

Bericht an die Mitglieder der Bürgerschaft und des Ausschusses für Kultur und Denkmalpflege

Lübeck, 9. September 2012

Jörg Sellerbeck, Jr. (Tel. 0177/ 2 24 97 12, Email joerg.sellerbeck@gmx.de)
Mitglied des Ausschusses für Kultur und Denkmalpflege der Lübecker Bürgerschaft

Nördliche Wallhalbinsel im Auge der Denkmalpflege

Zusammenfassung

Noch in den 1970er Jahren stand die Nördliche Wallhalbinsel im Kontext der so genannten *Rahmenplanung Innenstadt*, welche die Altstadtrandgebiete zum Bestandteil integrierter Handlungskonzepte erklärte. Dieser langfristig angesetzte und auf die Stärkung der Lübecker Altstadt auch als Kernzone oberzentraler Funktionen angelegte Planungsansatz wurde in den 1990er Jahren zugunsten einer kurzfristig gedachten Verwertungsoffensive altstadtnaher städtischer Liegenschaften aufgegeben.

Denkmalpflegerische Belange wurden, um diesem Ansinnen nicht entgegen zu stehen, ab diesem Zeitpunkt nicht mehr beachtet und schließlich nur auf Druck von außen einer erneuten Überprüfung unterzogen. Der vorliegende Bericht soll aufzeigen, dass in diesem Zusammenhang weder die fachlich gebotene Sorgfalt beachtet wurde, noch ein ordnungsgemäßes Verfahren stattgefunden hat, welches zum einen das Denkmalschutzgesetz des Landes und zum anderen die sonst gewohnte denkmalpflegerische Praxis hätte erwarten lassen. Zu allem Überfluss wurden Tatsachen nicht nur verschwiegen sondern sogar wider besseren Wissens ins Gegenteil verkehrt.

Dem Denkmalrat des Landes Schleswig-Holstein, der vor diesem Hintergrund der amtlichen Denkmalpflege eine ordnungsmäßige Arbeitsweise und eine fachlich richtige Urteilsfindung bescheinigt, muss folglich vorgehalten werden, dass er seine vom zuständigen Ministerium übertragene Kontrollfunktion nicht wahrgenommen hat oder aufgrund von Falschinformationen nicht hat wahrnehmen können.

Bericht an die Mitglieder der Bürgerschaft und des Ausschusses für Kultur und Denkmalpflege

Lübeck, 9. September 2012

Jörg Sellerbeck, Jr. (Tel. 0177/ 2 24 97 12, Email joerg.sellerbeck@gmx.de)
Mitglied des Ausschusses für Kultur und Denkmalpflege der Lübecker Bürgerschaft

Nördliche Wallhalbinsel im Auge der Denkmalpflege

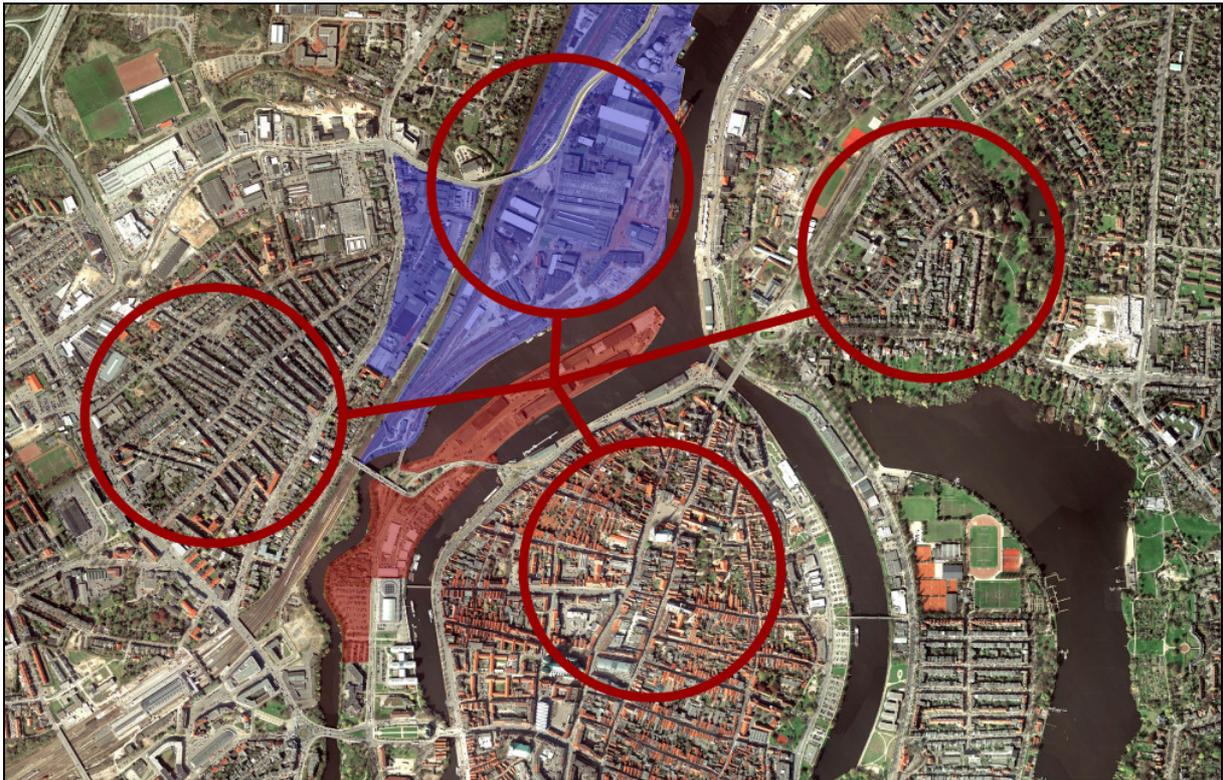
Vom Leitbild zum *Rahmenplan Innenstadt*

Im Jahr 1983 war das Aus beschlossen: Die Hafennutzung der Nördlichen Wallhalbinsel sollte aufgegeben und das Areal im Kontext des *Rahmenplans Innenstadt* zu deren Stärkung einbezogen werden. Maßgeblich hierfür war das unter Bausenator Hans-Dieter Schmidt formulierte Leitbild für die städtebauliche Sanierung und Entwicklung der Altstadt. Dieses im Grunde bis heute geltende Leitbild war bereits 1975 vom Stadtplanungsamt im so genannten S-4 Bericht aufgestellt und durch die Lübecker Bürgerschaft am 12. Juni des gleichen Jahres in der folgenden Form leicht modifiziert beschlossen worden:

1. Erhaltung der Innenstadt Lübeck in der Gesamtheit ihrer kulturhistorischen Werte und stadtbildprägenden Elemente als nationales und internationales Kulturdenkmal
2. Stärkung der Innenstadt als Wohnort für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen. Die derzeitigen Bewohner sollen nicht gegen ihren Willen durch Planungsmaßnahmen zur Abwanderung aus der Innenstadt gezwungen werden.
3. Beibehaltung der Innenstadt als Einkaufszentrum und Standort zentraler und oberzentraler Einrichtungen für die Versorgung der Bevölkerung der Hansestadt Lübeck und ihres Einzugsbereichs

Grundlage für die weitere Entwicklung der Lübecker Innenstadt war seitdem der 1983 in seiner ersten Fassung beschlossene *Rahmenplan Innenstadt*. Anders als die grundstücksbezogenen Instrumente der Bauleitplanung, des Bebauungsplans und des Flächennutzungsplans, werden bei einem Rahmenplan Leitlinien für einen größeren Bereich formuliert. Im vorliegenden Fall wurden die an die Innenstadt grenzenden Bereiche als Standorte von Großbauten mit besonderen, die Altstadtinsel in ihrer oberzentralen Bedeutung stützenden Funktionen einbezogen.

Mit seiner Fortschreibung unter Bausenator Hans Stimmann im Jahr 1988 wurde das Untersuchungsgebiet des Rahmenplans erweitert und nun auch die Nördliche Wallhalbinsel einbezogen. Auf der Mittleren Wallhalbinsel wurde bereits die Anlage eines Hotels und einer Musik- und Kongresshalle geplant. Es sind Großbauten mit besonderen Funktionen, die auf der Altstadtinsel selbst nicht realisiert werden konnten, aber zentrumsnah angesiedelt sein sollten. Dieses Vorhaben wurde mit dem Bau des heutigen Radisson Blu Senator Hotels und der Musik- und Kongresshalle bis 1994 verwirklicht. Danach stockte die Entwicklung jedoch. Das war vermutlich darauf zurückzuführen, dass sich die Lübecker Verwaltung seit der letzten Fortschreibung des Rahmenplans von 1990 nicht mehr gesamtplanerisch mit der Innenstadt auseinandergesetzt hat. Infolgedessen wurden keine Bestands- und Entwicklungsbewertungen mehr durchgeführt, um daraus integrierte Handlungskonzepte abzuleiten.



Die Nördliche und die Mittlere Wallhalbinsel (rot) als Altstadtrandrandgebiet und Bindeglied zwischen den dicht besiedelten und eng bebauten Wohngebieten St. Lorenz Nord, Innenstadt, St. Gertrud und einem potenziellen Neustadt Wohngebiet im Bereich der heute noch industriell genutzten Fläche zwischen Trave, Lohmühle und Teerhofinsel (blau).

Hafenarchitektur gelangt in den Fokus der Denkmalpflege

Die Fortschreibung des Rahmenplans im Jahre 1988 sah nun für die Nördliche Wallhalbinsel vor, dass „diese strukturell erhalten, jedoch in ihrer Nutzung aktiviert“ wird. Daraus ließen sich noch keine konkreten Gefahren für die dort vorhandenen Baulichkeiten des alten Stadthafens ableiten. Doch rief die neue Beschlusslage zu Recht auch die Denkmalpflege auf den Plan, sich im Hinblick auf die Schutzwürdigkeit nunmehr auch mit dem baulichen Erbe aus Lübecks früher Industrialisierungszeit auseinander zu setzen. Gefahren für den Fortbestand im Stadtbild bestanden zunächst wohl nur für das Drehbrückenhaus — die alte Dampfkraftzentrale war bereits vor 1919 zugunsten einer elektrisch betriebenen Hydraulikanlage ausgetauscht, der große Schornstein der Befeuerungsanlage abgebrochen worden.

Das 1891-92 errichtete Maschinenhaus für die Bedienung der Drehbrücke versorgte auch den 1893 an der Nordspitze der Wallhalbinsel installierten hydraulischen Bockdrehkran mit Dampfdruck. Seine Hebekraft von 40 t war bis zu seiner Stilllegung im Jahr 1976 unerreicht geblieben. Es war seitdem also auch schon ein Stück Hafengeschichte, das zum ‚alten Eisen‘ gehörte und daher Gefahr lief, dorthin auch entsorgt zu werden. Seine Unterschutzstellung im Jahr 1988 konnte das verhindern und seinen Fortbestand nach Restaurierung mit Mitteln der Possehl-Stiftung für die Nachwelt sichern. Gleiches widerfuhr den am Ufer der Straße *An der Untertrave* gelegenen Schuppen 6 und 9, den letzten beiden Kaischuppen entlang des Westufers der Altstadtinsel. Sie stehen für ehemals 22 in Folge der so genannten *Rehder-Planung* bis 1907 nahezu baugleich errichtete Bauwerke dieses Musters. Die übrigen Schuppen 1 bis 5 und 7 und 8 waren in den 1950er und 60er Jahren dem Ausbau der Straße *An der Untertrave* auf bis zu vier Fahrspuren zuzüglich Abbiegespuren gewichen. Schuppen 6 verlor in diesem Zuge gut ein Drittel seiner Länge inklusive des nördlich gelegenen steinernen Kopfbaus.

Als erstes Ergebnis der denkmalpflegerischen Bestandsaufnahme erfolgte 1990 die Unterschutzstellung der Drehbrücke und des Drehbrückenhauses sowie der Hubbrücke über den Elbe-Lübeck-Kanal.



Die Kaischuppen in der Zeit vor 1919: links Schuppen A und dahinter E auf der Nördlichen Wallhalbinsel, dahinter die Schuppen 6 und hinter dem Drehbrückenhaus rechts die Schuppen 5 und 4 an der Straße *An der Untertrave*. Diese Schuppenreihe zieht sich weiter bis zum Holstentor und ebenso die gesamte Hafestraße entlang bis vor die heutige Erich-Warburg-Brücke. Noch existiert die Rampe zur Marienbrücke hinauf nicht. Sie wurde erst 1919 zur Anbindung der Vorstadt St. Lorenz an die Altstadt gebaut. Foto: zusammengesetzte Ansicht aus zwei Fotografien von Appel (vor 1919), Fotoarchiv der Hansestadt Lübeck im St. Annen-Museum.



Der hydraulischen Bockdrehkran, Hersteller Haniel & Lueg, Düsseldorf, während der Arbeit vor 1940 und im restaurierten Zustand heute. Der Kran erlaubte erstmals den Umschlag von schwersten Lasten wie Dampfmaschinen und Dampfkessel wie im Bild zu erkennen, aber auch ganzen Eisenbahnwagons. Der Ausleger des Krans war gegenüber den späteren Wippkranen starr. Die Lasten, die er umsetzen sollte, mussten also auf dem Gleis wie auf dem Wasser unter die Hebevorrichtung gefahren werden. Die elektrischen Wipp-Portalkrane wie links im Bild brachten sich dagegen selbst in Position. Foto links: Fotoarchiv der Hansestadt Lübeck im St. Annen-Museum.



Drehbrückenhaus mit Drehbrücke (1891-92) heute und um 1910 mit ehemals hohem Schornstein für die Dampfkesselanlage. Das Bauwerk steht wie die Hubbrücke seit 1990 als besonderes Kulturdenkmal unter Schutz. Beides sind städtebauliche Dominanten, deren Kubatur durch die in ihnen wohnende Technik bestimmt war, deren Gestaltung sich aber an heimischen Formen und Materialien orientierte.



Hafen, Kanal und Hubbrücke in Postkartenansichten des frühen 20. Jhs. Im Vordergrund die Schuppen 10 und 11 von 1889, im Hintergrund Schuppen 9 von 1906. Kaikanten und die Gleisführungen der Hafenbahn liefern den Rahmen für die städtebauliche Anordnung.

Ideenwettbewerb Nördliche Wallhalbinsel für den ganz großen Wurf

Seit der Änderung des Rahmenplanes im Jahr 1988 führte das Baudezernat Verhandlungen mit einem Götborger Immobilieninvestor über den Verkauf der gesamten Nördlichen Wallhalbinsel und deren Bebauung mit Geschäfts- und Wohnbauten. Die Unterredungen waren 1993 soweit fortgeschritten, dass in einem Ideenwettbewerb die architektonischen Formen für die massive Bebauung gefunden werden sollte. Das alte Hafensreal Nördliche Wallhalbinsel rückte damit endgültig in den Fokus von Politik und Stadtplanung — als Verfügungsmasse zur Realisierung kühnster Träume. Architektonische Leuchtturmprojekte waren das Ziel. Bis zu 115.000 m² Bruttogeschossfläche für rund 700 Wohnungen, Büros, Geschäfte, Restaurants, Hotels und Pensionen sollten neu entstehen. Der Rahmenplan spielte also keine Rolle mehr. Doch dem Planen und Entwerfen im freien Fall wurde ein Gutachten entgegengestellt, welches Empfehlungen für die künftige städtebauliche Planung zu geben hatte. Im Auftrag der Denkmalpflege enthielt es auch ein Kapitel zur denkmalpflegerischen Beurteilung des Untersuchungsgebiets. Dieses Gutachten — von Professor Ulrich Nieschalk von der Fachhochschule Lübeck 1991 vorgelegt — kommt in jenem Kapitel zu folgenden Empfehlungen:

1. U n t e r s c h u t z s t e l l u n g e n

Der 1898 erbaute Kaufmannsspeicher sei für die Raumbildung im städtischen Raum des Hafens ein maßgebender Faktor. Eine künftige Neubebauung solle sich in ihrer Höhe an den Tragstrukturen des Kaufmannsspeichers orientieren. Er sei dringend unter Denkmalschutz zu stellen — ebenso die historischen Kaianlagen, die Hafenbahngleise und die Drehscheibe auf der Ladestraße in der Zentralachse der nördlichen Wallhalbinsel.

2. S c h u t z z o n e n

Die bestehenden Raumkanten der Nördlichen Wallhalbinsel sollten beibehalten werden. An diesen Kanten befänden sich die technischen Strukturen der Hafenkräne. Diese sollten im Charakter beibehalten oder wieder aufgenommen werden. Geringfügige Gebäudeerweiterungen seien möglich. Die Freihaltung der Ladestraße müsse bei künftigen Planungen gewährleistet sein.

3. S t ä d t e b a u l i c h e E m p f e h l u n g e n

- Gewährleistung der wichtigen Blickachsen auf allen Brücken,
- auf der Nordspitze „Bellevue“ eventuell Schaffung eines Topos (städtebauliche Dominante),
- Freihaltung der Gebäudeschneisen auf der nördlichen Wallhalbinsel,
- Freihaltung der großen Zentralachse im Bereich der ehemaligen Ladestraße,
- maximal 4 Geschosse bei Neubauten und
- kein Baumgrün



Südost-Flanke des Lagerhauses der Kaufmannschaft von 1898 mit der letzten von ehemals vier Kranbrücken mit Halbportalkran Nr. 17 von 1918 (Fa. Kamptz, Hamburg) — unter Denkmalschutz gestellt 1993, saniert und umgenutzt in die heutigen *media docks* in den Jahren 1991/92. Ein bei dieser Sanierung erfolgter Teilabriss des Denkmals in seinem südlichen Drittel, der für eine neue Tiefengründung der didaktischen Rekonstruktion kriegszerstörter Gebäudeteile erforderlich wurde, geschah mit denkmalpflegerischem Segen. So konnte sich bei dieser Altbausanierung auch die „Formensprache zeitgenössischer Architektur“ in Glas- und Stahlelementen und damit die Entwurfskompetenz des verantwortlichen Planungsbüros Ausdruck verschaffen.

Diesen Empfehlungen zufolge werden dann der Kaufmannspeicher mit seinem Halbportalkran von 1917 sowie die gesamten Kaianlagen der Nördlichen Wallhalbinsel aus der Zeit von 1892 bis 1900 als besonderes Kulturdenkmal in das Denkmalbuch der Hansestadt Lübeck eingetragen. Als Grundlage für die Eintragung erkannte die Denkmalpflege an, dass „der Kaimauerring ‚Nördliche Wallhalbinsel‘ und seine Bebauung ein Dokument für die städtebauliche Entwicklungsgeschichte einer mittelalterlichen Kaufmanns- zu einer modernen Hafenstadt“ darstellen. Demzufolge wird das Denkmal auch umfassend als „Hafenensemble“ im Denkmalbuch gekennzeichnet:

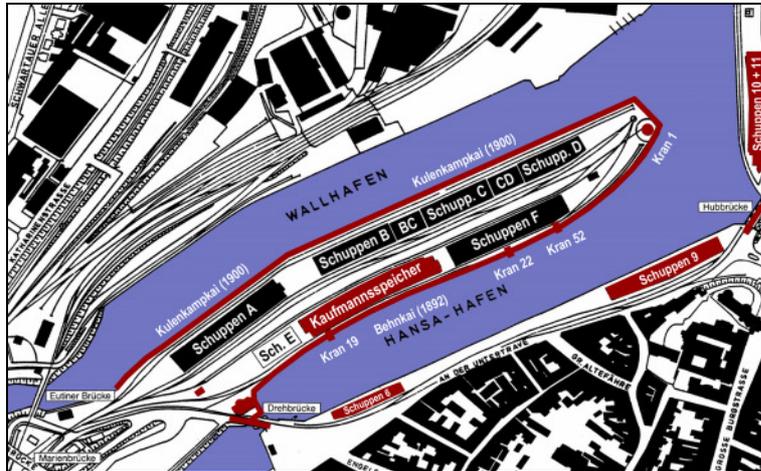
„Hafenensemble ‚Nördliche Wallhalbinsel‘ mit Bau- und Ladestruktur um 1900. 700 m lange und 110 m breite Halbinsel, gelegen zwischen dem ehemaligen Befestigungsgraben (Stadtgraben) und der Stadt-Trave. 1900 von Peter Rehder zur modernen Hafenanlage erweitert durch betonierte und gemauerte Kaianlagen, Bahngleise mit Drehscheibe an der nördlichen Spitze, Lösch- und Lagereinrichtungen aus dem Jahre 1894 - 1941. Großes Lagerhaus der Kaufmannschaft von 1898 (durch Kriegseinwirkungen gestört) mit Halbportal-Wipp-Drehkran von 1917.“

Dass im gesamten „Hafenensemble“ mit allen seinen baulichen Bestandteilen also ein Denkmalwert zu sehen ist, ist nahe liegend. Was innerhalb dieses Denkmalensembles als außergewöhnlich erachtet wird, wurde dem Denkmalschutzgesetz zufolge als „besonderes Kulturdenkmal“ eingestuft und gesondert angeführt. Hierzu gehört nun seit 1993 auch der Kaufmannspeicher — zehn Jahre vor dem Abschluss der Sanierung und Umnutzung in die heutigen *media docks*.

Still ruht die Denkmalpflege ...

Nach der letzten Unterschutzstellung eines Bauwerks auf der Nördlichen Wallhalbinsel im Jahr 1993 herrschte stillschweigendes Einvernehmen, dass alle weiteren Baulichkeiten dem angestrebten Neubauprojekt einer kleinen „HafenCity“ nicht im Wege stehen sollten. Das war auch der Fall, als der letzte große Vermarktungsversuch in 2007 mit einem Interessenbekundungsverfahren für die Neubebauung des gesamten Areals die isländische Investorengruppe DCP nach oben spülte. Diese hatte den Wettbewerb mit einem Entwurf für sich entschieden, der so gar nichts mehr mit den Empfehlungen Nieschalks zu tun hatte. Während man im Bereich Planen und Bauen die Begeisterungstürme der Bereichsleitung aushalten musste, erfasste neben weiten Teilen der Bevölkerung auch die Lübecker Architektenschaft das kalte Grauen. Denn mit dem städtebaulichen Entwurf wurde der überkommene Charakter der durch Gleisstränge und Kaikanten geprägten Bebauung zugunsten eines spannungsgeladenen Zickzackdesigns aufgegeben — ein augen-

scheinlicher Rückgriff auf die Muster der schiefwinkligen Bastionsarchitektur des 17. Jhs. Das war nun wirklich neu. Der Entwurf stellte die sonst eher gleichtönigen Hafen-Cities anderenorts gewaltig in den Schatten. Das passte dann auch nicht — besonders nicht nach Lübeck und erst recht nicht vis-a-vis der Altstadtinsel. In Folge erklärte sich auch DCP bereit, einen neuen Wettbewerb für die Erstellung eines Masterplans durchzuführen. Der Siegerentwurf des Konsortiums Brodersen und Gebauer/ Wurck orientierte sich wieder weitgehend an den Vorgaben des inzwischen 17 Jahre zurückliegenden Gutachtens. Dieser Entwurf lieferte die Grundlage für den heute gültigen Bebauungsplan.



Unterschutzstellungen bis Juli 2012

- | | |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1988 | - Schuppen 6 und 9 (Bj. 1906)
- Bockdrehkran Nr. 1 (1893)
- Schuppen 10 und 11 (1889) |
| 1990 | - Drehbrücke (1892)
- Hubbrücke (1896-1900) |
| 1993 | - Kaufmannsspeicher (1898)
- Kran Nr. 19 (1917)
- Kaianlagen (1892-1900) |
| 2012 | - Kran Nr. 22 (1953) und Nr. 52
- (1967) LKW-Wagenhaus (1956) |

Schwarzplan der Nördlichen Wallhalbinsel mit Kennzeichnung der besonderen Kulturdenkmale (rot): Kran Nr. 1 und Schuppen 6 und 9 (1988), Drehbrücke und Hubbrücke (1990), Kaimauerring und Kaufmannsspeicher mit Kran Nr. 19 (1993), Kran Nr. 22 und Nr. 52 sowie das kleine Waagenhaus mit Lkw-Waage (2012) im Bereich der Einfahrt auf die Halbinsel (derzeit noch einfaches Kulturdenkmal). Wie im Gutachten von Nieschalk wurden Gleisstränge und Pflasterung (1892) erneut in 2012 vom Denkmalrat zur Unterschutzstellung angeregt.

Angesichts der eingeschlagenen Linie der obersten Entscheidungsebenen Senat und Bürgermeister gab es für die Denkmalpflege keinen Bedarf einer Einmischung. Freimütig begleitete man das sich anschließende Bebauungsplanverfahren mit einem Dreizeiler. Dieser nennt sich zwar „denkmalpflegerische Stellungnahme“, sagt aber nichts weiter, als dass „in der Begründung zum Bebauungsplan Nördliche Wallhalbinsel die denkmalpflegerischen Belange ... ausreichend gewürdigt worden sind“. Nun dürfte man allerdings unter einer „denkmalpflegerischen Stellungnahme“ eine detaillierte Erörterung erwarten. Sie hätte sich mit dem baulichen Bestand im Detail auseinanderzusetzen, und im Sinne des Gesetzes auch die Kriterien von Denkmalfähigkeit und Denkmalwürdigkeit eingehend zu behandeln. Hierzu sah sich aber von Amtsseite niemand genötigt. Schließlich war vom Bürgermeister selbst, dem zuständigen Dienstherren mit Dienstaufsicht (das Amt für Denkmalpflege ist als Stab dem Bürgermeister unterstellt), die Marschrichtung längst festgelegt. Sich dennoch für das bauliche Erbe stark zu machen, hätte angesichts dieser Konstellation nur zur Austragung verwaltungsinterner Kontroversen geführt, die in der Sache nichts hätten bewirken können.

... bis bürgerlicher Impetus zum Tätigwerden zwingt.

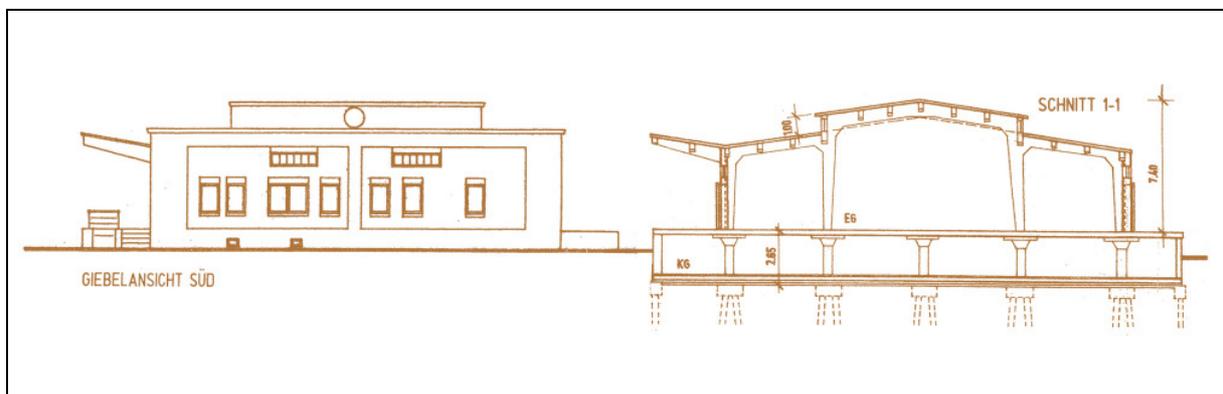
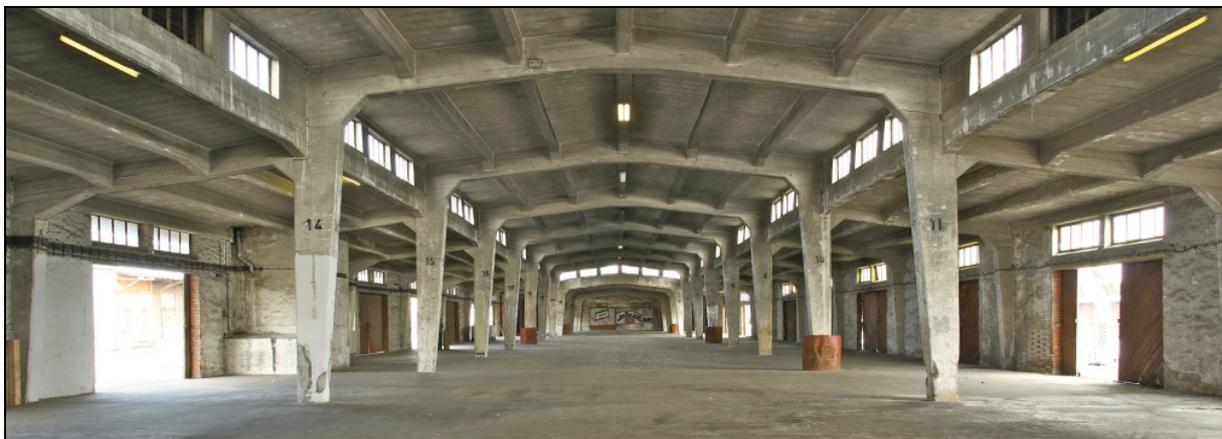
Wie ungelegen war da der Antrag einer durch die Planungen negativ Betroffenen, dass sich die Denkmalpflege mit der Einstufung von Schuppen F als besonderes Kulturdenkmal einmal befassen möge. Die Pächterin Gabriele Ullrich, die im Mai 2011 für sich und Schuppen F eine Perspektive wünschte, unterfütterte ihren Antrag mit einem Kurzgutachten des Bauhistorikers Dr. Kallen. Mit diesem Gutachten wird anhand von vier der insgesamt sechs alternativen, gesetzlich benannten Gründe die Denkmalfähigkeit des Bauwerks nachgewiesen. Kallen kommt daher zu folgendem Schluss:

„Das Gesamt-Objekt ‚Nördliche Wallhalbinsel‘ stellt ohne Zweifel ein bauliches Denkmal dar. Dessen wissenschaftlicher und geschichtlicher Wert ist als Dokument der Entwicklung der modernen Hafengeschichte im Zusammenhang von Wirtschafts-, Technik- und Verkehrsge-

schichte von überregionaler Bedeutung. Weiterhin stellt es einen unterdessen seltenen Bautypus des Hafenschuppens in unterschiedlichen zeitlichen Kontexten dar und bildet damit einen ... Beleg im Gewerbebau für die zeitgenössische Architektur zwischen 1900 und 1941 ...

... Die gesamte Bebauung auf der nördlichen Wallhalbinsel — die jüngeren Zwischenbauten auf der Seite des Kuhlenkampkais ausgenommen — sind ein Denkmalensemble, das allein durch seine Geschlossenheit auf kleiner Fläche mit allen Funktionsabläufen eines damals modernen Hafenanlage besticht und einen Alleinstellungscharakter besitzt.“

Nicht nur in den Augen Kallens war der Umfang des bestehenden Denkmalschutzes daher zu knapp gefasst. Er moniert, dass die amtliche Denkmalpflege nur Teile der örtlichen Urzelle der Anlage heraus sezierete. Es sei daher übersehen worden, dass das Ensemble als Ganzes von einer Hand geplant und dann in einem Zug — wenn auch über einen längeren Zeitraum hinweg — vollständig zu Ende gebaut worden war. Ein kurzer Blick in die Planungen Rehders bestätigen diese Aussagen in jeder Hinsicht. Der besondere Wert und damit die besondere Bedeutung der Einzelbauwerke ergeben sich daher nicht primär aus sich selbst heraus sondern aus ihrer Zusammenwirkung als seinerzeit modernste Hafenanlage in Deutschland, wenn nicht Europas. Zu diesem funktionsfähigen Ganzen gehörten auch die Pflasterungen der Verkehrsflächen mit trotz schwerster Beanspruchung über 100-jähriger Haltbarkeit und für lange Zeit ausreichend dimensionierte, wohlüberlegte Gleisanlagen. Darauf beruht in Folge auch die besondere städtebauliche Bedeutung des Ensembles für die Hansestadt Lübeck, die eben erst dadurch als moderne Hafenstadt dieser Zeit wahrgenommen werden kann. Eben diese Bedeutung wurde seitens der Denkmalpflege schließlich auch für die Unterschutzstellungen der Schuppen 6 und 9 sowie 10 und 11 als Begründung angeführt. Der besondere geschichtliche Wert des Schuppens F wurde von Kallen zwar bestätigt, aber nur skizziert, da eine Analyse aller archivarischen Quellen nicht durch den Auftrag für sein Kurzgutachten abgedeckt war.



Oben: Die große Halle des Schuppens F von Süden nach Norden. An einen Mittelrahmen sind jeweils zwei einhüftige Seitenrahmen angehängt. Dadurch kann das Dach gestaffelt werden und einen Lichtgaden ausbilden. Foto: Thomas Radbruch. Unten: Ansicht von Süden (der markante Giebel wurde in jüngeren Jahren verstümmelt) und Darstellung eines Schnitts durch beide Ebenen.

Nun war auch die amtliche Denkmalpflege kraft Gesetzes verpflichtet, in der Sache tätig zu werden. Doch angesichts der Masse von 1.200 überwiegend mittelalterlichen bis frühneuzeitlichen Einzeldenkmalen und einer sehr knappen Personalausstattung war die Lübecker Denkmalpflege mit Industriebauten nur wenig vertraut. Folglich suchte sie sich fachliche Unterstützung bei Amtskollegen anderer Landesdenkmalämter. So wurde der Aspekt, ob der Schuppen F ggf. kriegswichtig gewesen sein könnte, als Frage in den Raum gestellt. Sie wurde offenbar für den von Kallen nicht ausführlich untersuchten geschichtlichen Wert des Schuppens F als wesentlich erachtet.

Die unter den Fachleuten daraufhin einsetzende Diskussion umfasste einen Verteiler von über 50 Personen über alle Landesgrenzen hinweg. Sie erreichte auch Fachleute in Österreich und den Niederlanden. Die Rückmeldungen bestätigten grundsätzlich und in jeder Hinsicht die Ausführungen von Kallen. Auch enthielten sie weitergehende Hinweise zum frühen Betonbau und den beiden letzten von ehemals mehr als einem Dutzend Halbportalkranen, die vor Schuppen F verblieben waren.¹

Um die Arbeit der amtlichen Denkmalpflege zu unterstützen, hat BIRL-Mitglied Dr. Heiner Freiesleben zur Vervollständigung der von Kallen durchgeführten Analysen auch das archivarisch verfügbare Material zum Schuppen F recherchiert. Sein ausführliches Gutachten zu dessen Baugeschichte folgt streng wissenschaftlichen Grundsätzen und verzichtet auf ein Votum zur Frage der Unterschutzstellung. Ein solches Votum war auch schon von daher entbehrlich, dass sich der besondere geschichtliche Wert von Schuppen F aus jeder einzelnen Zeile seiner Ausführungen ergibt.

Zur genaueren Untersuchung zum Denkmalwert des Schuppens F in dieser Weise nunmehr hinreichend genötigt — auch aufgrund der mittlerweile entfachten öffentlichen Diskussion um den gesamten baulichen Bestand der Nördlichen Wallhalbinsel — erweiterte die Kulturbehörde den Auftrag an die Denkmalpflege, auch die übrigen, noch nicht als besonderes Kulturdenkmal erkannten Baulichkeiten auf ihren Denkmalwert hin zu untersuchen. Das Ergebnis dieser Überprüfung wurde in der Sitzung vom Februar an den Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege berichtet und in einem Widerspruchsbescheid an Frau Ullrich als ursprüngliche Antragstellerin noch detaillierter ausgeführt:

1. Die beiden Kampnagel-Portalkrane Nr. 22 (1953) und Nr. 52 (1967) vor Schuppen F und das LKW-Wagenhaus (1956) am Eingang der Nördlichen Wallhalbinsel würden unter Schutz gestellt, ob letzteres auch als besonderes Kulturdenkmal eingestuft wird, bleibe noch zu prüfen.
2. Die Kaischuppen A bis D würden nicht als Denkmal eingestuft, da diese im letzten Weltkrieg beschädigt worden seien — bei Schuppen A die südliche von drei hölzernen Hallen, bei Schuppen C beide Hallen, die nach 1942 „zweigeschossig“ wiedererrichtet worden seien — und allgemein witterungs- und nutzungsbedingt nun in einem schlechten Zustand seien.
3. Der Kaischuppen F wäre als früher Betonbau bereits durch die Unterschutzstellung der Siemser Ölmühle von 1905 als bauliche Besonderheit für die Nachwelt erhalten. Demzufolge bedürfe es [aus wissenschaftlich-technischen Gründen] keiner weiteren Unterschutzstellungen von Gebäuden dieser Art. Der Schuppen sei ferner nicht schützenswert, da er nicht Teil der *Rehder-Planung* gewesen sei. Und schließlich würden besondere geschichtliche Gründe ausfallen, da der Bau nicht kriegswichtig gewesen sei wie angeblich eigene Recherchen und ebenso die von Freiesleben in den Unterlagen des Stadtarchivs ergeben hätten.

¹ So bestätigen Rückmeldungen der Landesdenkmalämter aus Bremen und Berlin, dass jeder Betonbau dieser Zeit „kriegswichtig“ sein müsse und dass alle Ausführungen von Kallen „plausibel“ seien. Wissenschaftler von der TU Darmstadt wiederum bescheinigen hinsichtlich der Portalkrane der Firma Kampnagel, dass „jeder Hafenkran dieses Alters denkmalwürdig“ sei, denn diese Gattung leide unter hohem Schwund: entweder wegen der „schnellen Verschrottung, manchmal auch illegal wie in Bremen — wo kein einziger Kran mehr erhalten ist — oder dem Verkauf nach irgendwo.“ Mit keinem Wort wird der Denkmalstatus der betrachteten Bauten in Frage gestellt, vielmehr werden weitere Überlegungen angestellt und Hinweise gegeben, die dazu helfen sollen, die Ergebnisse Kallens zu erhärten.



Krane Nr. 52 (links) und 22 (rechts). Im Vordergrund hängt der Haken des alten Bockdrehkrans Nr. 1 von 1893. Für Kran Nr. 22 wurde in der zweiten Jahreshälfte 2011 bereits ein Abbruchartrag gestellt. Seine im Herbst 2011 von Vertretern der CDU im Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege geforderte Unterschutzstellung erfolgte im Frühjahr 2012. Dadurch wurde sichergestellt, dass die noch vorhandenen vier Krane von ehemals insgesamt 21 Exemplaren auch in Zukunft zumindest noch erahnen lassen, wie mit der Einführung des Lift-on/Lift-off-Verfahrens (LO/LO) das Hafenumschlagwesen gemäß der *Rehder-Planung* industrialisiert wurde und damit Lübecks Übergang von einer mittelalterlichen Kaufmannstadt zu einer modernen Hafenstadt vollzogen werden konnte.



Das LKW-Waagenhaus (1956) am Eingang der Nördlichen Wallhalbinsel: ein einfaches Kulturdenkmal aufgrund der Neubewertung des gesamten baulichen Bestandes durch die Abteilung Denkmalpflege in 2012. Die Erhebung in den Status eines besonderen Kulturdenkmals sei noch zu prüfen, da der Abteilung Denkmalpflege noch nicht genügend Erkenntnisse über vergleichbare Bauwerke und technische Anlagen aus dieser Zeit vorlägen. Die Abteilung Denkmalpflege gibt in ihrem Bericht das Baujahr 1966 an. In der Forschungsakte des Amtes selbst und im Gutachten von Nieschalk wird jedoch ein 10 Jahre früheres Baujahr 1956 erwähnt.

Gegen die Unterschutzstellung des LKW-Waagenhäuschens ist im Prinzip nichts einzuwenden. Die Frage nach dem Zweck stellt sich aber, wenn der Sinnzusammenhang dieses Gebäudes durch den Abriss aller mit ihm in Beziehung stehenden Baulichkeiten aufgehoben wird. Auch stellt sich die Frage nach der Verhältnismäßigkeit, wenn das unwesentlichste Detail auf der Wallhalbinsel zum Denkmal erhoben wird, die wesentlichen Bauwerke wie die Schuppen A bis D und F dagegen aber noch nicht einmal teilweise den Status eines einfachen Kulturdenkmals erhalten sollen.

Rein vorsorglich legt die Denkmalpflege größten Wert darauf, in Ihrer Erwiderung auf das Unterschutzstellungsansinnen gebetsmühlenartig auszuführen, dass „eine sehr sorgfältige Prüfung der Denkmalrelevanz“ und „eine sehr umfangreiche wissenschaftliche Überprüfung“ stattgefunden habe. Der Leser wird auch damit konfrontiert, dass die Öffentlichkeit allenfalls einen Anspruch auf ein „ordnungsgemäßes Verfahren“, nicht aber auf eine „sachlich richtige Entscheidung“ habe. Solange die Denkmalpflege ihre Entscheidung ausreichend begründete, läge der Ermessensspielraum für die Erteilung oder die Versagung von Denkmalschutz ausschließlich bei der Denkmalbehörde.

Ordnungsgemäße Verfahrensabläufe und sorgfältige Prüfung der Denkmalfähigkeit

Was hierbei zunächst erstaunt, ist die grundsätzliche Haltung, die von Amtsseite nach außen gekehrt wird. Seit Beginn des gesamten Verfahrens ist die Denkmalpflege offensichtlich ausschließlich darum bemüht gewesen, Gründe anzuführen, die den Denkmalwert vermeintlich aushebelten — und zwar für all diejenigen Baulichkeiten, deren Fortbestand dem KaiLine-Projekt des Bürgermeisters entgegenstehen würde. Für die wesentlichen Bauwerke, die das Denkmal Nördliche Wallhalbinsel ausmachen, wird nicht ein einziges Wort darüber verloren, was für die Denkmalfähigkeit — zumindest auch nur für einen Teil des Ganzen — sprechen könne. Nicht ansatzweise ist zu erkennen, dass die Denkmalpflege die insgesamt sechs Gründe,² die das Denkmalschutzgesetz alternativ (nicht kumulativ) für die Bestätigung der Denkmalfähigkeit erwähnt, mit einem zu erwartenden Maß an Sorgfalt geprüft wurden. Dass eine derartige Erörterung stattgefunden hat, aus der auch folgerichtig die amtliche Entscheidung abgeleitet und damit hinreichend begründet worden ist, muss daher verneint werden.

Schließlich mag der Hinweis des Amtes, die Öffentlichkeit habe **k e i n e n** Anspruch auf eine „sachlich richtige Entscheidung“, streng juristisch richtig und daher glaubhaft sein. Der Anspruch aber, den die Verwaltung damit offensichtlich an sich selbst zu stellen gedenkt, ist dagegen schier unglaublich. Schließlich wird damit zu verstehen gegeben, das Amt habe ein Recht auf Schlamperei. Das aber liefe auf die Selbstabschaffung der Denkmalpflege und zugleich des Denkmalschutzes überhaupt hinaus.

Unrichtigkeiten, Unwahrheiten und zweierlei Maß

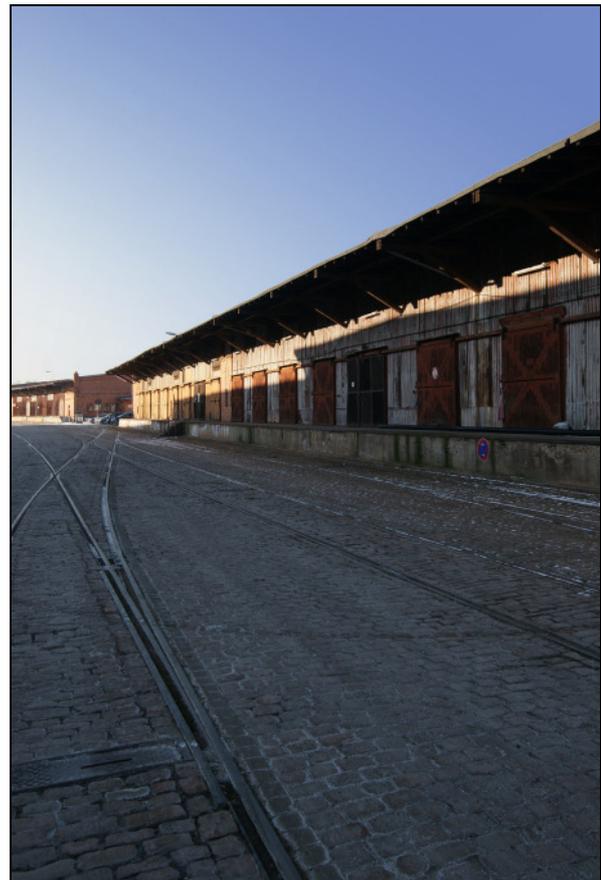
Über Schlampigkeiten könnte man bisweilen hinwegsehen. Wenn aber wie in diesem Fall nicht auch noch alle vorgetragene Begründungen zur amtlichen Entscheidung sachlich falsch, beziehungsweise mit zweierlei Maß gemessen wären, im Widerspruch zu früheren Entscheidungen ständen und damit ein *venire contra factum proprium* darstellten und schließlich sogar wider besseren Wissens die Unwahrheit verkörperten, muss dies der Öffentlichkeit, besonders der Lokalpolitik als Entscheidungsträgerin in letzter Instanz, nahe gebracht werden:

1. Die angemerkte Kriegsbeschädigung von Schuppen A (nur 1/3 des gesamten Gebäudes) und Schuppen C (beide hölzernen Hallen haben vollständig gebrannt) hat die Denkmalpflege auch nicht davon abgehalten, den erheblich beschädigten und bei der Sanierung 2001-2002 dann didaktisch mit einem riesigen Glasaufbau teilrekonstruierten Kaufmannsspeicher 1993 unter Schutz zu stellen. Ferner sind Schuppen B und D auf der Nördlichen Wallhalbinsel im unrestaurierten Originalzustand besser erhalten als der Schuppen 6 (dem fehlt 1/3 der Länge) und der Schuppen 9 — letztere stehen aber seit 1988 unter Schutz — ebenso Schuppen 10/11, dem heute auch ein ursprüngliches Drittel an seiner Südseite fehlt und an den am nördlichen Ende ein neues Drittel angebaut wurde.

² Siehe § 1 (2) Denkmalschutzgesetz des Landes Schleswig-Holstein in seiner aktuellen Fassung: „Kulturdenkmale sind Sachen, Gruppen von Sachen oder Teile von Sachen vergangener Zeit, deren Erforschung und Erhaltung wegen ihres [1.] geschichtlichen, [2.] wissenschaftlichen, [3.] künstlerischen, [4.] städtebaulichen, [5.] technischen oder [6.] die Kulturlandschaft prägenden Wertes im öffentlichen Interesse liegen (einfache Kulturdenkmale). ...“

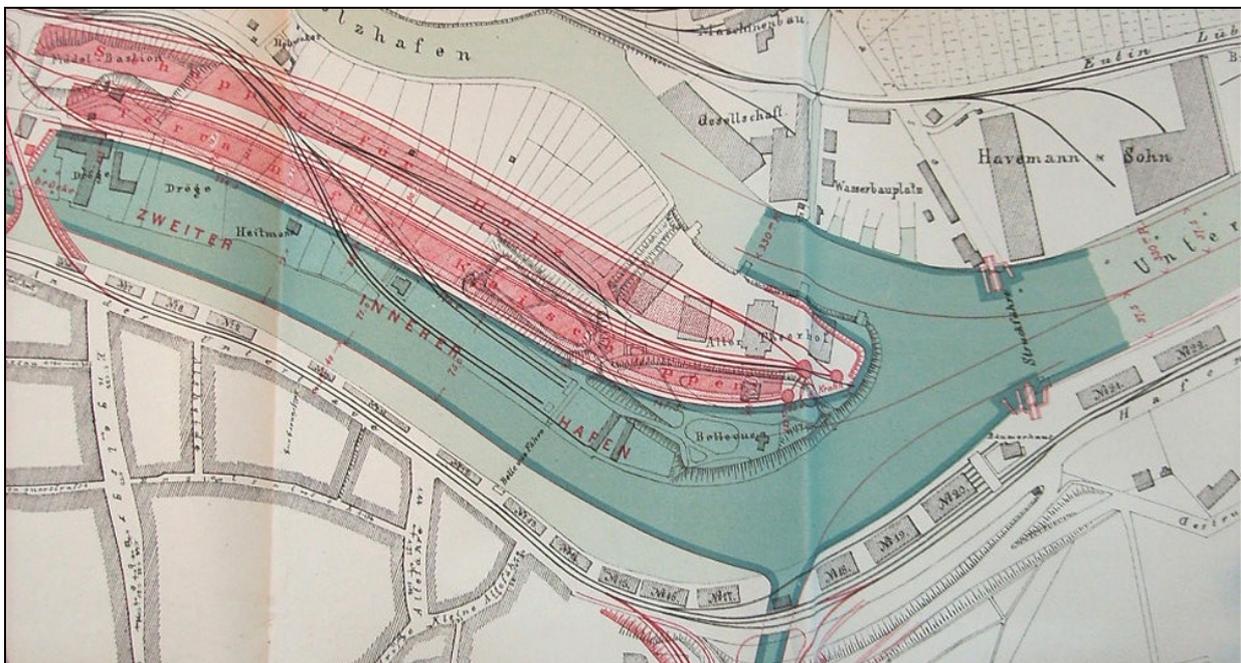


Die Nördliche Wallhalbinsel und die Kaischuppen an Hafenstraße und der Straße *An der Untertrave* in den 1950er Jahren. St. Marien hat noch ihr Notdach, die Schuppen 7 und 8 sind noch nicht der Straßenverbreiterung zum Opfer gefallen, ebenso steht noch der erst 1993 unnötig abgerissene Schuppen E (hinter dem Lagerhaus der Kaufmannschaft). Rechts im Bild die Schiffsbauplätze der Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft Die Fabrik war ab 1950 als Werk Lübeck ein Teil der Orenstein & Koppel - Arthur Koppel AG mit Sitz in Berlin. Foto: Postkarte des Verlagshauses Schöning GmbH & Co. KG, Lübeck.



Der Schuppen B entlang der inneren Erschließungsachse mit den historischen Gleissträngen von 1892 ff und der alten Pflasterung. Originaler Erhaltungszustand, lediglich die linke Halle ist aus Einbruchsicherheits- und Feuerschutzgründen mit Wellblech benagelt — eine schnell reversible Maßnahme, die keine Auswirkungen auf den Denkmalwert besitzen kann. Von gleicher Qualität ist der Schuppen D, dessen Erhaltungszustand durch die ständige Pflege der derzeitigen Pächter gänzlich ohne Beanstandung ist.

2. Veränderungen oder Beschädigungen sind in diesen Fällen Teil der Geschichte der geschützten Bauwerke wie auch bei jedem im Kern mittelalterlichen Altstadthaus, von denen keines nicht alle fünfzig Jahre im Stil der jeweiligen Zeit und Mode Veränderungen erfahren hat. Gleiches muss auch für Industriebauten gelten, die ebenso wie mittelalterliche Kaufmannshäuser nutzungsbedingt Veränderungen erfahren. Für Schuppen B, D, und F betreffen Veränderungen nicht mehr als 5 % ihrer äußerlichen Hülle und ebenso wenig ihrer gesamten Bausubstanz.
3. Auch ist ein schlechter Erhaltungszustand noch nie ein Grund gewesen, den Denkmalschutz zu versagen. Vielmehr werden Privateigentümer durch die Anordnung von Maßnahmen zum Erhalt im Zweifel zwangsverpflichtet — hat dies nicht auch für die Liegenschaften der Stadt und ihrer städtischen Gesellschaften zu gelten?
4. Dass mit der Siemser Ölmühle ein vergleichbares und zugleich älteres Objekt der Kategorie ‚früher Betonbau‘ unter Schutz stehe und daher die Erhaltung von Schuppen F entbehrlich sei, ist so falsch wie unlogisch. Erstens ist die Siemser Ölmühle weder technisch konstruktiv noch in der Bauart und Nutzung vergleichbar. Eine korrekte Würdigung der Konstruktion ergäbe ferner als Resultat, dass der Schuppen vielmehr ein Nachfolgebau einer erstmals 1929 auf der Leipziger Messe verwendeten besonderen Form darstellt und in Lübeck keine weitere Entsprechung kennt. Zweitens hat die Unterschutzstellung eines Lübschen Kaufmannshauses die Denkmalpflege auch noch nie davon abgehalten, unzählige weitere Objekte gleicher Art ebenfalls unter Schutz zu stellen.
5. Die Behauptung, der Bau des Schuppens F sei nicht Teil der *Rehder-Planung*, ist falsch. Hierzu genügt ein Blick in die *Rehder-Planung* selbst, die das gesamte Areal zwischen den Gleissträngen der inneren Erschließungsachse und an den Kaikanten als „Terrain für Kaischuppen“ ausweist. Die *Rehder-Planung* enthält überhaupt keine Pläne für einzelne Bauwerke, sondern weist die Flächen aus, die für diese bereit stehen sollen. Folglich steht der Bau des Schuppens F in der Kontinuität des Baus von Schuppen E (1894), dem Kaufmannspeicher (1898) und den Schuppen C (1901), A (1903), B (1904) und D (1907).



Die *Rehder-Planung* des Bauabschnitts I mit den Anlagen von Kaimauern, Gleisen und den rot gekennzeichneten Flächen für die Kaischuppen. Die für diese Kaischuppen vorgesehene Fläche besaß eine Breite, dass die noch zu bauenden Schuppen eine Tiefe haben konnten, um die Ladung von Schiffen mit bis zu 17.000 t Ladekapazität im Bereich der Schiffslänge parallel zum Liegeplatz stauen und löschen zu können. Zur Zeit der Planungen erreichte die größte übliche Schiffskapazität im Seeverkehr allerdings nur 5.000 t. Schiffe mit bis zu 17.000 t Kapazität gab es noch lange nicht. Die Modernität dieser auf eine langfristige Nutzung ausgelegten Hafenanlagen war von daher europaweit für lange Zeit unübertroffen. Foto: Otto Kastorff. Quelle: Archiv des St. Annen-Museums.



Die Nördliche Wallhalbinsel nach der Fertigstellung von Kai- und Gleisanlagen (nach 1892). Der Bockdrehkrane von 1893 ist beim Verladen von Straßenbahnzügen zu sehen. Im Hintergrund ist die Baustelle des Kanaldurchstichs und der dafür erforderliche Abriss des südlichen Teils der Schuppen 10 und 11 zu sehen (damals Nr. 17/ 18/ 19). Die neue konkave Führung der Uferkante in den Elbe-Lübeck-Kanal hinein befindet sich in Arbeit. Wir befinden uns daher in einer Zeit vor der Eröffnung des Kanals um 1900. Die Gleisstränge beschreiben die Flächen, die in der *Rehder-Planung* als „Terrain für Holzschuppen“ beziehungsweise für „Kaischuppen“ vorgesehen sind. Schuppen A bis D und F lassen noch auf sich warten. Foto: Fotoarchiv der Hansestadt Lübeck im St. Annen-Museum.

6. Dass die Frage, ob ein Bauwerk Teil der *Rehder-Planung* ist, für den Denkmalwert entscheidend sei, wird in anderen Fällen auch nicht gewürdigt. Der Grund, nicht zur *Rehder-Planung* zu gehören, trifft auf die nun in 2012 unter Schutz gestellten Krane und das Wagenhäuschen ganz im Gegensatz zu Schuppen F in jedem Fall zu. Ihnen wird aber der Denkmalschutz zuteil, da sie die Planungen der Stadt mit dem Kailine Projekt nicht behindern.
7. Schuppen F ist auch nicht — wie von Amtsseite behauptet — 1941 errichtet worden. Vielmehr wurde er bereits 1937 geplant, 1939 begonnen, 1944 durch das Rote Kreuz in Nutzung genommen und erst 1949 endgültig fertig gestellt — ein Bau, der wie kein anderer in Lübeck die Schwierigkeiten bzw. die komplizierten Verfahren abbildet, die das Bauen in Kriegszeiten mit sich brachten.
8. Eine durch das mehrfache Vortragen nicht richtiger werdende Unwahrheit ist in diesem Zusammenhang die Behauptung, Schuppen F sei nicht „kriegswichtig“ gewesen und das würde neben eigenen Recherchen im Archiv überdies auch noch das Gutachten von Freiesleben bestätigen. Das genaue Gegenteil ist der Fall: ab Februar 1940 war das Bauvorhaben als "kriegswichtig" in Dringlichkeitsstufe 3, und ab April 1942 als "kriegsentscheidend" in Dringlichkeitsstufe 0 eingestuft — so die Unterlagen des Archivs und die Stellungnahme von Freiesleben. Eine sorgfältige Archivrecherche oder die im Ergebnis richtige Auswertung reichlich vorhandener Quellen kann also der Denkmalpflege nicht bescheinigt werden. Zumindest muss erwartet werden dürfen, dass wenn dies ehrenamtlich von anderer Seite geleistet und der Denkmalpflege zugeliefert wird, die Aussagen nicht ins Gegenteil verkehrt werden, nur um den bekannten Wunschvorstellungen des Bürgermeisters, des obersten Dienstherren, zu entsprechen.
9. Dass auch die Behauptung der Denkmalpflege, sich durch mehrere Ortsbegehungen ein genaues Bild der Baulichkeiten gemacht zu haben, unrichtig ist, kann allein daran festgemacht werden, dass ein Blick in den Schuppen C genügt hätte, um zu erkennen, dass dieser keineswegs zweigeschossig neu aufgebaut worden ist, sondern ganz im Gegenteil aus zwei konstruktiv sehr beeindruckenden, zwischen den 1901 errichteten steinernen Kopfbauten 1942 ebenfalls nur eingeschossig neu errichteten hölzernen

Hallen besteht. Kleinere Fehler, dass z.B. das Baujahr der LKW-Waage und seines Waagenhäuschens von 1956 um zehn Jahre falsch wiedergegeben wird, können vernachlässigt werden, vervollständigen aber das Bild der unsorgfältigen Behandlung des Falles im Amt.

In Folge der vielen erheblichen Mängel in der amtsseitigen Bearbeitung dieser Angelegenheit sind alle vorgebrachten Argumente und sonst getroffenen Aussagen nur ein Beleg dafür, dass die Denkmalpflege fachlich keineswegs ordnungsgemäß gearbeitet hat oder arbeiten durfte. Sie sind ferner ein Beleg dafür, dass diese ausschließlich die politischen Interessen der Verwaltungsspitze bedient oder bedienen muss und die Bürgerschaft in ihrer auf Basis offensichtlich falscher Grundlagen getroffenen politischen Entscheidung in ihrem Glauben, das Richtige getan zu haben, belassen soll.

Die Denkmalpflege muss sich auch fragen, was am Ende ein geschütztes Waagenhäuschen inmitten eines Großparkplatzes und zwei Laufkrane, die zu einem großartigen bis heute vorhandenen Ensemble gehören, noch inhaltlich über seine doch nur aus dem Gesamtzusammenhang zu erlebende geschichtliche, architektonische und städtebauliche Bedeutung transportieren kann. Ein Waagenhäuschen ohne die historische Erschließungsachse zu den Kaispeichern, die Krane als Schattenspender für Luxuswohnungen in austauschbaren Neubauten sind völlig sinnentleert.

Auch die Denkmalpflege hat sich als Exekutive in der Anwendung wichtigen Ordnungsrechts durch nachvollziehbare und im Verlauf der Jahre robust erweisende, sorgfältig begründete Entscheidungen zu präsentieren. Dass sie in der Wahrnehmung des überwiegenden Teils der Öffentlichkeit ein immer schlechteres Ansehen genießt, beruht nicht auf der Arbeit ihrer Kritiker sondern ausschließlich auf der Art und Weise ihres Tätigwerdens oder eben Untätigseins. Den Ruf, Handlanger vermeintlich wirtschaftlicher Interessen des Liegenschaftseigentümers Hansestadt Lübeck zu sein, indem sie Denkmalpflege nur dann betreibt, wenn dadurch Fördermittel abgegriffen werden könnten, und sie andererseits eine gebotene Unterschutzstellung tunlichst unterlässt, wenn sie damit das Anliegen des Bürgermeisters unterläuft, das städtische Tafelsilber meistbietend zu veräußern, führt sie sich leider selbst ad absurdum und das, obwohl Lübeck sie so dringend braucht.

Denkmalrat nur Handlanger billiger Interessen oder auf Augen und Ohren blind und taub?

Aufgrund der hier geschilderten Umstände wurde über die ministeriale Ebene der Denkmalrat des Landes Schleswig-Holstein angerufen. Er wurde mit der Frage betraut, ob die Denkmalpflege in Lübeck im vorliegenden Fall ordnungsgemäß gearbeitet hat. Das Ministerium als oberste Kontrollinstanz Lübecker Amtshandelns musste daraufhin zur Kenntnis nehmen, dass der Denkmalrat der Lübecker Gemengelage schlicht einen Freifahrtschein erteilte. Angesichts der bekannten himmelschreienden Hinweise in der Verwaltungsakte sowie der anhand von Archivalien und der am Objekt Nördliche Wallhalbinsel selbst nachvollziehbaren Tatsachen muss daher festgestellt werden, dass der Denkmalrat als das Ministerium in Konfliktfällen beratendes Gremium versagt hat. Welche Rolle hierbei ihrem Vorsitzenden, dem Lübecker Architekten Helmut Riemann, zugefallen sein mag, fällt ins Reich der Spekulationen. Gesichert aber ist, dass er auf ihm positiv gesinntes Lübecker Verwaltungshandeln angewiesen sein dürfte — bei der Realisierung der Hotelneubauten auf dem Aqua-Top-Gelände und auch bei der denkmalpflegerisch kritisch gesehenen Rekonstruktion des 1942 verbrannten Schnitter-Organ-Prospekts im Lübecker Dom.

Bis heute ist offen geblieben und daher auch von Interesse für die politischen Entscheidungsträger der Hansestadt Lübeck, welche Argumente der Denkmalrat des Landes Schleswig-Holstein zur Unterstützung seiner Empfehlung an das Ministerium vorgebracht, ob er überhaupt eine hinreichend sorgfältige Begründung seiner Empfehlung abgegeben und ob er die hier nur knapp umrissenen, jedoch im Detail auch öffentlich verfügbaren Informationen zur Sache in seine Überlegungen einbezogen hat.