

# Gedanken zum Projekt Nördliche Wallhalbinsel

Von Joerg Sellerbeck, Jr.

Montag 28. November 2011



**Die Hansestadt Lübeck hat sich unter dem Namen „Kailine“ zum Ziel gesetzt, die historischen Kaispeicher auf der Nördlichen Wallhalbinsel zugunsten einer Neubebauung mit 450 Luxuswohnungen zu schleifen. Seit 20 Jahren verfolgt die Stadt das Ziel, hier ein neues Wohn- und Geschäftsviertel zu schaffen, doch ist sie mehrfach mit diesem Ansinnen in Ermangelung von potenten Investoren, die sowohl die Erschließung als auch die gesamte Neubebauung übernehmen können, gescheitert.**

In einem neuen Anlauf soll nun die städtische Wirtschaftsförderungsgesellschaft KWL die Nördliche Wallhalbinsel in acht Baufeldern an unterschiedliche Investoren vermarkten. Bei der von der Bürgerschaft mit den Stimmen von rot-rot-grün beschlossenen Satzung wurde jedoch außer Acht gelassen, dass sich nach 20 Jahren neue Aspekte ergeben können, die ein erneutes Nachdenken darüber rechtfertigen, ob der bisher verfolgte Ansatz tatsächlich „alternativlos“ ist. Dies muss besonders vor dem Hintergrund geschehen, dass die bis in die späten 1970er Jahre Suburbanisierung oder Stadtflucht, also die Abwanderung städtischer Bevölkerung oder Funktionen aus der Kernstadt in das städtische Umland und auch darüber hinaus, durch die Städtebauförderung und Altstadtsanierung gestoppt und innerhalb der letzten 20 Jahre geradezu

umgekehrt wurde. Die Ausgangssituation heute ist also weitgehend anders als vor zehn und gänzlich anders als vor 20 Jahren.

Seit Beginn der Diskussion um die Vernichtung weiter Teile der bedeutenden Rehder-Planung, die Lübecks Stadtbild als Hafenstadt an der Trave bis heute noch maßgeblich prägt, haben sich daher Interessengruppen wie auch die Nutzer der nur vermeintlich „brach“ liegenden Kaispeicher gegen den Abbruch ausgesprochen. Ein öffentliches Interesse an einem Erhalt und die behutsame Fortentwicklung unseres kulturellen Erbes war immer präsent,<sup>1</sup> ist aber aktuell wieder durch einen von der gesamten Breite

---

<sup>1</sup> Vgl. u.a. die begleitende Berichterstattung in den „Bürgernachrichten“ Nr. 63, 64, 100, 101, 102, 103.



Nördliche Wallhalbinsel um 1950: Im Rahmen des Peter-Rehder-Plans wurden ab 1905 nach der Fertigstellung des Elbe-Lübeck-Kanals Mitte 1900 der Ausbau des Hafenbetriebs und die Seehafenplanung kontinuierlich fortgeschrieben. Die Bebauung der Nördlichen 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 Rehder-Planung geprägt.

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 lang gestreckten Lagerschuppenbebauung die seinerzeit modernste Entwicklung der Hafenumschlags-

technik mit wasserseitiger Anlandung über Kai, Krananlage und Rampe durch Rolll Tore in das witterungsbeständige Umschlagslager der Hafenschuppen, die logistisch über die landseitige Rolll Tore 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 1950er Jahren, die derzeit sehr erfolgreich teilweise unter Erhaltung ihrer Struktur als Büro- und Geschäftshäuser umgenutzt werden.

Dr. Peter W. Kallen  
(Denkmalgutachter und Bauforscher)

der Lübecker Bevölkerung getragenen Protest besonders deutlich zutage getreten. Für den Wunsch, über das bisher verfolgte Vorhaben gänzlich neu nachzudenken, sprechen viele Gründe:

1. Lübecks dicht besiedelte und eng bebaute Altstadtinsel besitzt kaum Entwicklungsmöglichkeiten und Ausweichflächen für Funktionen, die innerhalb einer dichten Wohnbebauung nicht ausgefüllt werden können. Ihr muss die Möglichkeit einge-

räumt werden, ihren Bedarf an ihr unmittelbares Umland anzumelden. Dies ist vor Jahrzehnten mit einer geeigneten Raumplanung begonnen worden, mit deren Hilfe z.B. Flächen für das Senator Hotel und die Musik- und Kongresshalle wie auch Grün- und Parkflächen und Parkplätze für Pendler und Reisebusse geschaffen wurden. Diese Raumplanung hat wirksam das Ziel unterstützt, die mit der vorangegangenen Suburbanisierung verbundene Diffusion der kompakten Stadt in ihr umliegendes Land





Links: Schuppen F (1940/41): Kelleranlage — einzigartige frühe Betonkonstruktionsweise mit Basis, Kapitel und Abakus. Mit Schallschutzwänden versehen die Lösung für die dringend benötigten Proberäume für Lübecks Jugendbands.



Rechts: Die darüber befindliche, dreischiffige Halle. 3.000 qm quasisakrale Anmutung. Veranstaltungsraum für Konzerte, Messen, Märkte, ..., Erweiterungsraum für das Hansemuseum und Veranstaltungsort für die Hansetage, wenn Lübeck Gastgeber ist. (Foto: Thomas Radbruch)

umzukehren. Dass diese Raumplanung fortgeschrieben werden und sich auch auf die Nördliche Wallhalbinsel erstrecken muss, kann die Stadtplanung nicht ignorieren. Heute ist mehr als deutlich: Die Altstadt bietet mit der Rückholung von Bevölkerungsteilen, besonders auch gehobenen Bevölkerungsschichten, aus den suburbanen Bereichen in den Stadtkern heute immer weniger bis überhaupt keinen Raum z.B. für

- a) große Kulturveranstaltungen, Märkte und Messen,
- b) Übungsräume und Auftrittsmöglichkeiten der Lübecker Bands,
- c) Werkstätten des Handwerks, die mit Lärmentwicklungen verbunden sind
- d) Ateliers und Werkstätten von freischaffenden Künstlern und Kunsthandwerkern und
- e) ebenso wenig Ausweichlagerflächen des Altstadtgewerbes.

In Zeiten, in denen die mit Freizeit- und Jugendeinrichtungen wie mit Kleinwerkstätten des verarbeitenden Handwerks verbundenen Lärmentwicklungen immer geringere Duldung erfahren, muss dieses altstadtnahe Quartier solchen Nutzungsformen vorbehalten bleiben.

2. Auch das an die Wallhalbinsel unmittelbar angrenzende Industriegebiet sichert viele Arbeitsplätze in einem vom strukturellen Wandel einst gebeutelten Metier. Die vor-

handene Infrastruktur aus Hafenbahngleisen und hochseeschiff-tauglicher Kaikanten ist für künftige Industrieansiedlungen und damit verbundene Arbeitsplätze ein wichtiges Kapital, welches mit der aktuell beschlossenen Satzung aufgegeben wird. Statt Luxuswohnungen müsste eher die Ansiedlung neuer, noch junger Industriezweige wie für die geplante Produktion von Offshore-Windkraftanlagen weiter gefördert werden. Zumindest aber sollten diese nicht durch Auflagen beschränkt werden, die mit einer nahen Wohnbebauung besonders im Luxus-Segment zwangsläufig einhergehen.

Eine Neubebauung der westlichen Kaikante mit fünfgeschossigen Wohnhäusern würde zu Schallreflektionen und sich überlagernden Schallwellen führen, wodurch die bisher gemessenen Ausgangswerte von knapp unter 65 Dezibel wesentlich übertroffen werden. Messungen im Vorwege von Konzertveranstaltungen an der Obertrave haben z. B. ergeben, dass durch sich addierende Amplituden der an den neuen Villenbauten an der Wallstraße reflektierten und zurücklaufenden Schallwellen die Einhaltung vorgeschriebener Grenzwerte nicht kontrollierbar ist. So hat man bei einem an der Obertrave ausgehenden zulässigen Schalldruckpegel von 65 Dezibel einen bei den Neubauvillen ankommenden Wert von 85 Dezibel gemessen — für die Wohnnutzung unzulässig.



Schuppen F (Bj. 1941) mit den Portaldrehkränen Nr. 22 (Bj. 1953, Tragkraft 3 t) und Nr. 52 (Bj. 1967, Tragkraft 15 t) aus der ehemaligen Kampnagelfabrik in Hamburg. Sie sind die jüngeren zwei von vier noch erhaltenen Kranen von ehemals 21 Kranfahrten auf der Nördlichen Wallhalbinsel. Die beiden anderen (der Halbportalkran am Kaufmannsspeicher/ den Media-docks, und der Bockdrehkran an der Nordspitze der



Halbinsel) stehen unter Denkmalschutz. Der aktuelle Entwurf für einen neuen Bebauungsplan sieht vor, dass die hier in Rede stehenden Krane ebenfalls verschrottet werden, obwohl der Bereich Stadtplanung seit jeher Wert darauf gelegt hat, zumindest diese beiden Krane zu erhalten und damit den Hafencharakter erlebbar bleiben zu lassen.

3. Bürgerbeteiligung oder zumindest die Einbindung unmittelbar wie mittelbar betroffener Gruppen in große Entwicklungsvorhaben kann heute nicht mehr auf die öffentliche Auslegung von für den Laien kaum zu verstehenden Bebauungsplanentwürfen beschränkt werden. Politikverdrossenheit und niedrige Wahlbeteiligungen sind das Ergebnis selbstherrlicher Regentschaften zweifelsfrei demokratisch gewählter Volksvertreter und öffentlicher Verwaltungsspitzen. Lübeck hat hier bereits besser agiert: Für eine reversible und im Vergleich wesentlich weniger bedeutende Gestaltungsmaßnahme wie die Neugestaltung der Achse Schragen/ Klingenberg wurde mit Bedacht eine umfangreiche Teilhabe von Bürgern und betroffenen Anrainern sichergestellt. Für ein das ganze Stadtbild prägendes Neubauvorhaben wie auf der Nördlichen Wallhalbinsel wurde dagegen über die Wünsche von Lübeckern wie Lübeck-Besuchern und die derzeitigen Nutzer der Hafenspeichergebäude hinweg geplant — seit 20 Jahren immer wieder auf gleiche Weise.

Anders, als immer wieder kolportiert wird, sind Lübecks Hafenspeicher alles andere als eine „Brache“. Sie sind vielmehr vollständig in Nutzung, soweit Teilflächen wegen des angestrebten Abbruchs nicht bereits aktiv geräumt wurden. Allein die Bereitschaft der Stadt, den derzeitigen Nutzern Mietverträge von mehr als nur einmonatiger Kündigungsfrist einzuräumen, würde diesen Menschen und Institutionen Planungssicherheit ver-

schaffen und eigene Investitionen in den städtischen Bestand auslösen. Seit Jahrzehnten hat die Stadt auf signifikant höhere Pacht- und Mieteinnahmen aus bedarfsge-rechten Verträgen verzichtet, da sie ihre Gestaltungshoheit im Rahmen eines Totalumbaus nicht verlieren wollte. Die Kulissenwerkstatt und das dazugehörige Lager des Lübecker Theaters musste ausziehen, da man es ihm selbst überließ, ein undichtes Dach auszubessern, wofür im Haushalt des Theaters aber kein Posten vorgesehen war. Eine 20 Jahre währende Misswirtschaft hat der Stadt damit erhebliche Einnahmen vor-enthalten und in anderen Bereichen für zusätzliche Kosten gesorgt. Jahrzehnte lang unterlassene Instandhaltung darf am Ende nicht als Argument für einen Abbruch herhalten. Einem privaten Eigentümer drohen in solchen Fällen Zwangsvornahmen, Ersatzvornahmen und schlimmstenfalls die Enteignung.

4. Die Nördliche Wallhalbinsel ist mit ihren historischen Kaispeichern und den noch verbliebenen Kranfahrten das bundesweit letzte erhaltene Zeugnis frühindustrieller Hafenarchitektur. Lübecks Geschichte als bedeutende Hafenstadt des Ostseeraums wird durch dieses einmalige Bauensemble erlebbar gehalten. Der derzeit verfolgte Abriss von Gebäuden und Kranen zugunsten einer austauschbaren Wohn- und Geschäftsarchitektur wäre ein großer Verlust für Lübecks Identität. Lübecks reiches kulturelles Erbe beruht schließlich nicht allein auf der Epoche



Ansicht der Hafeneinfahrt mit Kaispeichern an der Hafenstraße (links) und der von Schiffen umsäumten Nördlichen Wallhalbinsel (rechts). Foto von 1954 mit noch kriegszerstört und notdürftig eingedeckter Marienkirche. Über seinen Hafen und das Hochofenwerk in Herrenwyk hat Lübeck unmittelbar Teil am Wirtschaftswunder der Nachkriegsjahre.



Ansicht der Hafeneinfahrt mit Nördlicher Wallhalbinsel, dem alten Bockdrehkran an seiner Nordspitze und dahinter die Silhouette Lübecks, wie sie von der Wasserseite aus wahrgenommen wird und auch auf diese hin so ausgerichtet gedacht und gebaut ist. Ansicht von der Erich-Warburg-Brücke aus (Foto: Dr. Jörg Sellerbeck, sen.).

des Mittelalters. Vielmehr reicht es über die Zeit der Industrialisierung hinaus.

Sowohl in der Begründung des neuen Bebauungsplans als auch in den Äußerungen von Politik und Verwaltung wird heute ignoriert, dass die Denkmalpflege in den Jahren 1989/ 90 die Hafenschuppen auf der Stadtseite und auf der nördlichen Wallhalbinsel inklusive Kranfahrten und Drehbrücke denkmalpflegerisch untersucht und erfasst hat. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass das gesamte Ensemble der Schuppen auf der Stadtseite und der nördlichen Wallhalbinsel mitsamt der Drehbrücke mit zugehöriger Kraftzentrale, Krananlagen und verkehrstechnischer Erschließung und dem an Palmarum 1942 in Teilen schwer beschädigten Kaufmannsspeicher ein industrie- und hafentechnisches Denkmal darstellt, dass geschützt werden müsse. Konkret wurden damals die Drehbrücke und auch die Hubbrücke inklusive Nebenanlagen, die Hafenschuppen 6, 9 und die Halland-Schuppen Nr. 10 und 11 und der Bockdrehkran an der Nordspitze der Wallhalbinsel inklusive des Rohrtunnels in der stadtseitigen Kaimauer als Denkmale ausgewiesen. Die Hafenschuppen A bis D und F, der Kaufmannsspeicher und der später abgerissene Schuppen E wurden damals mit der Begründung von der Unterschutzstellung ausgenommen, die Lübecker Hafengesellschaft (LHG) nutze die Schuppen weiterhin in der überkomme-

nen Form; ein Abriss beziehungsweise ein Umbau sei nicht geplant, eine Unterschutzstellung könne später zu einem gegebenen Zeitpunkt erfolgen. Konkret wurden dann offensichtlich nur der Kaufmannsspeicher beim Umbau zu den Mediadocks mit seinem letzten Halbportalkran als Denkmal ausgewiesen und der Denkmalschutz auf die gesamte Kaimauer ausgeweitet.

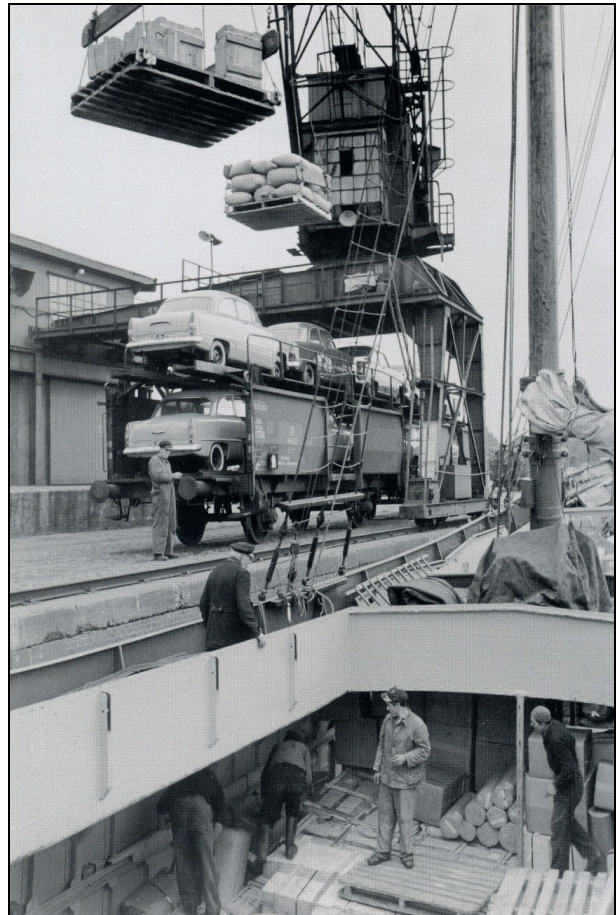
Dass als Konzession an die Denkmalpflege vor 20 Jahren als Hochbauten lediglich der Kaufmannsspeicher, zwei von ehemals 19 Kranen und das Drehbrückenhaus geschützt wurden, heißt nicht, dass eine erneute fachliche Beurteilung aus heutiger Sicht zu dem allgemein dargestellten Ergebnis kommen würde, alles außer den bereits erkannten Denkmälern wäre nicht schützenswert. Das Gegenteil dürfte der Fall sein; vielmehr müsste erklärt werden, warum die übrigen Bestandteile des Ensembles aus heutiger Sicht nicht schützenswert wären. Dass diese Bauten denkmalwürdig sind, wurde schließlich bereits 1989/ 90 festgestellt. Ob sie denkmalfähig sind, wäre dann an einem öffentlichen Interesse festzumachen, welches höher zu bewerten ist, als die wirtschaftlichen Interessen derjenigen, die dem Abbruch das Wort reden.

In der Tat gibt ein solches und sogar erhebliches öffentliches Interesse für den Erhalt. So muss dieses auch im Zusammenhang mit





Links: Letzter Halbportalkran am Kaufmannsspeicher, den heutigen Mediadocks. Rechts: Schuppen F im Jahr 1957 mit ehemaligem Halbportalkran bei der Verladung von Stückgut. Im Hintergrund Neufahrzeuge von Opel



für den Versand nach Skandinavien. Unzählige Menschen fanden hier einst Arbeit. Die auch heute nutzbaren Hinterlassenschaften sind volkskundliches Zeugnis einer gut 100 jährigen Epoche des Lübecker Hafens.

der Auseinandersetzung um eine gänzlich Neuentwicklung der Nördlichen Wallhalbinsel adressiert werden. Zu beachten ist auch, dass Bauwerke, die bis heute nicht als Denkmal erkannt wurden, dennoch nach dem Gesetz längst Denkmäler sein können. Die Frage, ob ein Bauwerk ein Denkmal ist oder nicht, richtet sich nicht nach dessen amtlicher Eintragung in ein Denkmalsbuch sondern vielmehr nach den Kriterien der Denkmalwürdigkeit und der Denkmalfähigkeit.

Auch die bisherige Praxis, einzelne Bauwerke isoliert auf ihre Denkmalwürdigkeit hin zu prüfen, muss angesichts des bereits existierenden Denkmalbestands auf der Wallhalbinsel wie auch auf der gegenüberliegenden Uferseite heute einen breiteren Fokus erhalten (dort liegen an der Untertrave die Schuppen 6 und 9 und an der Hafenstraße die Schuppen 10 und 11). Denn die in einem

Umfeld bereits erkannten Denkmäler erzeugen eine Sogwirkung auf die übrigen Baulichkeiten. Sie stärken das Kriterium einer historischen Ensemblewirkung der vorhandenen städtebaulichen Situation, die auch im Gegenüber zur Lübecker Altstadtinsel fachlich zu würdigen ist.

Der Denkmalpflege sind daher Zeit und Mittel einzuräumen, eine erneute Prüfung aus fachlicher Sicht ohne eine vorangegangene, politische Festlegung vornehmen zu können. Erst eine eingehende fachliche Auseinandersetzung mit den Gründen, die für oder gegen die Erkennung einzelner Baulichkeiten als zu schützendes Denkmal sprechen oder die Beibehaltung oder Verwerfung prägender Bestandteile der städtebaulichen Situation rechtfertigen, kann die Grundlage für die Entwicklung eines von der bestehenden Situation abweichenden Bebauungsplan sein.



Links: Schuppen 9 aus der Zeit um 1900 von der Wallhalbinsel aus gesehen. Auch hier befinden sich Vereine, Handwerksbetriebe, der Veranstaltungsbetrieb Schuppen 9 - großer Saal und ein Antiquitätenmarkt. Ein beliebtes Anlaufziel für Traditionssieger und ihre Besatzungen, die hier versorgt werden können.

Rechts: Detail des Schuppens B auf der Nördlichen Wallhalbinsel. Baugleicher Aufriss wie bei den geschützten Schuppen 6 und 9 mit großen Schiebetoren und filigran gesprosssten Oberlichtern, darüber ein ausladendes



des Flugdach, um den Warenumschatz — einst vom Schiff in den Speicher und vom Speicher auf die Güterwagons — vor Regen zu schützen.

Die Wellblechverkleidung sind spätere Hinzufügungen, die leicht zurückzubauen sind. Die längeren Schuppen haben neben den markanten Kopfbauten auch einen steinernen Mittelbau mit über die Dachhaut ragender Brandmauer, um im Brandfall einen Feuerüberschlag von einem Teil des Schuppens auf den anderen zu unterbinden.

Aus diesen Gründen ist es ratsam, die Umsetzung der beschlossenen Satzung durch ein Moratorium zu hemmen und der Politik und der Verwaltung damit die Möglichkeit zu geben, das aktuell verfolgte Projekt von Grund auf neu zu überdenken. Um vorschnellen Abrissen vorzubeugen, die sich bereits aufgrund einer Interessenbekundung beim Schuppen E einst zeigten – hier haben unzählige Kleingewerbetreibende, Handwerker und Künstler ihre Existenzgrundlage verloren – sollte ein Moratorium verhindern, dass mit einem voreiligen Abriss weiterer Gebäude bereits Fakten geschaffen werden.

Die Tatsache, dass Lübeck bereits mehrere Anläufe für eine Überplanung und Vermarktung der Nördlichen Wallhalbinsel unternom-

men hat und dabei teils erhebliche Kosten entstanden sind, rechtfertigt nicht, das aktuell verfolgte Projekt nicht doch auch anderen Alternativen vergleichend gegenüber zu stellen. Zudem ist zu beachten, dass bisher entstandene Kosten für die Bewertung alternativer Entwicklungsmöglichkeiten nicht entscheidungsrelevant sind (sog. sunk costs). Allein zählt der Nutzen, den die jeweils betrachtete Alternative in Zukunft erbringt. Wer an einer Kasse schon 20 min. in der Schlange steht, geht schließlich auch an eine neu geöffnete Kasse, denn allein die noch anfallende, nicht die bereits zurückliegende Wartezeit ist entscheidungsrelevant für diesen Wechsel.





Der ehemalige Kaufmannsspeicher, heute die Mediadocks: Unternehmenspark und Gründerzentrum in dem über 40 Mieter aus Wirtschaft, Medien und Wissenschaft ihren Unternehmenserfolg mit einer einmaligen Aussicht auf die Lübecker Altstadt verbinden. Ein Komplettneubau hinter einer Schürze von alter Substanz. Eine Mühe, auf die bei den anderen Gebäuden der Nördlichen Wallhalbinsel verzichtet werden kann. Ein zweigeschossiger Ausbau bedarf keiner neuen Gründung, Schuppen F ist ohne Veränderung betriebsfähig. Bereits gekündigte Mieter stehen wieder bereit.

Zum Nutzen für Lübeck zählen ferner nicht die schnellen Verkaufserlöse oder Miet- und Pachterträge von heute, sondern auch die Entwicklungsmöglichkeiten der Zukunft. Diese können bei einer Privatisierung von Grund und Boden in das Eigentum von 450 Wohnungskäufern auf Dauer zerstört werden oder aber erhalten bleiben, wenn die Wallhalbinsel weitgehend als Ganzes in städtischer Hand oder in der eines einzelnen Projektentwicklers verbleibt, der hinsichtlich baulicher Maßnahmen und zukünftigen Nutzungsformen klare Vorgaben erfüllen muss.

Auch Handlungsspielräume der Zukunft haben einen Wert, der mitunter erheblich ausfallen kann. Auch an den Börsen dieser Welt wird zu über 90 % die Zukunft gehandelt — einerseits die Erwartungen an die Zukunft, andererseits die Optionen auf die Zukunft. Die Handlungsspielräume im Bereich der Nördlichen Wallhalbinsel heute für einen im Verhältnis zum eingegangenen Risiko des derzeitigen Entwicklungsvorhabens sehr ge-

ring ausfallenden Überschuss aufzugeben, wird es nachfolgenden Generationen umso schwerer machen, auf diese sich stets weiter ändernden bzw. sich verschärfenden Bedürfnisse der Lübecker Altstadtinsel eingehen zu können.

Aus heutiger Sicht ist die Weiterentwicklung der Nutzung der Nördlichen Wallhalbinsel als attraktive Fläche zum Arbeiten, kurzfristigen Wohnen (Studenten-WGs und Motels/Hotels) und zum kreativen Erleben bei Erhalt des historischen Hafenbezugs eine bessere Alternative als das aktuell verfolgte Projekt. Sie würde für Lübeck und ganz Norddeutschland ein Alleinstellungsmerkmal darstellen. Die behutsame Instandsetzung der historischen Bauwerke, kleinere Rück- und reversible Umbauten und nur vereinzelte Neubauten unter Einbeziehung der Ideen und Vorstellungen der Lübecker Bevölkerung können ohne wirtschaftliches Risiko für die Stadt realisiert werden.