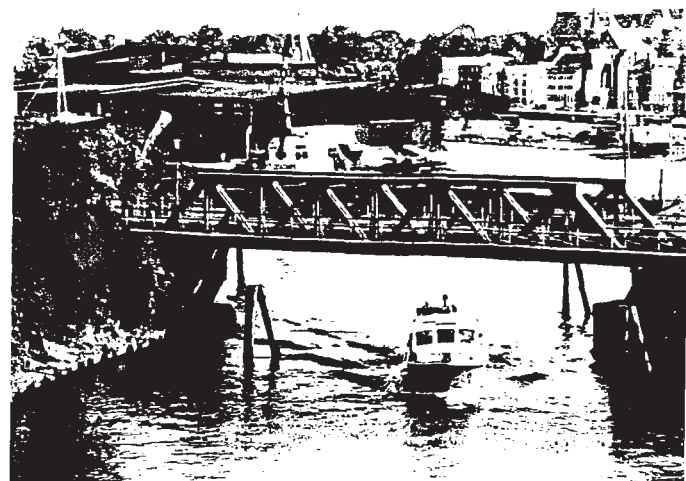
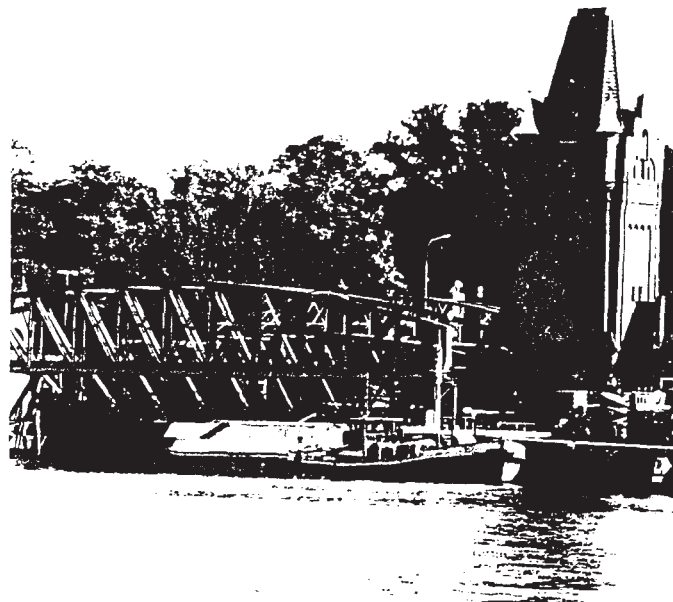
Neben den baulichen Raumkanten der Gebäude und des Hafenbeckens zeigt die topografische Begrenzung des Travetals in Form von hohen Ufern unterhalb des Burgtors und im Westen im Höhenversprung der Katharinenstraße. Die nördliche Wallhalbinsel, einst mit Bastionen bis zu 15 m Höhe bestanden, ist mit Ausnahme der Auffahrtsrampe zur Marienbrücke eben. Spuren der historischen Wälle und der Contrescarpe lassen sich unterhalb dieser Brücke ausmachen.

4.1.3 Brücken

Der Stadtraum des Hafens wird in dem zu untersuchenden Bereich neben den oben beschriebenen Raumkanten durch vier charakteristische Brückenbauwerke begrenzt, bzw. in Nachbarräume überführt:

Das technische Denkmal der Hubbrücke zeigt einem Tor gleich die Einmündung des Elbe-Lübeck-Kanals in den Hansa-Hafen. Das Nadelöhr der Drehbrücke (ebenfalls unter Denkmalschutz), flankiert von der ehemaligen Kraftzentrale schließt den Hansehafen vollkommen ab. Die alte gußeiserne Eisenbahnbrücke der historischen Bahnlinie Lübeck-Eutin trennt den ausgebauten Wallhafen von dem in seiner Zick-Zack-Form noch vollkommen erhaltenen Stadtgraben mit seinen begrünten Ufern. Die Marienbrücke, die als Straßenbrücke die alten und neuen Bahnanlagen und den Stadtgraben überspannt, gibt durch ihre Höhe den Aufschluß über die an dieser Stelle aufgehäuften Bastionen und schafft eine fast unüberwindliche optische Barriere gegen Süden.

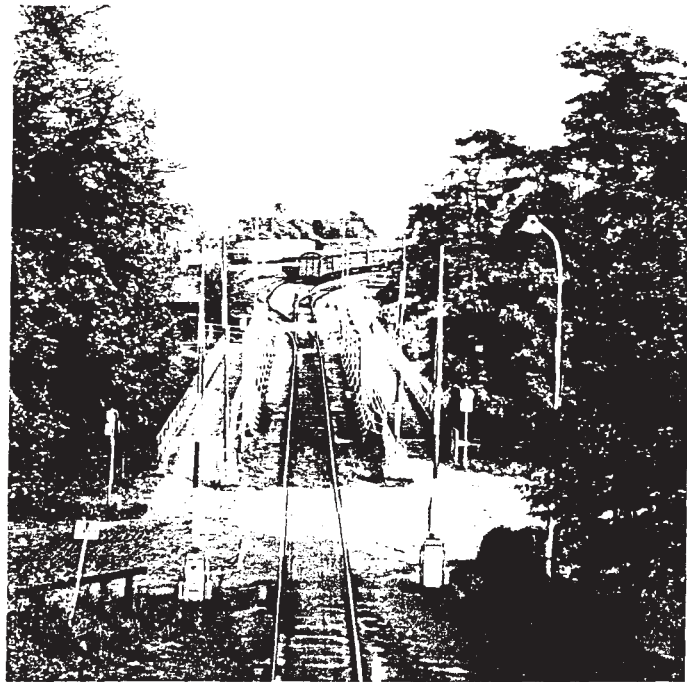
Von allen Brückenbauten gibt es hervorragende Einblicksmöglichkeit in den Stadtraum des Hafens.



4.2 MÄNGEL, STÖRUNGEN, KONFLIKTE

4.2.1 Stadtraum

Das in dem Kapitel "Stadträumliche Situation" beschriebene Charakterbild des stadtnahen Hafenraums ist im Wesentlichen an seiner Stadtflanke ungestört. Uneinheitliche Strukturen, fehlende oder ungenügende Raumbegrenzung zeigt sich im Bereich der Roddenkoppel. Durch die teilweise desolate Situation auf dem alten Verschiebebahnhof und an den Kaianlagen entsteht besonders hier der Bedarf an strukturellen Verbesserungen, wie z.B. Installation einer neuen Raumkante.



Auf der anderen Seite erinnern die dort auffindbaren Spontanutzungen, wie z.B. Kleingärten und Freizeitanlagen mit ihrem Grüncharakter sehr an frühere bastionäre Strukturen.

4.2.2 Verkehr

An beiden Ufern des Stadtgrabens laufen kleine, nur unzulänglich genutzte Straßen, die in Verbindung mit den sie häufig kreuzenden Bahngleisen ein nur schwer zu entwirrendes "Verkehrsknäuel" ergeben. Im Rahmen einer Verkehrsplanung sollte hier eine klare und einfache Lösung gefunden werden.



4.2.3 Gebäude

Die bauliche Anlage des Lagerhauses ist 1942 durch Bomben schwer getroffen worden. Die Schäden wurden nur provisorisch ausgebessert, sodaß auch der große Baukörper dieses Lagerhauses nicht in einheitlicher Traufhöhe, sondern in geschoßweise gestaffelter Form. Hier gilt es, die Rekonstruktion des alten Baukörpers vorzunehmen.

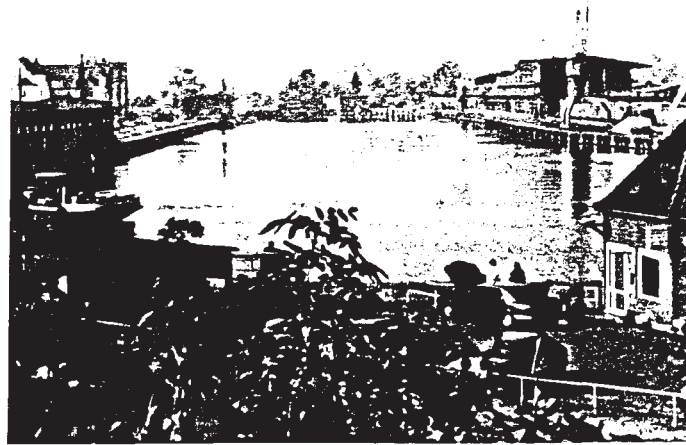
Die Zwischenschuppen B-C und C-D sind erst in den letzten 10 Jahren errichtet worden. Hier sind für die Baugestalt der nördlichen Wallhalbinsel so wichtigen Gebäudeabstände und Durchblicke verbaut. Durch einen Rückbau dieser beiden Flachgebäude könnte die historische Situation problemlos wieder hergestellt werden. Dies gilt auch für die teilweise störenden An- und Umbauten.



4.3 ENTWICKLUNGSSCHANCEN, POTENTIALIALE

4.3.1 Stadtraum

Die hervorragende städtebauliche Qualität dieser stadtnahen Hafenanlage, gebildet aus den raumkanten der nördlichen Altstadt und den Gebäudeschiffen der Speicherstadt könnte auf der westlichen Randzone entschieden verbessert werden. Die Erhaltung der so wichtigen Sichtachsen und Panoramapunkte (siehe Kapitel Brücken) sollte vor allem an der Nordspitze der Wallhalbinsel entschieden gefördert werden. An diesem auch historisch belagbaren Topos ergäbe sich die Chance eines dominanten Eingansbauwerkes oder Zeichens. Die strenge Axialität und der topografisch abzuleitende Prinzipschnitt der nördlichen Wallhalbinsel mit ihrer charakteristischen zentralen Ladestraße gilt es zu erhalten.



4.3.2 Verkehr

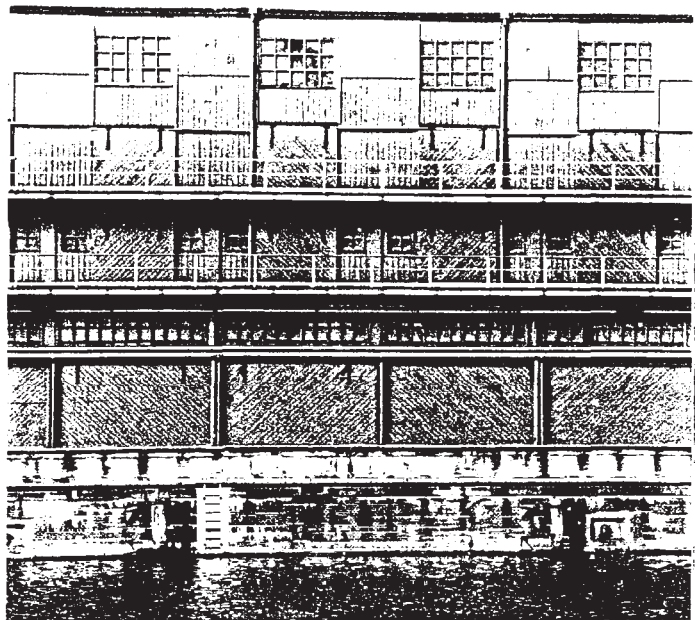
Die Form der Halbinsel bedingt die Sackgassenfunktion der Erschließungswege auf der nördlichen Wallhalbinsel. Bei den künftigen Umnutzungsplanungen ist das Charakteristikum der verkehrsberuhigten Zentralachse (evtl. Fußgängerzone) zu berücksichtigen.

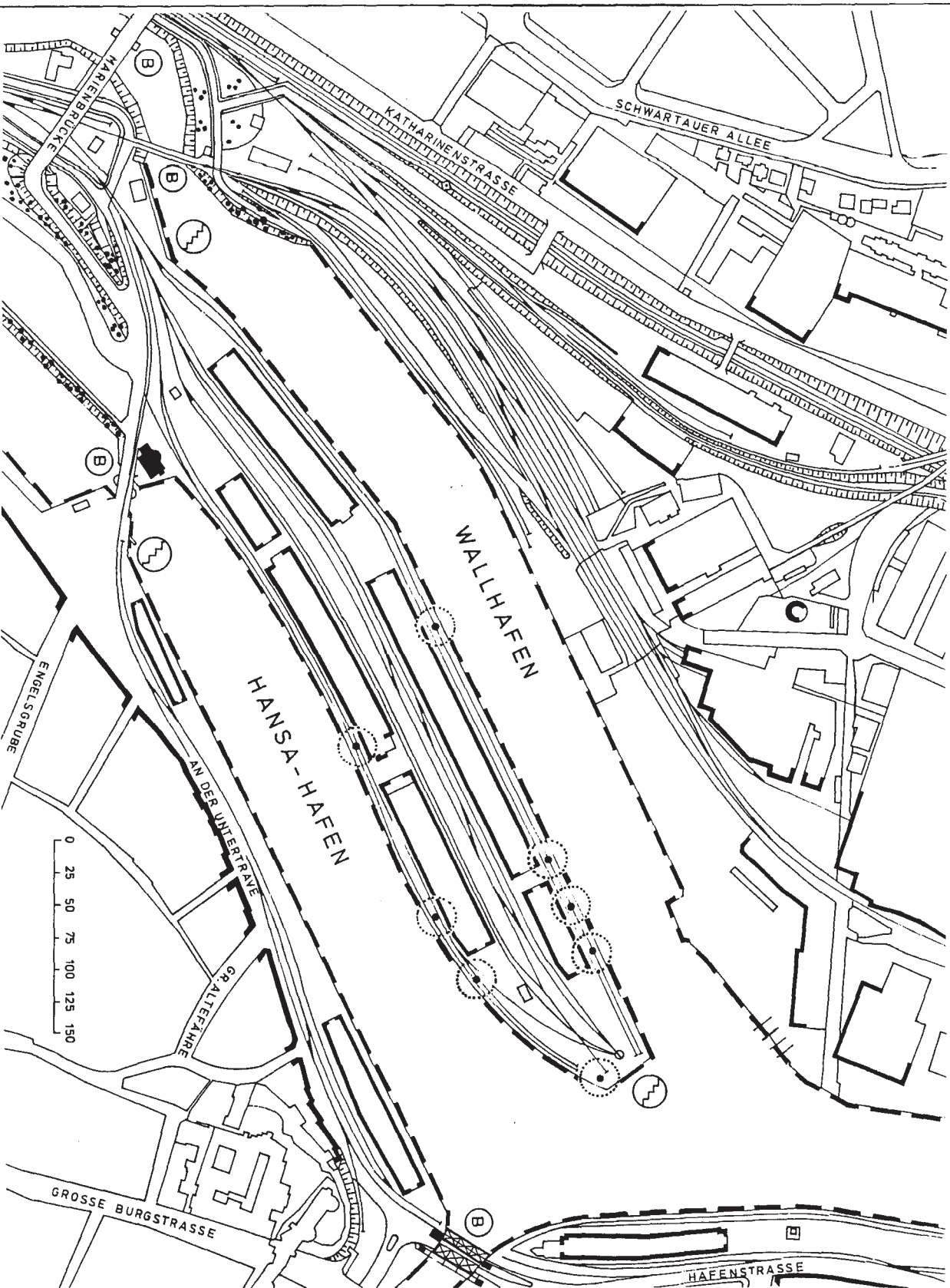


Die Verkehrsstudie der Stadtbildanalyse (Kapitel 3) zeigt deutlich, daß dieses Konzept durch die an der Peripherie der nördlichen Wallhalbinsel vorhandenen Erschließungsstraßen problemlos realisiert werden könnte.

4.3.3 Gebäude

Die Gebäudestrukturen charakterisieren das Hafensreal. Somit liegt es nahe, bei Neuplanungen die Zonung, die Bauweise und die Konzeption der Gebäudestruktur zu übernehmen. Beispiele für diese Art der Konzeption wären: Zweibündige Anlagen mit Laubengangerschließung, Maisonette-Häuser oder Gebäudefassaden mit aussenliegenden Konstruktionen. Der Erschließungstyp der Zentralachse könnte durch mittig angeordnete Passagen und längsgerichtete Hallengebäude erhalten und betont werden.





STÄDTBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WALLHALBINSEL"
LÜBECK 1991

4.0 STÄDTBAULICHE
BEWERTUNG

BLATT 1:

STÄDTRÄUMLICHE
SITUATION

LEGENDE:



PROF. DIPL.-ING. ARCHITEKT
ULRICH NIESCHALK
LÜBECK

5.0 GUTACHTERLICHE EMPFEHLUNGEN

Wie in der städtebaulichen Bewertung dieses Gutachtens nachgewiesen wurde, besteht ein erheblicher Planungs- und Entscheidungsbedarf für die künftige Entwicklung der nördlichen Wallhalbinsel und ihrer industrieller Randbereiche. Die in dieser Studie aufgeführten Empfehlungen beziehen sich direkt auf die im Kriterienkatalog "Mängel und Chancen" der städtebaulichen Bewertung geforderten Maßnahmen zur Revitalisierung und Umnutzung der nördlichen Wallhalbinsel und werden nach folgenden Themen aufgegliedert:

- Bebauung
- Stadtraum und Stadtgestalt
- Nutzung und Umnutzung
- Verkehr

5.1 BEBAUUNG

* Enge Anlehnung künftiger baulicher Strukturen an die bestehende historisch gewachsene Bebauung der nördlichen Wallhalbinsel:

* Längsgerichtete Baukörper, traufständige Zeilen- oder Reihenbebauung

* Der charakteristische Querschnitt der Wallhalbinsel muß baulich nachempfunden werden: Ladestraße als künftige Verteilerzone, Flanierbereich, passagenähnliche Überbauungsstrukturen möglich.

* Einhaltung der quergerichteten Gebäudegassen.

* Sockel- bzw. Basisbildung

* Gebäudehöhen: max. 4 Geschosse, zur Spitze der Wallhalbinsel möglicherweise städtebauliche Dominante mit Verweis auf die ehemalige Bastion "Bellevue"

* Materialien: Tragstrukturen: Stahl
Fassaden: Stahl, Holz, Glas; Ziegelstrukturen nur in beschränktem Maße einsetzen (Kopfbau)

* Plateau-Materialien: Granitpflaster, Belassen der Bahnschienen in Teilbereichen als historisches Strukturelement möglich. Begrünung ist historisch begründbar.

* Kaianlagen gemäß der bestehenden Situation von Bebauung frei halten.

5.2 STADTRAUM UND STADTGESTALT

* Erhaltung und weitgehende Betonung aller Raumkanten des Stadtraumes Hafen.

* Ergänzung und Komplettierung der westlichen Raumkante zum Wallhafen möglich.

* Erhaltung des Hafencharakters für diesen Bereich. Einbeziehung der noch vorhandenen technischen Strukturen.

* Schaffung und Ausbau bestehender Canorama- und Übersichtsplätze über Hafenbecken und Wallhalbinsel.

* Betonung der Brückenbereiche.

* Stadtgestalterische Maßnahmen für Material- und Farbwahl neuer Bebauung unbedingt erforderlich.

* Erstellung von Bebauungsplänen für die nördliche Wallhalbinsel und den westlichen Industriebereich erforderlich.

5.3 NUTZUNG, UMNUTZUNG

* Erhalt der technischen Denkmäler: Hubbrücke, Drehbrücke, Eisenbahnbrücke, Hafenkran l. Erhaltung und Konstruktion des Lagerhauses.

* Entfernung der untypischen Zwischenschuppen B-C und C-D, sowie der störenden Anbauten an den Hafenschuppen.

* Gemäß den Gebäudestrukturen der Hafenschuppen Umnutzung als Gewerbe- und Handelsgebäude möglich.

* Lagerhaus entsprechend seiner geschichtlichen Bedeutung einer beachtlichen Umnutzung zuführen. Freizeitanlage, Hafenmuseum, Restaurants und Wohnnutzungen möglich. Siehe Beispiel Amsterdam.

* Generelle Umnutzung der Wallhalbinsel: Citynahes Wohnen und Arbeiten Gewerbepark, Mischgebiet mit maritimer Komponente. Hafen für Sportboote freigeben. Docklands?

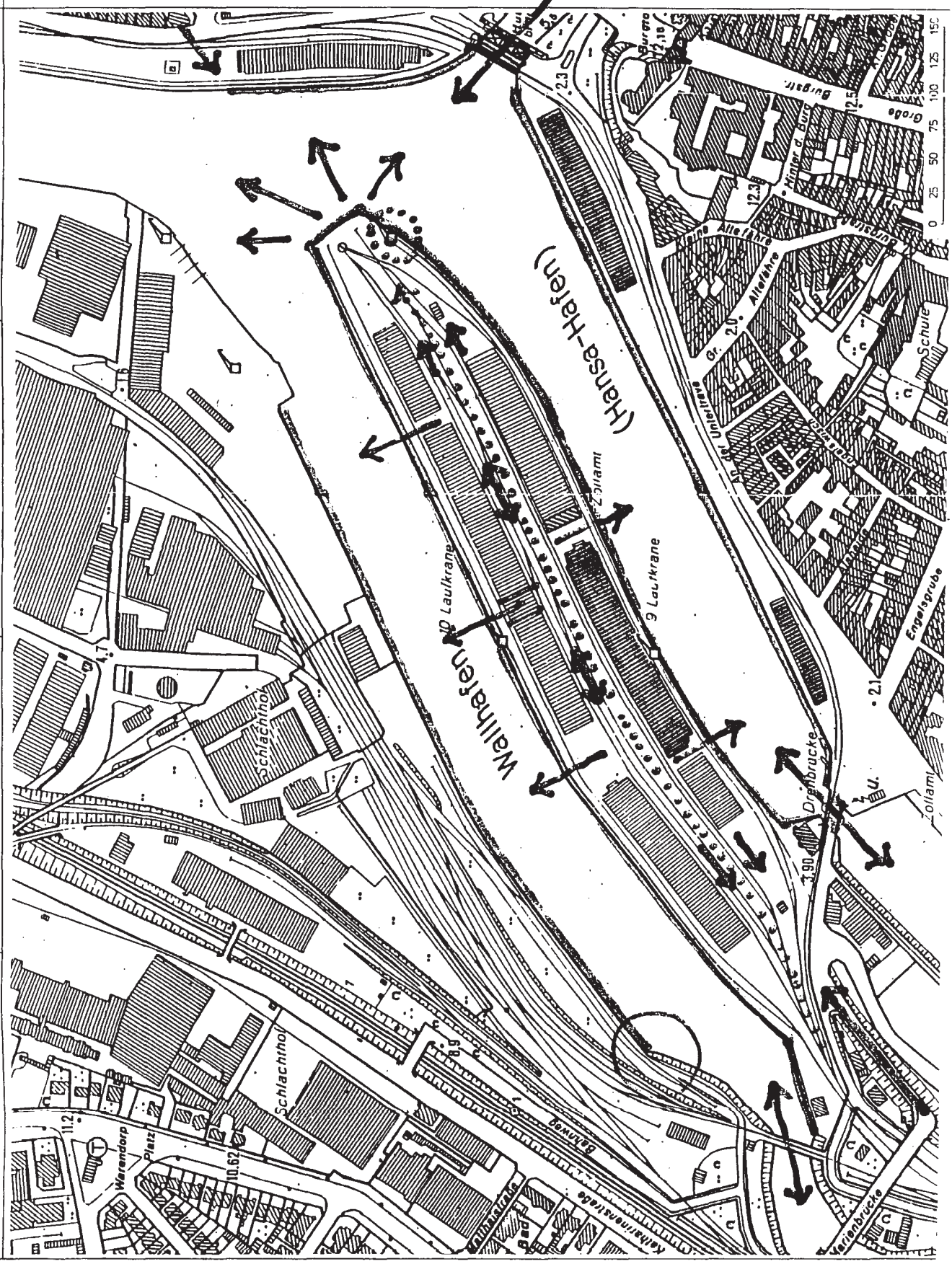
UNTER-
STRECKE
STELLUNG

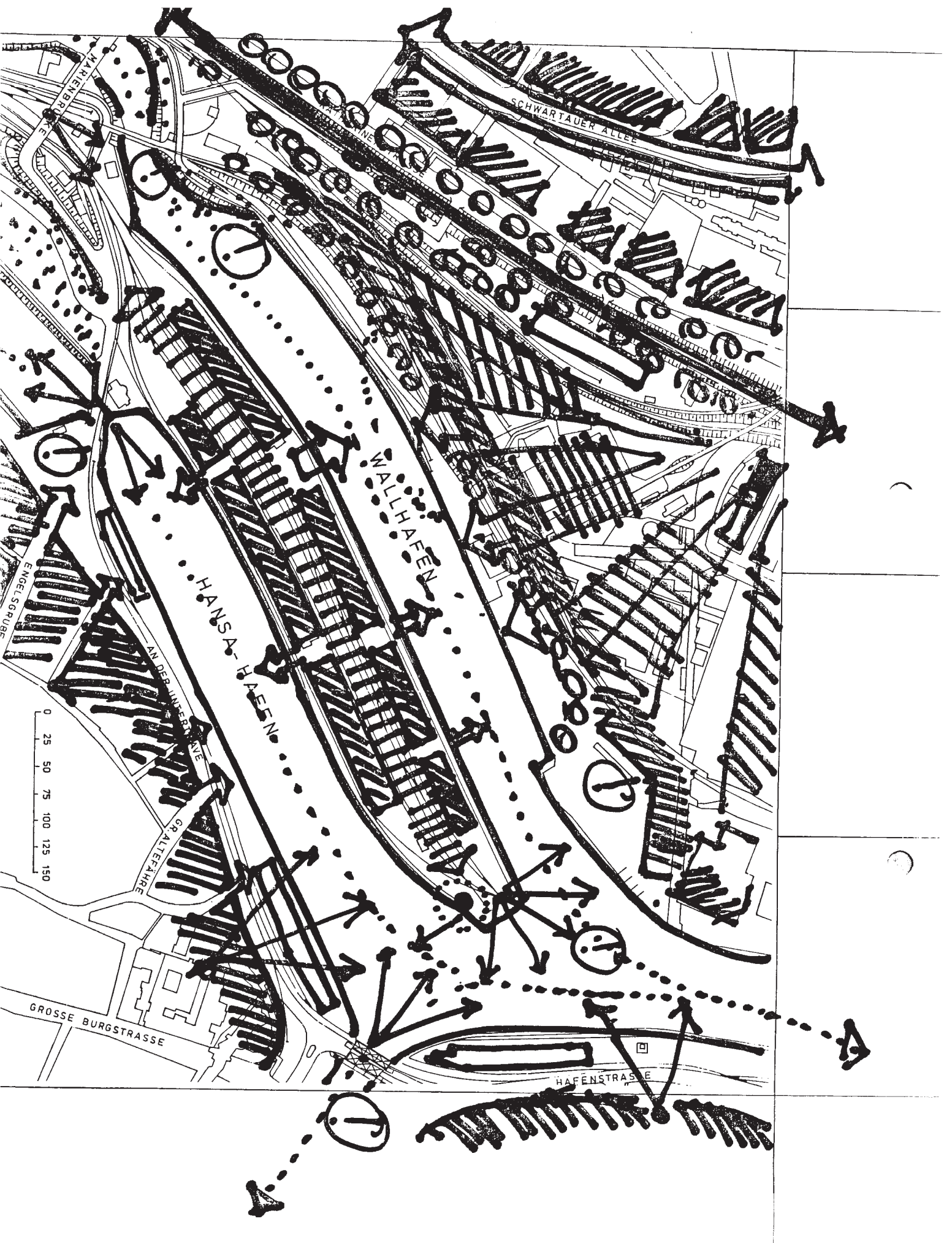
DURCH-
BRICH

...+ HANGEN

RODEN-
PENKMAAL

MAX 4 GEBOUDE





6.0 GUTACHTEN ZUR DENKMALPFLEGE

Auftraggeber für das Gutachten zur Denkmalpflege über die nördliche Wallhalbinsel ist die Hansestadt Lübeck, vertreten durch das Amt für Denkmalpflege.

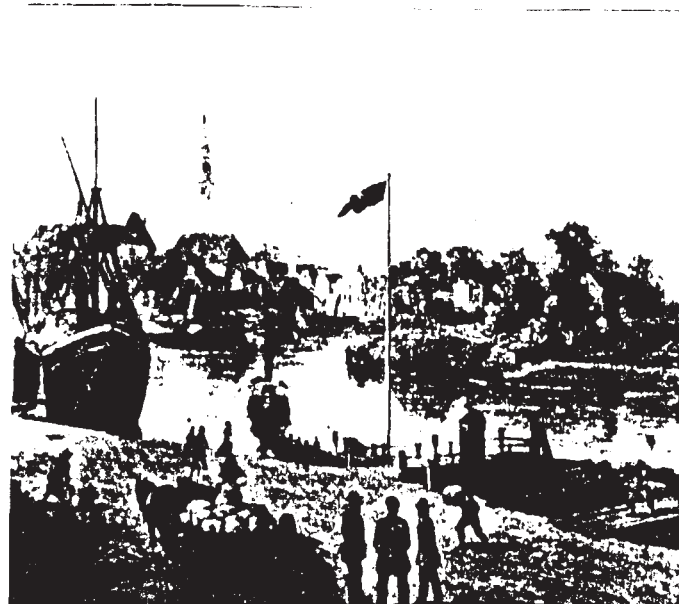
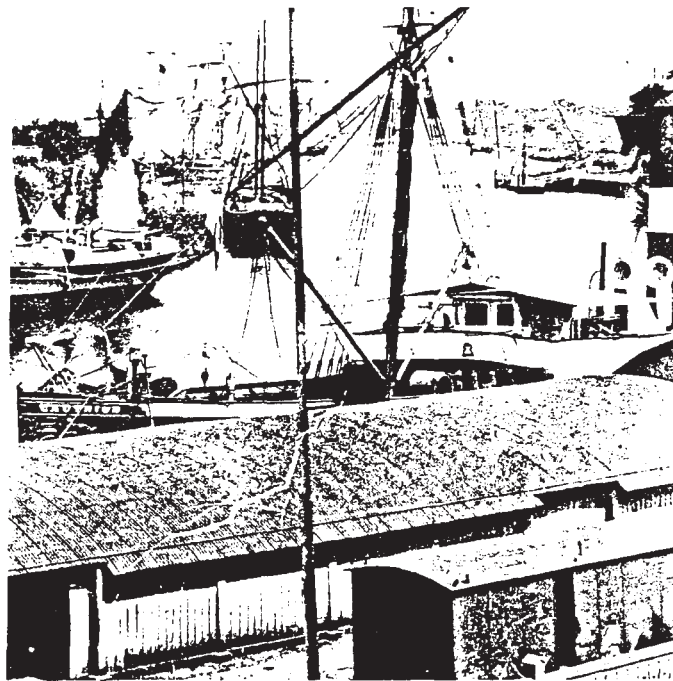
Trotz einer separaten Beauftragung ist dieses Gutachten als integrier-
Bestandteil des städtebaulichen Gut-
achtens "Nördliche Wallhalbinsel"
entstanden. Besonders der stadtge-
schichtliche Teil des Hauptgutachtens
liefert wichtige Erkenntnisse
für die Beurteilung des Untersuchungs-
gebietes aus der Sicht der
Denkmalpflege.

Ziel der Untersuchung ist es, neben
der Aufarbeitung der stadtgeschicht-
lichen, städtebaulichen und wirt-
schaftlichen Entwicklung der nörd-
lichen Wallhalbinsel, des Wallhafens
und Hansahafens sowie der angrenzen-
den Bereiche die Grundlagen für eine
umfassende Bewertung dieses Un-
tersuchungsgebietes aus denkmalpfle-
gerischer Sicht zu erstellen.

Das Gutachten gliedert sich in fol-
gende Bereiche:

- Historische Einordnung des Unter-
suchungsgebietes.
- Bewertung der topografischen Cha-
rakteristik der nördlichen Wall-
halbinsel und ihrer Randbereiche.
- Einordnung des Stadthafens in den
Stadtraum.
- Hafen und Verkehr: Beurteilung des
Denkmalwertes funktionaler Struk-
turen.
- Bebauung der Wallhalbinsel. Doku-
mentation der Gebäude und techni-
schen Anlagen auf der nördlichen
Wallhalbinsel.
- Beurteilung der Bausubstanz, der
Veränderungen und Angaben zur mög-
Erhaltung.
- Gutachterliche Bewertung und Em-
pfehlungen.
- Gebäudepläne und Baualtersplan

Die Ergebnisse des Gutachtens zur
Denkmalpflege und die daraus abzu-
leitenden gutachterlichen Empfehlun-
gen fließen substantiell in den
Punkt 5.0 des Gesamtgutachtens ein,
in dem Empfehlungen für die künftige
städtebauliche Planung des Untersu-
chungsgebietes gegeben werden.



6.1 HISTORISCHE EINORDNUNG

Grundlage für die historische Einordnung des Untersuchungsgebietes der nördlichen Wallhalbinsel ist die stadtgeschichtliche Untersuchung des Hauptgutachtens, auf die nachdrücklich verwiesen wird. (siehe Punkt 2)

Die nördliche Wallhalbinsel ist Bestandteil der barocken Befestigungsanlagen im Westen der Hansestadt Lübeck. Sie wird von den Wasserläufen der Trave und des Stadtgrabens begrenzt, die die Altstadt mit nördlicher Fließrichtung tangieren. Seit ihrer Entstehung im 16. Jahrhundert durchlief die Wallhalbinsel zahlreiche Transformationen, die erst zum Beginn des 20. Jahrhunderts zu einem vorläufigen Abschluß kamen:



Im 17. Jahrhundert erfolgte der weitere Ausbau der Lübecker Fortifikationen. Im Bereich des Untersuchungsgebietes waren bereits 1642 die Arbeiten zur Umwandlung der Rondelbefestigungen in barocke Bastionen abgeschlossen. Hier waren fünf neue Bastionen entstanden, die über zweihundert Jahre das Bild der nördlichen Wallhalbinsel prägten: "Scheune", "Dammansturm", "Fiddel", "Teerhof" und "Düvelsort".

Im Schutze dieser Befestigungsanlagen entstanden am westlichen Traveufer auf engem Raum bis zum Ende des 17. Jahrhunderts umfangreiche ge-



werbliche Zonen, die dem Travehafen zugeordnet waren.

Der Lübecker Hafen, dessen Anfänge bis in das 12. Jahrhundert zurückreichen, nahm südlich der Holstenbrücke die Binnenschiffe auf. An diesem Binnenhafen lagen die Gebäude der Salz- und Heringspeicher, die 1489 errichtet wurden. Nördlich der Holstenbrücke befand sich auf der Höhe der Mengstraße der Seehafen, der sich schnell traveabwärts ausdehnte. Die Handelsschiffe legten zunächst an sogenannten Prähmen an, schwimmenden Brückentegen, die fast ausschließlich am rechten Traveufer lagen. Lagerhäuser und Speichergebäude der einzelnen Handelsgesellschaften und Reedereien wurden ebenfalls auf dem stadtseitigen Ufer errichtet.

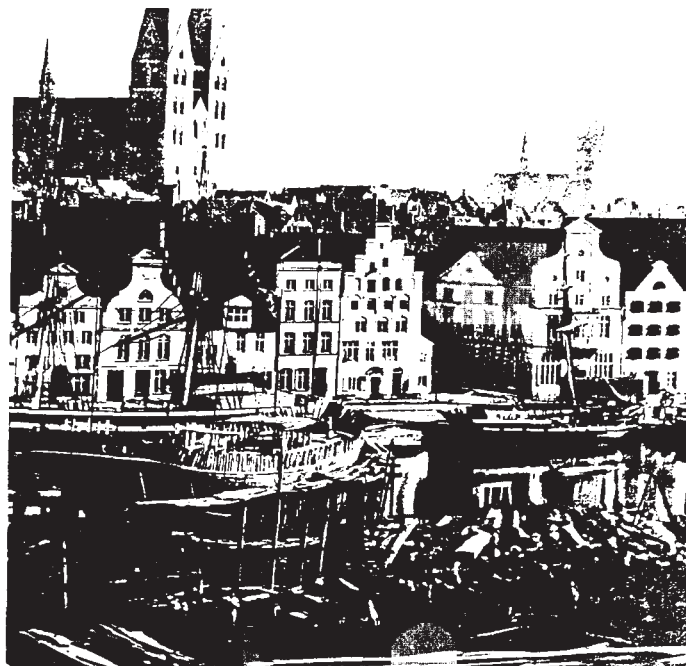


Zu den gewerblichen Zonen des 17. und 18. Jahrhunderts auf der Wallhalbinsel gehörten in erster Linie Betriebe und Lagerstätten mit starker Emission und hoher Brandgefahr, die auf Beschluß des städtischen Rates vor den Toren der Stadt angesiedelt werden mußten. Dazu gehörten die Anlagen des städtischen Gießhauses von 1666 und der Teerhof. Die Trockenböden der Kaufmanndröge von 1594 befanden sich in einem großen Gebäudekomplex zwischen Gießhaus und Teerhof. Die restlichen stadteinwärts gelegenen Bereiche der Wallhalbinsel wurden als Lagerflächen genutzt: Lastadien und Holzlagerplätze des Sägehofes, sowie mehrere kleine Schiffswerften drängten sich im Schutz der großen Wallanlagen.



Das 19. Jahrhundert wird geprägt durch die Entfestigung und den schrittweisen Abbau der Verteidigungsanlagen und der damit verbundenen Ausweitung des Stadtgebietes.

Nachdem 1803 der Rat der Stadt die schrittweise Entfestigung Lübecks beschlossen hatte, wurden die westlichen Bastionen, die bereits 1750 mit Bäumen bepflanzt worden waren, unter der Leitung des Landschaftsarchitekten P.J. Lenné zu Parkanlagen umgewandelt. Die Bastion der Nordspitze der Wallhalbinsel "Düvelsort" (später in "Bellevue" umbenannt) erhielt ein Ausflugslokal,

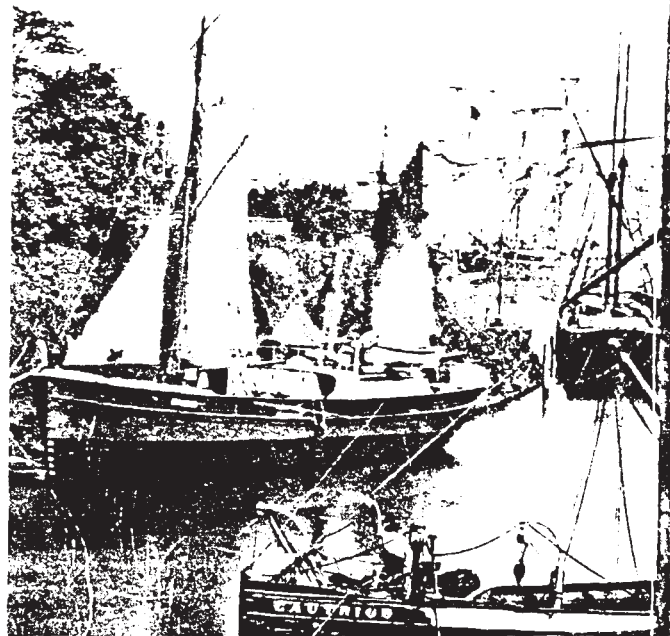


zu dem zeitweise eine Fähre von der Altstadt übersetzte.

Die gewerblichen Areale grenzten hart an die Parkanlagen. Hohe Zäune trennten beide Bereiche. Auf der Stadtkarte von Behrens erkennt man, daß bereits um 1824 der enge Rahmen der Umwallungen durch die Ausweitung des Hafengebietes gesprengt wurde: Die Auslagerung des städtischen Pulvermagazins auf die Westseite der Bastion "Fiddel" und der Umzug des Teerhofes auf die Nordspitze der Wallhalbinsel bezeugen dieses Wachstum, dem schrittweise die Wallanlagen zum Opfer fallen.

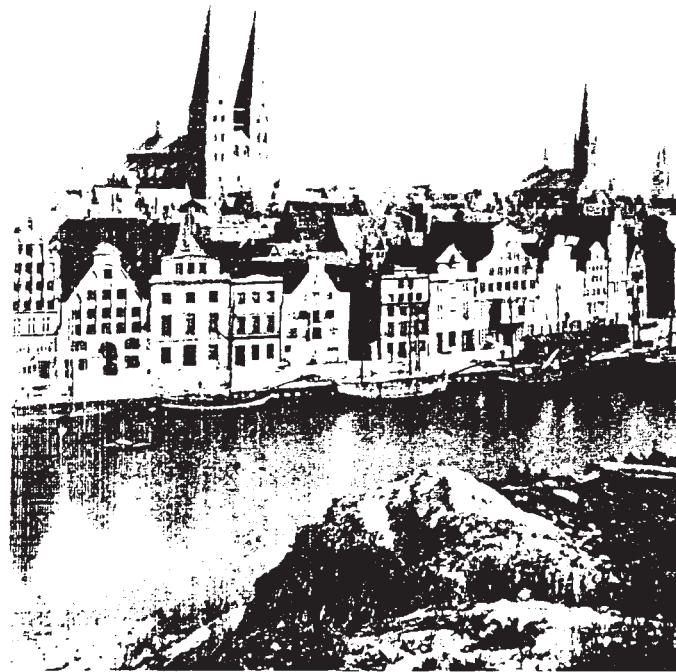
Nachdem der Schiffsverkehr zu Beginn des 19. Jahrhunderts stark zugenommen hatte und bereits ab 1835 die ersten Dampfschiffe den Lübecker Hafen anliefen, waren die Vertiefung der Fahrrinnen und eine Erweiterung der Hafenbecken unabdingbar. Im Rahmen von drei Travereregulierungen wurde der alte Trave-Seehafen und der ehemalige Stadtgraben ab 1850 schrittweise zu leistungsfähigen Hafenbecken umgebaut, die im Bereich des Holstenhafens die ersten pfahlgeründeten Kaimauern aus schwedischem Granit und Ziegelmauerwerk erhielten, die die Prähme ersetzten, sodaß ein Anlanden der Schiffe direkt möglich war. Der Ausbau der Hafenbecken ging wiederum auf Kosten der Substanz der alten Befestigungsanlagen.

Die entscheidende Transformation der nördlichen Wallhalbinsel ging aber mit der Einführung und dem Ausbau der Eisenbahn einher: 1847 erhielt Lübeck im Staatsvertrag mit Dänemark die Genehmigung zum Bau der Eisenbahnlinie Lübeck-Büchen. Bedingt durch die bis zum Jahre 1867 geltende Torsperre und den noch bestehenden Wallanlagen lag es für die Planer nahe, die Gleisanlagen des Bahnhofs und der Serviceeinrichtungen in Stadtnähe, also innerhalb der Wälle anzulegen. Für den Bau dieser Bahnanlagen und der Betriebsgebäude, die 1852 in Betrieb genommen wurden, wurden große Teile der Wallanlagen vor dem Holstentor und im Bereich der mittleren Wallhalbinsel abgetragen. Der gezackte Verlauf des westlichen Stadtgrabens wurde durch Zu-



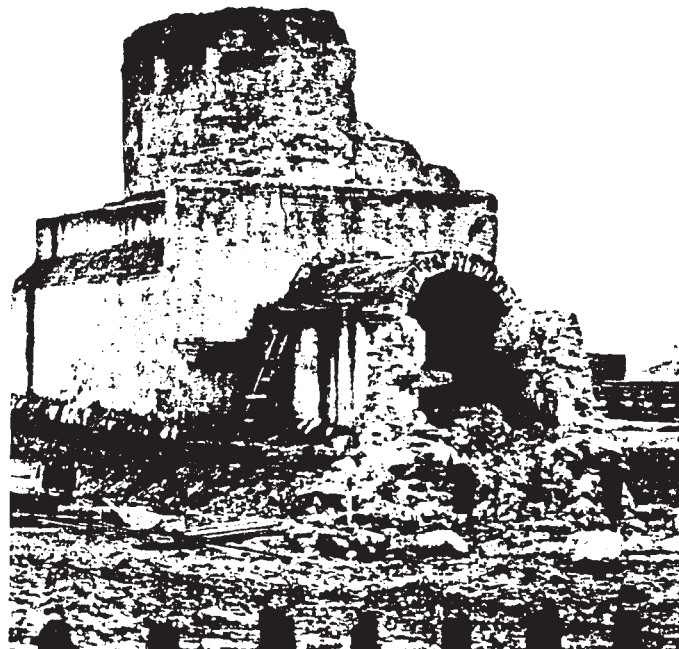
schütten von Kehlen und Buchten begradigt. Zwischen den einzelnen ehemaligen Bastionen entstanden flache Bereiche, die für die nachdrängenden Hafenaktivitäten dringend benötigt wurden.

Nördlich von der Holstenbrücke wurde der Güterbahnhof mit seiner Gleisharfe angelegt, von der über ein gesondertes Hafengleis, das die Trave parallel zur Holstenbrücke überquerte, die Kaianlagen an der Untertrave erschloß. Das Eisenbahnausbesserungswerk und die Maschinenwerkstätten lagen unterhalb der ehemaligen Bastion "Dannenmannsturm", die flächenmäßig stark geschrumpft war, aber als zusätzlich durch anfallende Erdmassen zu einem Aussichtsberg mit Turm, dem "Chimborasso" ausgebaut worden war.



Auch die Werften und Lagerplätze am stadteinwärts gelegenen Ufer der Wallhalbinsel weiteten sich auf Kosten der Befestigungswälle stark aus. Der Holzlagerplatz wurde auf die Westseite verlegt und mit einem Industriegleis versorgt.

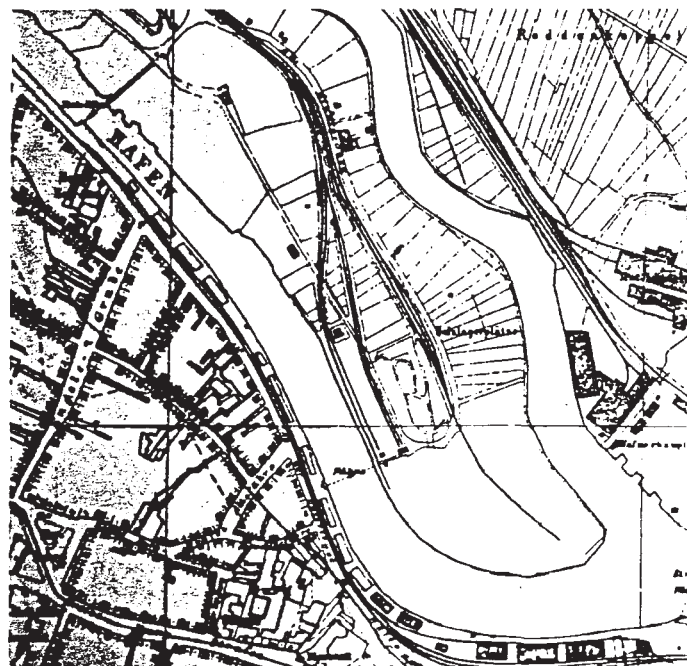
1872 wurde dem Bau der Eisenbahnlinie Lübeck-Eutin begonnen, deren Gleise von der Wallhalbinsel über eine eiserne Stadtgrabenbrücke nach Norden geführt wurden. In dem Bereich der Roddenkoppel entstand bis 1890 der neue Rangierbahnhof.



Im Zuge des weiteren Ausbau der Industrie und der Bahnanlagen erfolgte die Abtragung der restlichen Befestigungsanlagen. So wurde der "Chimborasso" bis 1888 abgerissen. Bis 1900 war der nördliche Teil der Wallhalbinsel von den Bastionen befreit und durch die Gleise der Hafenbahn vollständig erschlossen.

Die weiteren Veränderungen des Untersuchungsgebietes wurden durch die Entwicklung der Schifffahrt und des Transportwesens eingeleitet:

1896-1900 wurde der Elbe-Lübeck-Kanal gebaut, der die östliche Stadtlandschaft von Lübeck entscheidend veränderte. Die Einmündung des Kanals in den Holstenhafen erfolgte unterhalb des Burgtors, auf der Höhe der nördlichen Wallhalbinsel. Dafür

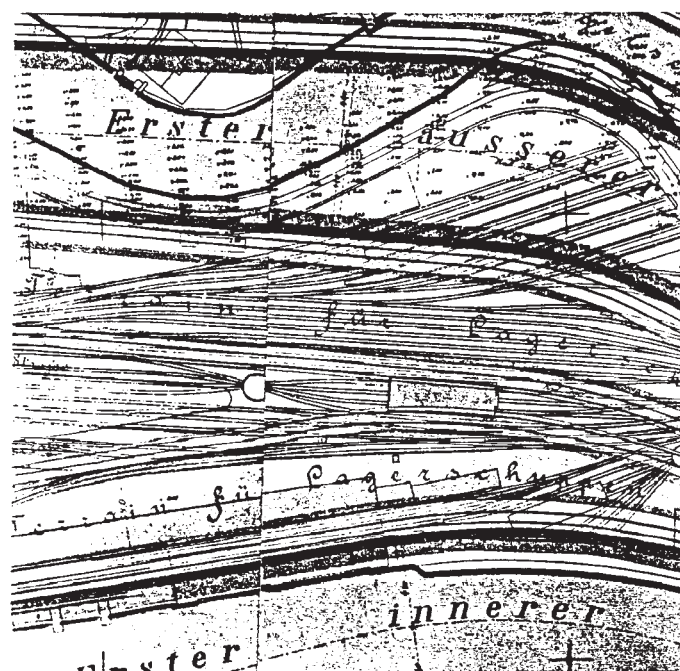
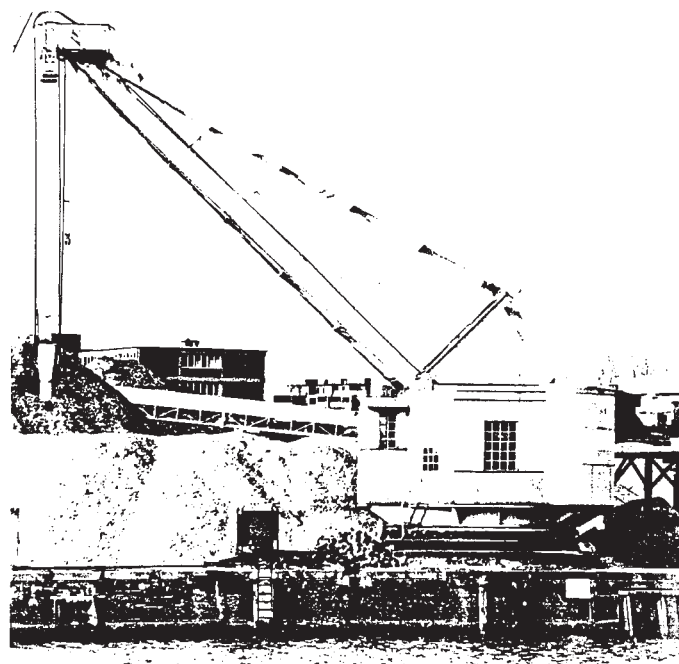
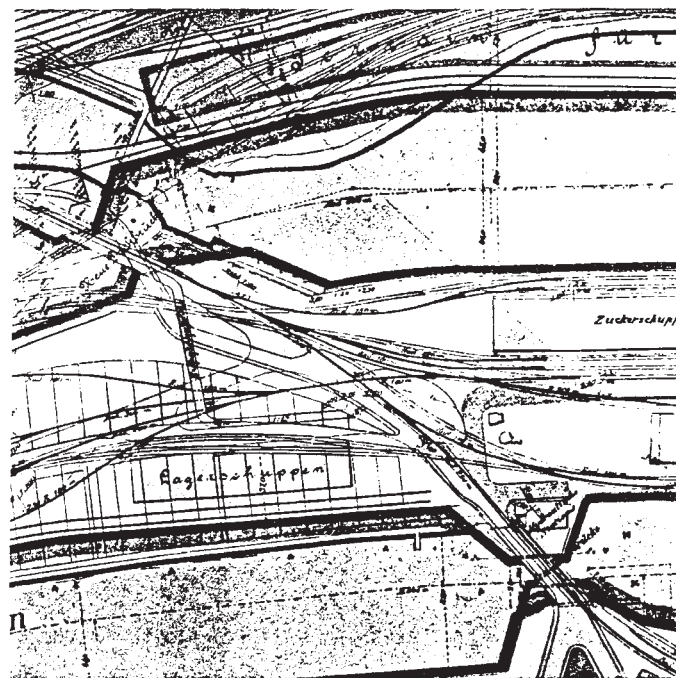


wurden die Kaianlagen und Hafenschuppen in diesem Bereich abgerissen. Der Hansahafen und der im Stadtgraben ausgebaute Wallhafen waren durch den neu hinzugeführten Binnenschiffsverkehr aus dem Elbe-Lübeck-Kanal nahezu überfordert, so daß eine Erweiterung dieser Hafenanlagen und eine generelle Ausweitung neuer Hafenteile traveabwärts dringend notwendig erschienen.

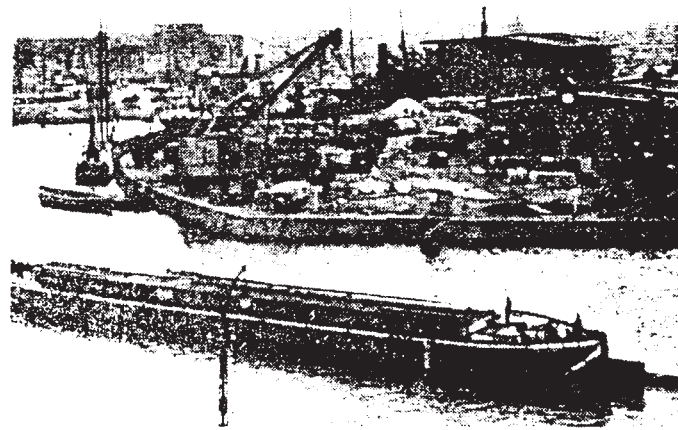
Der damalige Bauinspektor, später Wasserbaudirektor Peter Rehder setzte sich in weiser Voraussicht sehr früh für die industrielle Erweiterung des Lübecker Hafens ein: Bereits 1884 legte er eine Studie zum Ausbau des Hafens vor, aus der 1905 der berühmte "Rehder-Plan" entstand. In seiner Studie "Die bauliche und wirtschaftliche Ausgestaltung und Nutzbarmachung der Lübeckischen Hauptschiffahrtsstraßen" forderte Rehder den generellen Um- und Ausbau aller Lübecker Hafenanlagen, die Umwandlung der Traveufer bis Travemünde zu Industriezonen und den Neubau leistungsfähiger Hafenbecken im Norden von Lübeck.

Der erste Schritt zur Realisierung dieser Pläne war die stadtseitige Erschließung der nördlichen Wallhalbinsel. 1892 ließ Rehder auf der Höhe der Engelsgrube die hydraulisch betriebene Drehbrücke für Straßen- und Schienenverkehr errichten. Die hydraulische Pumpstation versorgte gleichzeitig über in der Kaimauer verlegte unterirdische Kanäle den Hebemechanismus des auf der Nordspitze der Wallhalbinsel neu installierten 40t-Krans.

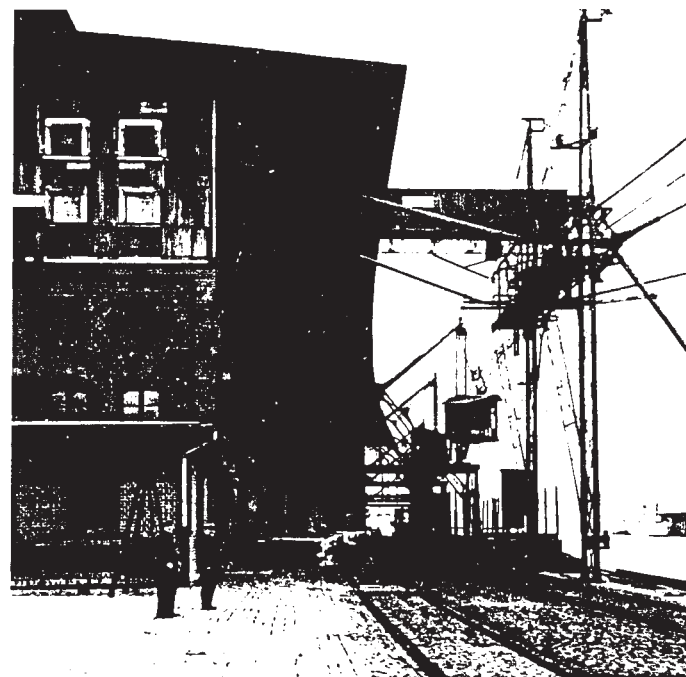
Nach dem Forträumen der letzten Festungsreste auf der nördlichen Wallhalbinsel und dem Bau von Kaianlagen in diesem Bereich (Behnkai 1886, Kulenkampkai 1900) wurden auch die vorhandenen Gleisanlagen nach den Plänen Rehders neu geordnet. Die Spitze der Wallhalbinsel erhielt eine Zentralachse aus fünf parallel laufenden Gleisen, die sich am nördlichsten Punkt in einer Drehscheibe trafen. Weitere Schienenstränge wurden jeweils auf dem Behnkai und dem Kulenkampkai, sowie auf den gegenüberliegenden Kaianlagen in den beiden Hafenbecken verlegt.



Nach der Erschließung der nördlichen Wallhalbinsel erfolgte die fast vollständige Bebauung mit Hafenschuppen und Speichergebäuden. 1897 entstand der von Rehder bereits vorher geforderte Bau des städtischen Lagerhauses für Getreide. Neben diesem mehrgeschossigen Lagergebäude erhielt die Nordspitze der Wallhalbinsel sechs größtenteils eingeschossige Hafenschuppen: Schuppen A (Baujahr 1903), Schuppen B (1904), Schuppen C (1901), Schuppen D (1907) und Schuppen E (1894). Der Hafenschuppen F wurde erst 1941 errichtet.

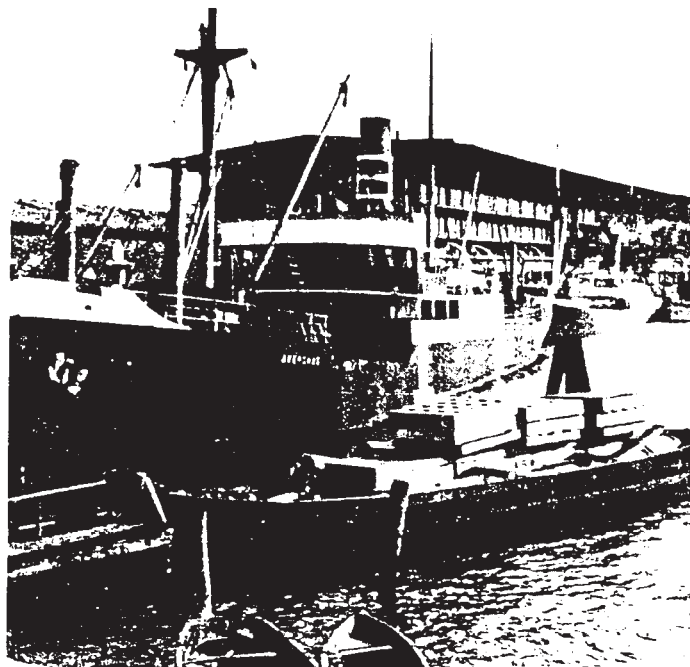


Interessant ist Rehders Konzept für die Ausrichtung der Gebäude an den geplanten Hafenanlagen: Durch die Anordnung zweier paralleler Gebäudestränge an der zentralen Gleisachse entstand ein optimales Durchladesystem für den Warenumsatz zu Lande und zu Wasser. Waren konnten vom Schiff in die Speicher oder aber auch direkt in die Bahnwaggons gebracht werden, während eine gleichzeitige Belieferung der Schiffe vom Lande her möglich war.



Der Rehder-Plan sah neben dem Ausbau der Stadthäfen vorrangig die Erweiterung der Häfen des Stadtgrabens vor. Hier sollten nach der anstehenden Verlegung der Bahnhöfe der "Erste und Zweite äußere Hafen" entstehen, die im Bereich der Marienbrücke durch eine weitere Drehbrücke miteinander verbunden werden sollten.

Die Planung Rehders wurde durch die wirtschaftliche Rezession nach dem Ersten Weltkrieg nie vollständig realisiert. Im Bereich des Roddenkoppelkais am Wallhafen kann man sehr deutlich erkennen, in welchem Ausführungsstadium die Planung Rehders eingefroren wurde: Hier stoßen die bereits begradigte Kaianlage und der Wall der Contrescarpe auch heute noch abrupt aufeinander.



Nach Einführung der Gewerbefreiheit (1867) entwickelten sich Gewerbe und Industrie in diesem Bereich ungehindert. So entstand ähnlich der neuen Industrieachse am Glashüttenweg westlich der Wallhalbinselspitze ein großes zusammenhängendes Industrie-

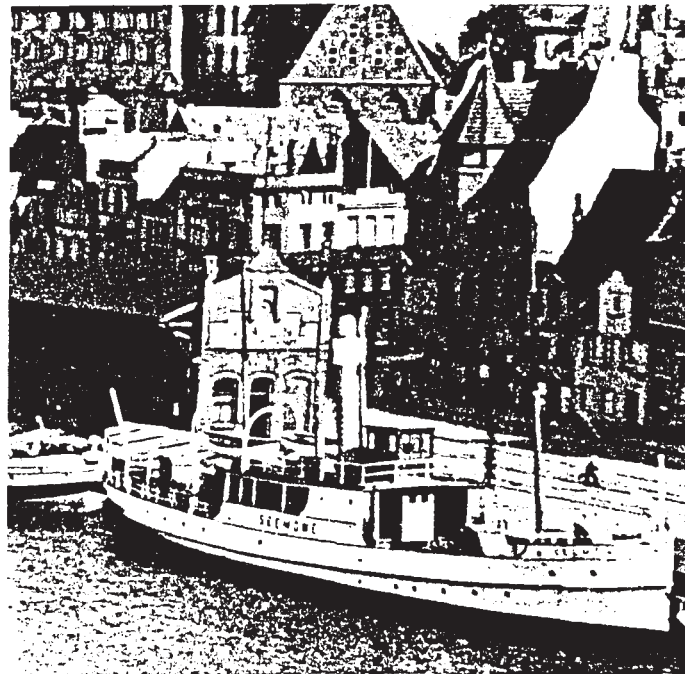
gebiet, dessen Produktionsanlagen und Gebäude den Charakter des Hafens weitgehend bestimmten:

In diesem Zusammenhang sind die baulichen Anlagen des Seegrenzschlachthofes, des städtischen Kühlhauses und der Lübecker Maschinenbau GmbH, später O&K zu nennen.

Abschliessend ist anzumerken, daß die Hafenplanung Rehders in diesem industriellen Bereich mit Ausnahme der Ringstraße und der ebenfalls von Rehder konzipierten neuen Klappbrücke über die Trave als erste Ausbaustufe fast vollständig realisiert worden ist und sich in ihrem Erscheinungsbild bis heute relativ unverändert erhalten hat.



Nach der Umsiedlung des Lübecker Bahnhofs (bis 1906) wurden auf der mittleren Wallhalbinsel große Flächen frei, die intensiv für gewerbliche Zwecke genutzt wurden. Bis 1942 gab es in diesem Bereich kaum Veränderungen der Hafen- und Gebäudestrukturen.



Der Zweite Weltkrieg brachte nicht nur den wirtschaftlichen Einbruch, sondern auch die Zerstörung wichtiger Bereiche des Hafens. So wurden in der Nacht zu Palmareum 1942 durch Bombenangriffe neben der Zerstörung eines Fünftels der Altstadt erhebliche Schäden auf der nördlichen Wallhalbinsel angerichtet. Die Hafenschuppen A, C und D brannten vollkommen aus. Das Lagerhaus wurde zur Hälfte beschädigt und ist bis heute nur unvollständig wieder aufgebaut worden.

Nach Kriegsende erfolgte zunächst die Demontage der wichtigsten Krananlagen. Überdies wurde der Wall- und Hansehafen von den Alliierten zur Verschiffung von Holz und Munition benutzt. Ein weiterer Ausbau der Hafenanlagen in diesem Bereich wurde zugunsten der Häfen an der unteren Trave nicht weiter betrieben.



Bis in die 70er Jahre war die nördliche Wallhalbinsel mit 11 Krananlagen bestückt. Die neu verlegten Gleise hatten eine Gesamtlänge von ca. 6 km. Noch 1983 betrug der Um-

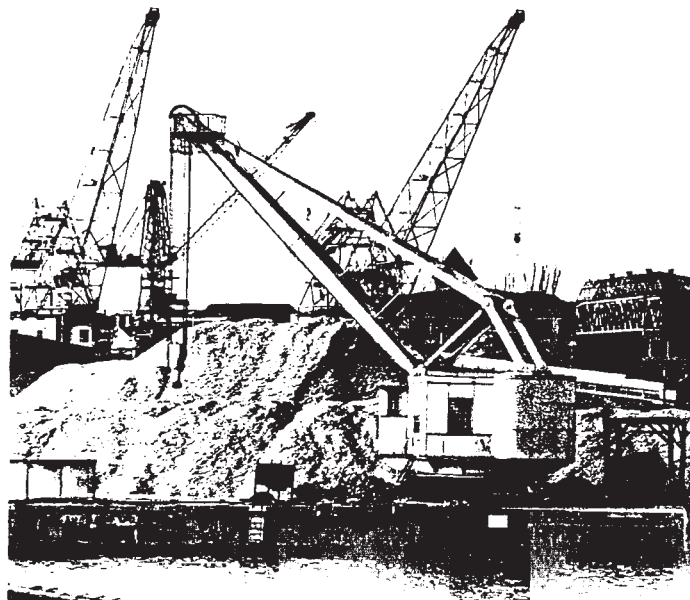
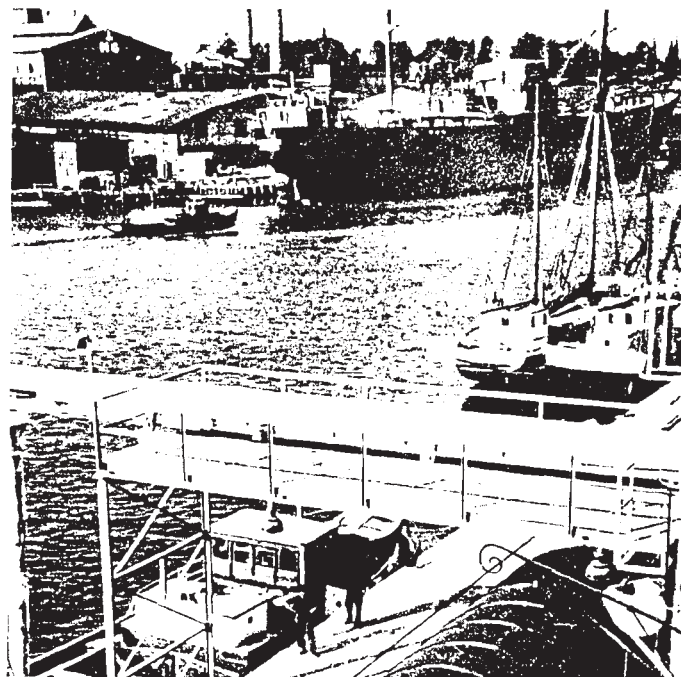
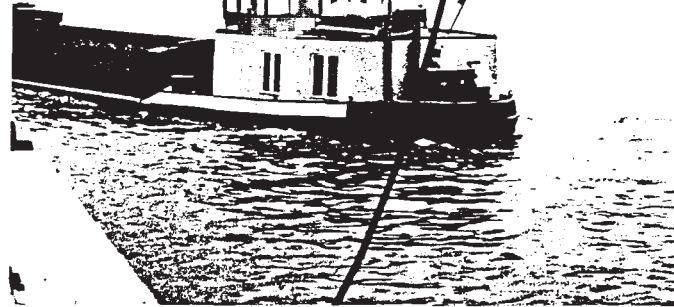
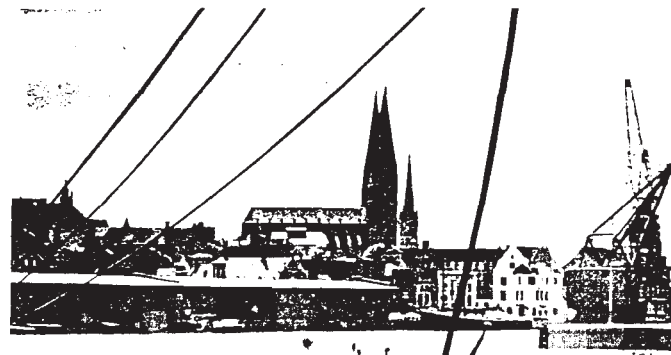
schlag an Kulenkampkai und Behnkai 270.000 t, vornehmlich Papier, Zellulose, Salz, Kali und Holzhackschnitzel. Die Hafenschuppen und das Lagerhaus dienten in erster Linie zur Lagerung dieser Güter.

In den letzten Jahren wurden auf der nördlichen Wallhalbinsel einige bauliche Veränderungen vorgenommen: So erhielt der Kulenkampkai eine moderne Schüttgutverladeanlage für Streusalz, Kali und Düngemittel. Zur Erweiterung der Lagerkapazitäten wurden zwischen die Hafenschuppen B und C sowie C und D eingeschossige, blechverkleidete Zwischnbauten errichtet, die den baulichen Gesamteindruck der Speicherbauten empfindlich stören.

Da an diesem Teil des Hafens nur noch geringe Stückgutverladung erfolgte, wurde bereits ein Großteil der Hafenkräne demontiert. Die baulichen Anlagen und die Transporteinrichtungen der nördlichen Wallhalbinsel werden von der Lübecker Hafengesellschaft, die den Hafen seit 1935 verwaltet, nur noch so lange genutzt werden, bis in den traveabwärts und im Bereich der ehemaligen LMG entstehenden Hafenzonen Ersatzkapazitäten zur Verfügung stehen. Die Aufgabe dieses Hafenstandortes ist bereits seit langem geplant.

Zusammenfassung:

Die nördliche Wallhalbinsel hat sich über 300 Jahre von der barocken Befestigungsanlage mit ca. 20 m hohen Bastionen zu einem intensiv genutzten Hafenstandort entwickelt, dem zu Beginn dieses Jahrhunderts durch die Planung des Wasserbaudirektors Rehder zu dem ersten modernen Umschlaghafen Lübecks besondere Bedeutung zukam. Die Kaianlagen, die Gleise der Hafenbahn, ein Großteil der Hafenkräne und die fast vollständig erhaltene Bebauung der Hafenschuppen und des Lagerhauses zeugen von dieser frühen industriellen Entwicklung Lübecks. Die Nutzung des Hafens ist neben einer ausgeprägten Lagerhaltung seit den 70er Jahren stark zurückgegangen. Es ist zu befürchten, daß es bei weiterer Nutzungsreduzierung auf der nördlichen Wallhalbinsel zu einer ähnlichen



en Brachenbildung kommt wie in den Industriezonen Roddenkoppel und Glashüttenweg.

6.2 TOPOGRAFIE DER WALLHALBINSEL

In der unter Punkt 3.1 in der Stadtbildanalyse des Hauptgutachtes vorgenommenen Beschreibung der Topografie zeigt sich für die Aspekte der Denkmalpflege folgende Charakteristik auf: Die nördliche Wallhalbinsel wird in ihrer langgestreckten Form deutlich durch die Hafenbecken des Wallhafens und des Hansehafens begrenzt. Die Erhaltung der gebogenen Zungenform der Halbinsel, die sich aus der schrittweisen Umwandlung der barocken Befestigungsstruktur ergeben hat, ist unbedingt erforderlich. Die bereits teilweise unter Schutz stehenden Kaianlagen bilden in ihrer Höhenbegrenzung eine leuchtige Raumkante im Stadtgefüge. Zu Einzelpunkten der Topografie wird auf das Blatt "Topografie" der Stadtbildanalyse verwiesen.

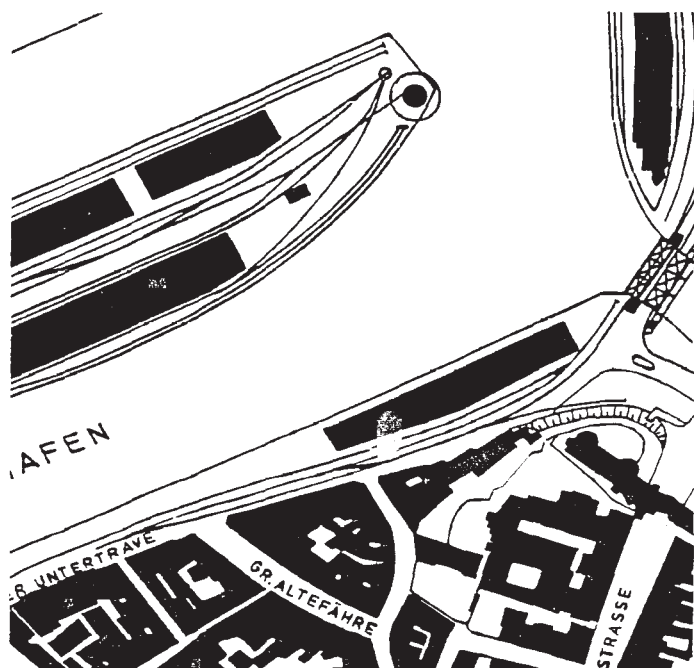
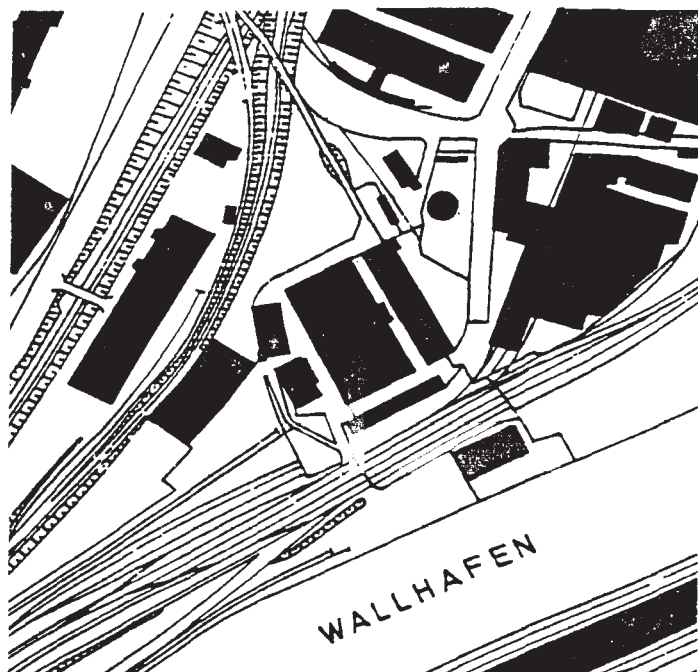
6.3 EINORDNUNG IN DEN STADTRAUM

Anhand eines Figurengrundplanes (Schwarzplan) wurden unter Punkt 3.2 die Gebäude- und Raumstrukturen des engeren und weiteren Bereiches der nördlichen Wallhalbinsel untersucht. Dabei ließen sich drei sehr unterschiedliche Strukturzonen ausmachen:

1. Die kleinteilige Blockstruktur des nordwestlichen Altstadtbereiches.
2. Die Zone der Wallhalbinsel und der tangierenden Häfen, deren Charakter durch längsgerichtete, dem Verlauf der Kaimauern folgende Speichergebäude bestimmt wird.

3. Das ungeordnete und aufgefächerte Industriegebiet Roddenkoppel mit großflächiger Bebauung.

Die nördliche Wallhalbinsel liegt in ihrer länglichen Ausdehnung einem Schiff gleich in dem Travetal, das landschaftlich (topografische Höhenränge) und stadträumlich (exakte Raumkanten) deutlich begrenzt ist. Diese charakteristische Struktur schiebt sich mit ihrer Nordspitze weit in den Traveraum hinein und



bildet in Verbindung mit dem dort installierten 40 t- Hafenkran den stadträumlich wichtigen Eingangsbe- reich zum Stadthafen. Die Erhaltung dieser "Bastion" unter denkmalpfle- gerischen Aspekten ist zu empfehlen.

6.4 HAFEN UND VERKEHR

Die unter dem Punkt 3.3 beschriebe- nen Verkehrsanlagen des Hafens ent- stammen mit ihren Kaimauern, Kaian- lagen, Erschließungsstraßen und Gleisen der Hafenbahn größtenteils der Planung ds Wasserbaudirektors Rehder von 1905. Sie geben Aufschluß über den technischen Stand eines Umschlaghafens der Jahrhundertwende und sollten in drei Gruppen denkmal- pflegerisch behandelt werden:

1. Unterschutzstellung sämtlicher historischer Kaianlagen (soweit noch nicht geschehen).

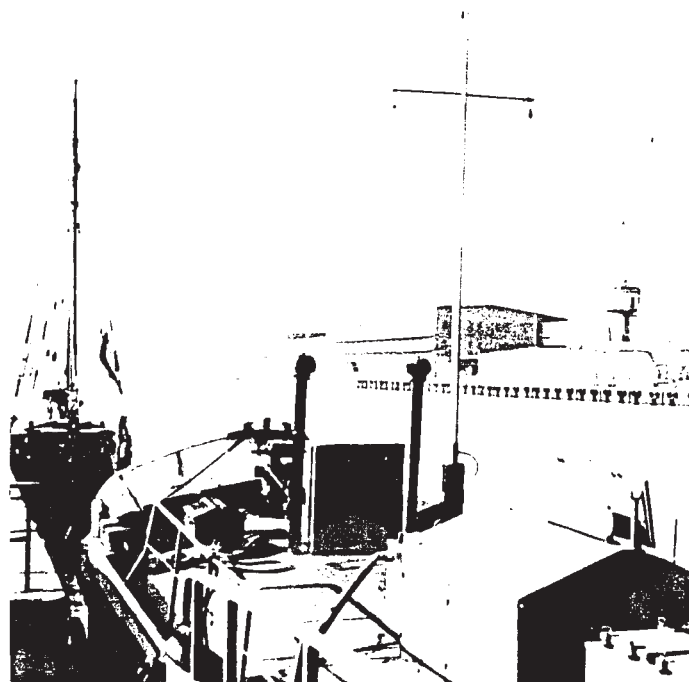
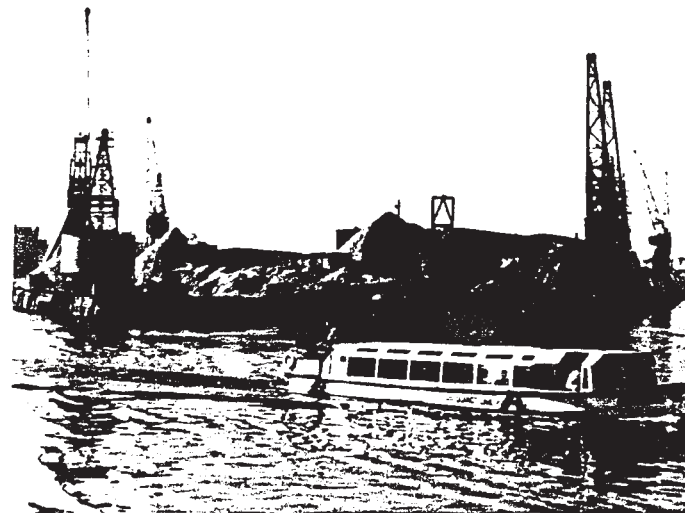
2. Erhaltung charakteristischer Schienenstränge im Bereich der nörd- lichen Wallhalbinsel und der peri- pheren Hafenbecken.

3. Beibehaltung der typischen zentralen Ladestraße mit ihrer Granitpflasterung auf der nördlichen Wallhalbinsel.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, daß im südlichen Wall- hafen im Bereich der historischen Eisenbahnbrücke der Eisenbahnlinie Lübeck-Eutin die gefaßte Kaimauer abrupt in die Böschung des Stadtgra- ens übergeht. An dieser Stelle kann noch heute gesehen werden, wie stark die Rehdersche Planung in das Gefüge der Befestigungsanlagen eingriff. Auch dieser Bereich ist aus denkmal- pflegerischen Gründen zu schützen.

6.5 BEBAUUNG DER WALLHALBINSEL

Beigefügte Gebäudepläne geben einen Überblick über die baulichen Anlagen der nördlichen Wallhalbinsel, die hauptsächlich zur Lagerung von Massengut und Getreide dienten. In diesem Zusammenhang wird auf die Nutzungsbeschreibung in der Stadtbildanalyse unter Punkt 3.3.4 verwiesen. Entsprechend dieser Nutzungen lassen sich die Hafenschuppen, Lagerhäuser und Transport-



einrichtungen aufgliedern und beschreiben:

Schuppen A, Baujahr 1903, gebaut als Zuckerschuppen, heute Getreidelagerung. Giebelwände: Ziegelmauerwerk, Seitenwände: Holzständerkonstruktion Dach: Satteldach, Sprengwerk, Holzbinder, Holzschalung und Teerpappe. Holzschiebetore in den Seitenwänden. Holzfußboden/Betonfußboden. Dieser Schuppen wurde 1942 größtenteils zerstört ist in vielen Bereichen nicht mehr original aufgebaut worden.

Schuppen B, Baujahr 1904, heutige Nutzung als Papierlager. Giebelwände Ziegelmauerwerk, Seitenwände: Holzständer mit Verbretterung. Dach: Satteldach, Sprengwerk, Holzbinder, Holzschalung mit Teerpappe. Holzschiebetore in den Seitenwänden, Betonfußboden.

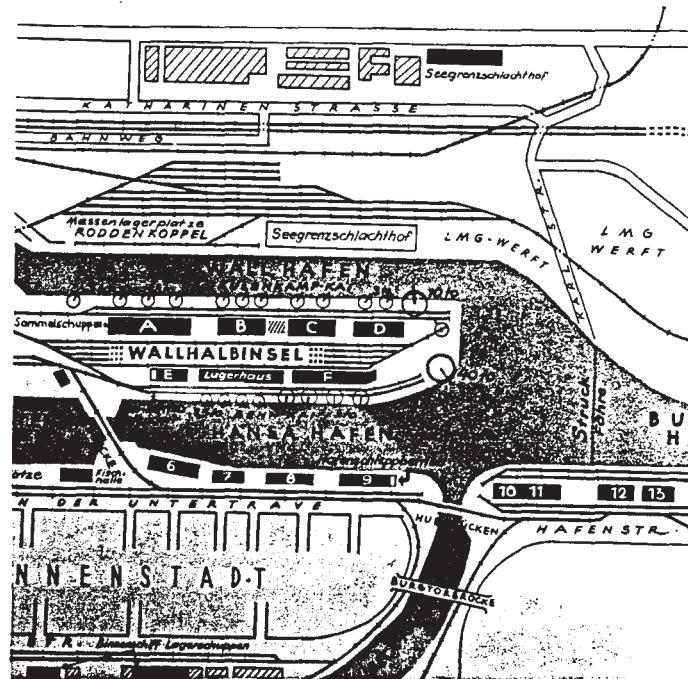
Schuppen B-C, Baujahr 1977, Nutzung: Papierlagerung, Konstruktion: Stahlträger, Dach: Flachdach, Aluminiumeindeckung.

Schuppen C, Baujahr 1901, Nutzung: Papierlagerung. Giebelwände: Ziegelmauerwerk. Seitenwände: Ständerwerk. Dach: Satteldach, Sprengwerk, Holzbinder, Holzschalung mit Teerpappe. Holzschiebetore in den Seitenwänden. Betonfußboden. Der Schuppen C ist ebenfalls im Krieg zerstört worden und provisorisch wieder aufgebaut worden.

Schuppen C-D, Baujahr 1983, Papierlagerung. Konstruktion: Stahlträger, Dach: Flachdach, Aluminiumeindeckung

Schuppen D, Baujahr 1907, Nutzung: Papierlagerung. Giebelwände: Ziegelmauerwerk. Seitenwände: Holzständer. Dach: Satteldach, Sprengwerk, Holzbinder, Holzschalung mit Teerpappe. Holzschiebetore in den Seitenwänden. Fußboden: Latex. Auch der Schuppen D ist im Krieg stark beschädigt worden und in seiner Struktur verändert wieder aufgebaut worden.

Schuppen E, Baujahr 1894, Nutzung: Materiallager und Garage. Giebelwände: Ziegelmauerwerk, Seitenwände: Holzständerwerk. Dach: Satteldach, Sprengwerk, Holzbinder, Holzschalung



Struktur: Halbportal-Wipp-Drehkran,
Fabrikat: Kampnagel, Tragfähigkeit:
2,0 t.

Weitere Bauwerke:

Öffentliche Fuhrwerkswaage, Baujahr
1953.

Pförtnerhaus mit Schrankenanlage,
Baujahr 1953

Maschinenhaus der Drehbrücke, Bau-
jahr 1893, steht bereits unter
Denkmalschutz.

Zusammenfassend ist anzumerken, daß
sämtliche Gebäudeanlagen und
technischen Strukturen mit Ausnahme
des Hafenschuppens F innerhalb eines
Jahrzehnts erbaut worden sind und
trotz der erfolgten Zerstörungen,
sowie späterer An- und Umbauten in
ihrem Ensemble einen hohen
architektonischen und technischen
Reiz besitzen.

6.6 SUBSTANZ, ERHALTUNG, VERÄNDERUNG

Zu diesem Kapitel wird auf das
Gebäudegutachten von Dipl.-Ing.
Peter Kröger, Lübeck, verwiesen, in
dem nach eingehender Untersuchung
der Gebäudestrukturen die Qualität
der Bausubstanz, ihre Veränderung
durch Zerstörung und Umbau, sowie
eine mögliche Umnutzung der Hafen-
bauten beschrieben wird.

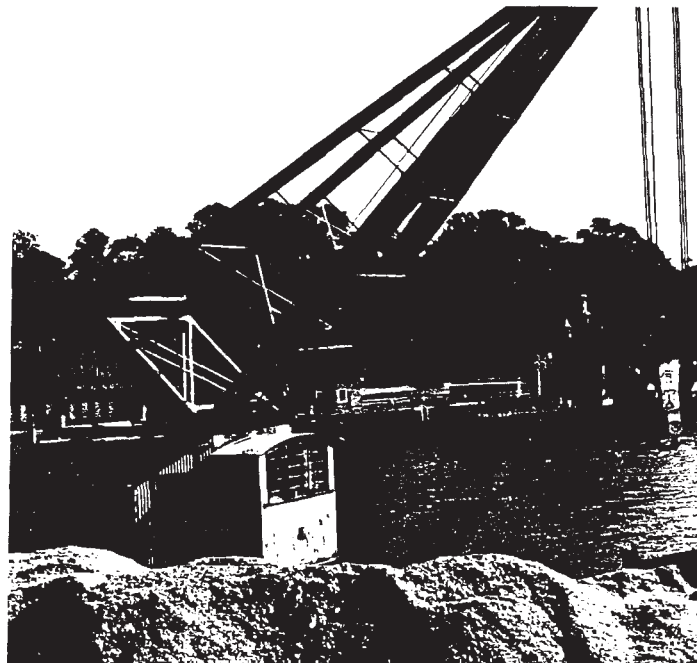
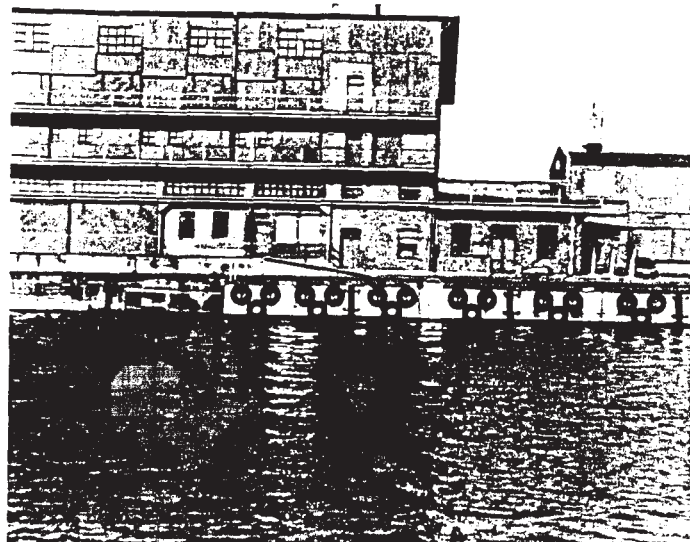
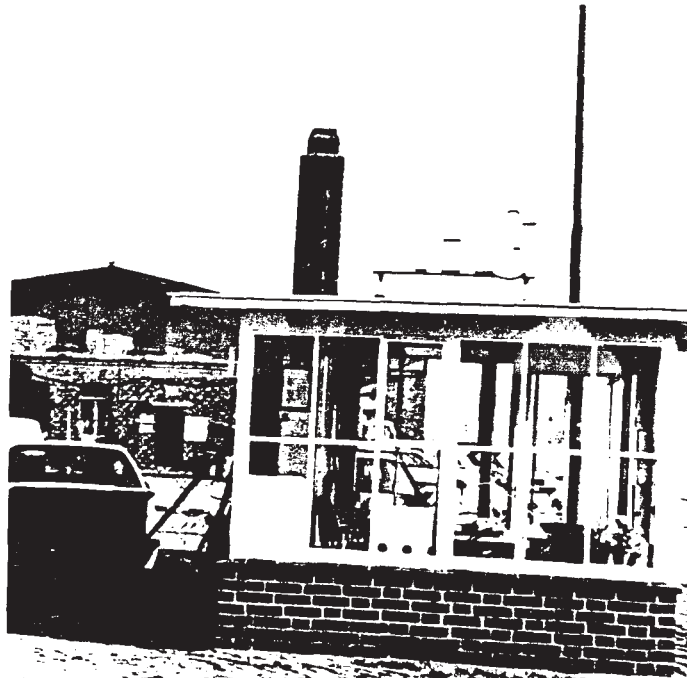
Im Einzelnen ergeben sich folgende
Aussagen:

Schuppen A, starke Zerstörungen im
Krieg, Veränderungen der ursprüng-
lichen Struktur durch Wiederaufbau,
mäßiger bis schlechter Bauzustand,
erhebliche Aufwendungen für Umnut-
zung notwendig.

Schuppen B, mäßiger bis schlechter
Bauzustand, hohe Aufwendungen für
Umnutzung erforderlich.

Schuppen C, ursprüngliche Bausub-
stanz durch Kriegszerstörungen und
durch erfolgten Wiederaufbau nur
noch teilweise vorhanden. Bauzustand
mäßig. Hohe Aufwendungen für
Umnutzungen zu erwarten.

Zwischenbauten B-C und C-D werden



mit Teerpappe.

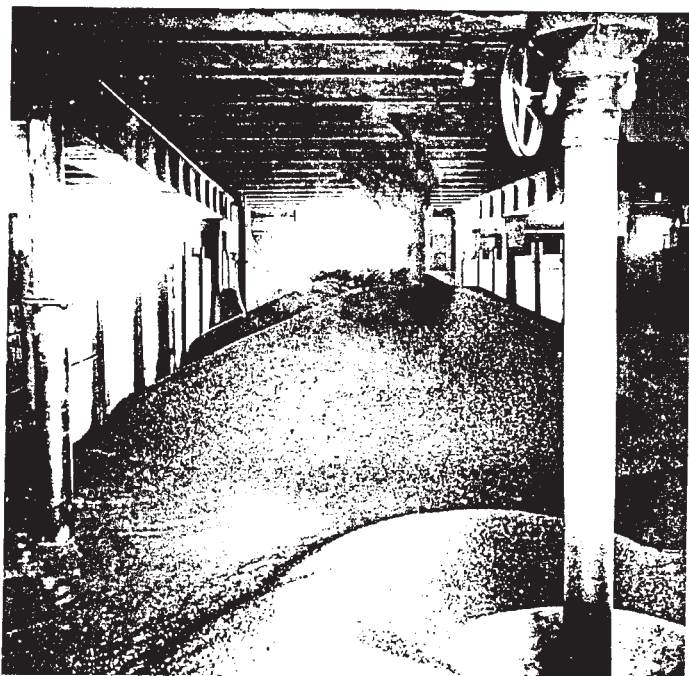
Lagerhaus, Baujahr 1898, Nutzung: Getreidelagerung, mehrgeschossiges Gebäude mit laubengangähnlichen Bedienungsbalkonen. Konstruktion: Stahlbetonträger, Stahlrippen und Betonplatten. Aussenwände: Ziegelmauerwerk und Holzverbretterung. Dach asymmetrisches Satteldach mit großem Dachüberstand, Holzschalung und Teerpappe, Holzschiebetore an den Seitenwänden in allen Geschossen. Stahlbetondecken und Holzdecken. Der Gebäudekomplex des Lagerhauses ist nach seiner Zerstörung im Krieg zur unvollständig wieder aufgebaut worden.



Schuppen F, Baujahr 1941, Papierlagerung. Konstruktion: Stahlbetonskelett, Aussenwände: Ziegelmauerwerk, Dach: Satteldach, Fertigteil-Ziegeldecke, Teerpappe. Holzschiebetore in den Seitenwänden. Betonfußboden.

Transportanlagen Kulenkampkai:

Schüttgutanlage IV, Transportbandanlage für Salz etc.



Hafenkräne 20 und 21, Baujahr 1954, Konstruktion: Halbportal-Wipp/Drehkran, Fabrikat: Kampnagel, Tragfähigkeit: 3,0 t.

Hafenkräne 38 und 39, Baujahr 1954, Konstruktion: Halbportal-Greifer-Wippkran, Fabrikat: MAN, Tragfähigkeit: 3,0 t.

Transportanlagen Behnkai:

Hafenkran 1, Baujahr 1893, steht unter Denkmalschutz, Konstruktion: ortsfester Drehkran, Fabrikat: Haniel und Lueg, Tragfähigkeit 40 t. (dieser Kran wurde ab 1976 außer Dienst gestellt)

Hafenkran 52, Baujahr 1967, Konstruktion: Vollportal-Wipp-Drehkran, Fabrikat: Kampnagel, Tragfähigkeit: 15 t.

Hafenkran 22, Baujahr 1953, Konstruktion: Vollportal-Greifer-Wippkran, Fabrikat: Kampnagel, Tragfähigkeit: 3,0 t.

Hafenkran 19, Baujahr 1917, Kon-



nicht berücksichtigt.

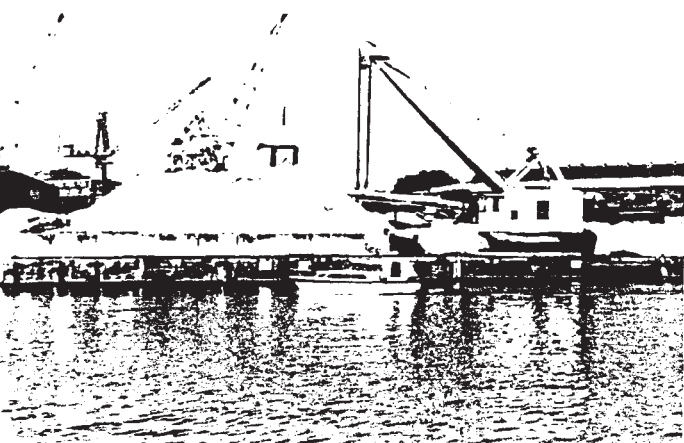
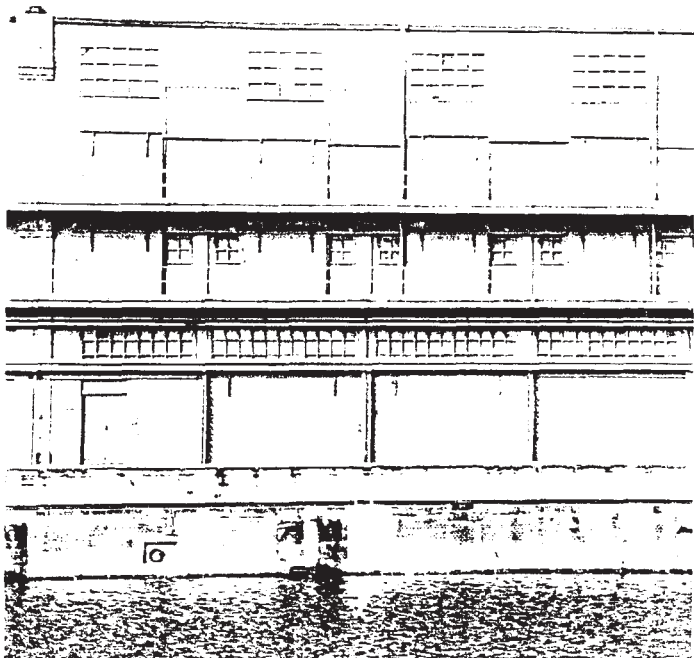
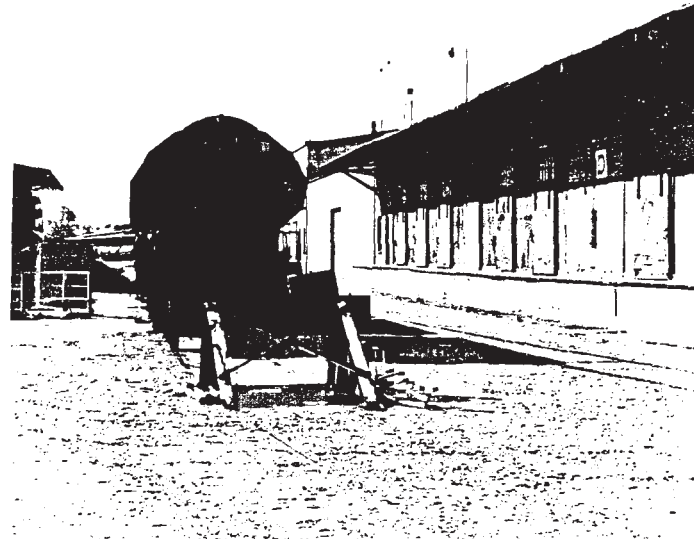
Schuppen D, ebenfalls starke Kriegsschäden. Ursprüngliche Bausubstanz verändert. Relativ guter Zustand. Dennoch hohe Umbaukosten bei Umnutzung zu erwarten.

Schuppen E, schlechter Bauzustand, stark erneuerungsbefähigt.

Lagerhaus, starke Zerstörungen durch Kriegseinwirkungen, nur teilweise wieder aufgebaut, alte Gebäudestrukturen in der Regel noch erkennbar, Gebäudezustand ist mäßig und besser. Hohe Aufwendungen bei Umnutzungen zu erwarten.

Schuppen F, relativ guter Bauzustand Aufwendungen für Umnutzungen gering.

Krananlagen wurden nicht erfaßt.



Zusammenfassend ist anzumerken: Die baulichen Strukturen der Hafengebäude zeigen noch in hohem Maße die ursprünglichen Konstruktionen. Kriegsschäden und der erfolgte Wiederaufbau, sowie nachträgliche Erweiterungen haben die Gebäudesubstanz in ihrer Klarheit entscheidend beeinflusst. Besonders die Fassaden der Gebäude sind ein einziges Flickwerk unterschiedlicher Materialien und Baualter. Herausragend ist die trotz großer Zerstörungen immer noch gute Architektur des Lagerhauses, die auf jeden Fall wieder hergestellt werden sollte.

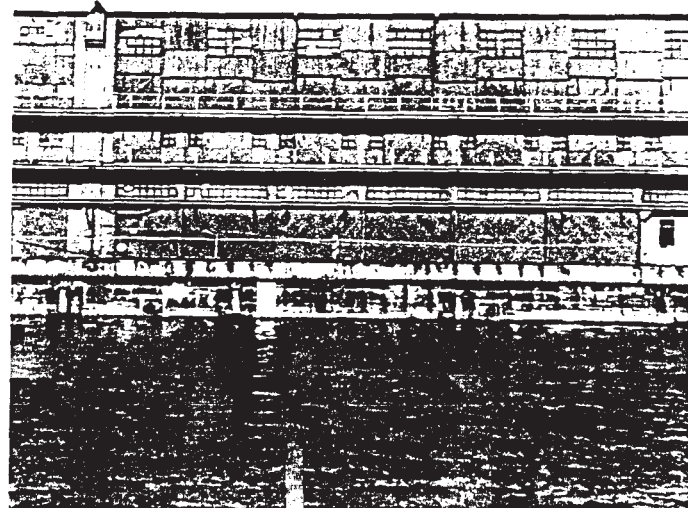
6.7 GUTACHTERLICHE STELLUNGNAHME UND EMPFEHLUNGEN

In diesem Kapitel sollen Entscheidungshilfen zur denkmalpflegerischen Beurteilung des Untersuchungsgebietes gegeben werden. Die gutachterlichen Empfehlungen orientieren sich dabei an einer Leitkarte, in der Forderungen und Maßnahmen der Denkmalpflege eingetragen sind. Bei folgenden Empfehlungen handelt es sich um drei Gruppen mit unterschiedlicher Wichtigung:

1. Unterschutzstellungen
2. Definierung von Schutzzonen
3. Städtebauliche Empfehlungen

1. Unterschutzstellungen

Das 1898 erbaute Lagerhaus, das in der Zeit seiner Entstehung der größte und modernste Speicher der Lübecker Kaufmannschaft war und gegen 1923 mit leistungsfähigen Saughebeanlagen ausgestattet wurde, ist trotz seiner starken Kriegsschädigungen ein imposantes Gebäude mit interessanten konstruktiven Strukturen. Das Lagerhaus ist für die Raumbildung im städtischen Raum des Hafens ein maßgebender Faktor. Künftige Neubebauung sollte sich in ihrer Höhe und an den Tragstrukturen des Lagerhauses orientieren. Es wird dringend empfohlen dieses Gebäude unter Denkmalschutz zu stellen.



Unterschutzstellung der historischen Kaianlagen, soweit noch nicht geschehen.

Unterschutzstellung der Hafenbahn-
gleise und der Drehscheibe auf der
Ladestraße in der Zentralachse der
nördlichen Wallhalbinsel.

Der Übergang von Kaimauer in
Stadtgrabenböschung im südlichen
Wallhafen sollte unter Schutz ge-
stellt werden. (Bodendenkmal)



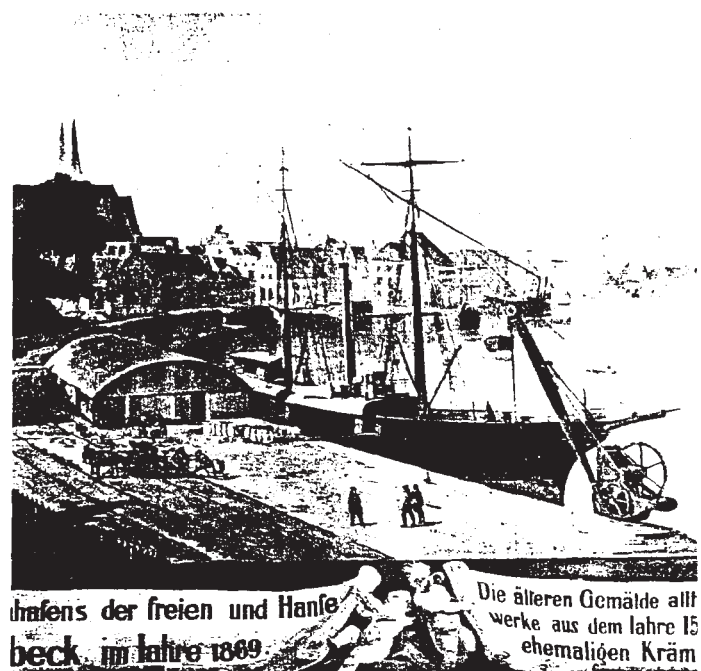
2. Schutzzonen

Einhaltung der bestehenden und auf
der Karte definierten Raumkanten. An
diesen Kanen befinden sich die
technischen Strukturen der Hafenkrä-
ne, die im Charakter beibehalten
oder wieder aufgenommen werden
sollten. Geringfügige Gebäudeerwei-
cerungen möglich. Freihaltung der
Ladestraße muß bei künftigen
Planungen gewährleistet sein.

3. Städtebauliche Empfehlungen

Gewährleistung der wichtigen Blick-
achsen:

- auf allen Brücken
- auf der Nordspitze "Bellevue"
evtl. Schaffung eines Topos
(städtebauliche Dominante)
- Freihaltung der Gebäudeschneisen
auf der nördlichen Wallhalbinsel
- Freihaltung der großen Zentral-
achse im Bereich der ehemaligen
Ladestraße
- max. 4 Geschosse
- kein Baumgrün



Nördliche Wallhalbinsel

Stellungnahme zu der geplanten städtebaulichen Neuordnung der
nördlichen Wallhalbinsel

- 1.) Das Planungsgelände mit seinen umgebenden Wasserflächen grenzt unmittelbar an das in die Welterbeliste eingetragene Weltkulturgut der Hansestadt Lübeck an. Das Stadtdenkmal Hansestadt Lübeck genießt einen Umgebungsschutz, der bei der Eintragung in die Welterbeliste von dem Gutachter ICOMOS eindeutig angesprochen worden ist und für den deutliche Empfehlungen ausgesprochen worden sind. Im Einzelnen sind weiterhin Anlage, Struktur und Gebäude der industriellen Anlage - Hafenanlage - aus der Sicht der Industriedenkmalpflege zu beurteilen (nach DSchG S.-H.).
- 2.) In der frühen Neuzeit mit der Anlage der Bastionärbefestigung als halbinselartige Anlage entstanden diente das Gelände teils der Verteidigung der Stadt, teils der Nutzung von Hafen- oder hafennahem Gewerbe. Nach Aufgabe der Befestigung wurde die Halbinsel zunehmend für Gewerbezwecke umgewandelt. Die näheren Einzelheiten sind dem denkmalpflegerischen Teil des Gutachten von Prof. Nieschalk zu entnehmen. **Die heutige** Gestalt und Struktur erhielt das Gelände durch Umbau zu seinerzeit sehr modernen Hafenanlagen in den Jahren vor und nach der Jahrhundertwende:
 - Behnkai 1888
 - Kulenkampkai 1900
 - System der Gleisanlagen mit Zu-, Abfahrt-, Bereitstellungsgleis und Drehscheibe 1900
 - Schuppen E 1894
 - Lagerhaus 1897
 - Schuppen C 1901
 - " A 1903
 - " B 1904
 - " D 1907

Das System von breiten Kaianlagen mit Kränen auf Langschienen, Schuppen, Gleisanlagen und gepflasterten Flächen ermöglichte einen für die Zeit äußerst rationellen Warenumsatz

sowohl vom Schiff auf Eisenbahn oder Fuhrwerk wie auch umgekehrt oder mit Zwischenlagerung und Comissionierung in den Schuppen.

3.) Das Amt für Denkmalpflege stimmt der beabsichtigten Umnutzung grundsätzlich zu und bittet bei der städtebaulichen Neuordnung folgendes zu berücksichtigen:

a.) Das Amt für Denkmalpflege beabsichtigt

- die Kaimauern
- die Drehscheibe mit kurzen Gleisstücken
- das Lagerhaus mit aufliegenden Krananlagen und deren Laufschiene

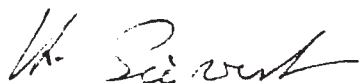
in das Denkmalsbuch der Hansestadt Lübeck einzutragen. Bereits eingetragen in das Denkmalsbuch sind die Drehbrücke am südlichen Ende der nördlichen Wallhalbinsel, der ehemals hydraulische Kran an der Nordspitze und die Hydraulikverbindungsleitung zwischen Brückenhaus und Kran als technische Kulturdenkmale.

b.) Im Rahmen des Umgebungsschutzes des Weltkulturerbes fordert das Amt für Denkmalpflege:

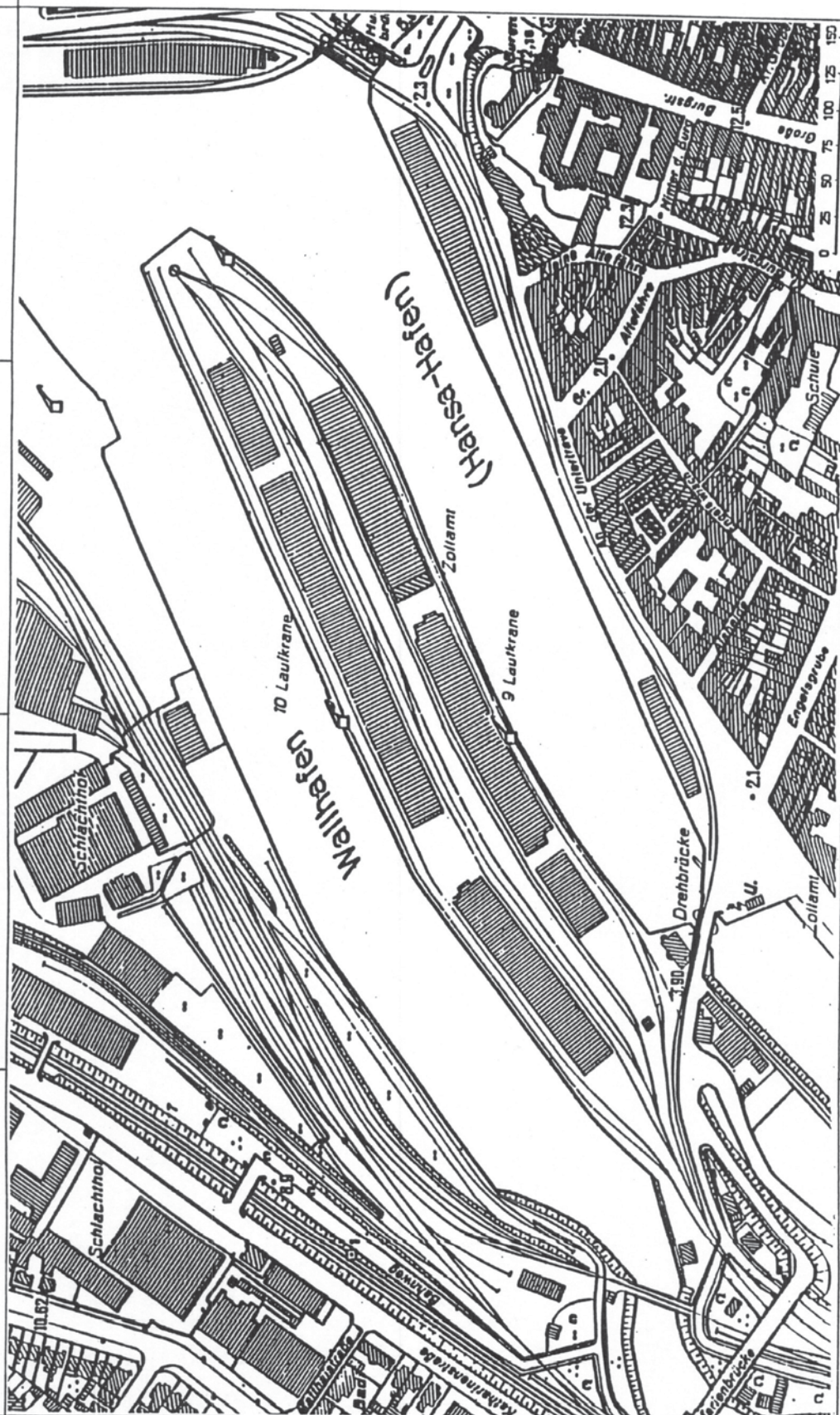
- neue bauliche Anlagen niedriger als die Firsthöhe des Lagergebäudes zu planen.
- Durchblicke vom westlichen Ufer des Stadtgrabens und von der Mitte der nördlichen Wallhalbinsel auf die Stadt Lübeck freizuhalten,
- mit den geplanten neuen baulichen Anlagen die Struktur/Anordnung der vorhandenen baulichen Anlagen wieder aufzunehmen.
- Die Kaimauern und -anlagen von Bebauung freizuhalten.

c.) Das Amt für Denkmalpflege empfiehlt:

- die zur Zeit unbebaute Mitte der nördlichen Wallhalbinsel in Nord- und Südrichtung z.Zt. mit Gleisanlagen besetzt, von Bebauung freizuhalten.
- In einem Streifen angrenzend an das Lagerhaus in die vorhandene Erschließung mit Gleisanlagen und Pflasterung zu erhalten.



(Dr. H. Siewert)





STÄDTBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WALLHALBINSEL"
LÜBECK 1991

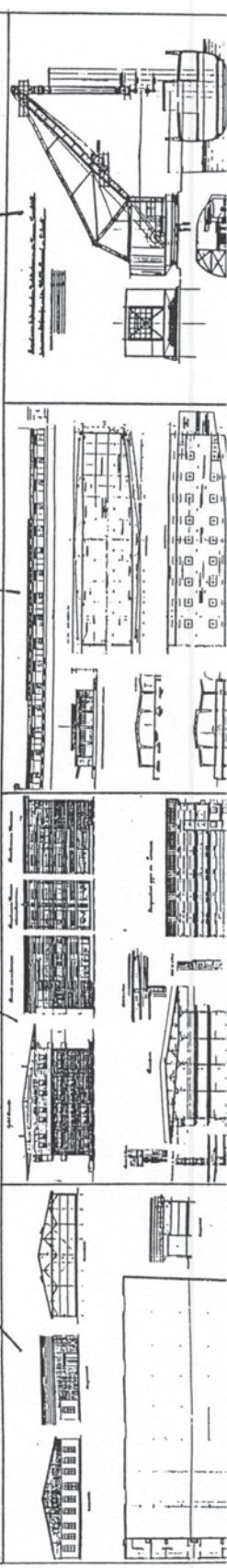
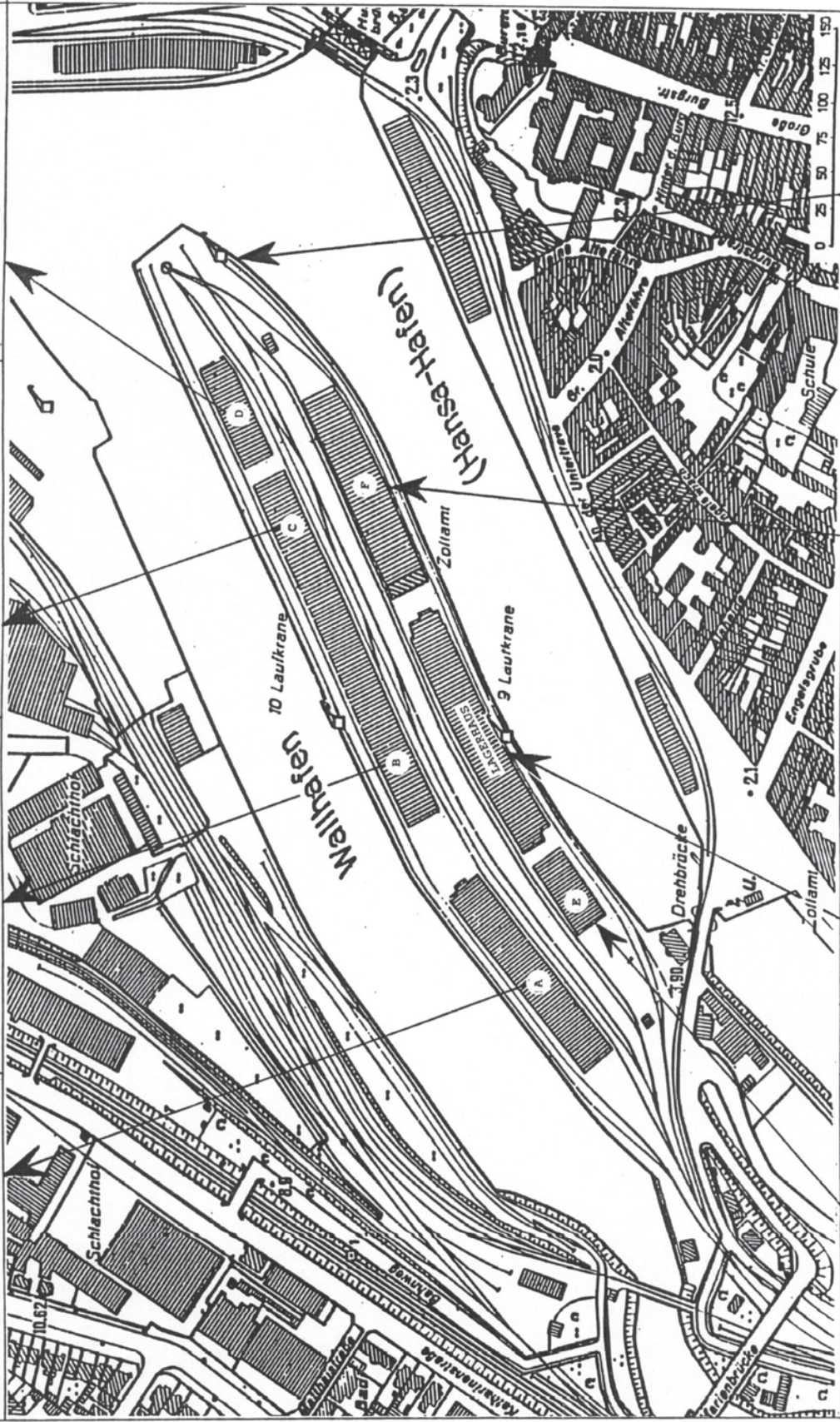
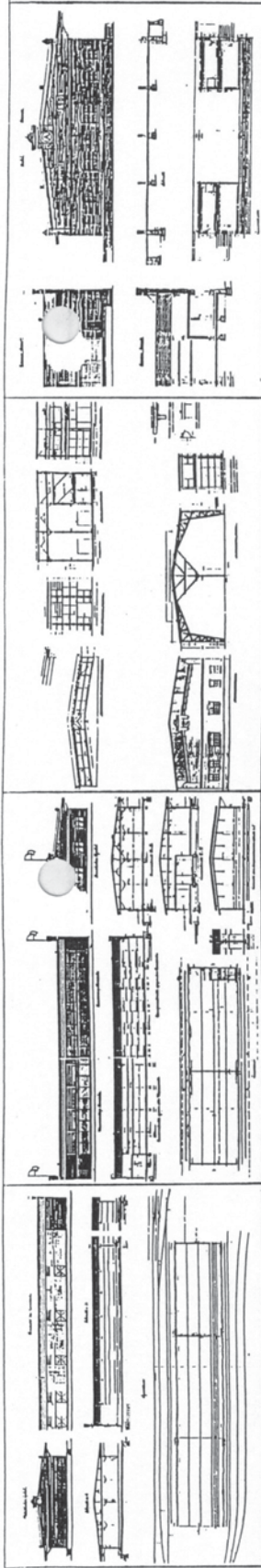
6.0 GUTACHTEN ZUR
DENKMALPFLEGE

BLATT 1:

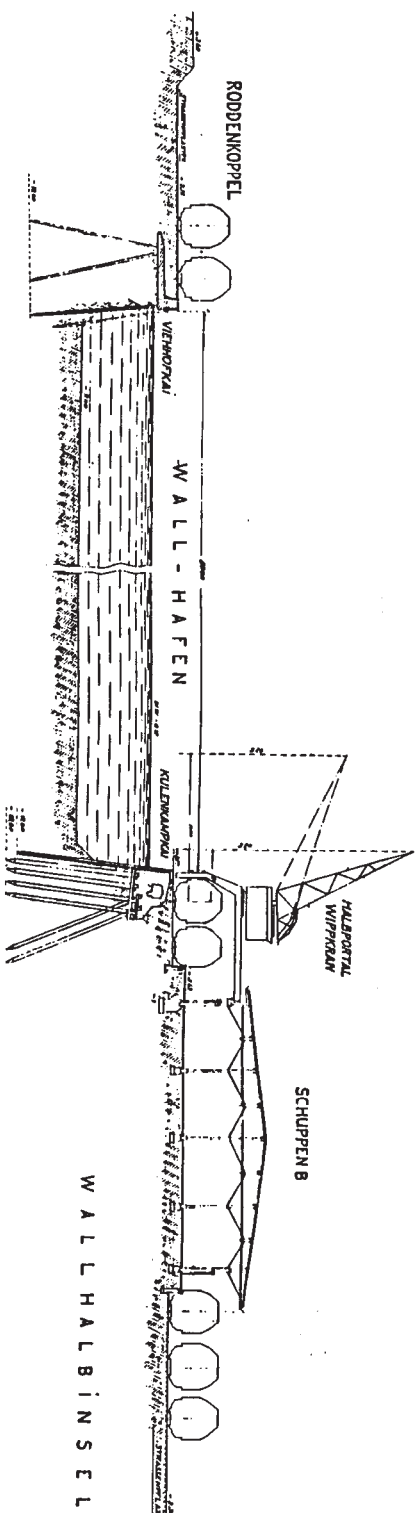
ÜBERSICHTSPLAN
DER BAULICHEN
ANLAGEN
LÜBECKER
HAFENGESELLSCHAFT

1991

PROF. DIPL.-ING. ARCHITEKT
ULRICH NIESCHALK
LÜBECK



QUERSCHNITT WALLHAFEN-WALLHALBINSEL-HANSAHAFEN



LÜBECKER
HAFENGESELLSCHAFT
1955

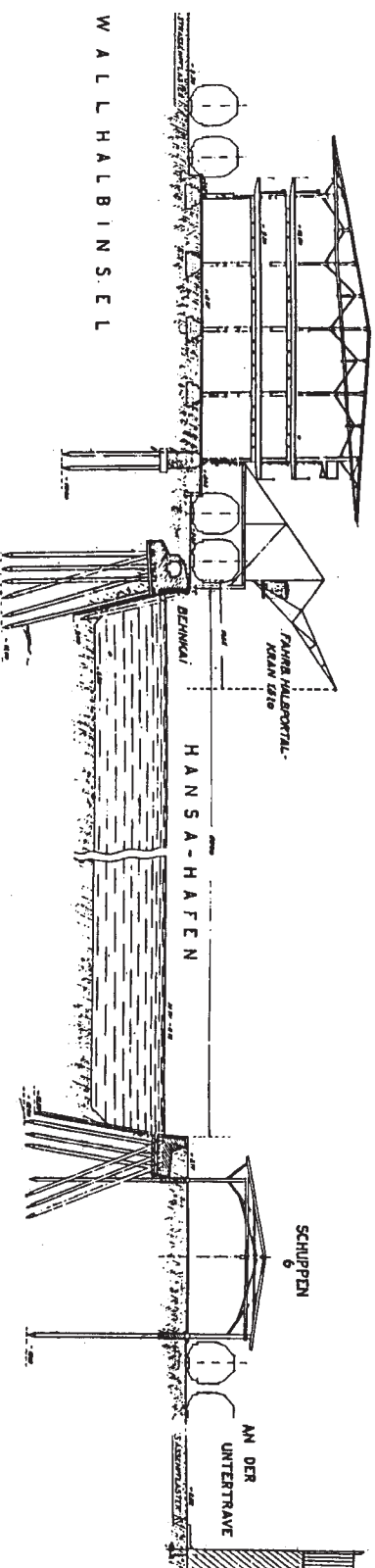
6.0 GUTACHTEN ZUR
DENKMALPFLEGE

BLATT 12:

QUERSCHNITT

WALLHAFEN
WALLHALBINSEL
HANSAHAFEN

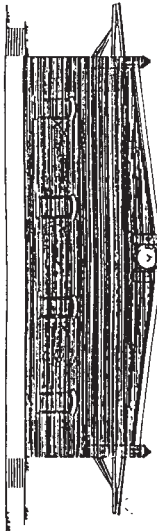
GR. LAGERHAUS



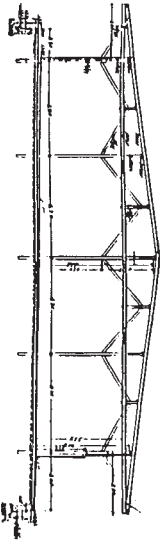
PROF. DIPL.-ING. ARCHITEKT
ULRICH NIESCHAIK
LÜBECK

STÄDTBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WALLHALBINSEL"
LÜBECK 1991

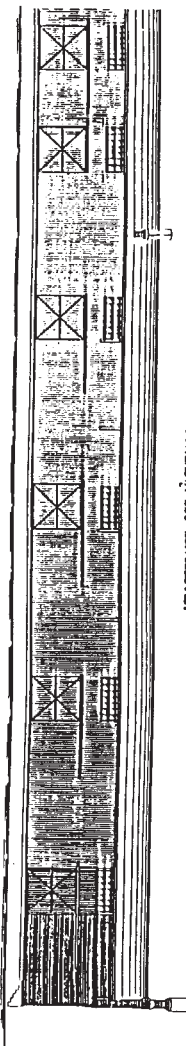
Ansicht Süd.



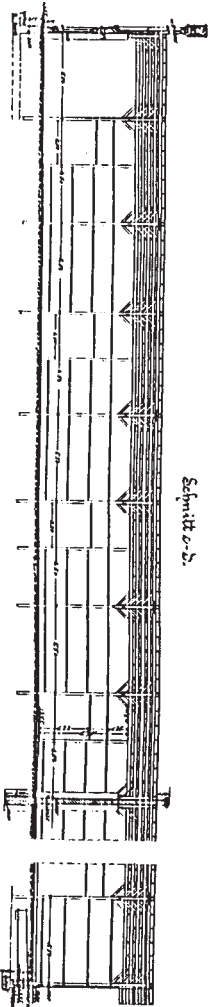
Schnitt a-b



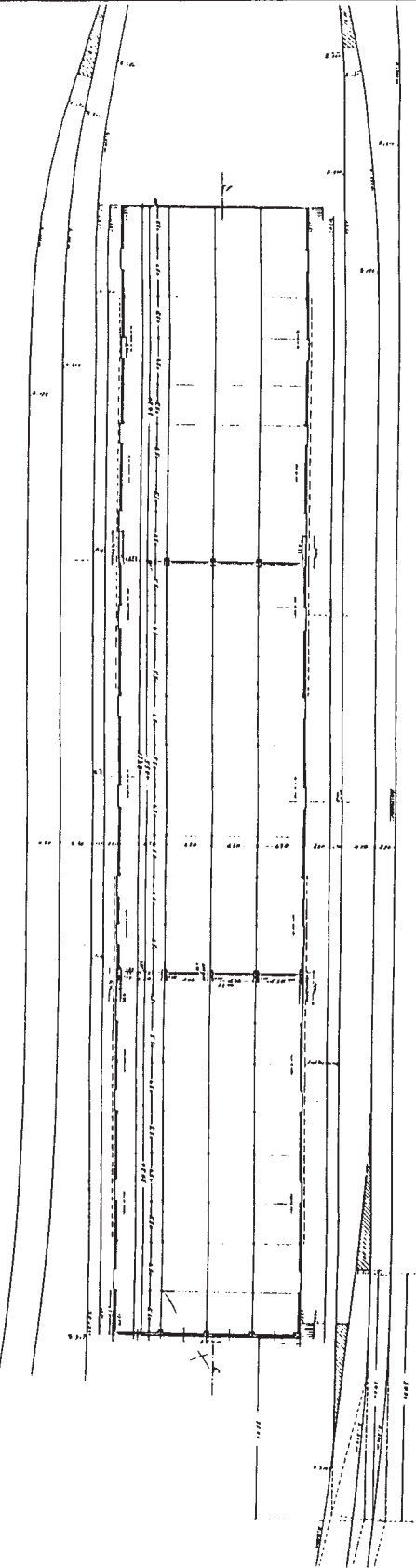
Ansicht zur Landseite.



Schnitt c-d



Grundriss



STÄDTBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WÄLHALBINSEL"
LÜBECK 1991

6.0 GUTACHTEN ZUR
DENKMALPFLEGE

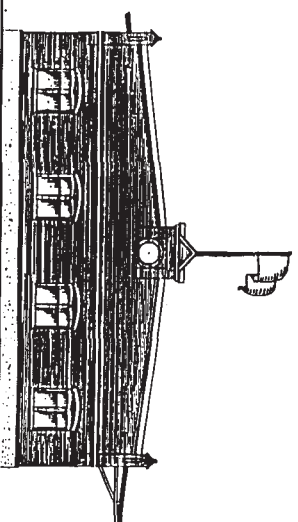
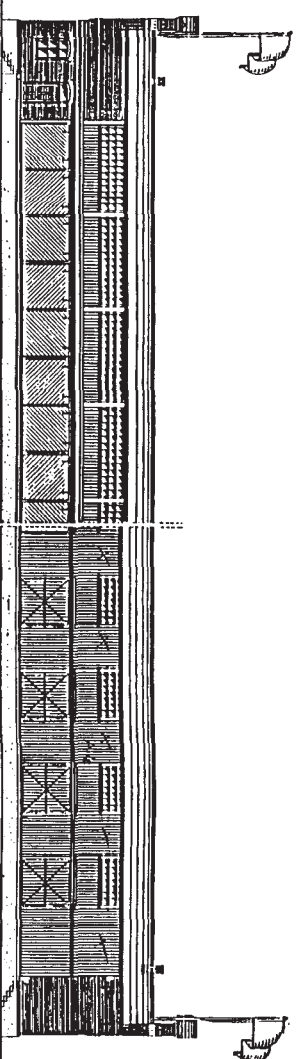
BLATT 2:

HAFENSCHUPPEN A

KULENKAMPKAI

BAUJAHR: 1903

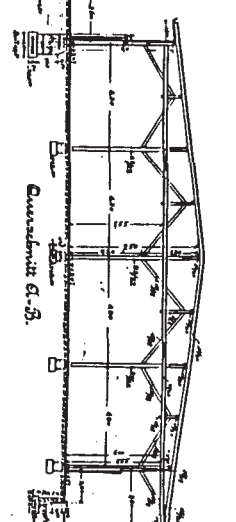
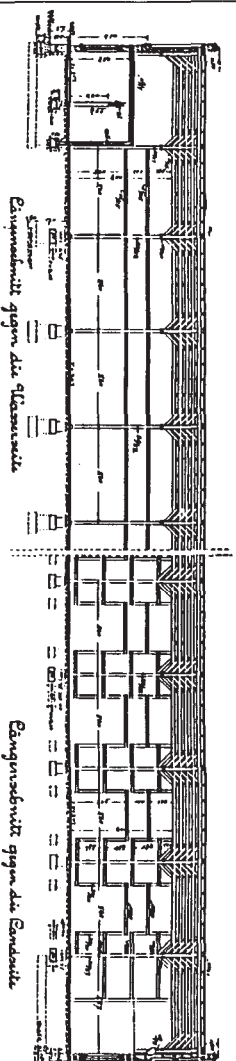
PROF. DIPL.-ING. ARCHITEKT
ULRICH NIESCHALK
LÜBECK



Mauerseitige Ansicht.

Endseitige Ansicht

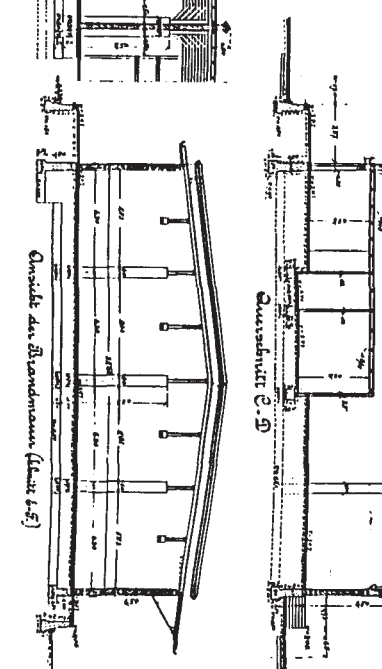
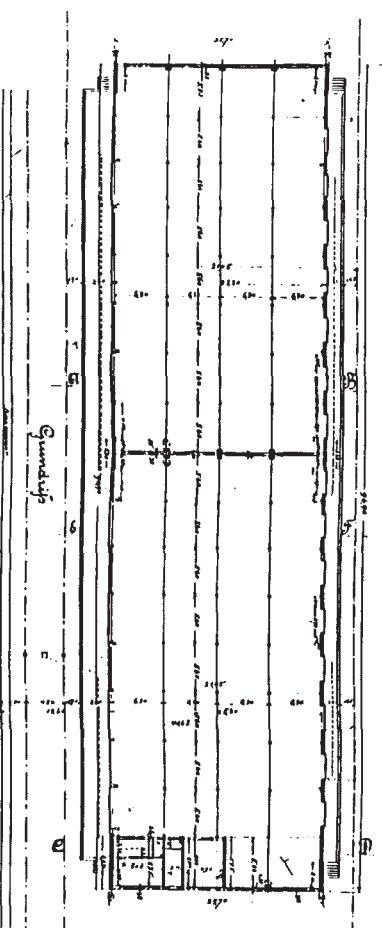
Seitenansicht



Mauerseitige Ansicht.

Endseitige Ansicht

Seitenansicht



Mauerseitige Ansicht.

Endseitige Ansicht

Seitenansicht

STÄDTEBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WÄLTHALBINSEL"
LÜBECK 1991

6.0 GUTACHTEN ZUR
DENKMALPFLIEGE

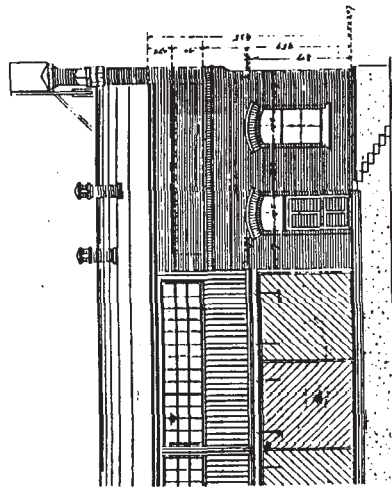
BLATT 3:

HAFENSCHUPPEN B

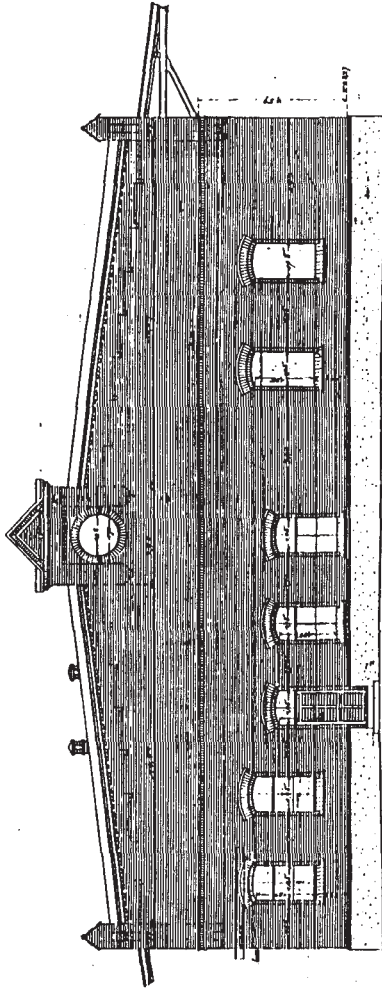
KULENKAMPKAI

BAUJAHR: 1904

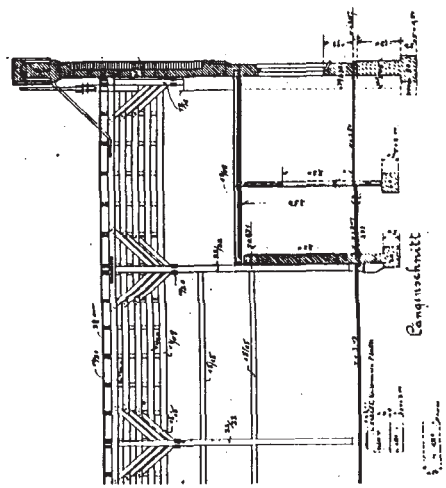
PROF. DIPL.-ING. ARCHITEKT
ULRICH NIESCHALK
LÜBECK



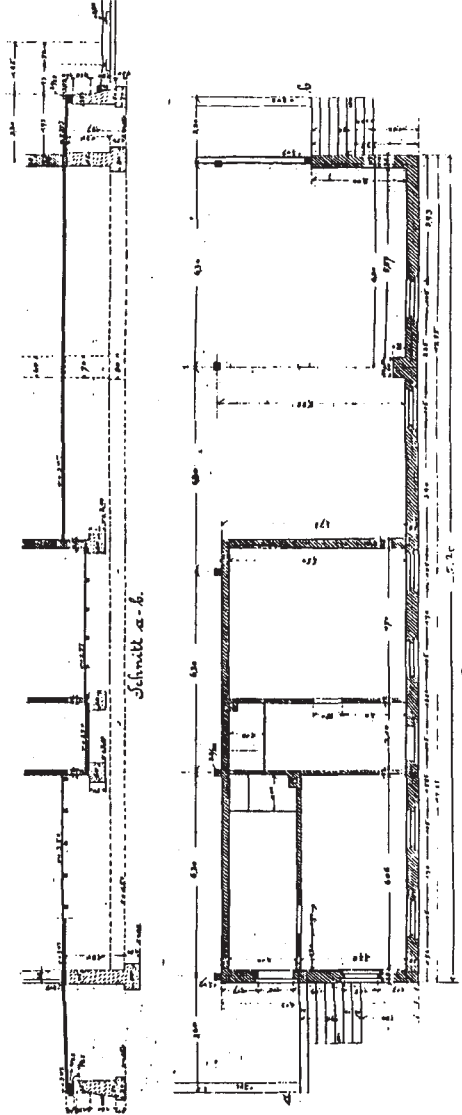
Wassersideige Ansicht



Seitliche Ansicht



Längsschnitt



Schnitt a-b

Grundriss

STÄDTEBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WALLHALBINSEL"
LÜBECK 1991

6.0 GUTACHTEN ZUR
DENKMALPFLEGE
BLATT 4:
HAFENSCHUPPEN B
KULENKAMPKAI
BAUJAHR: 1904

PROF. DIPL.-ING. ARCHITEKT
ULRICH NIESCHALK
LÜBECK

STÄDTEBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WALHALBINSEL"
LÜBECK 1991

6.0

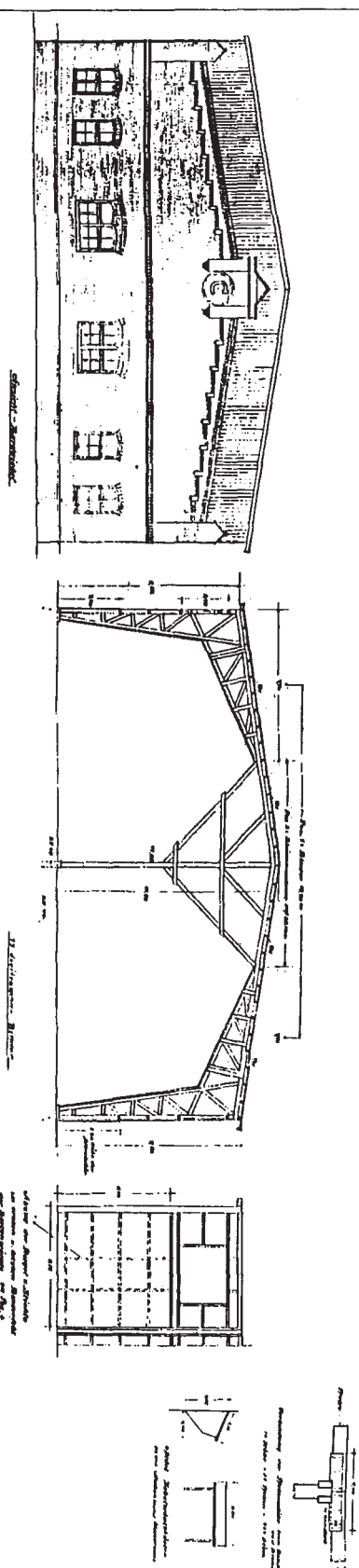
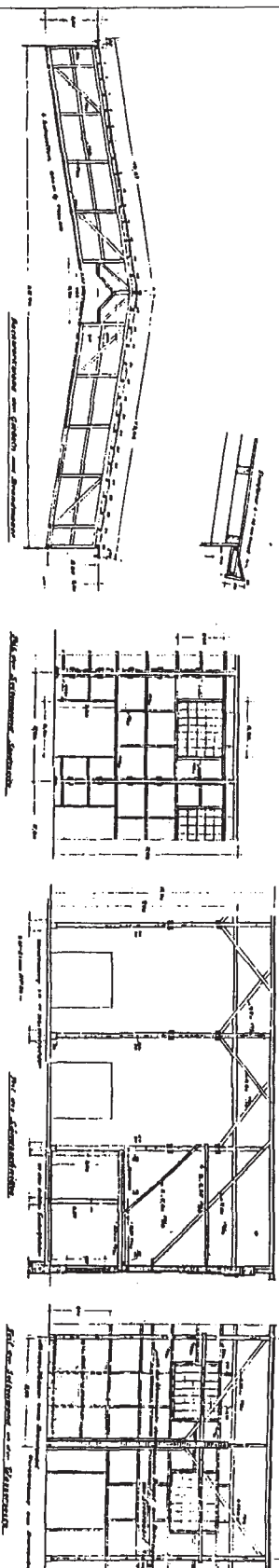
GUTACHTEN ZUR
DENKMALPFLEGE

BLATT 5:

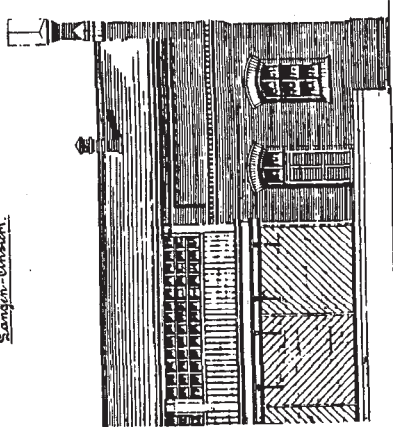
HAFENSCHUPPEN C

KULENKAMPKAI

BAUJAHR: 1901

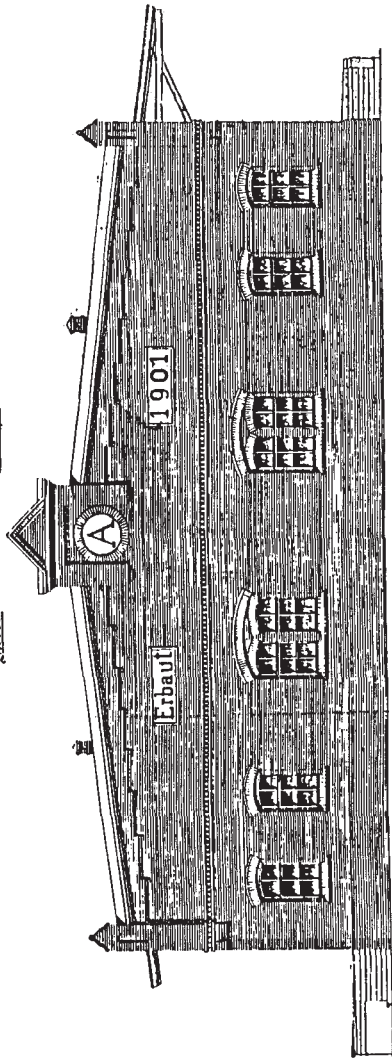


Längen-Ansicht

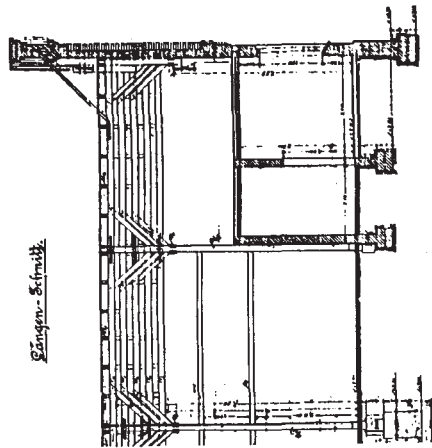


Rückel-

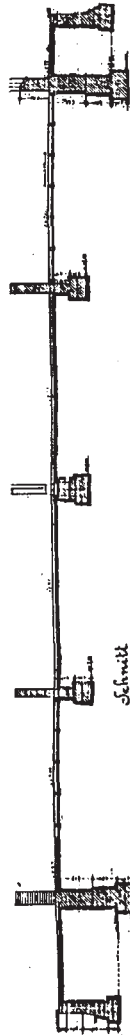
Ansicht



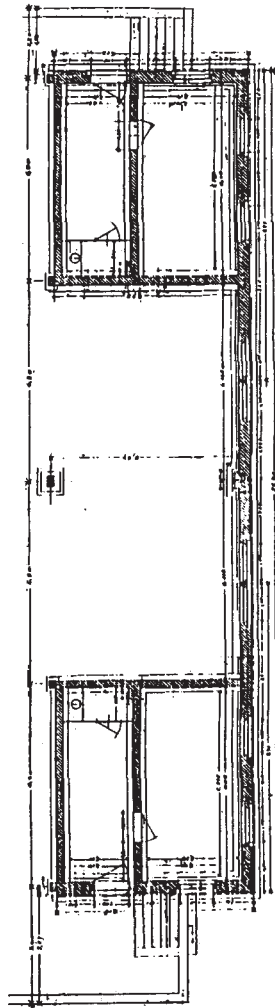
Längen-Schnitt



Schnitt



Grundriss



STÄDTEBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WALLHALBINSEL"
LÜBECK 1991

6.0 GUTACHTEN ZUR
DENKMALPFLEGE

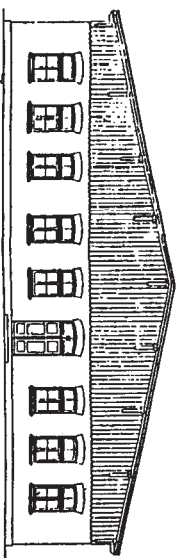
BLATT 6:

HAFENSCHUPPEN D

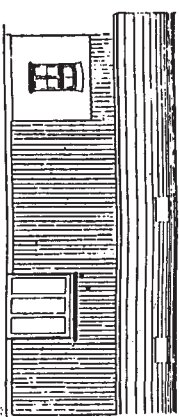
KULENKAMPKAI

BAUJAHR: 1907

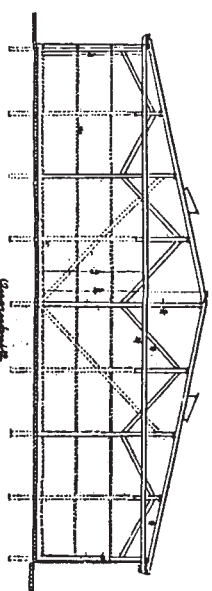
PROF. DIPL.-ING. ARCHITEKT
ULRICH NIESCHALK
LÜBECK



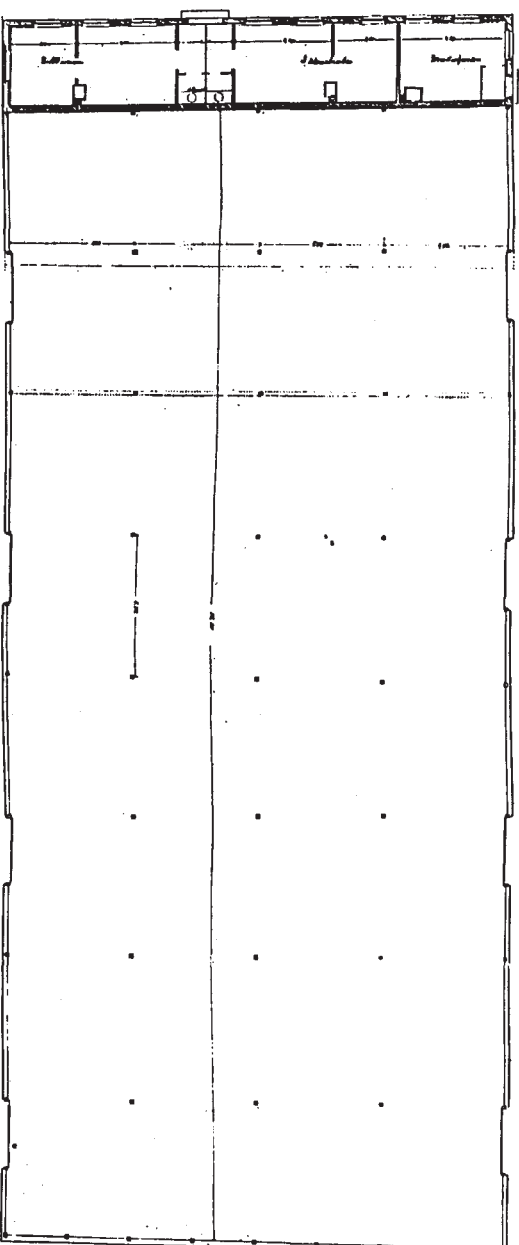
Südwand



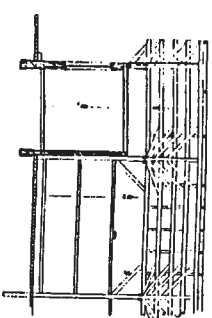
Eingangswand



Querschnitt



Grundriss



Längsschnitt

STÄDTEBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WAIHALBINSEL."
LÜBECK 1991

6.0

GUTACHTEN ZUR
DENKMALPFLEGE

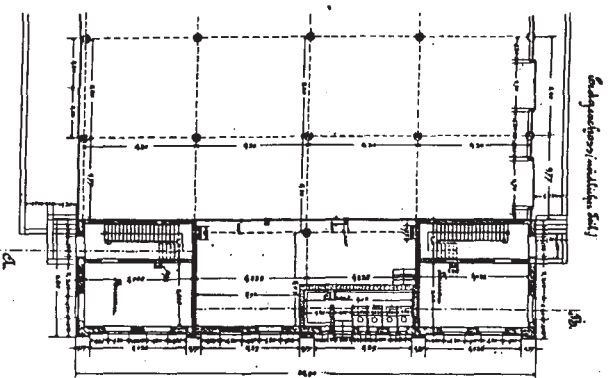
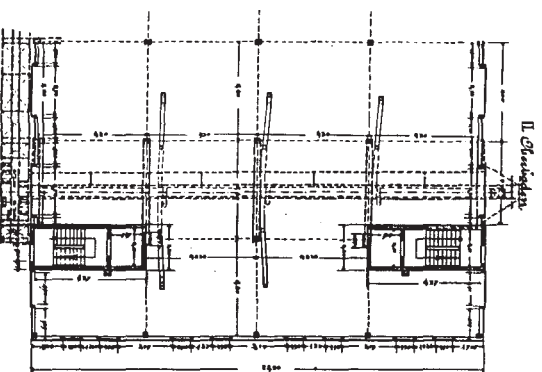
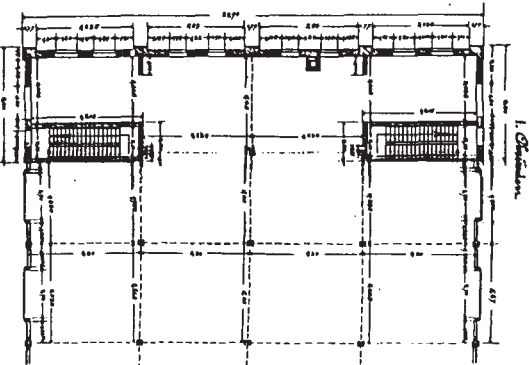
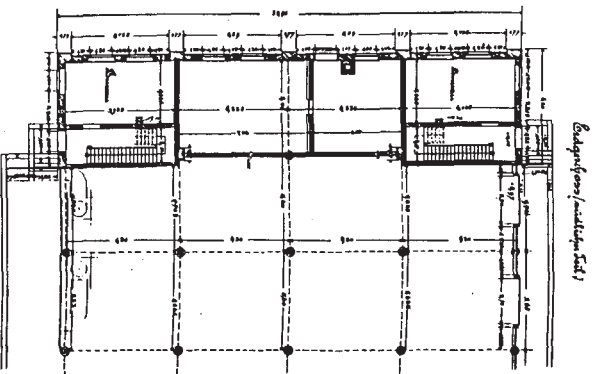
BLATT 7:

HAFENSCHUPPEN E

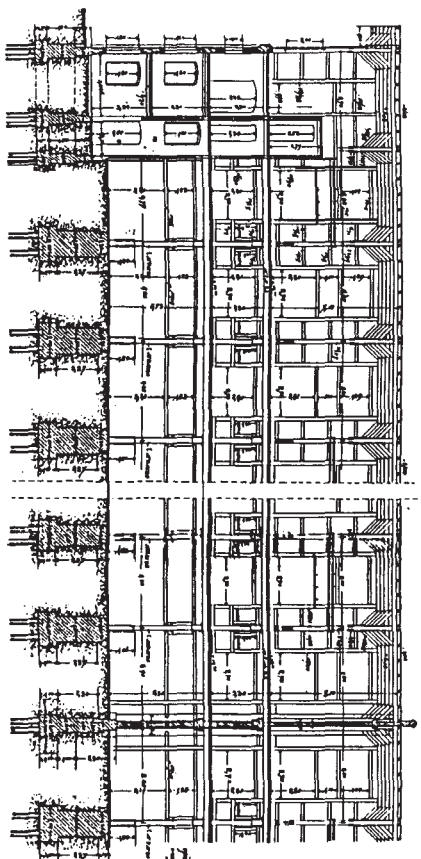
BEHNKAI

BAUJAHR: 1894

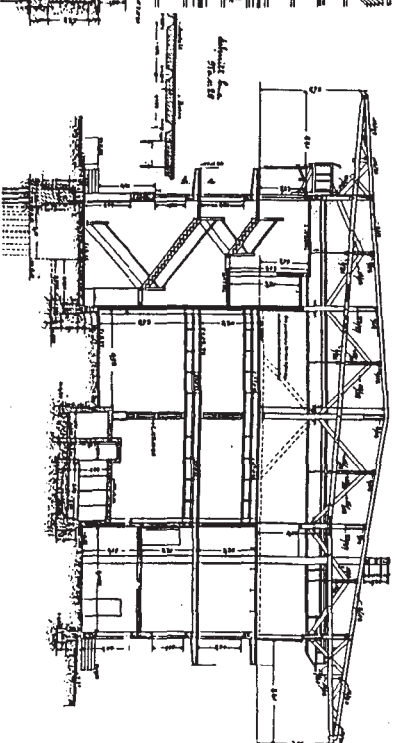
PROF. DIPL.-ING. ARCHITEKT
ULRICH NIESCHALK
LÜBECK



Längsschnitt gegen die Mauerseite



Dauerschnitt A-A



STÄDTREBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WALLHALBINSEL"
LÜBECK 1991

6.0
GUTACHTEN ZUR
DENKMALPFLEGE

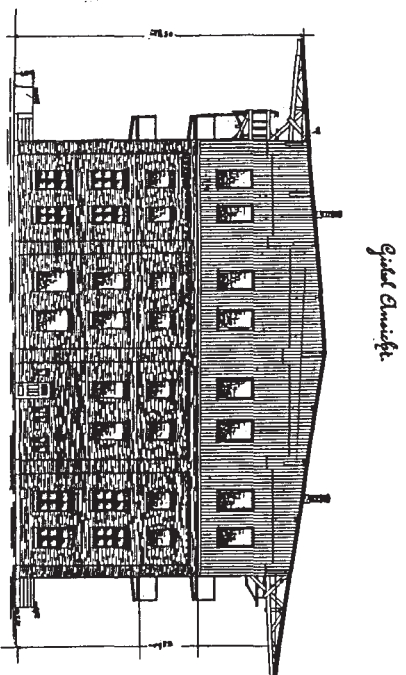
BLATT 8:

LAGERHAUS

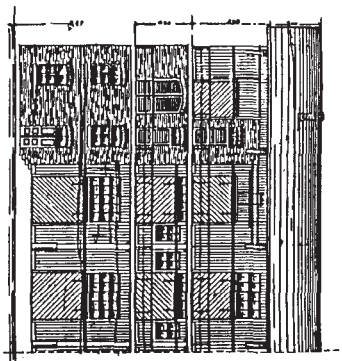
BEHNKAI

BAUJAHR: 1898

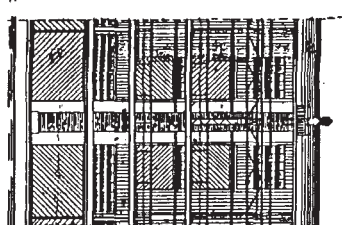
PROF.-DIPL.-ING. ARCHITEKT
ULRICH NIESCHALK
LÜBECK



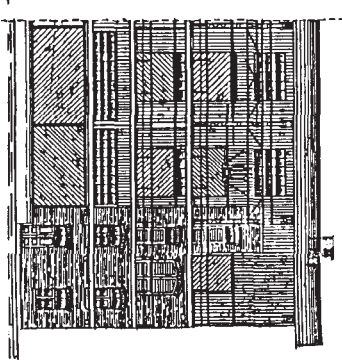
Giebel Ansicht



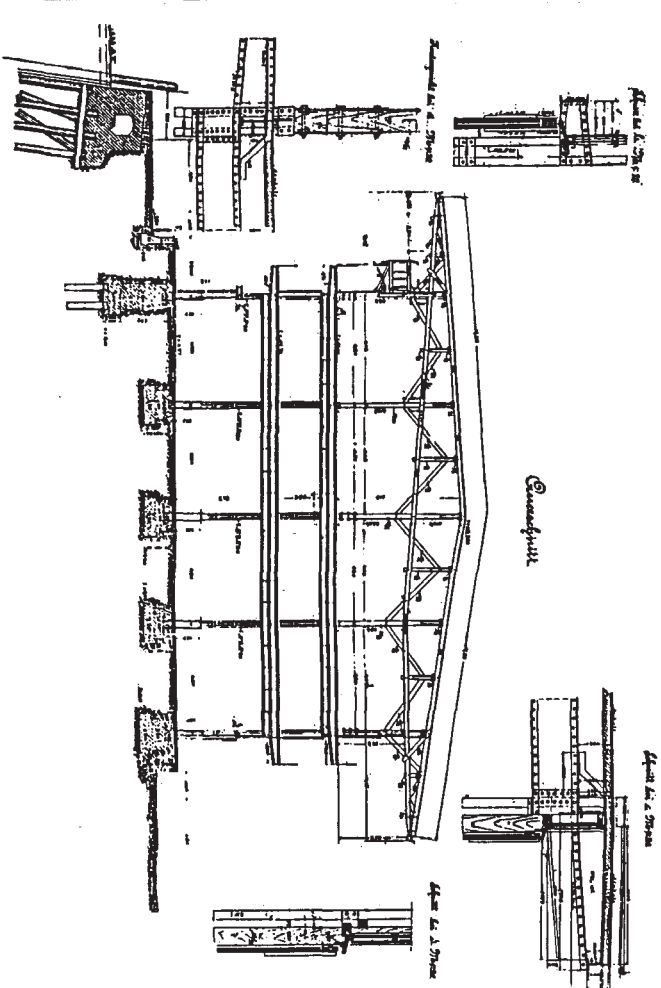
Ansicht vom Landwester



*Ansicht von der Plausenstraße
mit dem Baumstrich*

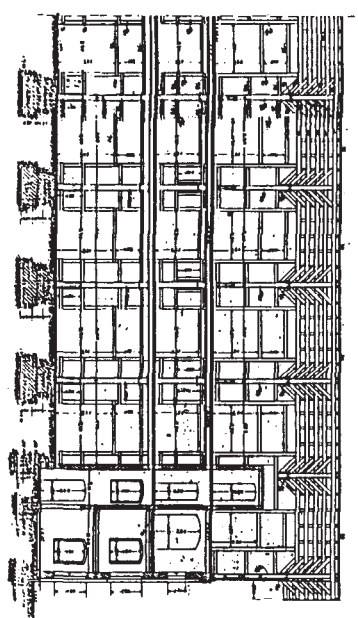


Ansicht vom See Plausenstraße



Rückansicht

Längsschnitt gegen die Landseite



STÄDTBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WÄLTHALBINSEL"
LÜBECK 1991

6.0 GUTACHTEN ZUR
DENKMALPFLEGE

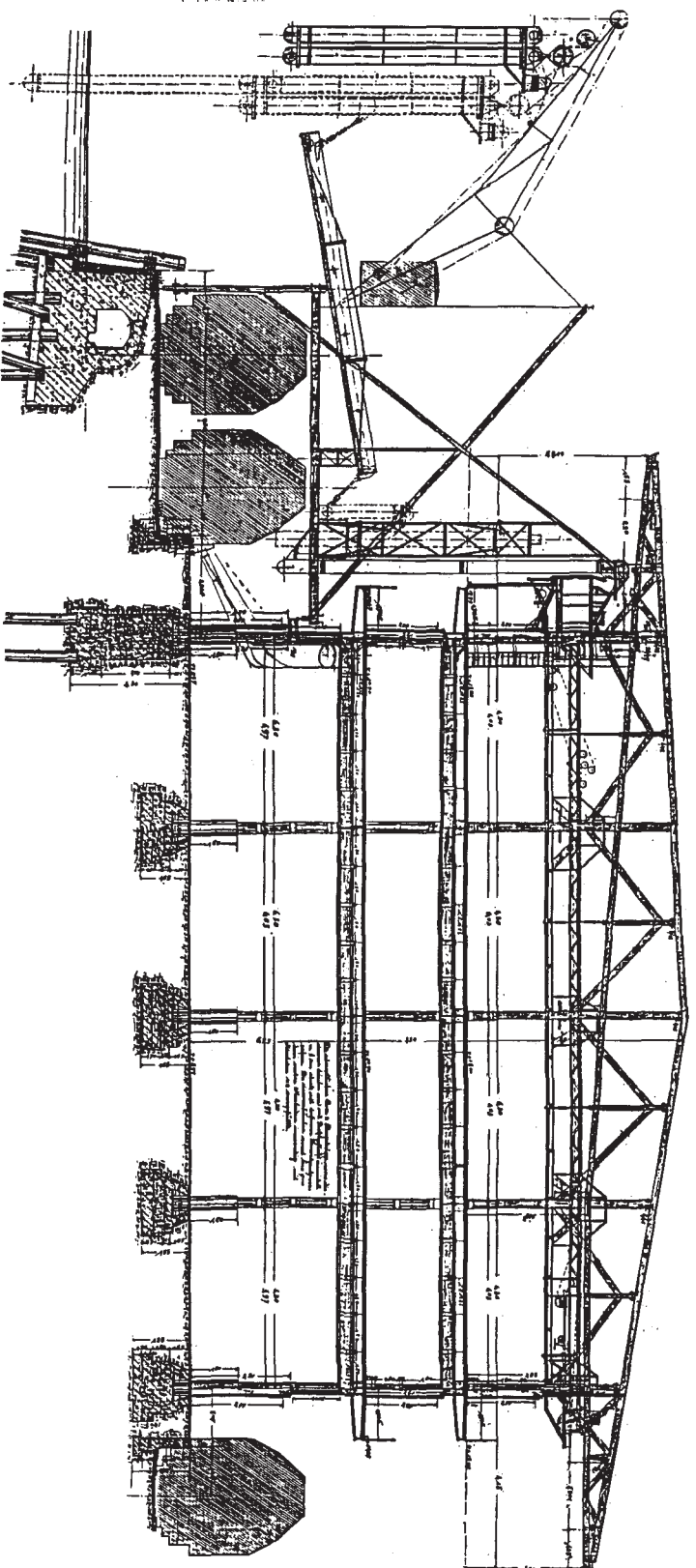
BLATT 9:

LAGERHAUS

BEHNKAI

BAUJAHR: 1898

PROF. DIPL.-ING. ARCHITEKT
ULRICH NIESCHALK
LÜBECK



Querschnitt

STÄDTEBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WALTLABINSEL"
LÜBECK 1991

6.0 GUTACHTEN ZUR
DENKMALPFLEGE

BLATT 10:

LAGERHAUS

BEHNKAI

BAUJAHR: 1898

PROF. DIPL.-ING. ARCHITEKT
ULRICH NIESCHALK
LÜBECK

Vorher: Lagerhäuser
Nachher: Wohnungen



Wohnhäuser Cruquiusweg Amsterdam, NL

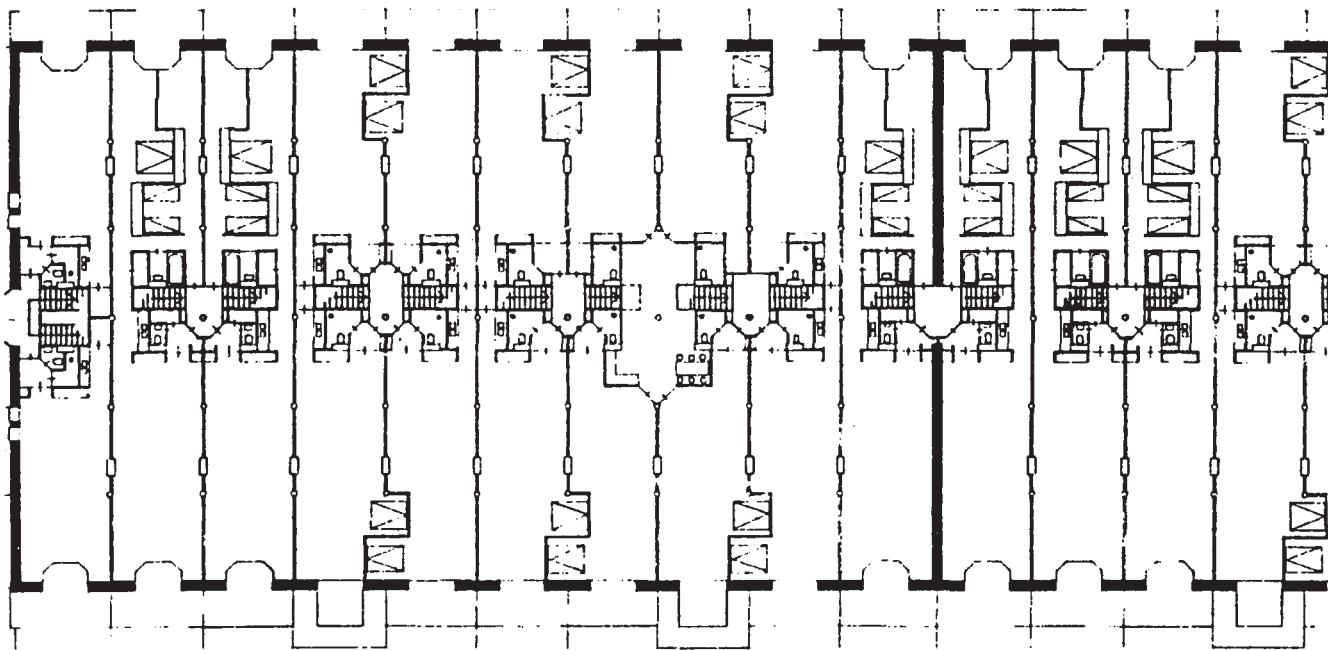
Ausgangssituation

Während der letzten Jahre wurde die Schaffung von Wohnraum innerhalb der bestehenden Stadt zum zentralen Anliegen für die Wohnbaupolitik in Amsterdam.

Hierfür ist das alte Hafengebiet im östlichen Stadtzentrum außerordentlich geeignet, wie es an bestehende Wohngebiete angrenzt und sehr gut erreichbar ist.

Eine Quartierplanungsgruppe klärte, ob man nicht eine Reihe von sechs Lagerhäusern (jedes 30 m tief und 50 m lang, sechs Baugeschosse hoch) zu Wohnungen umnutzen könnte.



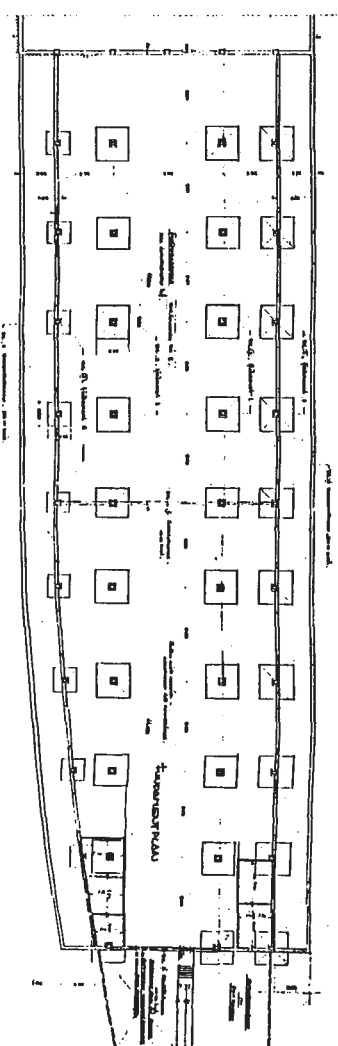
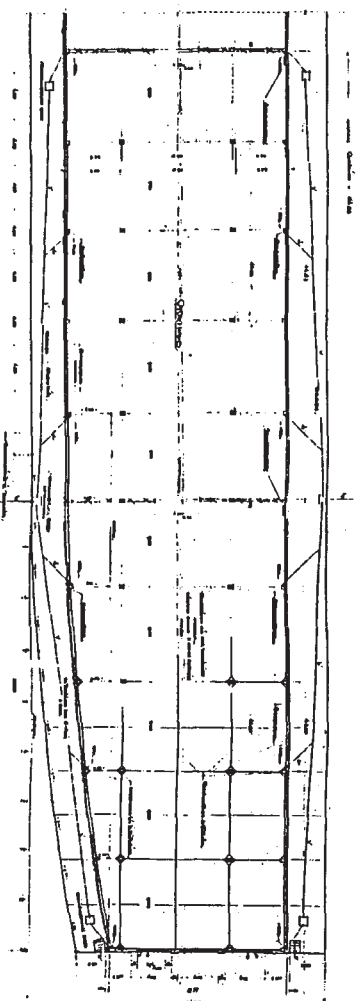
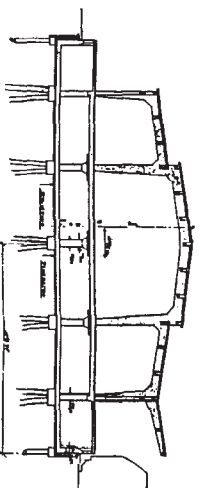
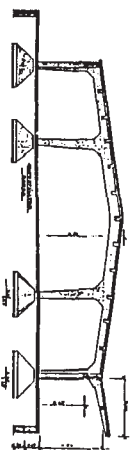
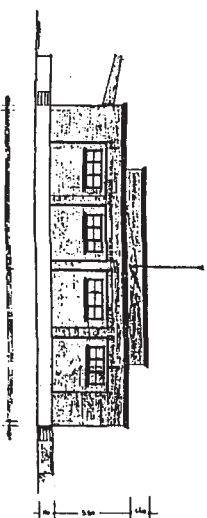


3 Umbau des Lagerhauses zu Wohnungen, Grundriß (Ausschnitt)

Das erste unterbricht die Tiefe der Gebäude durch Lichthöfe. Dies bedingt einen radikalen Eingriff in die Gliederung der Gebäude. Die Säulenstrukturen bleiben zwar intakt, aber es muß einiges an Bodenfläche aufgegeben werden, damit Platz für die Lichtzufuhr geschaffen werden kann. Die obersten zwei Stockwerke werden sogar auf einer Breite von 10 bis 12 m freigelegt. Erreicht werden die Wohnungen über zwei Treppenhäuser, die an die bestehenden Galerien angebaut werden



444.05



STÄDTEBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WALTALBINSEL"
LÜBECK 1991

6.0 GUTACHTEN ZUR
DENKMALPFLERGE

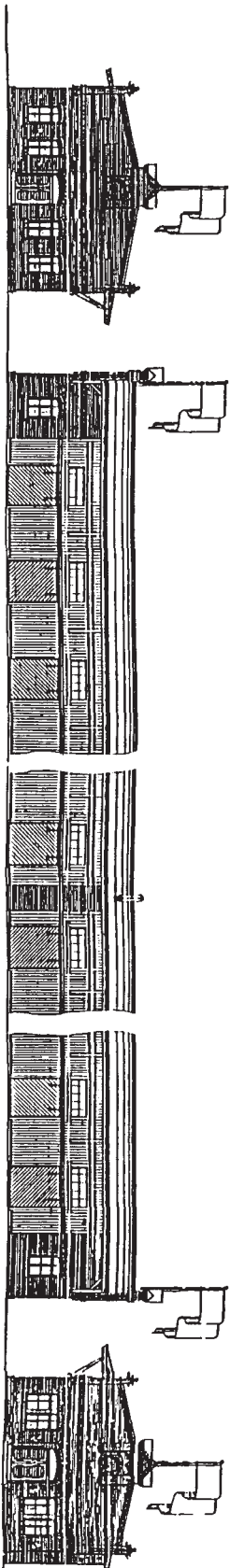
BLATT 11:

HAFENSCHUPPEN F

BEHNKAI

BAUJAHR: 1941

PROF. DIPL.-ING. ARCHITEKT
ULRICH NIESCHALK
LÜBECK



STÄDTEBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WÄLHABINSEL"
LÜBECK 1991

6.0

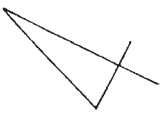
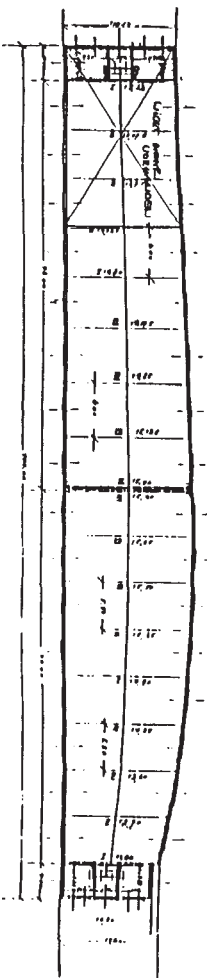
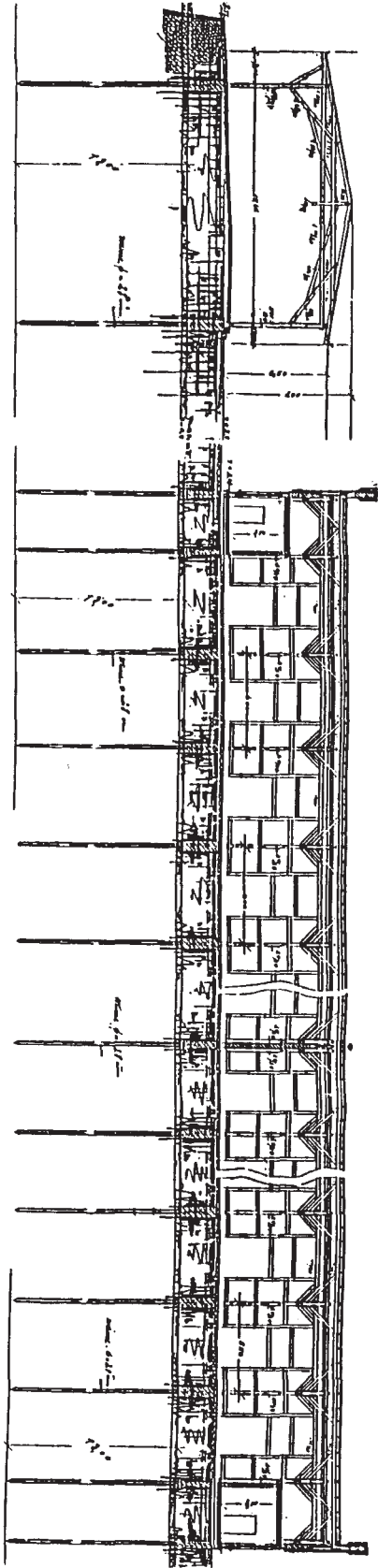
GUTACHTEN ZUR
DENKMALPFLEGE

BLATT 13:

HAFENSCHUPPEN 6

HANSEKAI

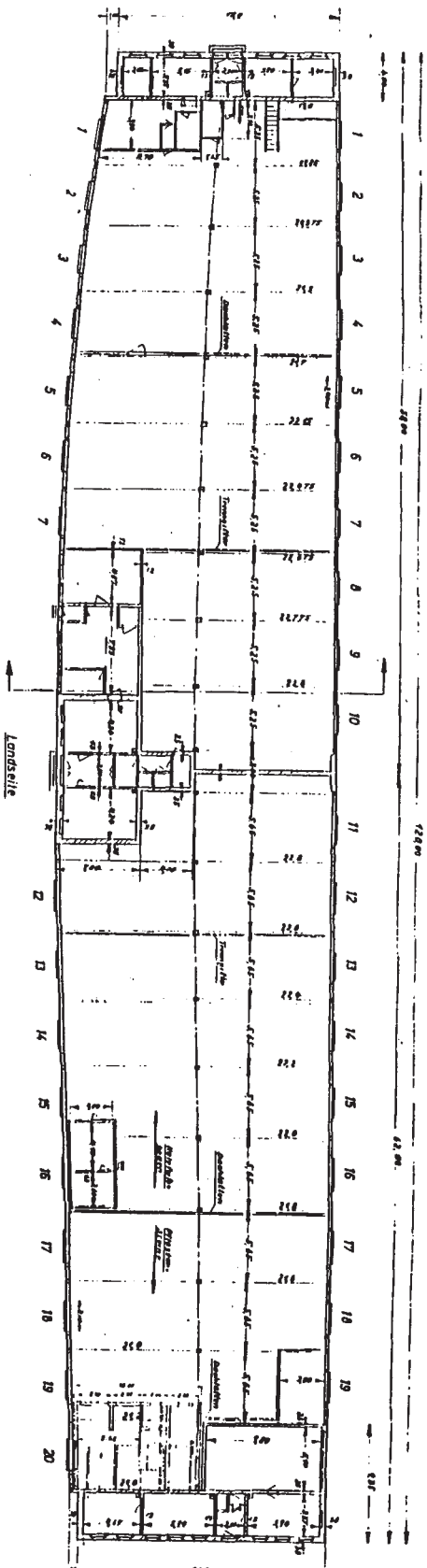
BAUJAHR: 1906



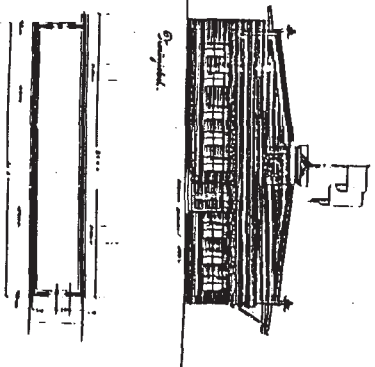
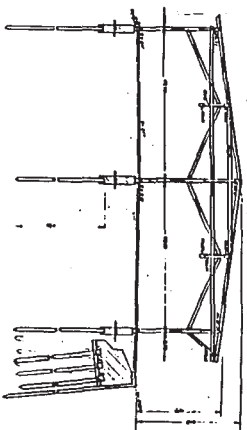
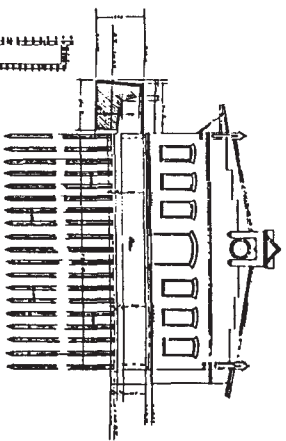
PROF. DIPL.-ING. ARCHITEKT
ULRICH NIESCHALK
LÜBECK

STÄDTEBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WÄLTHALBINSEL"
LÜBECK 1991

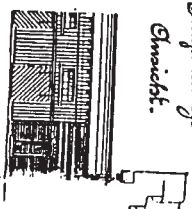
6.0 GUTACHTEN ZUR
DENKMALPFLEGE
BLATT 14:
HAFENSCHÜPPEN 9
HANSEKAI
BAUJAHR: 1908



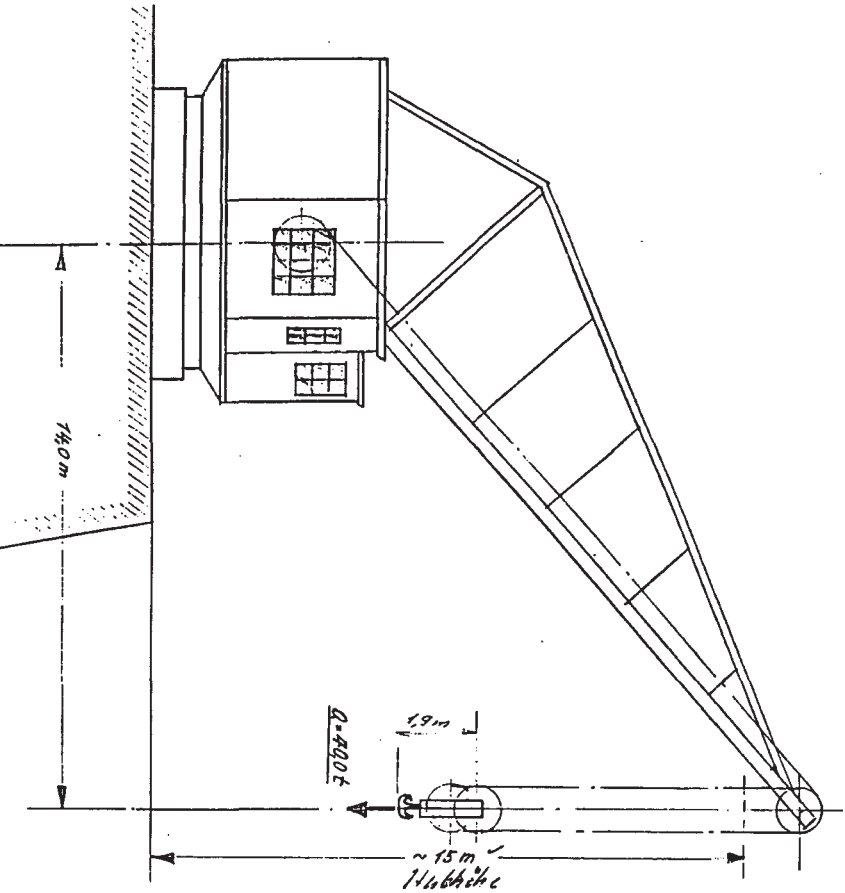
Strukturplan des Hafenschuppen 9
Landsseite.



Strukturplan
Wassersseite.



Kran-Typ	Ortsfester - Drehkran		
Hersteller	Behn - Mei		
Maßstabsge Halbspurung	490	Produktart	25 % 50 % 50 % 60 %
Hersteller	Haniel & Lueg, Düsseldorf	Erfinder	Lüthke
Baujahr	1893		
Bauweise: Aufwandsbau, Siemens - Scherker - Werke AG.			



STÄDTEBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WÄLHALBINSEL"
LÜBECK 1991

6.0 GUTACHTEN ZUR
DENKMALPFLIGE

BLATT 20:

HAFFENKRAN 1

ORTSFESTER DREHKRAN

40 t

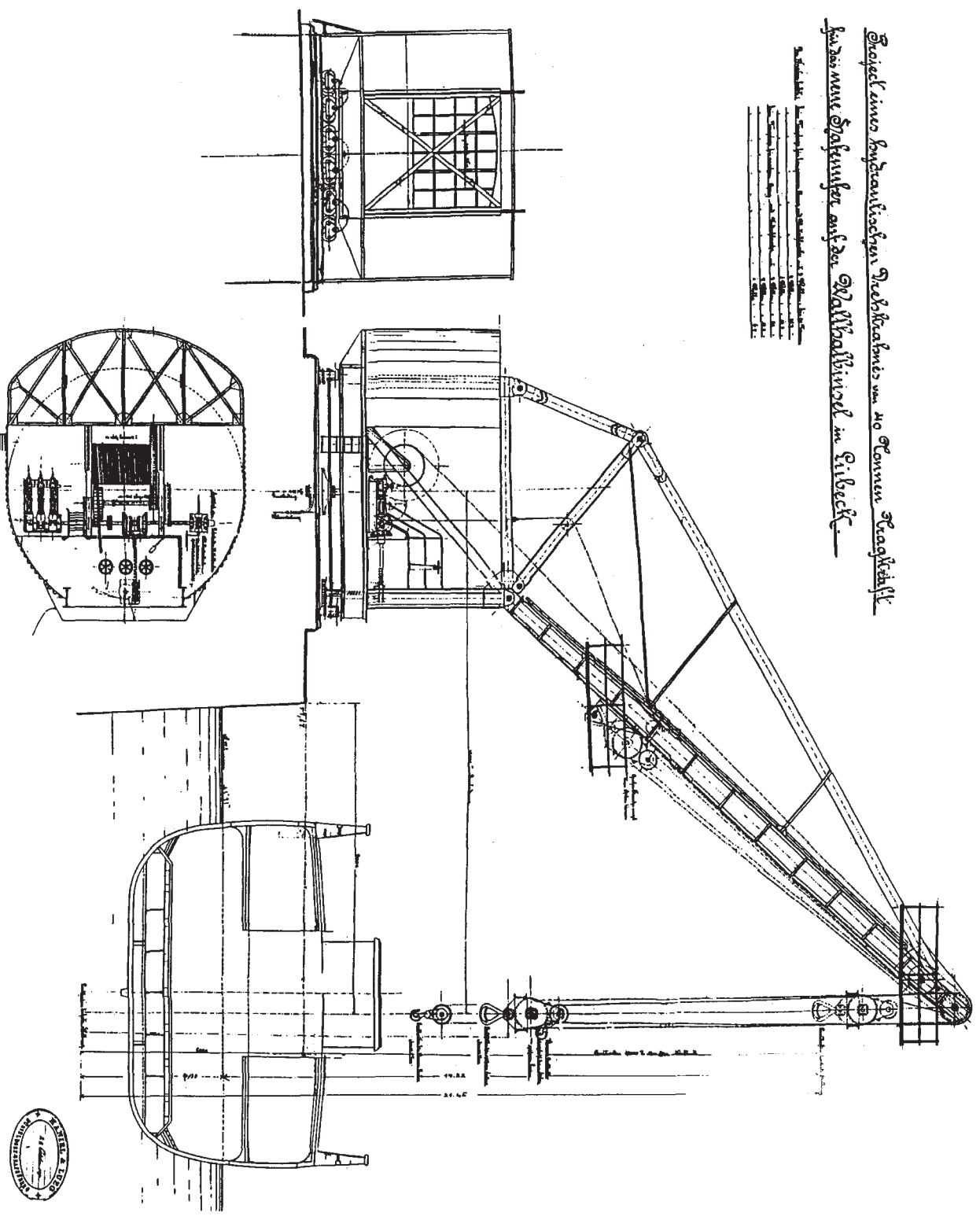
BEHNKEI

BAUJAHR: 1893

PROF. DIPLOM.-ING. ARCHITEKT
ULRICH NIESCHALK
LÜBECK

Projekt eines hydraulischen Drehkranes von 40 Tonnen Tragfähigkeit
für die neue Dampfkraft auf der Wallhalbinsel in Lübeck.

1. Stützbock	2. Drehbock	3. Drehbock	4. Drehbock	5. Drehbock	6. Drehbock	7. Drehbock	8. Drehbock	9. Drehbock	10. Drehbock	11. Drehbock	12. Drehbock	13. Drehbock	14. Drehbock	15. Drehbock	16. Drehbock	17. Drehbock	18. Drehbock	19. Drehbock	20. Drehbock	21. Drehbock	22. Drehbock	23. Drehbock	24. Drehbock	25. Drehbock	26. Drehbock	27. Drehbock	28. Drehbock	29. Drehbock	30. Drehbock	31. Drehbock	32. Drehbock	33. Drehbock	34. Drehbock	35. Drehbock	36. Drehbock	37. Drehbock	38. Drehbock	39. Drehbock	40. Drehbock	41. Drehbock	42. Drehbock	43. Drehbock	44. Drehbock	45. Drehbock	46. Drehbock	47. Drehbock	48. Drehbock	49. Drehbock	50. Drehbock	51. Drehbock	52. Drehbock	53. Drehbock	54. Drehbock	55. Drehbock	56. Drehbock	57. Drehbock	58. Drehbock	59. Drehbock	60. Drehbock	61. Drehbock	62. Drehbock	63. Drehbock	64. Drehbock	65. Drehbock	66. Drehbock	67. Drehbock	68. Drehbock	69. Drehbock	70. Drehbock	71. Drehbock	72. Drehbock	73. Drehbock	74. Drehbock	75. Drehbock	76. Drehbock	77. Drehbock	78. Drehbock	79. Drehbock	80. Drehbock	81. Drehbock	82. Drehbock	83. Drehbock	84. Drehbock	85. Drehbock	86. Drehbock	87. Drehbock	88. Drehbock	89. Drehbock	90. Drehbock	91. Drehbock	92. Drehbock	93. Drehbock	94. Drehbock	95. Drehbock	96. Drehbock	97. Drehbock	98. Drehbock	99. Drehbock	100. Drehbock
--------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	---------------



STÄDTEBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WALLHALBINSEL"
LÜBECK 1991

6.0 GUTACHTEN ZUR
DENKMALPFLEGE

BLATT 21:

HAFENKRAN 1

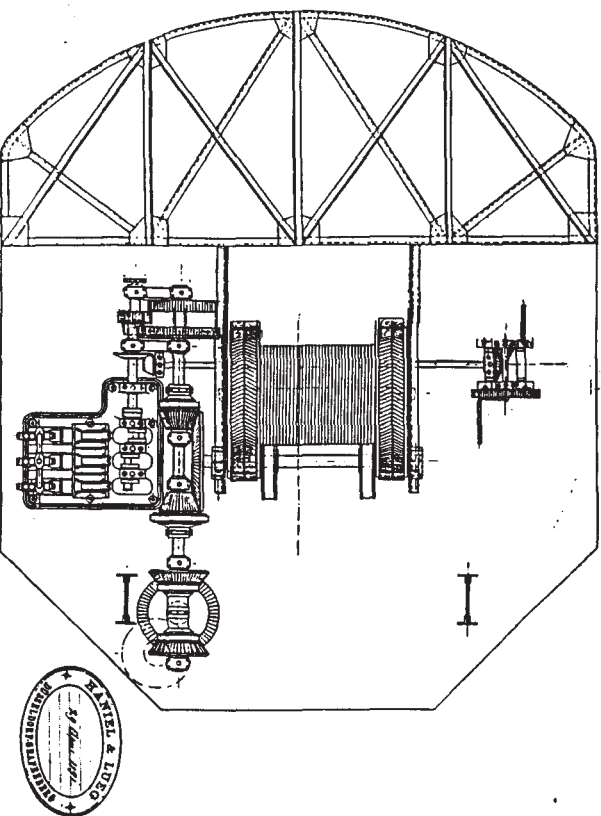
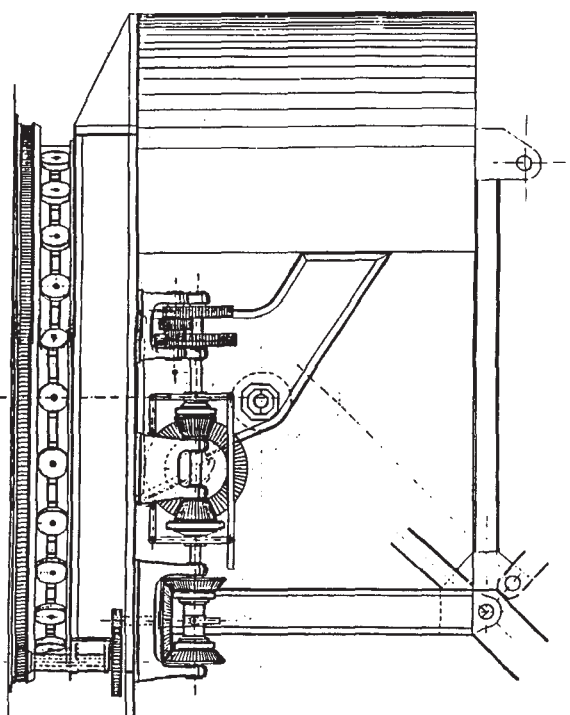
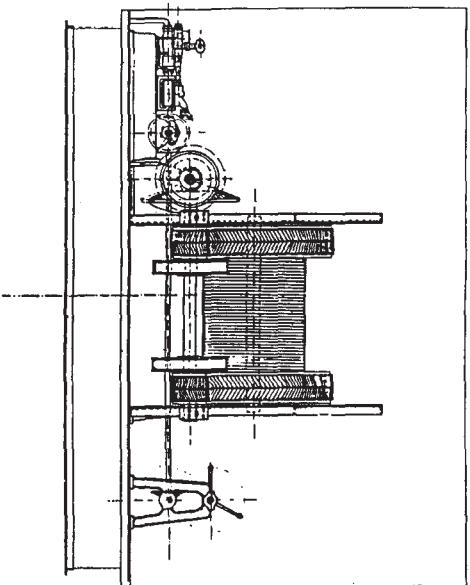
ORTSFESTER DREHKRAN

40 t

BEENKAI

BAUJAHR: 1893

PROF. DIPL.-ING. ARCHITEKT
ULRICH NIESCHALK
LÜBECK



*Ansicht des 40 tons Schraubens für die
Seifenanlage in Lübeck.*

STÄDTEBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WALTHALBINSEL"
LÜBECK 1991

6.0 GUTACHTEN ZUR
DENKMALPFLEGE

BLATT 22:

HAFENKRAN 1

ORTSFESTER DREHKRAN

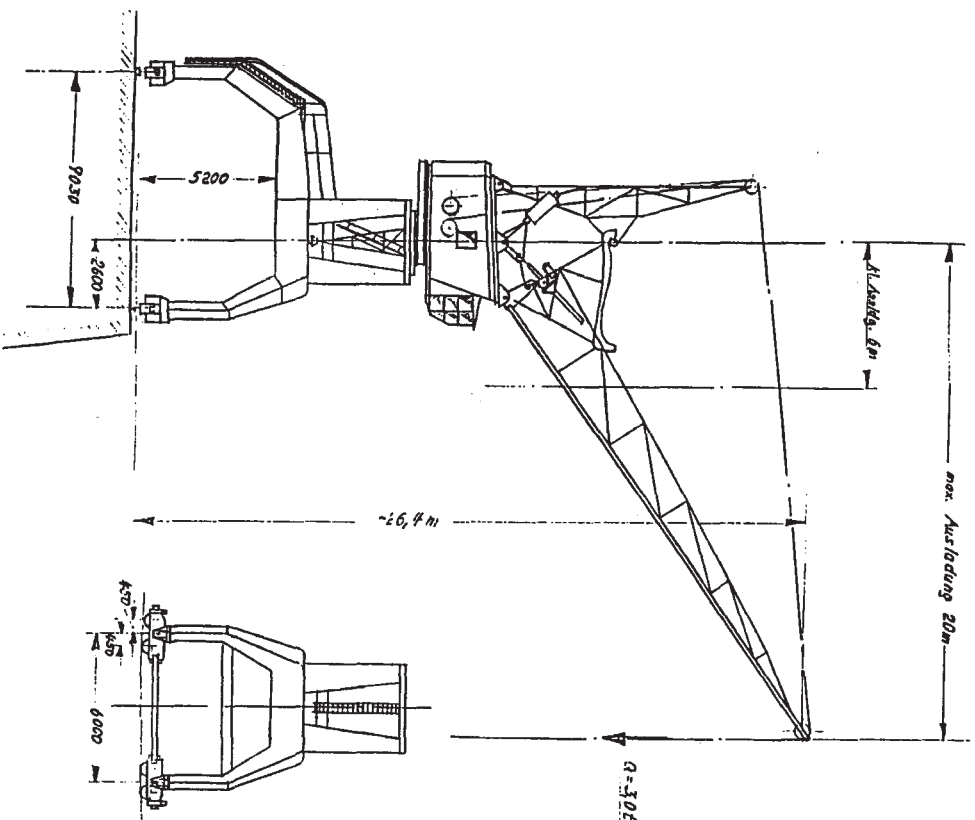
40 t

BEHNKAI

BAUJAHR: 1893

PROF. DIPL.-ING. ARCHITEKT
ULRICH NIESCHALK
LÜBECK

Kran-Typ	Vollportal - Greifer - Wippkran			
Standort	Bohn-Hai			
Zulässige Belastung t	30 t	Probulaast	25 t	50 t
Fabrikat	Kampnagel, Hamburg 39, Jarrohn. 26			
Bestell. Nr.	21534	Baujahr	1953	
Elektrische Ausrüstung Siemens - Scheuchel - Werke AG.				



STÄDTTECHNISCHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WÄLTHALBINSEL"
LÜBECK 1991

6.0 GUTACHTEN ZUR
DENKMALPFLEGE

BLATT 24:

HAFENKRAN 22

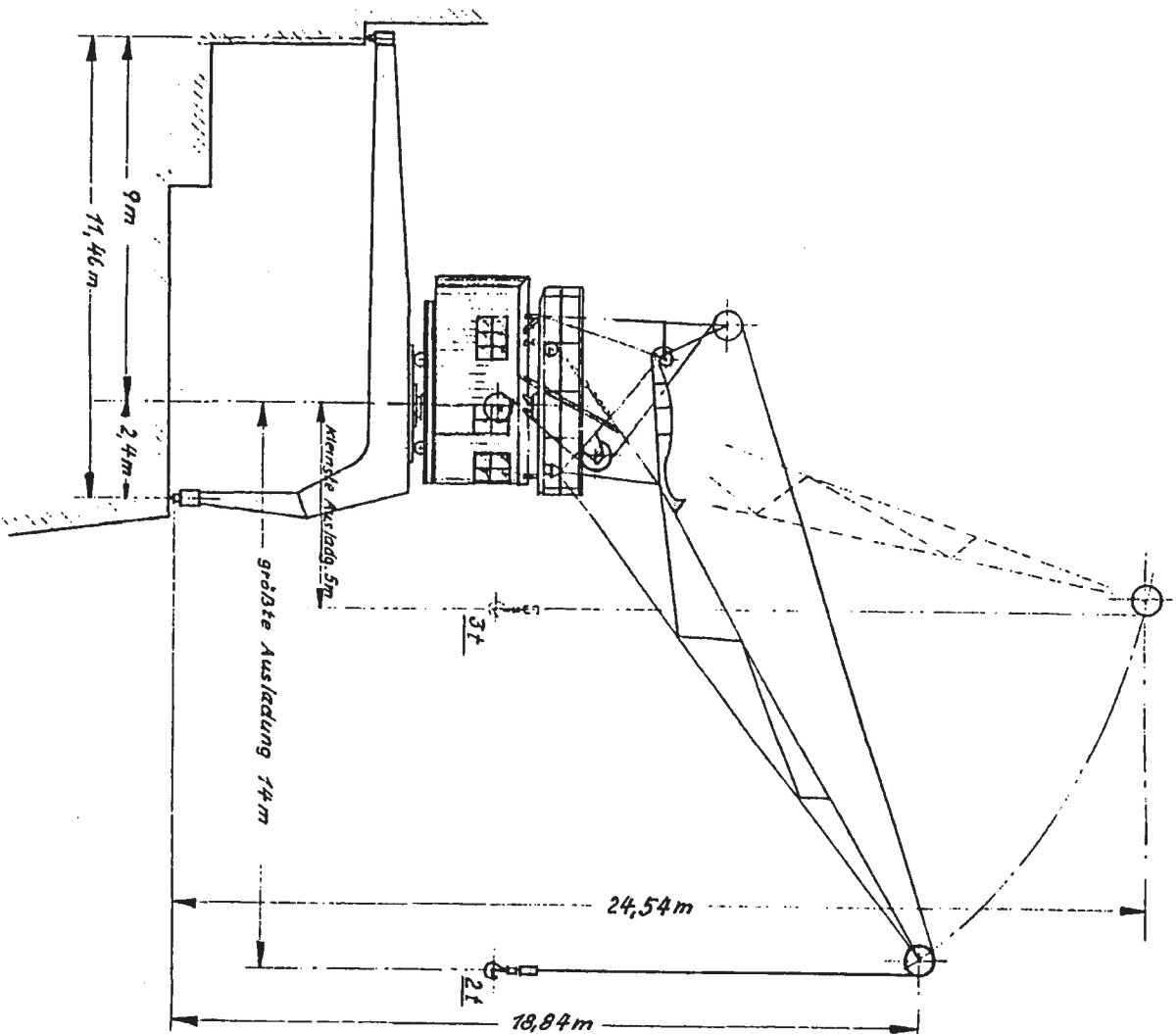
VOLLPORTAL-GREIFER-
WIPPKRAN

3 t

BEHNKAI

BAUJAHR: 1953

PROF. DIPLOM.-ING. ARCHITEKT
ULRICH NIESCHALK
LÜBECK



STÄDTTEBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WALHALBINSEL"
LÜBECK 1991

6.0 GUTACHTEN ZUR
DENKMALPFLEGE

BLATT 25:

HAFFENKRAN 19

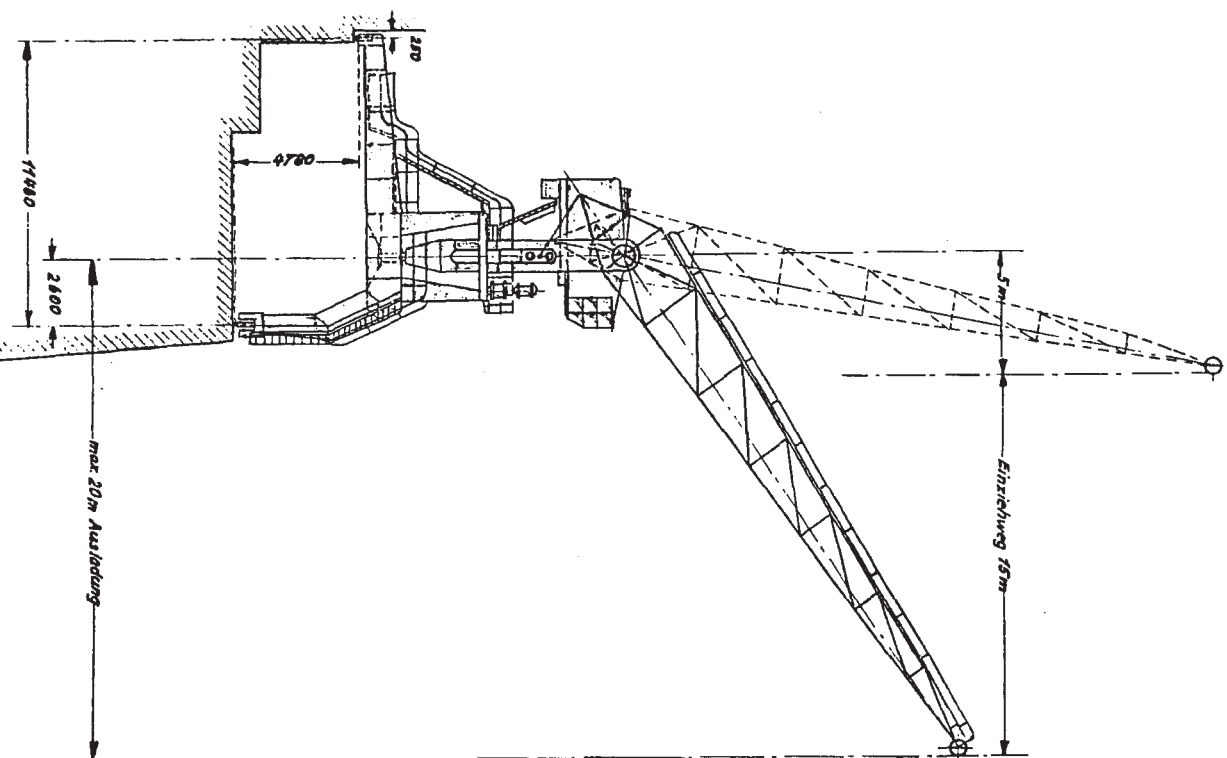
HALBPORTAL-
WIPP-DREHKRAN

2 t

BEHNKAI

BAUJAHR: 1917

PROF. DIPL.-ING. ARCHITEKT
ULRICH NIESCHALK
LÜBECK



STÄDTTEBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WÄLHABINSEL"
LÜBECK 1991

6.0 GUTACHTEN ZUR
DENKMALPFLEGE

BLATT 26:

HAFENKRAN 20

HALBPORTAL-
WIPP-DREHKRAN

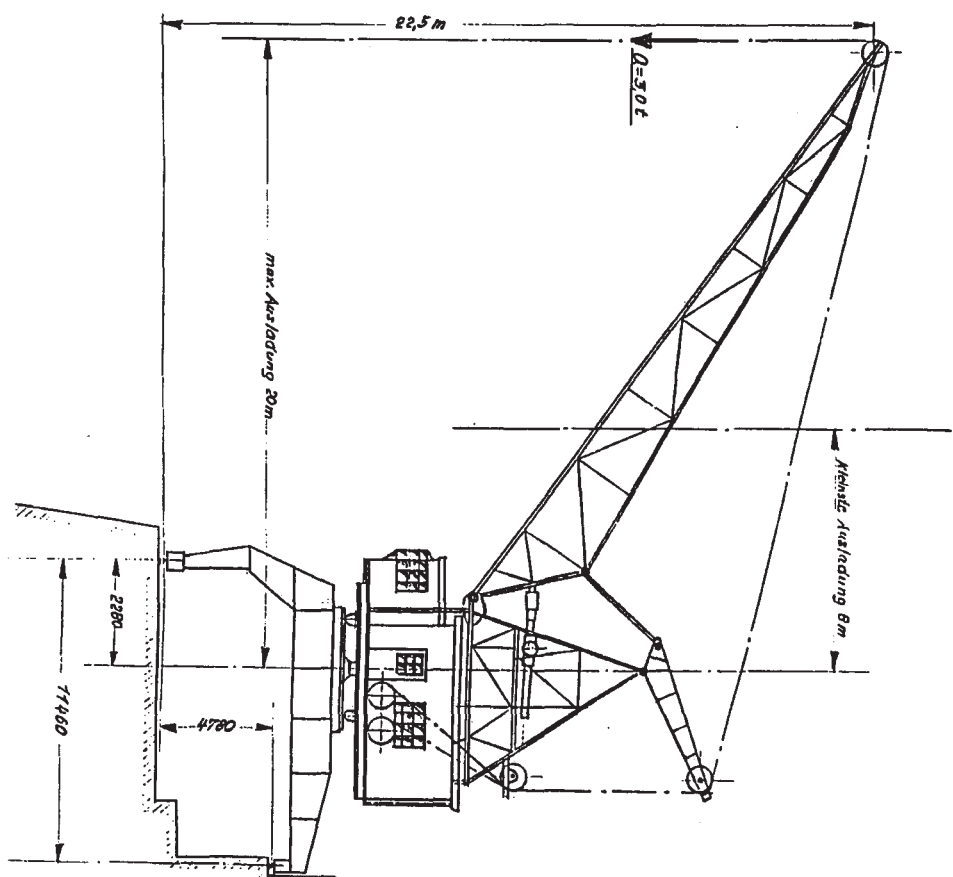
3 t

KULENKAMPKAI

BAUJAHR: 1954

PROF. DIPL.-ING. ARCHITEKT
ULRICH NIESCHALK
LÜBECK

Kran-Typ	Halbportal-Greif- - Wipphan
Standort	Kulenkamp-Kai
Zulassige Belastung t	3,0 t
Produktant	25 12/29 50 12/4,5 t
Fabrikat	MAN, Nürnberg
Bestell-Nr.	Werk-M46 245
Elektrische Ausrüstung	Siemens-Schuckert-Werke AG.
Baujahr	1950



STÄDTEBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WALTHALBINSEL"
LÜBECK 1991

6.0 GUTACHTEN ZUR
DENKMALPFLEGE

BLATT 28:

HAFFENKRAN 38

HALBPORTAL-
WIPP-DREHKRAN

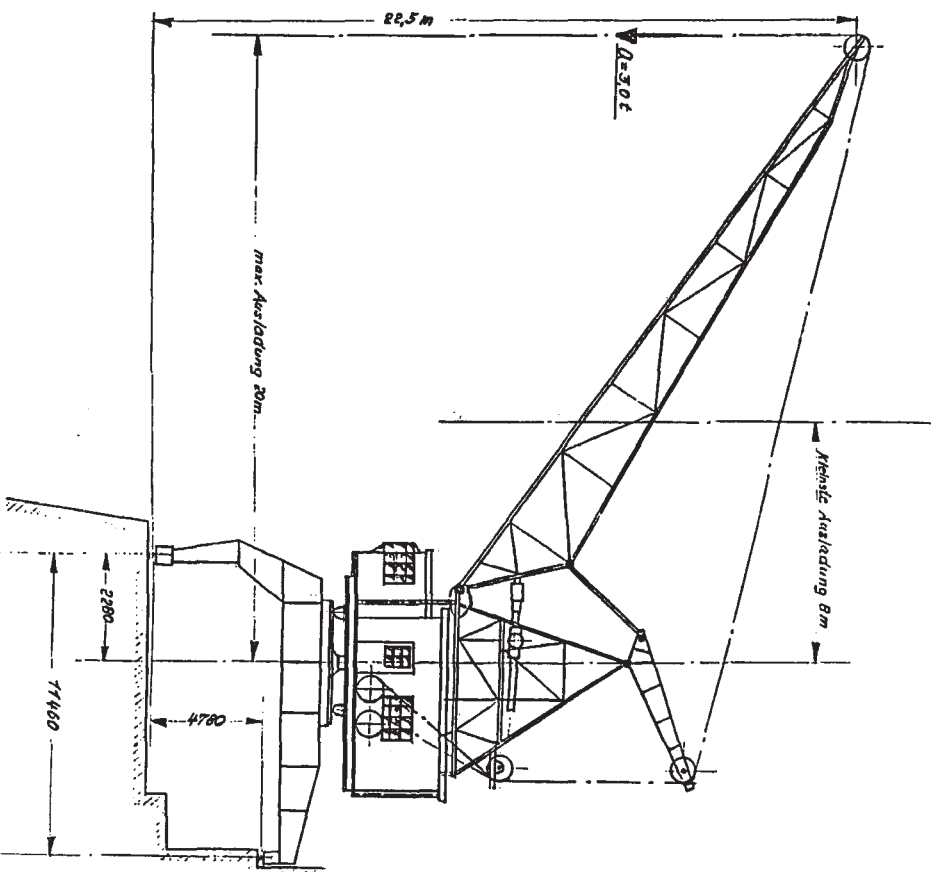
3 t

KULENKAMPKAI

BAUJAHR: 1950

PROF. DIPL.-ING. ARCHITEKT
ULRICH NIESCHALK
LÜBECK

Kran-Typ	Halbportal-Grüter-Wipphan		
Standort	Kulenkamp-Kai	Erbaubart	25 % 33,33 % 50 % 66,67 %
Zulässige Belastung t	30 t		
Fabrikat	MAN, Nürnberg		
Bestell-Nr.	Werk-M46 245	Baujahr	1950
Elektrische Ausrüstung Siemens-Schuckert-Werke AG.			



STÄDTTECHNISCHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WÄLTHALBINSEL"
LÜBECK 1991

6.0 GUTACHTEN ZUR
DENKMALPFLEGE

BLATT 29:

HAFENKRAN 39

HALBPORTAL-

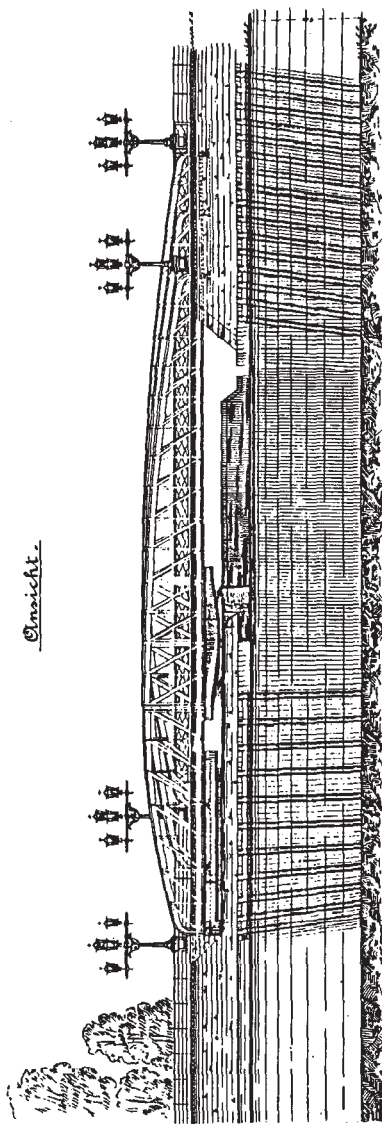
WIPP-DREHKRAN

3 t

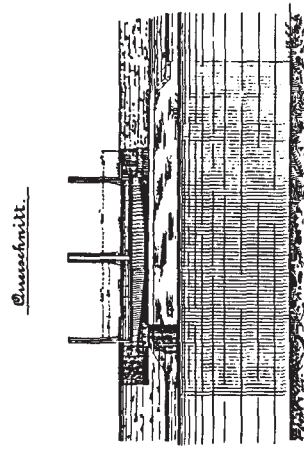
KULENKAMPKAI

BAUJAHR: 1950

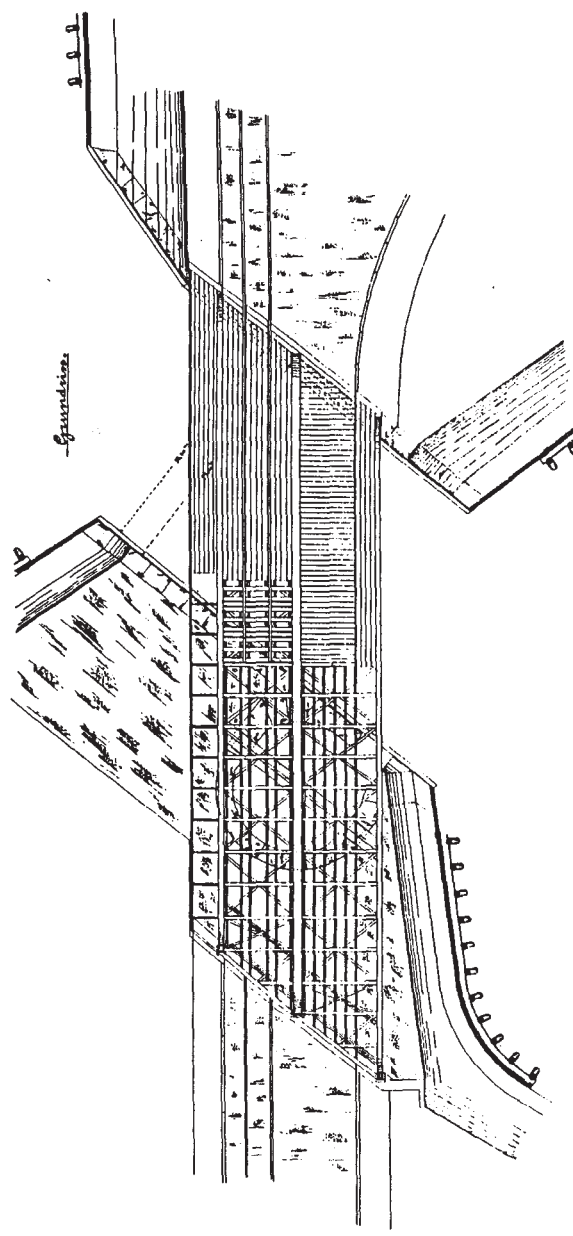
PROF. DIPL.-ING. ARCHITEKT
ULRICH NIESCHALK
LÜBECK



Ansicht.



Querschnitt.



Grundriss.

Drehbrücke im Hafen

zu Lübeck.

Übersichtsblatt.

STÄDTEBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WÄLHALBINSEL"
LÜBECK 1991

6.0 GUTACHTEN ZUR
DENKMALPFLEGE

BLATT 40

DREHBRÜCKE

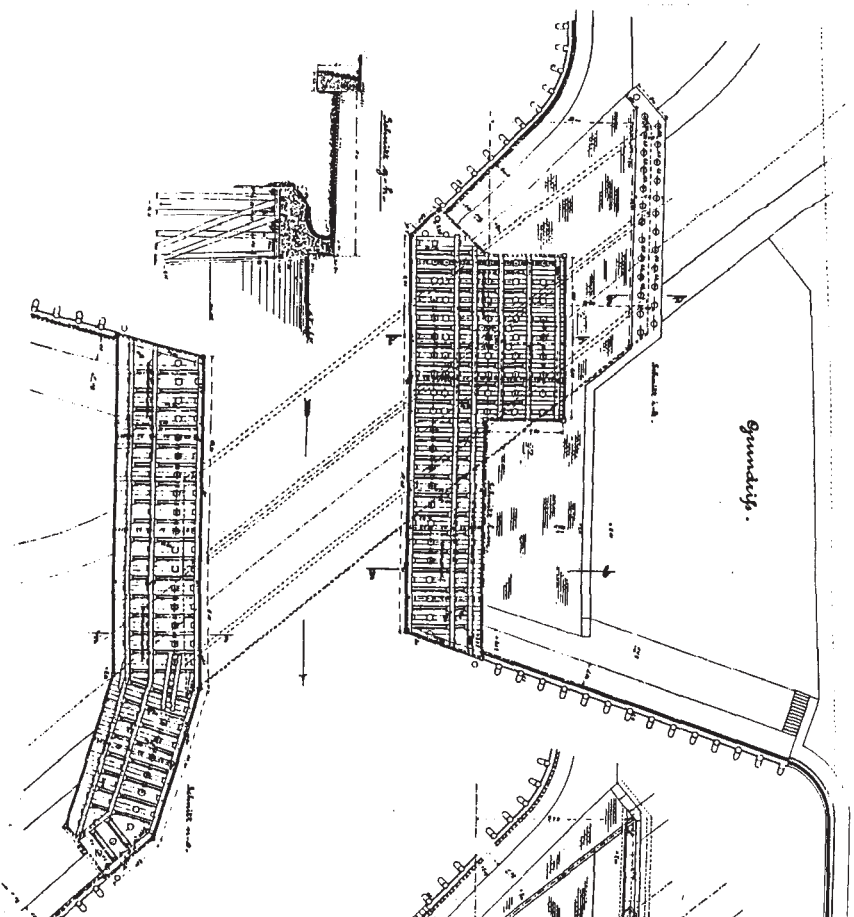
HOLSTENHAFEN
HANSAHAFEN

BAUJAHR: 1892

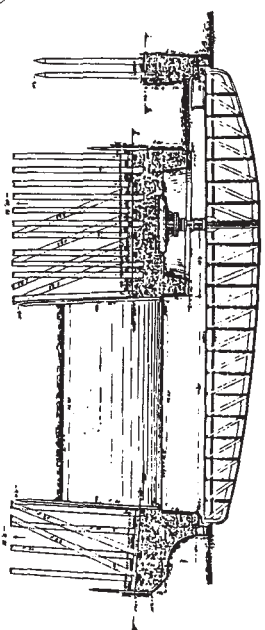
PROF. DIPL.-ING. ARCHITEKT
ULRICH NIESCHALK
LÜBECK

Drehbrücke im Hafen zu Lübeck.

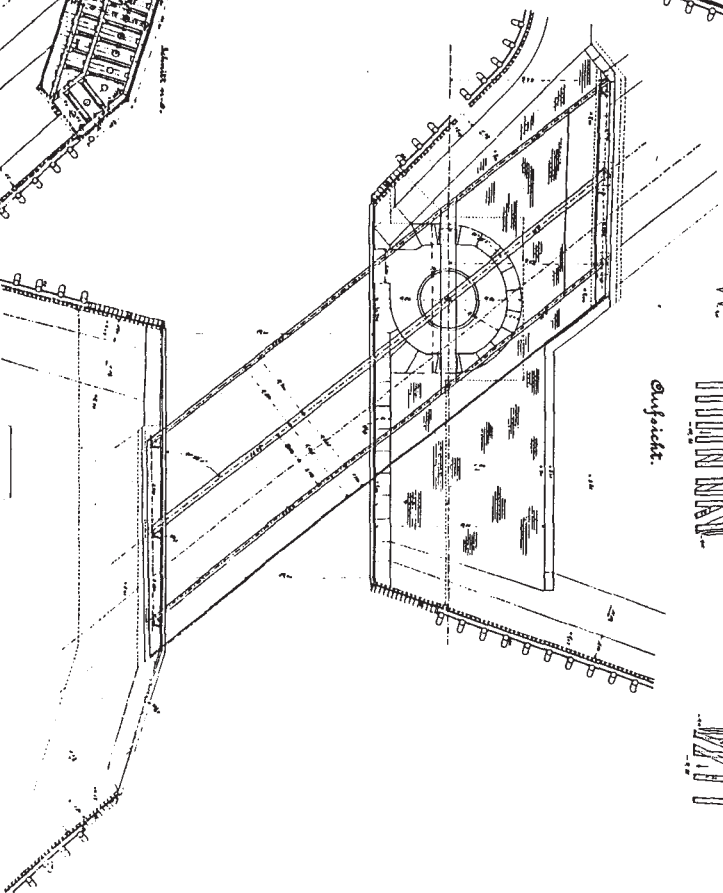
Grundamente.



Schnitt a-b-c-d-e-f.



Ansicht.



STÄDTEBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WALTHALBINSEL"
LÜBECK 1991

6.0 GUTACHTEN ZUR
DENKMALPFLEGE

BLATT 41:
DREHBRÜCKE
HOLSTENHAFFEN
HANSAAFFEN

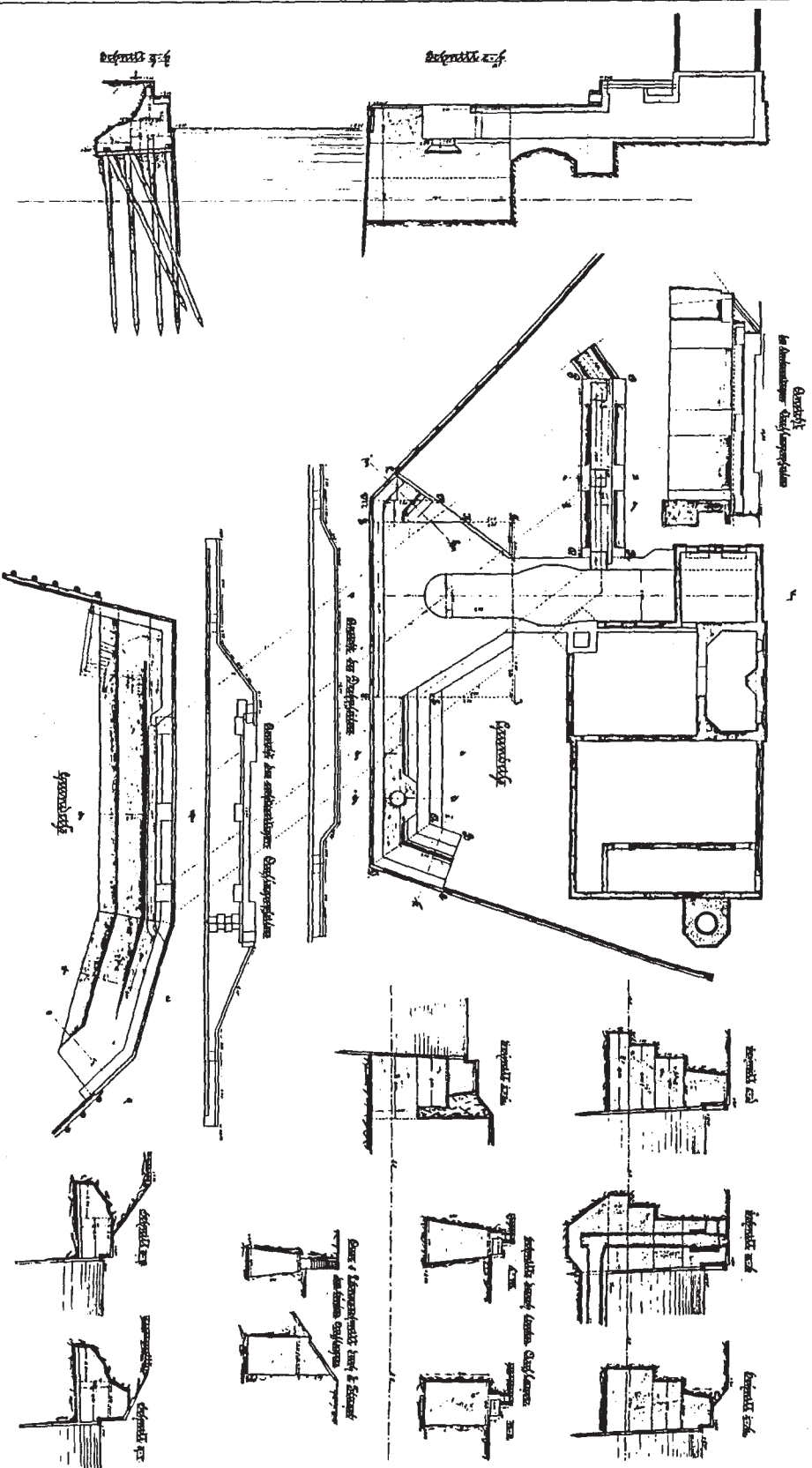
BAUJAHR: 1892

PROF. DIPL.-ING. ARCHITEKT
ULRICH NIESCHAIK
LÜBECK

Zeichnungen & Wiederbauplanen

der

Drehbrücke



STÄDTBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WÄLHAFENBINSEL"
LÜBECK 1991

6.0

GUTACHTEN ZUR
DENKMALPFLEGE

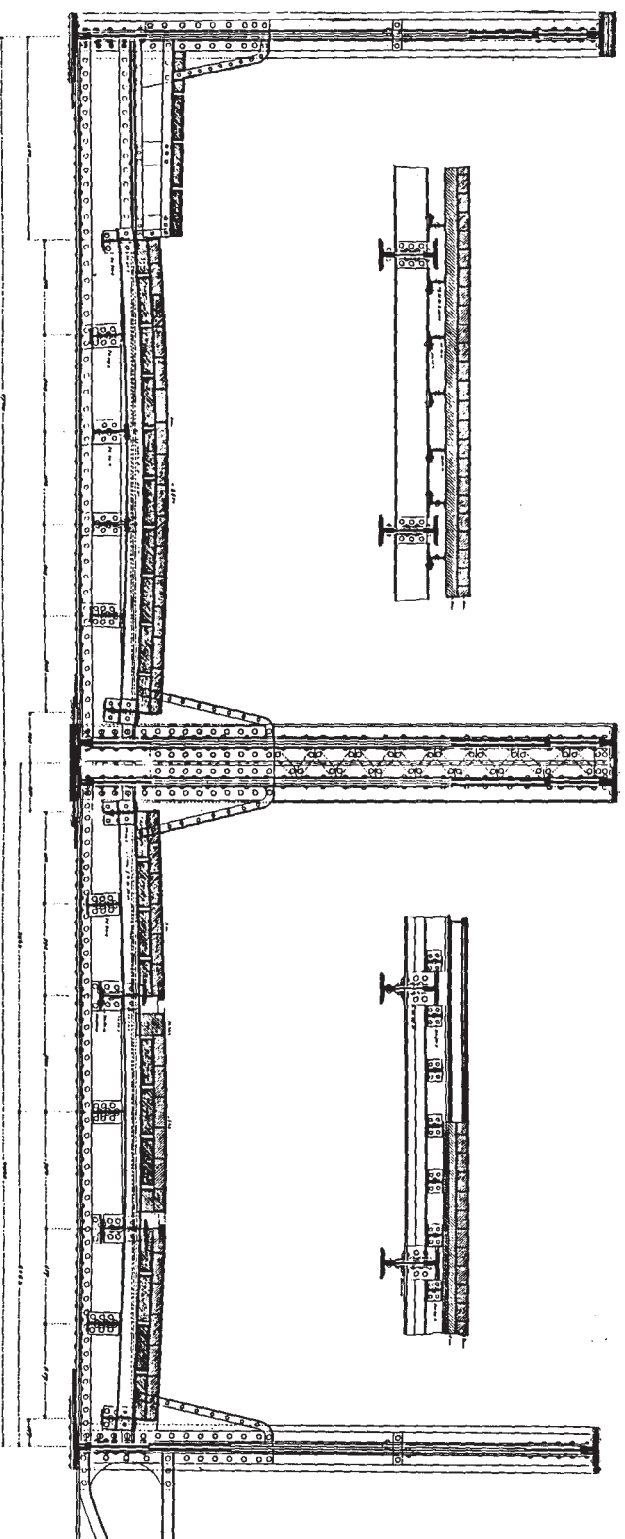
BLATT 42:

DREHBRÜCKE
HOLSTENHAFFEN
HANSAAHAFFEN

BAUJAHR: 1892

PROF. DIPL.-ING. ARCHITEXT
ULRICH NIESCHALK
LÜBECK

Stoßbrücke im Stufen zu Lübeck
Querschnitt



STÄDTEBAULICHES GUTACHTEN
"NÖRDLICHE WÄLHALBINSEL"
LÜBECK 1991

6.0 GUTACHTEN ZUR
DENKMALPFLEGE

BLATT 43:

DREHBRÜCKE
HOLSTENHAFEN
HANSAHAFEN

BAUJAHR: 1892

PROF.-DIPL.-ING.-ARCHITEKT
ULRICH NIESCHALK
LÜBECK

