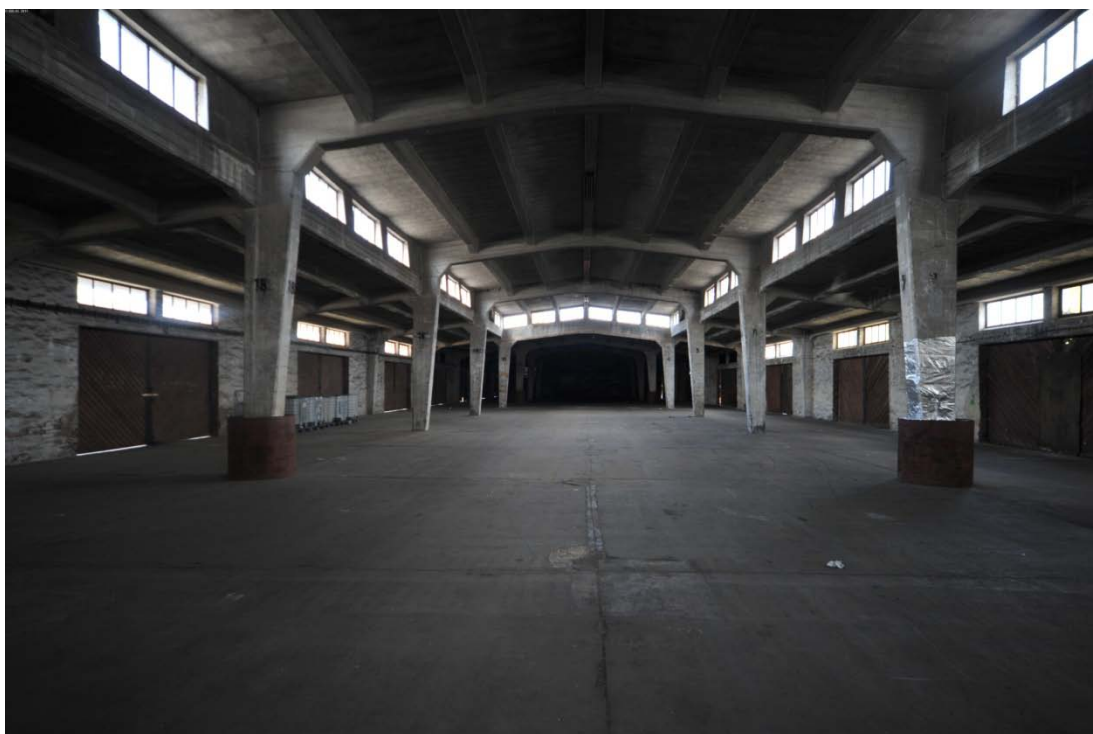


Kurzgutachten

zum Denkmalwert Schuppen F
Wallhalbinsel
Willy-Brandt-Allee 19-21

Auftraggeber

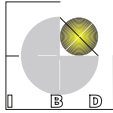
Gabriele Ullrich
Willy-Brandt-Allee 19
23554 Lübeck



Schuppen F Wallhalbinsel (©IBD 2011)

Objekt:
Hafenschuppen F

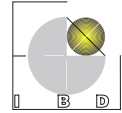
Lage/Adresse:
Wallhalbinsel
Willy-Brandt-Allee 19
23554 Lübeck
Pro.-Nr.: 11-100-01



erstellt durch:
Institut für Bauforschung + Denkmalpflege
Dr. Peter W. Kallen
Huxstr. 95
23552 Lübeck

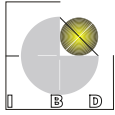
© IBD-HL 2011

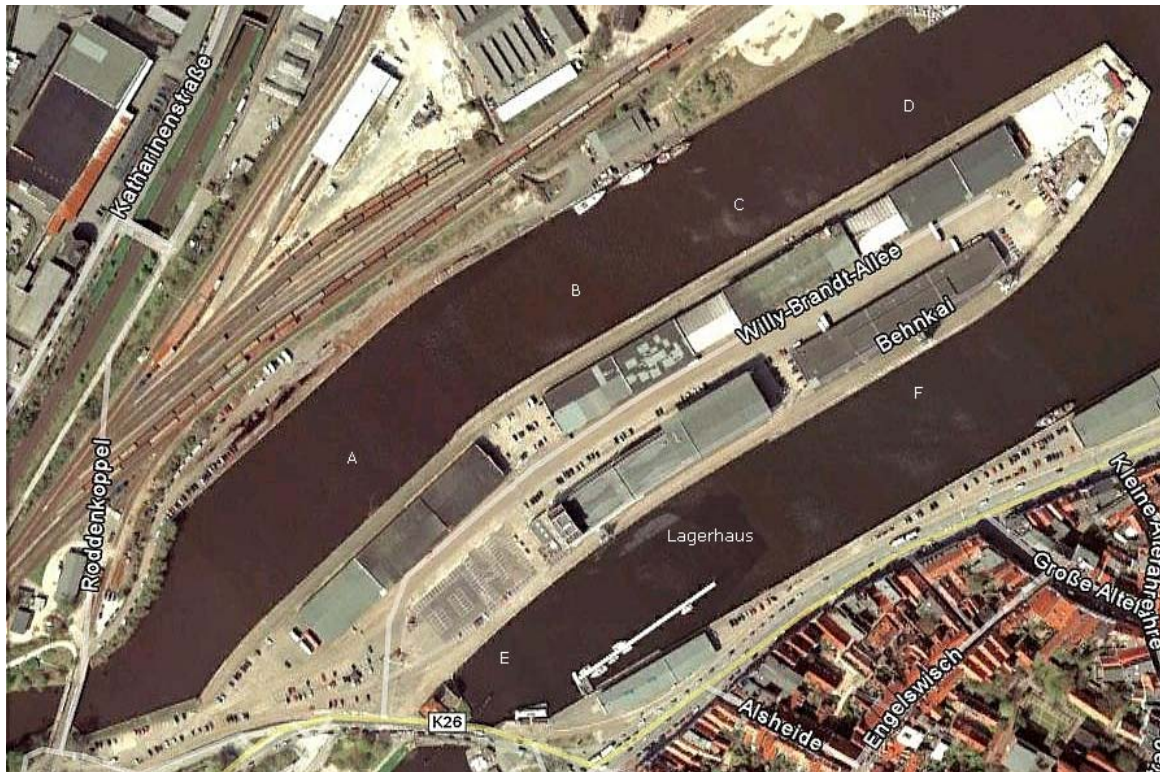
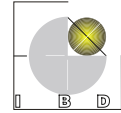
Text auch in Auszügen und
Abbildungen dürfen nicht ohne
Nennung der Quelle und vorherige
Einwilligung resp. Genehmigung des
Urhebers kopiert oder vervielfältigt
werden. Sie sind soweit nicht anders
vermerkt Eigentum des IBD-HL.



Inhalt

Allgemeine Objektdaten und Baugeschichte	5
Objektbeschreibung	12
Konstruktion	16
Vergleichbare Bauten	16
Krananlagen.....	17
Denkmalwert	19
Zusammenfassung	21
Verwertungs- und Projektierungsmöglichkeiten.....	22
Anlagen	23





Google Earth

Allgemeine Objektdaten und Baugeschichte

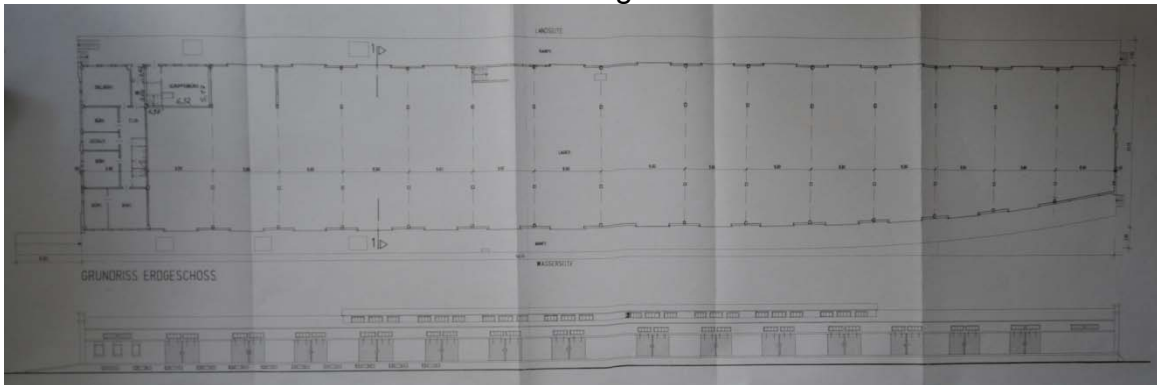
Objekt: Schuppen F
 Lage: Nördliche Wallhalbinsel
 Adresse: Willy-Brandt-Allee 19-21, 23554 Lübeck
 Eigentümer: KWL
 Bauzeit: 1940/41
 Architekt/Ingenieur: noch unbekannt

Konstruktion: Stahl-Beton-Skelett mit Ziegelausfachung
 Dach: flachgeneigtes Satteldach mit Fertigteilziegeldecke und Pappdeckung; eingezogenes Oberlicht mit Fensterband, landseitig ausgezogenes, einhüftiges Rampendach
 Laderampen: wasser- und landseitig vorgezogene Rampen; befahrbar
 Länge: 144,56 m
 Breite: 22,40 m (Rampen 3,50 m)
 Höhe: 7,50 m (inkl. Oberlicht)
 Kellergeschoß: 2,65 m
 Fußböden: Beton

Im Rahmen des Rehder-Plans wurden ab 1905 nach der Fertigstellung des ELK (Elbe-Lübeck-Kanal) Mitte 1900 der Ausbau des Hafenbetriebes und die Seehafenplanung kontinuierlich fortgeschrieben.¹ Die Bebauung der nördlichen

¹ zur Entwicklung der Lübecker Häfen siehe: Arndt, Hans-Jochen: Strukturen der Lübecker Wirtschaft in Geschichte und Gegenwart. In: Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft zu Lübeck. H. 55, 1982, 133-155. Fahl, Josef: Lübecks Wirtschaftsleben in der Gegenwart. Lübeck

Wallhalbinsel ist durch den Bau der Kaimauern, der Schuppen- und Lagerhausbebauung, der Erschließung durch Straßen und Eisenbahn und die verbliebenen Krananlagen bis heute durch die Rehderplanung geprägt.² De facto stellt die Struktur der Bebauung der nördlichen Wallhalbinsel im Grunde das letzte verbliebene stadtnahe Schuppenensemble der industriellen Hafenentwicklung Lübecks dar. Die ausgeprägte Struktur ist beispielhaft und mustergültig für die Hafenstruktur der frühen Industriehäfen. Sie spiegelt mit ihrer Form als Fingerpier gebauten zwei Hafenbecken-Kaianlage mit einer langgestreckten Lagerschuppenbebauung die seinerzeit modernste Entwicklung der Hafenumschlagstechnik mit wasserseitiger Anlandung über Kai, Krananlage und Rampe durch Rolltore in das witterungsbeständige Umschlagslager der Hafenschuppen, die logistisch über die landseitige Rolltore mit vorgelagerter Rampe und Straßen- respektive Eisenbahnerschließung wieder entladen wurden. Die Lübecker Hafengebäude auf der Wallhalbinsel sind anders als die massiven, mehrgeschossigen Gebäude der Hamburger Speicherstadt funktionale Gebäude für den Umschlag oder eine kurzfristige Zwischenlagerung. Sie entsprechen den weiterentwickelten Hafenschuppen des ehemaligen Bremer Europahafens aus den 1950-er Jahren, die derzeit sehr erfolgreich teilweise unter Erhaltung ihrer Struktur als Büro- und Geschäftshäuser umgenutzt werden.



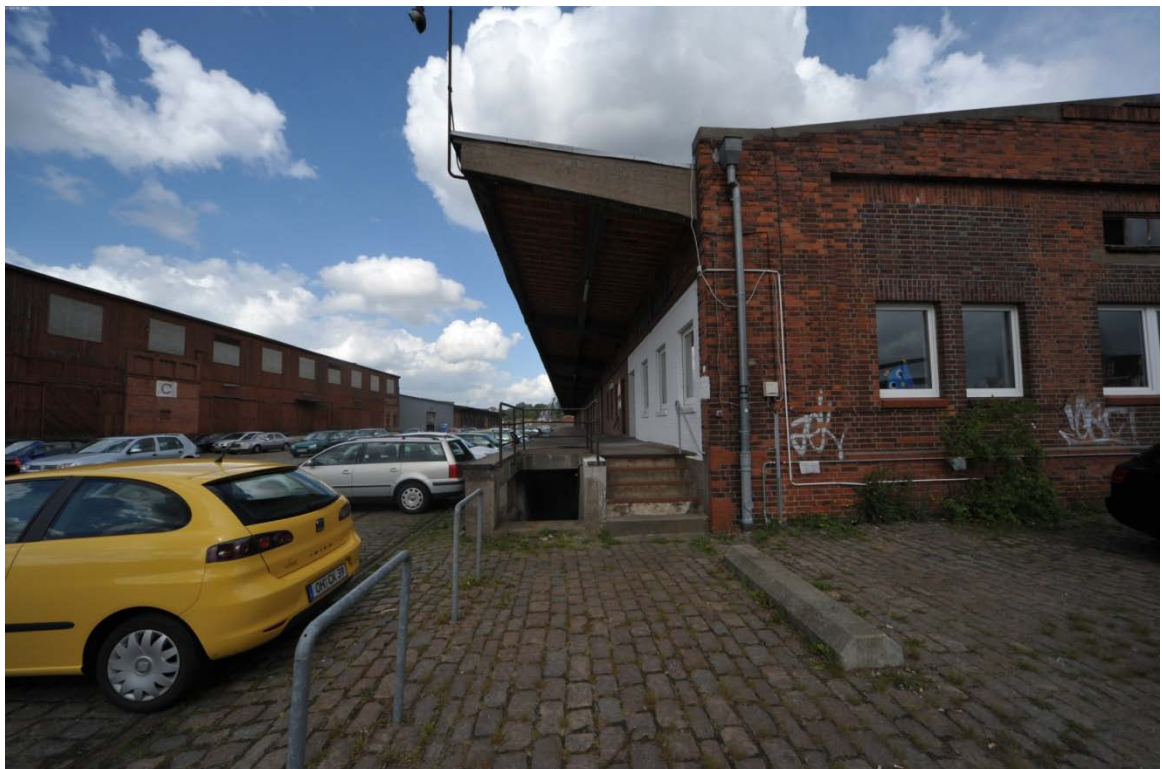
Plan Erdgeschoss und Ansicht von der Wasserseite (Baubüro P. Kröger, Lübeck)

1935. Haehnke, Otto: Lübecks Stellung im Ostseehandel. Eine Untersuchung über die Grundlagen der Lübeckischen Verkehrsstellung. Diss. Hamburg. Hamburg 1934. Keibel, Rudolf: Wirtschaftliche Entwicklung Lübecks seit Beginn des 19. Jahrhunderts. In: Lübecker Heimatbuch. Lübeck 1926, 67-103. Koop, Hans: Lübecks Seehafenpolitik. Bestrebungen und Maßnahmen zur Förderung des Lübecker Handels und Verkehrs seit dem Zollanschluss 1868. Bad Segeberg 1926. Meyer, Gerhard: Vom Ersten Weltkrieg bis 1985: Lübeck im Kräftefeld rasch wechselnder Verhältnisse. In: Lübeckische Geschichte, hg. v. Antjekathrin Graßmann, Lübeck 2. Aufl. 1989, 677-754. Pufpaff, Klaus: Ist die Wettbewerbslage Lübecks unter den heutigen eisenbahntarifischen Verhältnissen noch gewährleistet? Denkschrift August 1939 (Archiv der Hansestadt Lübeck: IHK 6/178). "Die bauliche und wirtschaftliche Ausgestaltung und Nutzbarmachung der lübeckischen Hauptschiffahrt- Straßen" von P. Rhorter in Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte, Bd. 11, S 339-373. "Von der kaufmännischen Korporation zur kommerziellen Interessenvertretung" von Uwe Kühl. "Lübeck plant und baut" Hell 51 / Januar 1994. "Hafenfluss Trave, Bau und Eignung." von Johannes Klöcking in Forschung der Geographischen Gesellschaft und des Naturhistorischen Museums in Lübeck, Heft 42 Lübeck 1950. "Lübeck und die Trave - aus der Geschichte eines Flusses und eines Hafens" von Senatsdirektor a. D. Werner Neugebauer, Lübeck (Vortrag). Otto Kastorff: Peter Rehder und die Entwicklung der Lübecker Häfen. Lübeck 2008.

² vgl. hierzu auch Ulrich Nieschalk: Städtebauliches Gutachten „Nördliche Wallhalbinsel“, maschschrittl. Studie im BAuD, Lübeck 1991



Schuppen F (Wasserseite) © IBD-HL-2011



Schuppen F Landseite (Westen) mit Laderampe und Bedachung (Abgang zum Keller) © IBD-HL-2011



Giebel Südseite © IBD-HL-2011



Giebel Nordseite © IBD-HL-2011



Laderampe Landseite Blick nach Norden

©IBD-HL 2011



Wasserseite mit Krananlage Blick nach Norden

©IBD-HL 2011



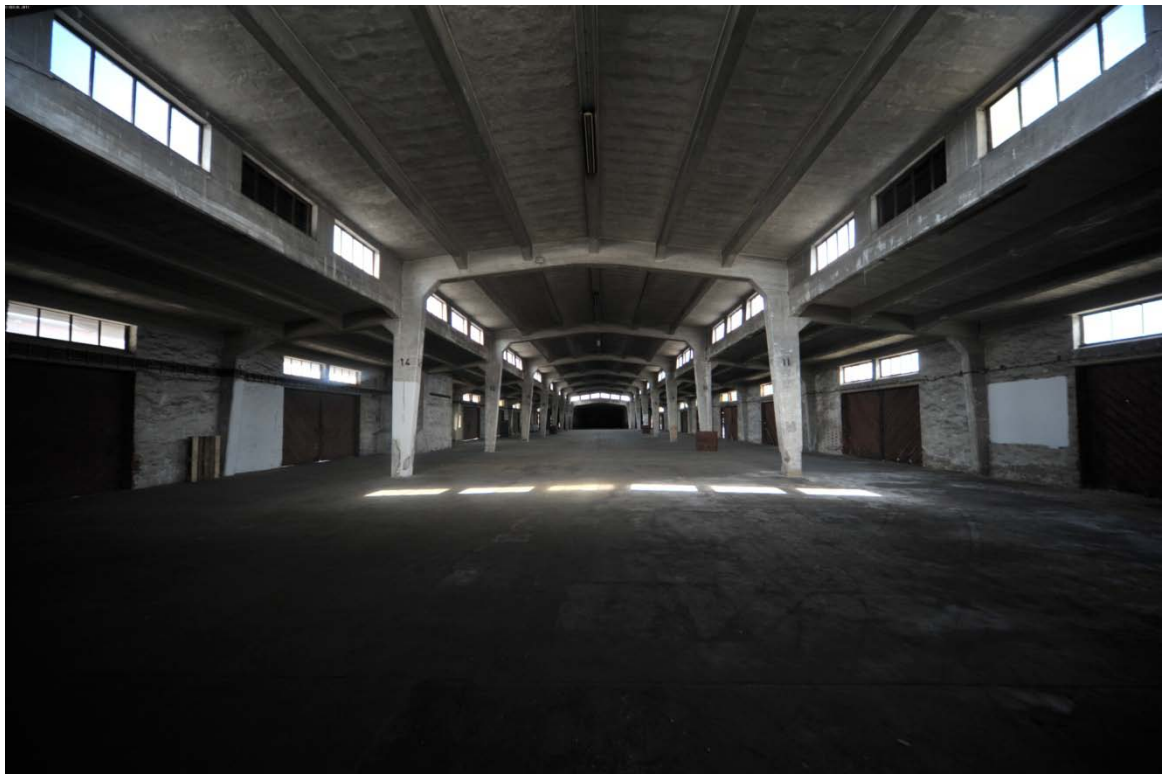
Ladestraße Blick nach Süden

©IBD-HL 2011



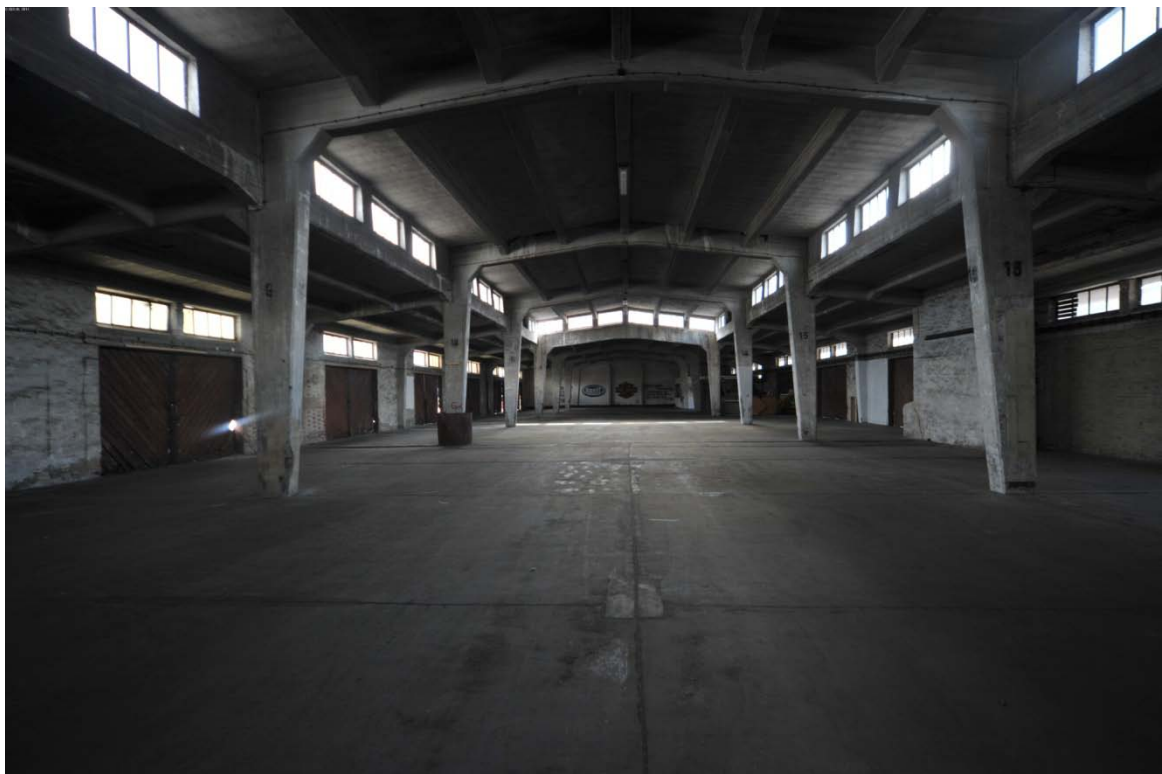
Ladestraße Blick nach Norden

©IBD-HL 2011



Innenraum nach Süden

©IBD-HL 2011



Innenraum nach Süden

©IBD-HL 2011



Ansicht der Stützsäulen im Keller nach Nordwesten

©IBD-HL 2011

Objektbeschreibung

Der 1940/41 errichtete Umschlagsschuppen ist ein langgestrecktes, eingeschossiges Gebäude mit Satteldach und aufstehendem Oberlicht, das sich nach Norden parallel zum geschwungenen Kaiverlauf des Behnkais verjüngt bzw. einzieht. Die 144,56 m langen Längs- respkt. Traufseiten des Schuppens sind sowohl auf der Wasserseite als auch auf der Landseite durch die 14 Rolldoppeltore mit einer jeweils darüber angeordneten liegenden Fenstergruppe und den vorgelagerten Laderampen geprägt.

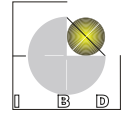


Südgiebel ©IBD-HL 2011

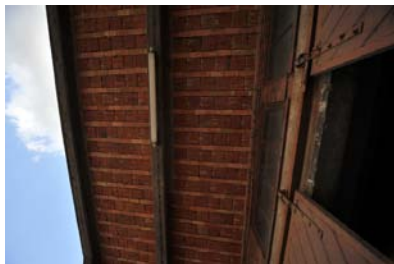


Nordgiebel ©IBD-HL 2011

Die Giebelseiten sind in massivem Mauerwerk ausgebildet und bleiben ziegelsichtig. Die beiden Giebel verzichten im Gegensatz zu den Ziergiebeln der



älteren Schuppenbebauung (A-D und Lagerhaus) auf aufwendigen Bauschmuck und bleiben in ihrer Formensprache sachlich funktional. Der Südgiebel hat einen einfachen dreieckigen Abschluss entsprechend des Dachverlaufs. Der Nordgiebel weist durch den am Behnkai eingezogen Baukörper einen asymmetrischen oberen Dreiecksabschluss auf. Beide Giebel sind durch halbziegelstark zurückspringende Felder gegliedert. Der Südgiebel durch zwei parallel zur Mittelachse mit Lisene angeordnete Felder. Die heutige Befensterung ist bis auf die beiden liegenden oberen Fenster einem Umbau nach 1950 geschuldet. Ursprünglich waren entsprechend der sichtbaren Baufugen in beiden Feldern wohl symmetrisch zum Mittelpfeiler angeordnete Tore mit den darüber positionierten liegenden Fenstern entsprechend den Traufseiten ausgestaltet. Der Nordgiebel gleicht die Asymmetrie der Dachlinie durch eine Aufteilung in drei Felder aus. Die Befensterung des Nordgiebels erscheint auf den ersten Blick der originalen Struktur zu entsprechen.



Dachkonstruktion Vordach

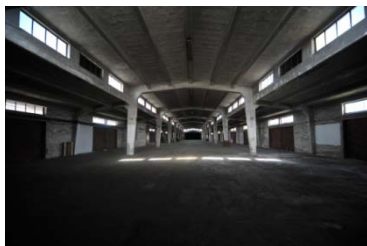


Dachkonstruktion Innen

©IBD-HL 2011

Das Satteldach mit dem aufgesetzten Oberlicht ist in der Fläche als eine Fertigteilziegeldecke auf Betontraversen (Pfetten) und einer Teer-Pappdeckung als Dachhaut ausgebildet.

Im Inneren wirkt der dreischiffige, basilikale Aufbau der ausgedehnten Halle verbunden durch den seitlichen Lichteinfall der Fenster über den Rolltoren in den seitlichen Segmenten und die klare Belichtung des Mittelschiffs durch die Fenster des Oberlichtes geradezu sakral und unterstreicht wirkungsvoll die Metapher „Kathedrale der Arbeit“ für derartige Industriebauten. Die unverfälschte und schlichte Gliederung des langgestreckten Schuppens durch die gleichartigen Rippenskelette der Stahlbeton-Stützmodule mit den längsaussteifenden, verbindenden und Raumtiefe erzeugenden Betonpfetten sind funktional und gleichzeitig bei Abwesenheit jeglicher Zusätze baukünstlerische Funktionsornamentik.



Innenansichten Nord



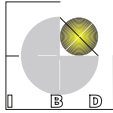
Süd



Wasserseite

©IBD-HL 2011

Im Aufriss ergibt sich als wiederkehrendes Motiv jedes Baumoduls die Rolltorzone mit begleitenden Wandflächen und über den Rolltoren in gleicher



Breite angeordneten queroblonden Zwillingsfenstern und der darüber liegenden Obergadenzone des Mittelschiffs mit den drei, durch Betonpfeiler getrennten liegenden Fenstern des Oberlichtes. Lediglich die Kopfzonen des Baues und der Bereich mit Kellerabgang und Waage weichen leicht von diesem System ab.

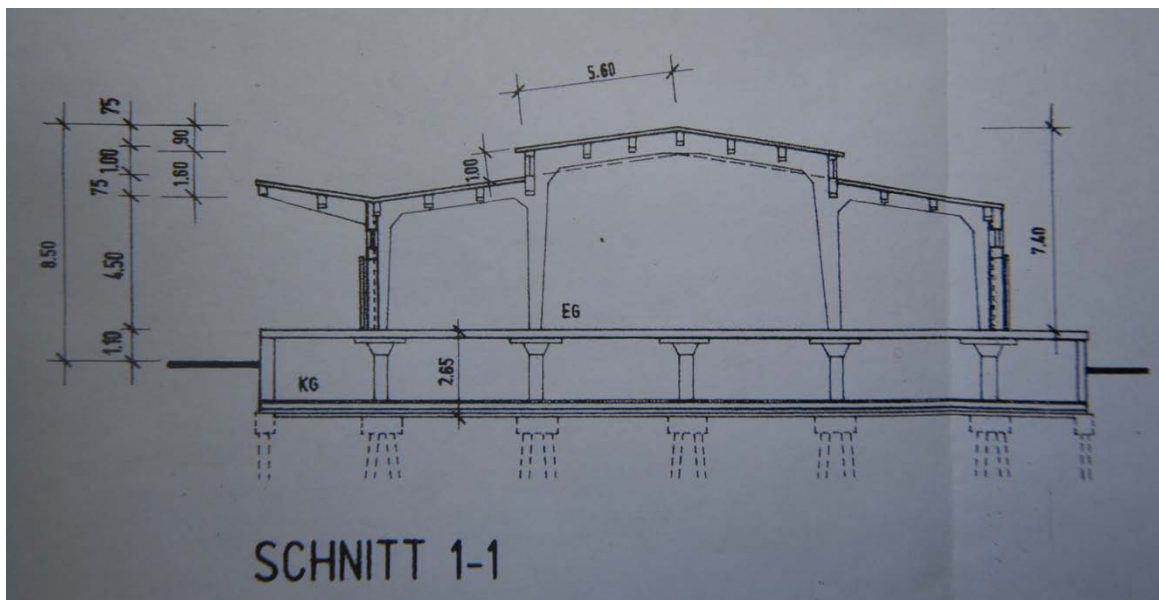
Waage:



Schaltgewichtswaage von 1954

©IBD-HL 2011

Annähernd in der Mitte des Baukörpers befindet sich auf der Landseite eine fest eingebaute Stückwaage als Schaltgewichtswaage mit Neigungsgewichtseinrichtung der Waagenfabrik **ALESCO Albert Essmann & Co** aus Hamburg-Altona aus dem Jahr 1954 mit der Fabriknummer 4221 und der PTR-Nr. PTR I 2326/26 und einer Höchstlast von 2000 kg.



Schnittzeichnung Baubüro Peter Kröger 2011

Kelleranlage



Keller



Stützpfiler

©IBD-HL 2011

Der große Keller auf der Südseite des Gebäudes erstreckt sich vom Kopfbau bis zum fünften Rolltor und unterkellert die gesamte Breite des Baukörpers einschließlich der Laderampen. Die konstruktive Funktionsästhetik dieses Funktionsraumes mit 6 Jochen in der Breite und 13 Jochen in der Tiefe besticht durch seine schlichte Eleganz der betonsichtigen Bauteile. Gedrückt wirkende Betonstützen mit quadratischen Pfeilerschäften und konischer Basis und konträrem Kapitell unter einer quadratischen Kämpferplatte versinken quasi unter den schweren Lasten der Betondecke in den Betonboden der Fundamentplatte. Funktional ist ein dichtes Raster von 5 auf 5 m gewählt um die hohe Deckenbelastung der Lagerzone des Erdgeschosses statisch abzutragen.

Beide Geschoßzonen sind konstruktiv und statisch intakt und weisen nur marginale Mängel auf. (siehe hierzu Anhang: Stellungnahme zur Statik und Erhaltungszustand, von Baubüro Peter Kröger; Lübeck 2011)

Konstruktion

Das Fundament wurde vermutlich als bewehrte Betonrahmenkonstruktion auf einer Pfahlgründung und gegossener armierter Betonplatte ausgebildet. Die Pfahlgründung war wegen des nicht tragfähigen Untergrundes erforderlich. Der pfeilergestützte Kellerbereich wurde mit einer lichten Höhe von 2,65 m und einer armierten Sichtbetondecke versehen.

Vorgefertigte Stahlbeton-Segmente als Skelett zur Queraussteifung mit Pfetten und Außenmauern als Lochfassade aus Ziegelmauerwerk zur Längsaussteifung. Die Innenwände wurden aus Normalformat-Ziegelsteinen im Bereich des südlichen Büro-Kopfbaues errichtet. Eingeschobene auf den Pfetten aufgelagerte Fertigteildecke aus bewehrten Hohlziegeln.

Vergleichbare Bauten

Vergleichbare erhaltene Hafenschuppen dieser Größenordnung sind in der Bundesrepublik äußerst selten nachzuweisen, da durch die Umnutzung der aus der Nutzung gefallenen, älteren Hafenanlagen die Schuppenbauten überwiegend abgerissen wurden.

In Bremen blieben bei der Umnutzung des Europahafens nur wenige Schuppen als Denkmale bestehen und wurden durch eine neue integrierte Nutzung (Büronutzung) erhalten. Ein alter Hafenschuppen des Hamburger Hafens im Bereich der Speicherstadt wurde ebenfalls umgenutzt und wird durch einen eher museal orientierten Betrieb erhalten. Die großen Rheinbinnenhäfen Köln und Duisburg haben eine vollständige Neuorientierung erfahren, die zu einer starken Überformung oder der Beseitigung durch Abriss bei derartigen Bauten geführt hat.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass durch die funktionale Neuorientierung der alten Hafenbetriebe insbesondere die alten Lagerschuppen keine Weiternutzung erfahren haben und überwiegend durch den Wegfall der Nutzung devastiert wurden. Nur in wenigen Fällen haben sich neue Interessenten bzw. Investoren gefunden, die den alten Schuppen ein gewerbliches neues Leben gesichert haben. In diesen Fällen ist jedoch festzustellen, dass gerade für diese Bauten – bedingt durch ihre großen freien Flächen, ihren maritimen Flair unmittelbar am Wasser und entsprechende funktionelle Haus-in-Haus-Einbauten sehr schnell neue Mieter und Nutzer gefunden wurden, die neben einer nachhaltigen Bestandssicherung der alten Bauten, vor allen den Charme dieser Schuppenbauten als Wettbewerbs- und Standortvorteil einsetzen.



Bremen: Europahafen Schuppen 6



Baumwollschuppen Cuxhavener Straße

Krananlagen

Auf der Wasserseite ist der Laderampenanlage eine Krananlage mit zwei fahrbaren Portaldrehkränen vorgelagert. Die Fahrschienen der Kräne und die Gleisanlagen der Hafenbahn sind in diesem Bereich vollständig erhalten. Der Erhaltungszustand der beiden Kräne kann laut einer Stellungnahme des Statikers Peter Kröger (s. Stellungnahme im Anhang) als gut bezeichnet werden. Die Lebensdauer kann bei entsprechender Instandhaltung über Jahrzehnte gesichert werden.



Krananlage und Schienen des Hafenbahn auf der Wasserseite Schuppen F

©IBD-HL 2011



Kran 22 von Nord



Kran 22 von Süd



Kran 52 von Süd



Kran 52 von Nord

Die beiden Kräne zeugen zusammen mit dem vor dem ehemaligen Lagerhaus (heute MediaDocks) verbliebenen Halbportal-Drehkran und dem bereits als

Denkmal eingetragenen, stationären Drehkran 1 an der Spitze der Wallhalbinsel als letzte ihrer Art von der Vielzahl der Entladekräne an der Hafenkante. Sie prägen durch ihre Silhouette in der gleichen Art wie die Türme der Kirchen sehr stark das Stadtbild des Hafenbereichs und sind letzte Zeugnisse des ehemaligen stadtnahen, industriellen Hafenbetriebes in Lübeck.

Objektdaten:

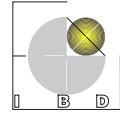
Kran 22: Portaldrehkran, Baujahr 1953;
Hersteller Kampnagel, Hamburg;
Tragfähigkeit 3 t

Kran 52: Portaldrehkran, Baujahr 1967;
Hersteller Kampnagel, Hamburg;
Tragfähigkeit 15 t



Blick vom Schuppen 10 auf den Hansa-Hafen

©IBD-HL 2011



Denkmalwert

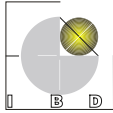
Der Verfasser dieses Gutachtens kommt entsprechend der nachfolgenden Argumente zu dem Ergebnis, dass das hier in Rede stehende Objekt Schuppen F sowie die Krananlage mit Hafenbahnschienen mit den Hafenkränen 22 und 52 ein Industriedenkmalensemble im Sinne des § 5 DSchG-SH darstellt.

1. Von besonderen geschichtlichen Wert als Belegexemplare für die Funktionsabläufe des Hafenbetriebs vor der Einführung des Containers und für das Verständnis der stadtnahen industriellen Hafenentwicklung auf der Grundlage der Hafenentwicklungs-Planung des Lübecker Wasserbaudirektors Peter Rehder von 1905. Die wissenschaftliche Bedeutung der Architektur dieses Objektes liegt im Wesentlichen in seiner Geltung als Beleg für die Entwicklung der modernen Wirtschafts-, Technik- und Verkehrsgeschichte. Weiterhin kommt diesem Objekt eine ganz besondere Bedeutung in wissenschaftlicher und künstlerischer Hinsicht als inzwischen selten gewordenen Vertreter dieser Zeitstellung und Funktion zu. Die ehemals große Anzahl solcher Schuppenanlagen aus den Anfängen der modernen Hafenentwicklung ist über den Zeitraum von nunmehr 100 Jahren stark geschrumpft, so dass die Existenz eines derartigen Hafenschuppen-Ensembles als Solches schon fast ein Alleinstellungs-Merkmal darstellt. Der Schuppen F zusammen mit den verblieben Hafenschuppen A, B, C und D ist mittlerweile eine Rarität und stellt ein hervorragend gut erhaltenes bauliches Zeugnis dieser Hafenverkehrs-Anlagen-Gattung dar.

2. Eine besondere baukünstlerische und wissenschaftliche Bedeutung als Belegexemplar des ingenieurtechnischen Zweckbaues ist zwar nicht von der Hand zu weisen, zumal mit der völligen Umgestaltung der Hafenanlagen in Bremen, Hamburg, Cuxhaven und anderen Hafenstädten im Norden derartige Bebauungen fast überwiegend verloren gegangen sind. Diese Bedeutung hat aber eher regionalen Bezug.

3. Von besonderer bau- und architekturgeschichtlicher Bedeutung als bauliches Dokument der modernen Hafenzweckbauarchitektur in zeittypische Bauweise mit Stahl/Beton-Konstruktion in betont zweckfunktionaler, schlichter Formsprache als Hafenschuppen-Industriebau, bis zuletzt in annähernd gleicher Nutzung, im direkten Umfeld der Altstadt.

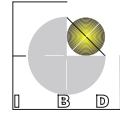
Das Objekt ist ein Industriebau der Unterkategorie Hafenschuppen mit der Funktion Umschlagschuppen. Es stellt einen funktionalen Gewerbebau zum Umschlag und der kurzfristigen Lagerung von Waren dar. Die geschichtliche Bedeutung als moderne Funktionsarchitektur wäre dabei zu konkretisieren als zeitgenössische 1940er Jahre Architektur unter Entwicklung eines modernen Modelltypus im Sinne des damals modernen Hafenumschlags mit wasserseitiger Anlandung, Kranentleerung, Stapelung im Schuppen und landseitiger Weitergabe der Waren über Schienen- und Straßenverkehr. Stadtgeschichtlich ist die Anlage durchaus von Rang für die Entwicklung der Anlagen des kaufmännischen Warenverkehrs in Lübeck.



Gleichwohl hat das Objekt Schuppen F eine aussagekräftige und beachtliche bau- und architekturgeschichtliche Bedeutung als seltenes bauliches Zeugnis dieser Architekturgattung, wie die durchgeführte deutschlandweite Recherche im Rahmen des Hafensymposiums „Hafenentwicklungen in Europa“ in Bremerhafen 2010 ergab. Außer den genannten ähnlichen Bauten in Bremen, Cuxhafen und Hamburg sind dem Verfasser keine weiteren Denkmale dieser Gattung und Größenordnung bekannt.

Die ingenieurmäßig schlichte und funktionale Qualität des Entwurfs spricht für eine mit der damaligen modernen Hafenentwicklung vertraute Architekten- oder Ingenieureurpersönlichkeit. Auf dem Areal hätte es verschiedene Varianten der Bebauung und der Grundrissgestalt gegeben. Der unbekannte Erbauer griff zu einer originellen aber zugleich rationalen Gestaltung. Der Baukörper fasst die geschwungene Kailinie des Behnkais als niedrige Raumkante ein und lenkt den Blick an dieser städtebaulich wichtigen Situation gegenüber der Altstadt über die Spitze der Wallhabinsel hinaus auf die Trave Richtung See.

4. Aus baukünstlerischen wie auch aus wissenschaftlichen und architekturgeschichtlichen Gründen liegen im Falle des Objektes Schuppen F zusätzlich zur stadtgeschichtlichen und technikgeschichtlichen Bedeutung starke Argumente vor die für den Denkmalwert der Anlage sprechen. Hierbei spielt die vorgelagerte Krananlage mit zwei Portaldrehkränen eine besondere und wichtige Rolle, da sie einerseits die Funktionsabläufe des Hafenbetriebes der damaligen Zeit dokumentieren und gleichzeitig den höchst malerischen Reiz des maritimen Hafenflairs manifestieren und das Bild des Hafens in der Stadt stark mitprägen. Wie bereits das Gutachten vom Baubüro Peter Kröger anmerkt, sind in der Gestaltungssatzung für die Hansestadt Lübeck u.a. technische Einrichtungen die der Infrastruktur dienten als ausdrücklich erhaltenswert eingestuft.



Zusammenfassung

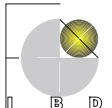
Als Fazit der Ausführungen kann folgendes festgehalten werden:

Im vorliegenden Fall stellt die Bebauung der nördlichen Wallhalbinsel mit den Hafenschuppen A-D und F sowie dem Lagerhaus und den erhaltenen Kränen und Krananlagen den wasserseitigen und landseitigen Erschließungen ein industrielles Hafendenkmal von besonderer Bedeutung dar, das auf Grund seiner Geschlossenheit und Vollständigkeit bei gleichzeitiger Stadtnähe und überschaubarer Größe als beispielhaftes Hafenensemble mit moderner Hafenlogistik und Funktionsabläufen vor der Container-Zeit gelten kann.

Das Gesamt-Objekt „nördliche Wallhalbinsel“ stellt ohne Zweifel ein bauliches Denkmal dar, dessen wissenschaftlicher und geschichtlicher Wert als Dokument der Entwicklung der modernen Hafengeschichte im Zusammenhang von Wirtschafts-, Technik- und Verkehrsgeschichte von überregionaler Bedeutung ist. Weiterhin stellt es einen unterdessen seltenen Bautypus des Hafenschuppens in unterschiedlichen zeitlichen Kontexten dar und bildet damit einen baukünstlerischer Beitrag und Beleg im Gewerbebau für die zeitgenössische Architektur zwischen 1900 und 1941 aus. Darüber hinaus hat es einen regionalen Zeugniswert für die stadtgeschichtliche insbesondere hafengeschichtliche Entwicklung Lübecks in der Situation des modernen Industriezeitalters.

In den Augen des Verfassers ist der Umfang des bestehenden Denkmalschutzes zu knapp gefasst. Die gesamte Bebauung – ausgenommen den jüngeren Zwischenbauten auf der Seite des Kühlenkamp-Kais – auf der nördlichen Wallhalbinsel bildet ein in sich geschlossenes Denkmalensemble, das allein durch seine Geschlossenheit auf kleiner Fläche mit allen Funktionsabläufen eines damals modernen Hafenanlage besticht und einen Alleinstellungscharakter besitzt. Die derzeitige Lösung der Denkmalpflege der Hansestadt Lübeck seziert zwar Teile der örtliche Urzelle der Anlage heraus, übersieht dabei aber, dass das Ensemble als Ganzes zum einen von einer Hand geplant und eigentlich in einem Zug – wenn auch über einen längeren Zeitraum - gebaut wurde. Der Schuppen F bildet da zwar mit dem späten Baujahr 1941 eine Ausnahme, aber er wurde im gleichen Schöpfergeist und in der Absicht das Ensemble sinngemäß zu ergänzen und architektonisch zu erweitern entworfen und gebaut.

Eine Erweiterung des Denkmalschutzes zumindest auf den Schuppen F und die vorgelagerte Krananlage mit zwei Kränen ist erforderlich, da damit zumindest die stadtseitige Ansichtskante der Hafenanlage „nördliche Wallhalbinsel“ erhalten bliebe.



Verwertungs- und Projektierungsmöglichkeiten

In diesem Zusammenhang soll noch kurz auf mögliche Nutzungen bzw. Weiterentwicklungen der Anlage eingegangen werden. Durch das Unterschutzstellungsverfahren resp. die zu erwartende Eintragung des Gebäudes als Kulturdenkmal in das Denkmalsbuch der Hansestadt Lübeck ergeben sich für das Grundstück mit der darauf aufstehenden Bebauung praktische Konsequenzen. Eine Vorabsprache des Denkmalamtes bzgl. des Umgangs bei einem derartigen Großobjekt über dauernde Folgenutzungen bzw. Weiternutzung mit dem Eigentümer ist daher sinnvoll, um einen eventuellen Leerstand des Denkmals zu vermeiden.

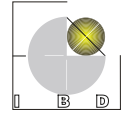
Eine Nutzung der Hafenschuppen durch eine gewerbliche Büronutzung im Zusammenhang mit der bereits vorhandenen Nutzung des Lagerhauses in Verbindung mit öffentlicher Nutzung durch Kunst oder Veranstaltung wie bei den Hafenschuppen 6 und 9 sichert der Bebauung eine nachhaltige Weiterverwendung. Andererseits bieten die Beispiele der Weiternutzung der Hafenschuppen in Bremen und Cuxhaven, die nach ersten Anlaufschwierigkeiten gut angenommen wurden und inzwischen begehrt sind, beste Modelle für Nutzungen in derartigen Bauten.

Die derzeitige unter Abriss des Ensembles orientierte Vermarktungsstrategie und der Masterplan führt zu einer kultur- und architekturgeschichtlich äußerst unbefriedigenden Situation durch den Verlust eines bedeutenden Belegs der Hafengeschichte und der geschäftlichen und ästhetischen Leistung des Lübecker Hafenbetriebes in Lübeck und über Lübeck hinaus.

Eine Weiterentwicklung der architektonischen Situation unter der Prämisse der Sicherung des Bestandes im Sinne einer nachhaltigen Umnutzung und Erweiterung des Gebäudeensembles fokussiert einen anderen Weg unter Erhaltung des Gebäudeensembles. Hier liegen im Rahmen und auf der Grundlage der Hafenentwicklungspläne in Bremen, Kopenhagen, London und Istanbul nachhaltige und wirtschaftlich sinnvolle Nutzungsmöglichkeiten nahe. Eine separate Projektkonzeption zur Nutzung und Verwertung des Objektes wäre sachdienlich.

Lübeck, 27. Mai 2011

Dr. Peter W. Kallen
Institut für Bauforschung+Denkmalpflege



Anlagen

KRÖGER BAUCONSULT

Ges. f. Projektentw. & Baubetreuung GmbH

Wallstraße 26 D- 23560 Lübeck

T: 0451 98920395 F: 032 121 001 079 Mobil: 0172 41 27 479

Mail: kroeger@artemodus.de www.bau-consult.org

Schuppen F :Stellungnahme zur Statik und Erhaltungszustand

Die Konstruktiven Elemente des Schuppen F wie: Stahlbetonstützen und Unterzüge + Decken weisen keine Mängel auf. Lediglich geringe Abplatzungen im Betonstützenfußbereich sowie die „äußereHaut“ bedürfen der Renovierung.

Es ist daher festzustellen, das der Erhaltungszustand für eine nachhaltige Nutzung sehr gute Voraussetzungen darstellt. Eine Unterschutzstellung würde den langfristigen Erhalt sichern.



Schuppen F, eine solide, auch ästhetisch ansprechende Betonkonstruktion mit umlaufendem Oberlicht-Band. Ein wunderbarer Saal für Groß-Veranstaltungen

aufgestellt Lübeck 19.5.2011

Peter Kröger



Dipl.-Ing. Peter Kröger Beratender Ingenieur Handlungsbevollmächtigter

Geschäftsführer: Jens Kröger Dipl. Betriebswirt

Wallstraße 26 D- 23560 Lübeck F: 032 121 001 079 Mobil: 0172 41 27 479

Mail: acc@artemodus.de Berufshaftpflichtversicherung AiA Police Nr. 05 19 28

Registereintragung: Amtsgericht Lübeck Nr. HRB 9636 HL Steuernummer FA Lübeck 22 290 55 661



Krananlagen Nördliche Wallhalbinsel Lübeck vor Schuppen F

Kräne Nr. 22+52 :Stellungnahme zur Statik und Erhaltungszustand

Vorbemerkung:

Im Auftrage von Frau Gabriele Ullrich (Schuppen9 Großer Saal) wurden am 28.4.11 durch einen genauen Ortsbesichtigung der Statische Zustand sowie der allgemeine Erhaltungszustand untersucht. Diese Begutachtung fand unter Beteiligung des Stahlbauschlossers Axel Emcken statt. Die Fotografischen Aufnahmen der Gesamtansichten wurden von dem Lübecker Fotografen Thomas Radbruch erstellt. Die Fotos zu den optischen Mängel erstellte P.Kröger.

Die städtebauliche Bedeutung der Krananlagen muß als sehr hoch eingestuft werden, da die Krananlagen das Hafenbild wesentlich prägen. In der Gestaltungssatzung für die Hansestadt Lübeck sind u.a. technische Einrichtungen die der Infrastruktur dienten als ausdrücklich erhaltenswert eingestuft.

An diesem exponiertem Standort ist jedoch nach Meinung des Aufstellers vielmehr eine denkmalrechtliche Unterschutzstellung erforderlich um die Anlagen langfristig zu erhalten und damit die Bedeutung des Lübecker Hafens zu dokumentieren. Die Unterschutzstellung würde es auch Sponsoren ermöglichen die Kosten zur Erhaltung steuerlich wirksam in Ansatz zu bringen.

Statik + Mängel:

Es wurden folgende Mängel an den beiden Kränen festgestellt:

- geringe Rostschäden antragenden Teilen Unterbau + Oberbau. Diese gehen nicht an die statische Substanz und sind durch normale Instandhaltung zu beheben-
- stärkere Rostschäden an Dünnblechteilen wie Bodenblech Kanzeln etc.
Austausch/Verstärkung von ca. 15m² je Kran
- Anstrichschäden an der Kanzeln (Holz + Stahlblech) – diese Mängel sind durch Anstriche zu beheben.

Zusammenfassung:

Der Erhaltungszustand der beiden Kräne kann als gut bezeichnet werden. Die Lebensdauer kann bei entsprechender Instandhaltung über Jahrzehnte gesichert werden. Es ist daher aus fachliche Sicht geboten den Erhalt durch Unterschutzstellung für die Öffentlichkeit als prägendes Dokument für Lübeck als bedeutende Hafenstadt der Hanse zu sichern.

11.5.2011

Peter Kröger





Krananlagen Nördliche Wallhalbinsel Lübeck vor Schuppen F

Ansicht der Kräne von der Landseite Foto.Th.Radbruch





Krananlagen Nördliche Wallhalbinsel Lübeck vor Schuppen F



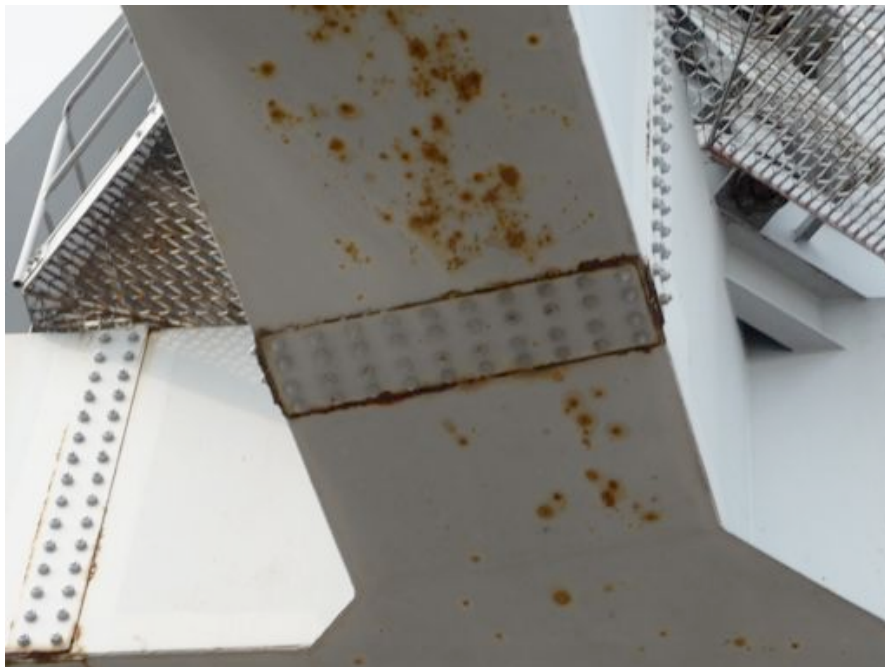
Seitenansichten Fotos: Th. Radbruch





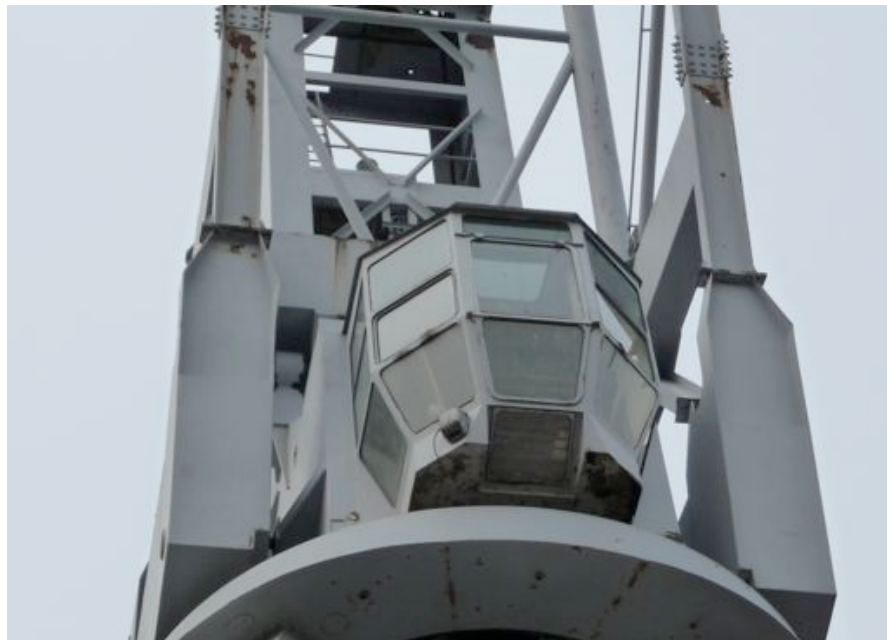
Krananlagen Nördliche Wallhalbinsel Lübeck vor Schuppen F

Fotodokumentation der einzelnen Bauteile mit leichten Rostschäden





Krananlagen Nördliche Wallhalbinsel Lübeck vor Schuppen F





Krananlagen Nördliche Wallhalbinsel Lübeck vor Schuppen F





Krananlagen Nördliche Wallhalbinsel Lübeck vor Schuppen F





Krananlagen Nördliche Wallhalbinsel Lübeck vor Schuppen F

