

PIH Projektgruppe
Initiative Hafenschuppen

BIRL Bürgerinitiative
Rettet Lübeck e.V.

Konzept für die behutsame Entwicklung der Nördlichen Wallhalbinsel in Lübeck

PIH-Konzept



Impressum

Herausgeber	Bürgerinitiative Rettet Lübeck (BIRL) e.V. · Postfach 1986 · 23507 Lübeck Die Projektgruppe <i>Initiative Hafenschuppen</i> (PIH) ist eine Arbeitsgruppe der Bürgerinitiative Rettet Lübeck (BIRL) e.V.
Konzept	Projektgruppe <i>Initiative Hafenschuppen</i> · www.hafenschuppen.de
Text	Jörg Sellerbeck jr.
Planung	Conplan GmbH, Lübeck Cornelius Back Ingenieurbüro für Tragwerksplanung und Bauphysik, Lübeck Herion Architekten, Lübeck IBK Ingenieurbüro Bertz & Kozanow GbR, Lübeck Uwe Jens Hansen, Dipl.-Ing. Architekt Modersohn & Freiesleben Architekten, Berlin Vermessungsbüro Günter H. NekeL, Lübeck
Visualisierungen	Ralph Schenkenberger modellDigital, Lübeck
Fotografien	Christoffer Greiß, Thomas Radbruch, Jörg Sellerbeck, Hans-Jürgen Wulff Fotoarchiv der Hansestadt Lübeck im St. Annen-Museum Fotoarchiv der Lübecker Hafengesellschaft GmbH
Mitwirkende	Bernd Ahrens Vera Detlefsen Fritz Ehrenstein Antje Freiesleben Heiner Freiesleben Daniel Groß Frank Herion Detlev Holst Detlef Kluth Peter Kröger Johannes Modersohn Holger Maack Frank Müller-Horn Gabriele Pött Ulrike Schäfer Volker Spiel Tilo Strauß Detlev Stolzenberg Roland Vorkamp Eva-Maria Zarnack
Umschlag	Titelseite: Stadthafen von der Erich-Warburg-Brücke aus gesehen. Foto: Dr. Jörg Sellerbeck Rückseite: Kaufmannsspeicher, St. Lorenz-Kirche hinter Schuppen 9. Foto: Jörg Sellerbeck jr. Innenseite: Holzboden im Schuppen A. Foto: Christoffer Greiß
Kennung	ISBN 978-3-00-051689-4

Konzept für die behutsame Entwicklung der Nördlichen Wallhalbinsel in Lübeck

PIH-Konzept

Inhalt

Die Nördliche Wallhalbinsel	4
Projektgruppe <i>Initiative Hafenschuppen</i>	7
Zielsetzung und Überblick	8
Kernkonzept für die historischen Bestandsbauten	12
Schuppen A	12
Schuppen B	18
Schuppen C	24
Schuppen D	30
Schuppen F	36
Rahmenkonzept für Freiflächen und weitere Baufelder	42
Öffentliche Erschließung und Freiflächenkonzept	42
Sportboothafen am Behnkai des Hansahafens	52
Baufeld MI 4 — ehemals Schuppen E Hotelneubau	54
Teilbaufeld MI 3B nördlich von Schuppen D <i>Strandsalon</i>	60
Teilbaufeld MI 1A südlich von Schuppen A Parkhaus mit Zusatzfunktionen	66
Wirtschaftliche Auswirkungen für die Stadt	70
Zusammenfassung und Ausblick	74
Planungsunterlagen des Kern- und Rahmenkonzepts	77
Gesamtansichten	78
Schuppen A	84
Schuppen B	86
Schuppen C	88
Schuppen D	90
Schuppen F	92
Erschließungsplanung und Freiflächenkonzept	100
Hotelneubau auf Baufeld MI 4	108
Parkhausneubau auf Teilbaufeld MI 1A	114

Die Nördliche Wallhalbinsel

Von der Stadtbefestigung zum Prototyp industrieller Seehäfen in aller Welt

In einem Zeitraum von über 300 Jahren wurde die Nördliche Wallhalbinsel von einer frühneuzeitlichen Stadtbefestigungsanlage mit ca. 20 m hohen Bastionen zu einem intensiv genutzten Hafengelände entwickelt. In der Übergangszeit vom 19. auf das 20. Jahrhundert wurde das Areal nach den Plänen Peter Rehders zum einst modernsten Seehafen Europas umgestaltet. Dieser gilt als Prototyp für den späteren Ausbau des Hamburger Hafens und der folgenden Entwicklung aller großen Seehäfen in der Welt.

Die Nördliche Wallhalbinsel ist heute eine lang gestreckte, leicht gebogene Landzunge zwischen den Hafenbecken des Wall- und Hansahafens. Sie hat sich aus der schrittweisen Umwandlung des früheren Bastionärsystems und mehreren *Travekorrekturen* ergeben, welche für den Verkehr mit immer größeren Seeschiffen erforderlich waren. Die Kaianlagen bilden mit ihrer gleichmäßigen Höhenbegrenzung von etwa 2,2 m über NN eine signifikante topo-

grafische Raumkante. In Verbindung mit dem am nördlichen Ende dieser Landzunge installierten ortsfesten Bockdrehkran von 1893 markieren sie den stadträumlich wichtigen Eingangsbereich zum alten Stadthafen.

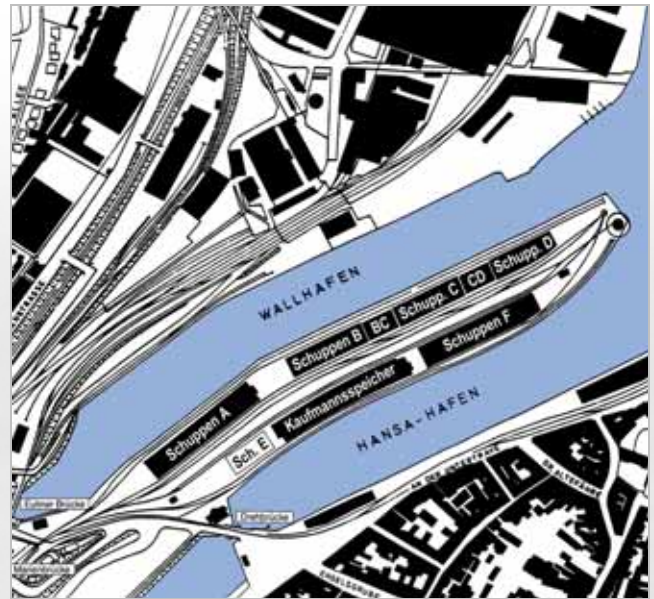
Die Kaianlagen, die verbliebenen Gleisstränge der Hafenbahn, die Hafenkranne und die erhaltene Bebauung mit Kaispeichern aus der vorletzten Jahrhundertwende zeugen von Lübecks früher industrieller Entwicklung und stellen als Ensemble ein europaweit in dieser Vollständigkeit nicht mehr anzutreffendes Industriedenkmal dar. Die Bebauung der Nördlichen Wallhalbinsel beginnt südlich mit dem stadseitig gelegenen Drehbrückenhaus, der ehemals hydraulischen Kraftzentrale, in der mittelbar mit Dampfdruck sowohl die Drehbrücke als auch der Bockdrehkran an der Nordspitze bewegt wurden. Entlang des hier beginnenden Behnkais liegt eine Freifläche, die einst mit dem Schuppen E bebaut war. Auf diese Freifläche folgt der älteste und größ-



te Speicher des Stadthafens, der früher „Lagerhaus der Kaufmannschaft“ oder kurz „Kaufmannsspeicher“ genannt wurde. Er wurde in den Jahren 2000 bis 2002 saniert, um ergänzende Aufbauten im Bereich der kriegszerstörten südlichen Hälfte erweitert und unter dem neuen Namen *media docks* als gewerbliches Schul-, Veranstaltungs- und Bürogebäude mit integriertem Gastronomiebetrieb einer neuen Nutzung zugeführt.

Nach Nordosten folgt eine kleinere Freifläche, welche eine Blickachse zwischen der Kaibebauung auf der Nordwestseite und der Altstadt eröffnet. Auf diese Freifläche folgt Schuppen F, der mit einer Bauzeit von 1939 bis 1946 jüngste Kaispeicher des Lübecker Stadthafens.

Abbildung unten: Blick von der Struckbachfährstation aus über den Burgtorhafen auf die Wallhalbinsel vor 1905. Foto: Julius Appel, Fotoarchiv der Hansestadt Lübeck im St. Annen-Museum, Negativ-Nr. B 6257.



Am zum Wallhafen hin gelegenen Kulenkampkai befinden sich die einst konstruktiv baugleichen Schuppen A bis D, von denen der Schuppen A etwa um die Hälfte länger ist als jeweils die Schuppen B, C und D. Alle Schuppen wie auch der Kaufmannsspeicher besitzen wasser- wie landseitig etwa einen Meter hohe Laderampen. Die Rampen zur Landseite sind in der Regel durch einen weiten Dachüberstand vor Wettereinflüssen geschützt. Schuppen B und C und ebenso C und D sind durch jüngere Hallen aus Stahltragwerk und Profilblechbekleidung miteinander verbunden. Sie tragen die Bezeichnungen BC und CD.

An der Nordspitze befindet sich eine Freifläche, die als Schiffsbauplatz für das Kraweel *Lisa von Lübeck* diente und sonst vom Gastronomie- und Freizeitbetrieb *Strandsalon* genutzt wird. Auch die Restaurierung eines ehemaligen Steinfischers, die hölzerne Galeasse *DagNy*, im Rahmen eines medizinisch-therapeutischen Programms mit suizidgefährdeten jungen Menschen hat hier jüngst Raum gefunden und zieht bundesweite Aufmerksamkeit auf sich.

Zwischen den beiden Gebäudeketten entlang der Kaimauern erstreckt sich eine breite Erschließungsachse, die vollständig mit historischem Großsteinpflaster belegt ist. In dieses Pflaster eingelassen existieren bis heute die Gleisstränge der alten Hafenbahn. Sie enden an der Spitze der Halbinsel in einer Drehscheibe, mit deren Hilfe einst der Wechsel der Waggons von den wasserseitigen zu den landseitigen Gleisen ermöglicht wurde.

Am Eingang zur Nördlichen Wallhalbinsel befindet sich ein Pfortnerhaus mit einer LKW-Waage aus dem Jahre 1963. Entlang der Kaimauern liegen stellenweise noch die Gleise für die ehemals 19 Laufkrane. Stadtseitig sind drei dieser Laufkrane der Hamburger Kampnagelfabrik aus den Jahren 1917, 1953 und 1967 erhalten geblieben.

In Verknennung ihrer einander bedingenden Funktion wurden im Ensemble der historischen Hafenanlagen bislang nur die Krane, der Kaimauerring, die beweglichen Brücken, die Waage und der Kaufmannsspeicher als Denkmal erkannt. Infolgedessen wurde die Option einer behutsamen Entwicklung des Areals unter Einbeziehung der das gesamte Stadtbild wesentlich prägenden Kaischuppen nie ins Auge gefasst. Die Möglichkeit wurde auch dann nicht in Betracht gezogen, als Immobilienentwickler aus ganz Europa auf der Suche nach stadtnahen Wasserlagen für die Entwicklung von Luxuswohngeschossbauten bereits 1990 auf Lübecks alten Hafen aufmerksam geworden waren.

Abbildung unten: Luftbild der Hafenstadt Lübeck vor 1966 (Abbruch des Seemannsheims von 1913) in einer Fotopostkarte des Verlags Schöning & Co., Lübeck. Die Häfen bzw. Hafenbecken von vorne nach hinten: Wallhafen, dahinter links der Burgtorhafen, daneben der Hansahafen, im Hintergrund der Klughafen als Teil des Elbe-Trave-Kanals. Der Hafenbetrieb wie auch der Schiffbau an der Roddenkoppel befindet sich bis in die 1970er Jahre hinein in einer wirtschaftlichen Hochphase. Der 1966 erstmals auch in Europa eingeführte Standard-Container führte im Stückgutverkehr dann nach und nach zur Ablösung des Lift-on-lift-off-Verfahrens durch gänzlich neue, immer leistungsfähigere Verladensysteme.



Projektgruppe *Initiative Hafenschuppen*

Bürgerliches Engagement für Lübecks jüngere Bau- und Stadtgeschichte

Die Projektgruppe *Initiative Hafenschuppen* (PIH) ist eine Arbeitsgruppe der Bürgerinitiative Rettet Lübeck (BIRL), dem Lübecker Denkmalverein, der sich seit 1975 für einen verbesserten Denkmalschutz und für die behutsame Entwicklung des Lübecker Stadtbildes einsetzt. Die Projektgruppe formierte sich infolge eines Bürgerschaftsbeschlusses vom September 2011, nach welchem der Abriss der historischen Hafenanlagen auf der Nördlichen Wallhalbinsel zugunsten der Vermarktung von Baugrundstücken für Luxuswohnungen und Gewerbe vorgesehen war. Unter dem Projektnamen *KaiLine* wurde nach dem Vorbild der Hamburger Hafencity das Ziel verfolgt, in unmittelbarer Altstadt-nähe bis zu 85.000 m² neuer Bruttogrundfläche entstehen zu lassen. Dieses Vorhaben hätte zur Folge gehabt, dass ein das Stadtbild wesentlich prägendes Ensemble aus historischen Lösch-, Lade-, Transport- und Lagerstrukturen fast vollständig ausgelöscht worden wäre.

Die PIH stellte sich zunächst der Aufgabe, eine kritische Öffentlichkeit herzustellen und über das städtische Vorhaben und seine negativen Auswirkungen zu informieren. Daraufhin schlossen sich der Initiative weitere Mitglieder an, die auf diversen Fachgebieten wie der Projektentwicklung, der Architektur, des Bauingenieurwesens, des Denkmalschutzes und des Rechtswesens versiert sind. Sie griffen das Ansinnen auf, dem städtischen Vorhaben ein Alternativkonzept gegenüberzustellen, das den Erhalt der nach Plänen von Hafengebäudeingenieur Peter Rehder zwischen 1885 und 1949 errichteten Bauwerke vorsieht und auch die Bedürfnisse der Altstadtinsel berücksichtigt. Mit diesem „Wallhalbinsel-Nord-Konzept“ (kurz: WHIN-Konzept) wurde im Mai 2012 der Nachweis erbracht, dass eine behutsame Entwicklung des Areals aus dem Bestand heraus und mit gesichertem wirtschaftlichen Erfolg für die Stadt möglich ist und zugleich Wohn-, Gewerbe- und Kultureinrichtungen Berücksichtigung finden können, die das Angebot der Altstadtinsel sinnvoll ergänzen. Zuvor war die Stadt in mehreren Anläufen bemüht gewesen, Investoren für den Kauf und die Entwicklung der Flächen zu einem neuen städtischen Quartier zu gewinnen. Den dritten Versuch, die von historischen Bauwerken geräumten Flächen meistbietend für eine Neubebauung zu veräußern, konnte die PIH schließlich durch intensive außerparlamentarische Überzeugungsarbeit und mit der Rückendeckung von über 20.000 Unterschriften besorgter Bürger abwenden. Impetus für die nun wieder aufgenommene Arbeit der *Initiative Hafenschuppen* war der auf den Stopp des *KaiLine*-Projekts folgende, am 26. September 2013 gefasste Bürgerschaftsbeschluss. Er besitzt den Wortlaut:

„Bis zum 31. Dezember 2015 muss ein tragfähiges und wirtschaftliches Entwicklungskonzept unter jedenfalls wei-

testgehender Beibehaltung der jetzigen Hafenschuppen auf der gesamten Nördlichen Wallhalbinsel der Bürgerschaft entscheidungsreif vorliegen. Die Entwicklung erfolgt eigeninitiativ z. B. durch die *Initiative Hafenschuppen*. Die Stadt und ihre Gesellschaften unterstützen im üblichen Rahmen der Investorenbetreuung. Für das Gelingen des Konzeptes erforderliche B-Plan-Änderungen erfolgen dann. Sollte bis zum 31. Dezember kein entscheidungsreifes Verwirklichungskonzept vorliegen, erfolgt die Entwicklung der Nördlichen Wallhalbinsel auf der Grundlage des jetzigen Bebauungsplans und der vorliegenden Konzepte.“

In Weiterführung des von der BIRL 2012 publizierten WHIN-Konzepts wurden daraufhin die einzelnen Hafenschuppen detailreich überplant. Diese Arbeit leisteten u. a. das Berliner Architekturbüro *Modersohn & Freiesleben* und das Lübecker Architekturbüro *Herion* in Zusammenarbeit mit weiteren Architekten ebenfalls ehrenamtlich. Diverse Planungsentwürfe dienten als Entscheidungshilfe für neue Pacht- und Kaufinteressenten für gewerblich wie für Wohnzwecke genutzte Teilflächen. Mit Hilfe des in dieser Weise fortgeschriebenen Entwicklungskonzeptes stellte die PIH einen Pool von Mitstreitern zusammen, der unter Federführung von professionellen Projektentwicklern die behutsame Belebung von Lübecks altem Hafen realisieren soll.

Von einer gewöhnlichen Bauträgerentwicklung unterscheidet sich dieses Vorgehen dadurch, dass die späteren Nutzer selbst die Investoren sind und so eine langfristige persönliche wie ideelle Bindung mit dem Gesamtvorhaben eingehen. Die in einer Entwicklungs- und Erschließungsgesellschaft gebundenen Investoren werden von der PIH beratend begleitet. Deren Aufgabe ist es, sich das in den Folgekapiteln dargestellte Nutzungs- und Entwicklungskonzept zu eigen zu machen, gegenüber der Stadt als Kaufinteressenten aufzutreten und durch einen Bürgerschaftsbeschluss eine Anhandgabe zu erwirken. Im Anhandgabezeitraum werden dann die Erschließungsplanung und Einzelvorhaben zur Baugenehmigungs- und Umsetzungsreife weiter entwickelt. Ferner werden die Finanzierungen gesichert, der Durchführungsvertrag zur Erschließung und die Kaufverträge für die einzelnen Teilflächen abgestimmt.

Wie schon in der Vergangenheit wurden Kosten für externe Leistungen durch zweckgebundene Spenden finanziert. Hierzu gehörten insbesondere die Kosten für das städtebauliche Rahmenkonzept sowie eine völlig neue Erschließungsplanung, welche durch Mittel der *Possehl-Stiftung* finanziert werden konnten. Allen ehrenamtlichen Mitwirkenden und den vielen Unterstützern im Hintergrund sei für ihre Arbeitsbeiträge, ihre wertvollen Hinweise und Ratschläge sowie ihre finanziellen Beiträge herzlich gedankt.

Zielsetzung und Überblick

Die für die Revitalisierung der Nördlichen Wallhalbinsel verfügbaren Liegenschaften umfassen den Bestand der historischen Kaischuppen A bis D und F sowie die im Bebauungsplan 01.75.00 ausgewiesenen Baufelder auf der Freifläche des einstigen Schuppens E, einem Teilbaufeld nördlich von Schuppen D und südlich von Schuppen A. Das Gesamtkonzept der PIH für die Entwicklung des Areals umfasst ferner Aussagen zur Entwicklung und Gestaltung der nicht überbauten Wege- und Freiflächen, die sich auch in Zukunft im Eigentum, in der Nutzung und in der Verwaltung der Hansestadt Lübeck, der Lübeck Port Authority und der städtischen Gesellschaft *KWL GmbH* befinden werden. Auch diese Flächen werden von den Nutzungsänderungen,

den damit einhergehenden Erschließungsmaßnahmen und der neu zu organisierenden verkehrlichen Anbindung des Areals an die Kreisstraße 26 zwischen Dreh- und Marienbrücke betroffen sein. Für die Entwicklung der Nördlichen Wallhalbinsel sind auch diese Maßnahmen durch eine Investorengemeinschaft zu planen und zu realisieren. Die in der öffentlichen Hand verbleibenden Flächen werden auf Basis eines Vertrages mit der Hansestadt Lübeck so hergestellt, dass sie die speziellen Anforderungen an die zukünftigen Nutzungen und ebenso die allgemeinen Anforderungen an öffentliche Straßen, Wege und Plätze erfüllen. Das in den folgenden Seiten dargestellte Konzept der PIH wird unterteilt in ein Kern- und ein Rahmenkonzept:

Kernkonzept

Das Kernkonzept bezieht sich auf die primäre Aufgabenstellung des Bürgerschaftsbeschlusses vom 26. September 2013, unter „jedenfalls weitestgehender Beibehaltung der jetzigen Hafenschuppen auf der gesamten Nördlichen Wallhalbinsel“ die vorgesehenen Maßnahmen für eine behutsame Entwicklung des Areals aufzuzeigen. Dementsprechend werden für die einzelnen Liegenschaften Nutzungszuweisungen empfohlen, für welche die erforderlichen Investoren bereitstehen. Diese werden, soweit möglich, selbst auch die zukünftigen Nutzer sein. Die Sanierung und Umnutzung der Gebäude findet also unmittelbar und eigeninitiativ durch die Nutzer statt. Diese sind für die jeweiligen Liegenschaften — wo erforderlich — in Bauherrengemeinschaften sowie übergreifend in einer Entwicklungs- und Erschließungsgesellschaft gebunden, über welche die Gesamtprojektsteuerung und die Qualitätssicherung erfolgt. Das Kernkonzept basiert auf folgenden Leitgedanken:

1. Die Hafenschuppen haben neben der stadt- und industriegeschichtlichen Bedeutung als Ensemble mit den weiteren erhaltenen Hafenanlagen eine besondere stadtbildprägende Wirkung. Diese ergibt sich aus dem Kontrast zwischen den einerseits großen und auf einer innerhalb der Traveniederung künstlich hergestellten Ebene flach ange-

ordneten Baukörpern und der andererseits vertikal gegliederten Kleinteiligkeit der Altstadtbebauung, welche der späteiszeitlich überlieferten Höhenentwicklung des Altstadthügels folgt. Das historische Hafensembles gestattet daher bis heute Blickbeziehungen aus den ansteigenden Rippenstraßen heraus wie auch von der Uferkante des Altstadthügels aus hinüber zum gegenüberliegenden Hang des alten Travetals. Die Achtung des frühen industriellen Gebäudebestands in seiner städtebaulichen und architektonischen Qualität erfordert deren materialgerechte Instandsetzung. Hierzu gehört unter anderem die Erneuerung der Details an den steinernen Kopf- und Zwischenbauten und der mit Ausnahme bei Schuppen F hölzernen Schuppenflanken mit ihren großflächigen Schiebetoren. Durch neue, den aktuellen Bedürfnissen angepasste Nutzungen wird der Wandel von dem ehemaligen Infrastrukturknotenpunkt für den Güterumschlag zwischen Land und Wasser zu einem gemischt genutzten Hafenviertel vollzogen.

Abbildung unten: Visualisierung der revitalisierten Nördlichen Wallhalbinsel im 3D-Modell. Grafik: Ralph Schenkenberger | modellDigital.

Folgeseite: Details der Kaischuppen A (Giebelfront mit Firststaffel, Dielemboden) und B (Schiebetore) und des Gleisfächers von 1890 mit dazwischenliegender Pflasterung. Fotos: Jörg Sellerbeck, Christoffer Greiß.



2. Hinsichtlich der Nutzungszuweisungen ist eine Funktionsvernetzung zwischen der Wallhalbinsel, der Altstadt als Wohn- und Geschäftszentrum und den umliegenden Wohngebieten bis hin zu den Umlandgemeinden anzustreben. Dies erfolgt mittels ergänzender, das bestehende Angebot bereichernder, teils wieder vervollständigender Nutzungen in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt. Hierzu gehören Nutzungen, welche hier wie auch in den umliegenden Wohngebieten aufgrund ihres Flächenbedarfs und möglicher Lärmentwicklungen in unmittelbarer Nähe zu Wohnstandorten keinen Raum finden. Im Vordergrund stehen daher Angebote für die Freizeitgestaltung, Kultureinrichtungen, sozialtherapeutische und soziale Einrichtungen mit Bezug zum maritimen Handwerk und solche Dienstleistungsbereiche, die den Tourismusstandort Lübeck stärken. Hierzu gehören auch Angebote an den sich ständig und schnell wandelnden Kreativwirtschaftssektor, der für die überregionale Wahrnehmung und Wertschätzung einer Stadt als Wohn-, Arbeits- und Geschäftsstandort von immer größerer Bedeutung wird. In den ruhigeren Bereichen der Nördlichen Wallhalbinsel sind Wohnmöglichkeiten vorgesehen — teils in Verbindung mit gewerblichen Nutzungen. Besondere Wohnformen für Menschen, die das Wohnen und Arbeiten an einem Standort verbinden wollen, haben Vorrang vor Altersruhesitzen auf Exklusivniveau. Der Ausbau der historischen Gebäude wird daher überwiegend auf mittlerem Niveau angestrebt, um möglichst vielfältige Nutzungen zuzulassen und zugleich ein hohes Maß an Flexibilität zu bewahren, welches gestattet, sich geänderten Marktverhältnissen ohne großen Aufwand anpassen zu können. Hierzu gehört auch die Offenheit für anfängliche Interimslösungen.

3. Anders als die üblicherweise von Bauträgern realisierten Entwicklungsprojekte, die mit gebündelten Risiken und in der Folge auch mit erheblichen Gewinnerwartungen im Rahmen der üblichen Investitions- und Ausstiegsstrategien einhergehen, wird eine partizipative Quartiersentwicklung angestrebt. Sie unterscheidet sich — wo möglich — in der Bündelung des Investors und des Nutzers in einer Person. Dieser Entwicklungsansatz sieht deshalb ein langfristiges Engagement für den Standort vor, so dass eine nachhaltige Nutzer- und Bewohner-Identifikation sichergestellt wird.

Den Ergebnissen der Konsensgespräche mit der Hansestadt Lübeck entsprechend werden für die historischen Kaischuppen fünf Investoren bzw. Investorengemeinschaften die Sanierungsaufgaben übernehmen. Mit den in Wohneigentum oder Gewerbeflächen aufzuteilenden Gebäuden ergibt sich daher eine vielfältige Eigentümerstruktur. Die Eigentümergemeinschaften werden auf die Besonderheiten des Ortes und die angestrebte Mischung aus Wohnen und nichtstörendem Gewerbe wie kultur- und kreativwirtschaftlichen Funktionen vertraglich eingeschworen, da Rücksichtnahmen auf vorhandene und auch zukünftig angestrebte Nutzungen im unmittelbaren und weiteren Umfeld für das Entwicklungsziel zu einem belebten Quartier unter Achtung seiner Geschichte unverzichtbar sind.



Rahmenkonzept

Im Rahmenkonzept werden Aussagen zum Umgang mit den weiteren Baufeldern gemacht, welche zur Vervollständigung des Quartiers und zur Unterstützung der zugewiesenen Nutzungen einen Beitrag leisten. Maßnahmen zur verkehrlichen Anbindung und zur Erschließung für die Ver- und Entsorgung des Quartiers mit Strom, Gas, Wasser, Telekommunikation bzw. Regen- und Schmutzwasser wurden durch das Ingenieurbüro *Bertz & Kozanow GbR* im Rahmen eines durch die *Possehl-Stiftung* geförderten Gutachtens neu geplant und deren Kosten kalkuliert. Das Rahmenkonzept ist mittelbar durch alle Investoren über die Entwicklungs- und Erschließungsgesellschaft umzusetzen. Die Aufteilung der hiermit verbundenen Kosten erfolgt nach der genutzten bzw. durch bauliche Maßnahmen innerhalb der historischen und neuen Bauwerke realisierten oder realisierbaren Bruttogrundfläche. Zur Erschließungsplanung gehören ferner Aussagen über die Parkraumbewirtschaftung auf öffentlichen wie privaten Flächen, der Oberflächengestaltung auf Straßen, Wegen und Plätzen sowie deren Lichtkonzept. Das Rahmenkonzept basiert auf folgenden Leitgedanken:

1. Der Charakter des alten Hafenbahnhofs aus der Zeit der frühen Dampfschiffahrt wird durch seinen historischen Gleisfächer aus neun parallelen Gleissträngen zwischen bauzeitlicher Großsteinpflasterung wesentlich geprägt. Er soll so weit wie möglich erhalten bleiben. Die Unterschutzstellung der Gleise und der Pflasterung wurde bereits 1991 durch ein städtebauliches und denkmalpflegerisches Gutachten von Professor Ulrich Nieschalk empfohlen und 2012 durch den Denkmalrat Schleswig-Holstein erneut angeordnet. Bauliche Veränderungen sollen sich daher soweit möglich auf fußgänger-, rollstuhl- und radfahrrergerechte Wegflächen beiderseits der inneren Erschließungsachse beschränken. Die Installationstrassen sollen unter den neu gepflasterten Wegflächen verlaufen. Die umlaufende Uferpromenade zwischen den Kaimauern und Laderampen der Schuppen bleibt öffentliche Freifläche. Sie steht als Zone zur besonderen Verwendung weiterhin in der Nutzung und Verwaltung der Lübeck Port Authority. Neben Spaziergängern und Radfahrern soll sie als Hafenkante für eine neue Marina zwischen dem Drehbrückenhaus und dem Nordende des Kaufmannsspeichers dienen wie darüber hinaus als Liegeplatz für das Leuchtfeuerschiff *Fehmarnbelt*, die *Lisa von Lübeck* und für größere Schiffe, die Lübeck besuchen.

2. Die Wallhalbinsel bildet für den Straßenverkehr eine Sackgasse. Die zukünftigen Nutzungen verlangen nach einer weitgehenden Verkehrsberuhigung mit aufgelockertem, ruhendem Verkehr, damit die Besonderheiten des Ortes erlebbar bleiben. Straßenbegleitendes Parken quer zur den Gebäuden soll ergänzt werden um Einstellplätze im privaten Raum und in einem mit weiteren Gewerbeflächen verbundenen Parkhaus südlich von Schuppen A. Im Übergang zur Mittleren Wallhalbinsel südlich von Schuppen A

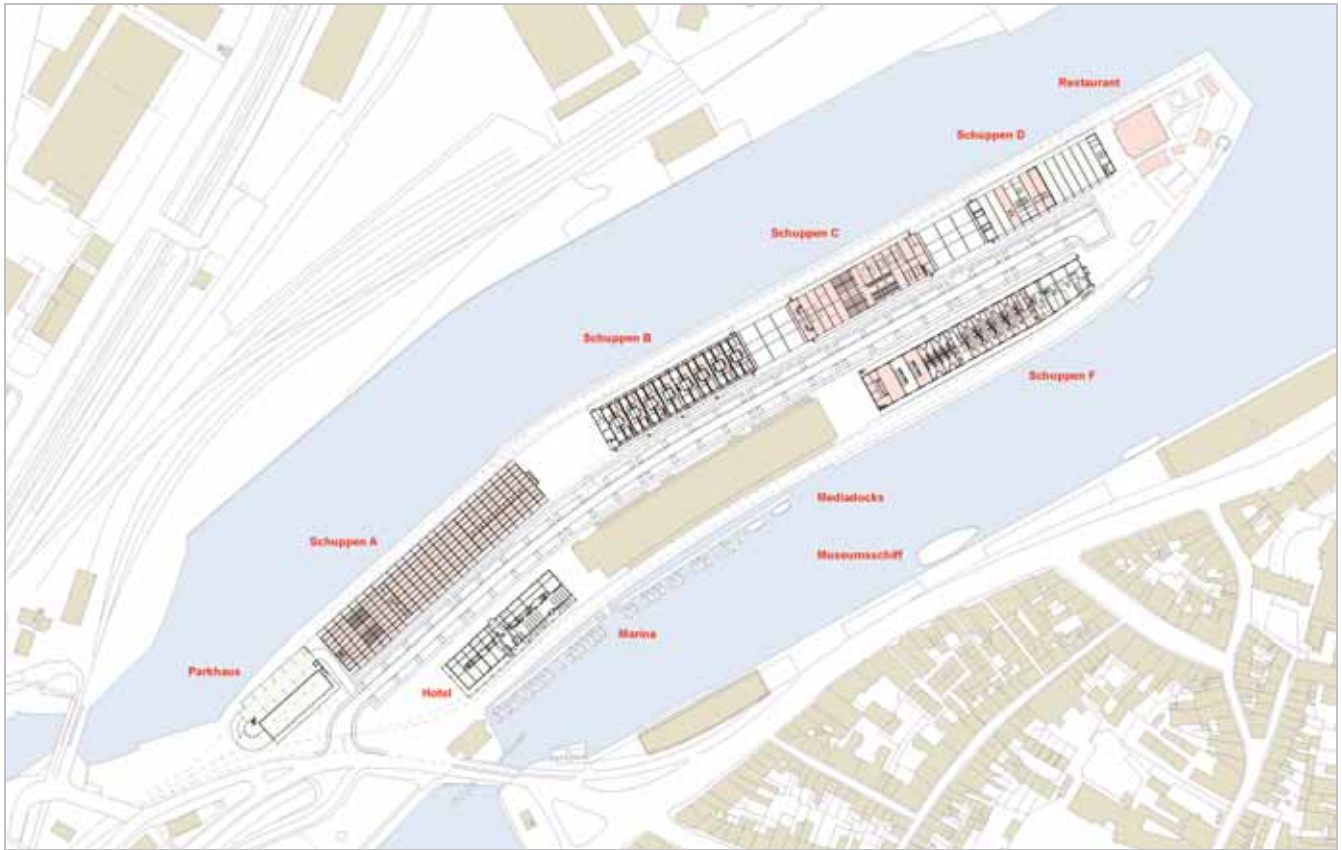
können nach Bedarf Stellflächen für Car-Sharing- und Leihfahrradanbieter sowie eine Wohnmobil-Servicestation eingerichtet werden, wenn das für eine Marina im Wallhafen gedachte Sondernutzungsgebiet aufgrund der nun für den Hansahafen vorgesehenen Marina nicht die im Bebauungsplan zugeordnete Bestimmung erhält.

3. Der *Strandsalon* am Nordende der Wallhalbinsel erhält Investitions- und Planungssicherheit mit Entwicklungsperspektiven für eine geordnete gastronomische Ganzjahresnutzung. Das hier gemäß Bebauungsplan ausgewiesene Baufeld soll auf Basis eines Erbpachtvertrags mit der Stadt innerhalb der Höhenbegrenzungen des historischen Kaischuppens D bebaut werden dürfen.

4. Da der Ort in seiner Hafennutzung weder Bäume noch Rasenflächen kannte, soll die Begrünung öffentlicher Flächen zurückhaltend sein. Statt der im Masterplan aus dem Jahr 2008 angedachten straßenbegleitenden Baumreihen sollen nur die Plätze zwischen den Schuppen und mitunter Lichthöfe innerhalb der für Wohnnutzung vorgesehenen Gebäude begrünt sein. Im Bereich der Verkehrsachse Drehbrücke-Marienbrücke sind geräuschkämpfende Bauminseln und eine Baumreihe entlang der Kreisstraße vorstellbar. Nach dem Wunsch der städtischen Verwaltung sind diese den öffentlichen Raum prägenden Elemente im Rahmen eines Gestaltungswettbewerbs festzulegen. Angesichts der angestrebten weitgehenden Erhaltung historischer Oberflächen dürfte dieser jedoch verzichtbar sein.

5. Für die im Bebauungsplan ausgewiesenen Baufelder MI VI a und b auf der Fläche des ehemaligen Schuppens E südlich der *media docks* ist der Neubau eines Hotels in der 3- bis 4-Sterne-kategorie vorgesehen. Das Hotel soll die Angebotslücke an Hotelbetten in diesem Quartier wie in der Gesamtstadt schließen und die übrigen Einrichtungen auf der Nördlichen Wallhalbinsel, insbesondere den Betrieb der *media docks* mit ihrem Konferenz- und Tagungszentrum, ergänzen und unterstützen. Städtebaulich soll mit dem Hotel die Freifläche, die mit dem Abriss des Schuppens E im Jahre 2003 entstanden ist, wieder geschlossen werden. Der Neubau erhält als erstes Gebäude am Eingang zur Halbinsel eine Entrée-Funktion, indem hier neben der Hotelnutzung auch Flächen für den Einzelhandel und für Dienstleistungen im Rahmen des Betriebs der Marina im Hansahafen untergebracht werden sollen. Nach den Vorstellungen der städtischen Verwaltung soll für die Auswahl des Investors eine Ausschreibung erfolgen — mit der Verpflichtung, für die Gestaltung des gewünschten Gebäudes einen Architekturwettbewerb auszuloben.

Abbildungen auf der Seite gegenüber: Grundrissdarstellung der umgenutzten Schuppen A bis D und F sowie vorgeschlagener Neubauten. Unten: Visualisierung des Gesamtareals nach der Umsetzung. Grafik: *Modersohn & Freiesleben* und Ralph Schenkenberger | *modellDigital*.



Schuppen A	Schuppen B	Schuppen C	Schuppen D	Baufeld 4	Schuppen F
Kulturschuppen	Wohnschuppen	Konzerthaus	Kreativschuppen	Hafenhotel	Mixschuppen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Spielstätte Popkultur ▪ Musikzentrum <ul style="list-style-type: none"> - Produktionsräume - Übungsräume - Bandbetreuung ▪ Flohmarktkaufhaus ▪ Südlich angrenzend: Parkhaus mit min. 150 Stellplätzen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ca. 30 Wohnungen ▪ Café am Quartiersplatz zwischen Schuppen A und B 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kunst am Kai <ul style="list-style-type: none"> - Jugendmusikcamp - Kinderopern - Singakademie ▪ Veranstaltungshalle für Musikfestivals ▪ Raum für Projekte und Ausstellungen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Spezialholzhandel und Möbelbau ▪ Segelmacherei ▪ Jugendclub und Jugendarbeit ▪ Kreativwirtschaft ▪ Weltkulturgut-Werft und Werkstätten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ca. 150 Zimmer ▪ Ladengeschäfte ▪ Restaurant & Café ▪ Vis-a-vis: Sportboothafen am Behnkai 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ca. 30 Wohnungen ▪ Maritime Ausstattung und Dienstleistungen ▪ Kunstgewerbe Werkstätten und Handel ▪ Projekträume für therapeutische Einrichtungen



Kernkonzept für die historischen Bestandsbauten

Schuppen A

Baubeschreibung

Der 1903 errichtete Schuppen A ist der erste einer Folge von vier Kaispeichern entlang des Kulenkampkais. Er besteht aus drei hölzernen Hallenabschnitten von annähernd gleicher Größe, die mittels zweier aus Backstein gemauertes Brandwände feuersicher voneinander getrennt werden. Wie alle Schuppen auf der Nördlichen Wallhalbinsel ruht das Gebäude auf einem gut einen Meter hohen massiven Sockel mit vorgelagerten Rampen entlang der gesamten Längsseiten. Am nördlichen Ende gegenüber Schuppen B besitzt der Schuppen A wie alle weiteren Schuppen einen steinernen Kopfbau. Dieser ist ausgezeichnet durch Ziermauerwerk in Form von Treppenfriesen, Gesimsen und Eckbetonungen mittels fialenartiger Turmaufsätze. Der Giebel besitzt eine prominent gestaltete Firststaffel, in der eine Rundblende mit dem den Schuppen bezeichnenden Buchstaben eingelassen ist. In diesem Kopfbau waren einst Büro-, Aufenthalts- und Sanitärräume für die Lagermeister, Zöllner und Lagerarbeiter untergebracht. Die steinernen Zwischenbauten wie der steinerne Kopfbau besitzen Brand-

und Schildmauern, die über die Dachhaut hinaus geführt sind, um den Feuerüberschlag von einem Lagerbereich in den nächsten zu verhindern.

Schuppen A besitzt am südlichen Ende keinen feuersicheren Abschluss, da hier kein weiteres Gebäude angrenzt. Am nördlichen Kopfbau befindet sich ein Anbau, der ehemals als Telefonhäuschen für Seeleute und Abort für Schauerleute diente.

Ursprünglich besaßen die drei Lagerhallen des Schuppens A zusammen 26 Holzschiebetore, von denen wasserseitig heute neun verschlossen sind. Wie alle Dächer der Lübecker Hafenschuppen besteht das von Schuppen A aus einer Holzschalung mit einer Abdichtung aus Bitumendachbahnen. Die Dachflächen der drei Hallen werden durch Stützenreihen mit alternierenden Abständen getragen. Der Fußboden besteht aus einer Betonplatte, die in der mittleren und der nördlichen Halle mit Holzdielen belegt ist.

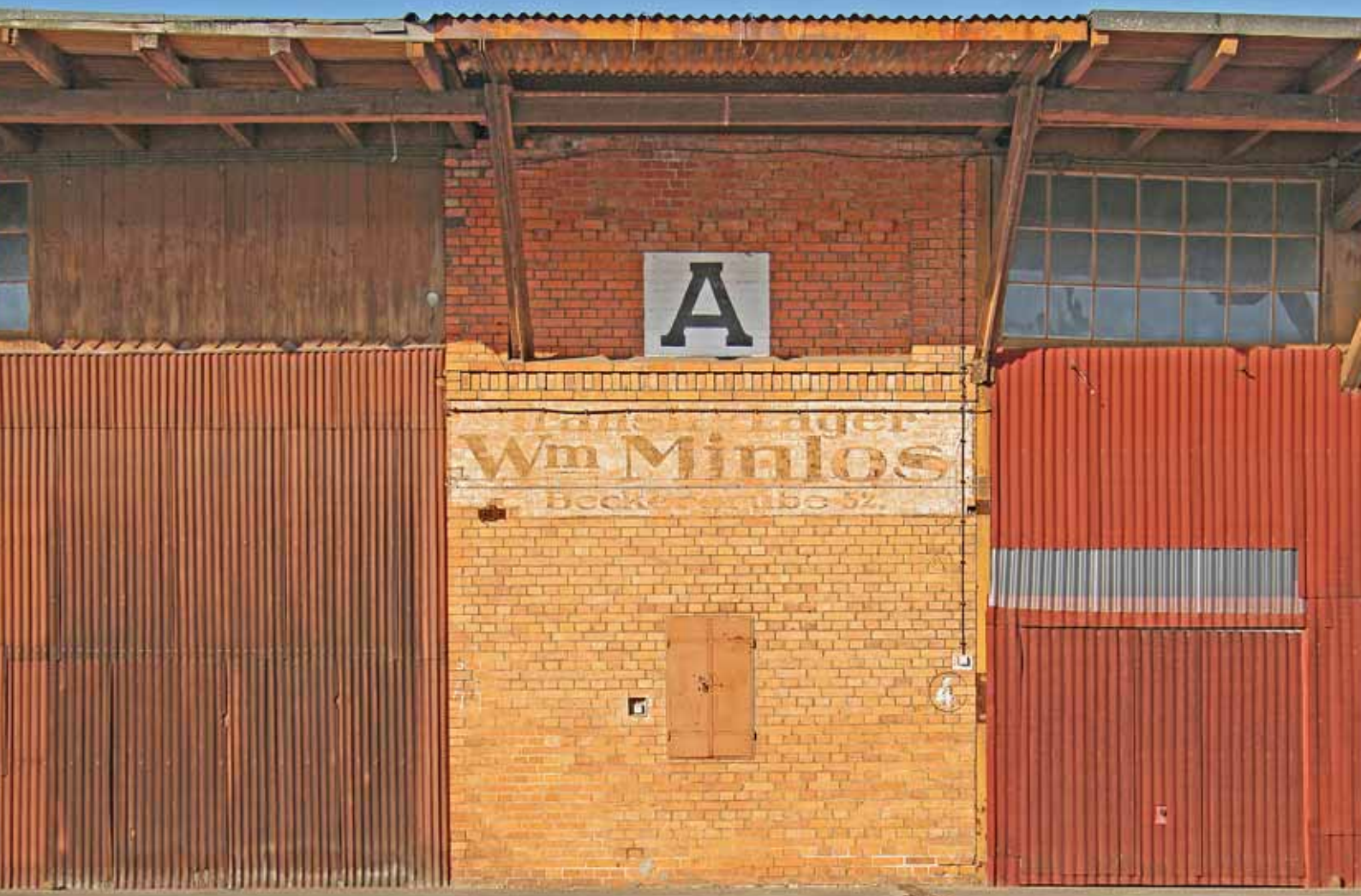
Eckdaten von Schuppen A

- Flächenmaße: 165,0 m Länge und 25,7 m Breite
- Bruttogrundfläche ohne Rampen: 3.989 m²
- Grundfläche inklusive Rampen: 4.731 m²
- Höhe ab Hallenboden: Traufe 6,5 m, First 8,2 m
- Umbauter Raum (ohne Sockel): 29.176 m³
- Stützenraster in der Länge: im Wechsel 5,6 und 6,6 m
- Stützenraster in der Breite: 6,3 m
- Südliche Halle abweichend mit nur einer Stützenreihe

Abbildung unten: Visualisierung der Nördlichen Wallhalbinsel, rechts am Bildrand der Schuppen A, bestehend aus drei Hallen mit dazwischenliegenden Brandwänden, die über die Dachhaut hinausragen. Grafik: Ralph Schenkenberger | *modellDigital*.

Abbildung rechte Seite: Östliche Schwerwand der nördlichen Brandwand zwischen der mittleren und der nördlichen Halle mit Hinweis auf den früheren Pächter, die Firma Wilhelm Minlos aus der Beckergrube 52, die hier ein Transilager unterhielt. Foto: Jörg Sellerbeck.





A

Wm Minlos
Beckerstraße 52





Zukünftige Nutzung und geplanter Ausbau

Ein regulärer Spielort für interdisziplinäre Ausdrucksformen von anspruchsvoller Popkultur fehlt in Lübeck ebenso wie der Raum für eine Vielzahl Lübecker Bands, die mangels Zugriff auf regelmäßig verfügbare Probe- und Spielmöglichkeiten kaum Entwicklungsperspektiven besitzen. Unter einem Dach vereint sollen daher im Schuppen A sowohl eine Spielstätte für Populärkultur etabliert als auch ein damit zusammenwirkendes Zentrum für Probe- und Produktionsräume für Musiker entwickelt werden. Träger dieser Einrichtungen sind der *Verein zur Förderung angewandter Popkultur e.V.*, der sich aus mehreren Initiativen und Akteuren dieses Kultursektors in Lübeck formiert hat, sowie die *Deutsche Rockmusik Stiftung* aus Hannover.

Spielstätte für angewandte Popkultur

In der südlichen Halle von Schuppen A wird der *Verein zur Förderung angewandter Popkultur* das in Lübeck als Set von Genres zeitgenössischer Kunstgattungen nicht konkret etablierte Angebot in einer eigenen Spiel- und Produktionsstätte zusammenführen. Popkultur ist ein Sammelbegriff für kulturelle Strömungen und deren Erzeugnisse, welche seit dem 20. Jhd. im Zuge der gesellschaftlichen Modernisierung als Breitenkultur immer größere Bekanntheit und Wertschätzung erfahren hat. Sie ist eine Kultur, die am Puls der Zeit bleibt, aber nicht jedem Trend folgt. Die aus dem Alltag schöpft, aber nicht alltäglich ist, nachvollziehbar, aber nicht banal. Städte vergleichbarer Größe Lübecks, insbesondere aber die Metropolen haben in Deutschland die Bedeutung dieses sich schnell weiterentwickelnden und stetig differenzierenden Kultursektors für die Standortpolitik erkannt und entsprechend gefördert. Doch in Lübeck fehlt bis heute ein geeigneter Spielort von angemessener Größe und ständiger Verfügbarkeit. Anspruchsvolle, vielfältige, innovative, couragierte und experimentelle Popkunst der verschiedenen Gattungen findet der interessierte Lübecker daher heute in der Regel eher nur auf Hamburger Bühnen.



Realisiert werden soll das Projekt als Ergänzung, nicht als Konkurrenz zur etablierten Lübecker Bühnenkultur in der südlichen Halle von Schuppen A. Diese ist aufgrund ihrer Lage unmittelbar am Eingang zur Nördlichen Wallhalbinsel und in Anbetracht des um 1950 neu geschaffenen Tragwerks aus einer Gitterfachwerkkonstruktion mit nur einer inneren Stützenreihe besonders geeignet. Diese Halle wird als technisch moderne multifunktionale Spielstätte mit Bühne, Kulturkontor, Büro und begleitender Gastronomie ausgebaut und den Raum bieten für Veranstaltungsgrößen von 50 bis hin zu 500 Besuchern. Moderne Bühnentechnik wird mit den Erfordernissen des Publikums zusammengeführt: eine Bühne, die den jeweiligen Aufführungen in Größe, Funktion und Charakter angepasst werden kann, sowie ein mobiles Bestuhlungssystem und Beleuchtung, die verschiedene Veranstaltungstypen im selben Raum authentisch erlebbar macht. Die Ausbauplanung (siehe Grafik auf den Folgeseiten) sieht in der südlichen 1.261 m² großen



Halle zwei mittels einer Brandwand getrennte Bereiche vor: In den ersten drei von insgesamt acht Riegeln werden das Foyer mit Empfang, Garderobe, Aufenthalts- und Gastronomiebereich sowie die Toilettenanlagen untergebracht. Der südliche Giebel, welcher bauzeitlich und auch beim Wiederaufbau nach dem Brand von 1942 nur in Leichtbauweise aus Holz ausgeführt wurde, soll der geänderten Nutzung entsprechend neu gestaltet werden und einen weiteren Zugang nebst Fenstern erhalten. Auf der Nordseite des Foyers befinden sich die Zugänge zum Zuschauerraum. Auch die oberen Sitzreihen der Tribüne sind vom Foyer aus über eine offene Treppenanlage zu erreichen. Im zweiten Bereich in den nächsten fünf Riegeln befinden sich bis zur steinernen Brandwand zur mittleren Halle die Tribüne, die Bühne und Nebenräume für Werkstatt, Requisiten und Kulissen sowie der Aufenthaltsbereich der Künstler.



Angestrebt wird auf Basis der bereits in Lübeck verstreut und unter teils beengten Verhältnissen stattfindenden Formate ein ganzjähriger Spielbetrieb, ergänzt um optionale Nutzungen. Das Programm ist nicht auf bestimmte Genres festgelegt. Kriterien sind vielmehr Qualität, Gegenwartsrelevanz, Originalität und nicht zuletzt die wirtschaftliche Darstellbarkeit. Den Schwerpunkt bildet die Förderung der lokalen darstellenden Künste. Geplant sind darüber hinaus nationale und auch internationale Gastspiele sowie Festival-Reihen für Musik-, Tanz- und Performancekünstler. Der Spielbetrieb läuft ganzjährig mit mindestens drei Abendveranstaltungen pro Woche. Tagsüber dienen die Räume Workshops und Kursen, insbesondere im Rahmen der Schul- und Jugendarbeit.



Der Verein zur Förderung angewandter Popkultur e.V. wurde 2012 gegründet und als gemeinnützig anerkannt. Seit 2008 werden unter dem Namen *Slam A Rama* die erfolgreichen monatlich stattfindenden Lübecker Poetry-, Science-, Musik- und Film-Slam-Veranstaltungen im Lübecker Filmhaus organisiert, die seit 2012 in die Vereinsarbeit integriert sind. Ebenfalls seit 2012 produziert der Verein das Internet-Format *wolkenkuckucksheim.tv* in Form von Videos zu Kurzauftritten von Musikern und Textkünstlern in der Kunstbuchhandlung Makulatur. Der Erfolg der bisher verstreut angebotenen Veranstaltungen mit stabil hohen Zuschauerzahlen belegt das Interesse an und das Potenzial für die Popkultur in Lübeck.

Musikzentrum der Deutschen Rockmusik Stiftung

Um den vielen kreativen Musikern und Musikerinnen in Lübeck eine musikalische und wirtschaftliche Perspektive zu bieten, plant die *Deutsche Rockmusik Stiftung*, in der nördlichen und teils in der mittleren Halle des Schuppens A



Abbildungen: Teilnehmer der *Slam A Rama* Poetry-, Science-, Musik- und Film-Slam-Veranstaltungen mit dem Produzenten und Moderator Tilo Strauß (Mitte rechts und unten rechts). Fotos: Christoffer Greiß.

ein stil- und spartenübergreifendes Musikzentrum einzurichten. Das Angebot soll sich an Musikrichtungen vom Jazz über Rock bis zur Klassik bzw. von Amateuren über semiprofessionelle bis zu vollberuflich tätigen Musikern richten. Das Musikzentrum wird über alle Räume verfügen, in denen Musik geübt, komponiert, produziert, aufgenommen, verarbeitet und vermarktet werden kann. Das Angebot geht also über Übungsräume weit hinaus.

Die verkehrliche Anbindung des Schuppens und seine Lage innerhalb einer Freizone im ehemaligen Hafengebiet an der Lübecker Altstadt ist für die angestrebte Nutzung besonders geeignet. Die vielfältige Nutzung innerhalb der Einrichtung erfordert einen Innenausbau, der innen wie nach außen einen vollständigen Schallschutz bietet. Die einzelnen Probe- und Produktionsräume werden zwischen zehn und 50 m² groß sein, über Fenster verfügen und in zweigeschossiger Bauweise aus Einzel- oder Doppelräumen bestehen. Auf der Grundfläche der nördlichen Halle können bei teils zweigeschossigem Ausbau rund 1.000 m² Nutzfläche für diesen Zweck entstehen. Bei einer durchschnittlichen Größe von ca. 25 m² verteilt sich diese auf rund 40 Musikräume für den dringenden Bedarf allein seitens der Lübecker Jugendbands, von denen derzeit rund 200 keinen eigenen oder gemeinschaftlich genutzten Proberaum beanspruchen können. So wäre die Nachfrage, welche in Lübeck nach solchen Räumlichkeiten besteht, mindestens zu einem Teil gedeckt.

Das *Musikzentrum Lübeck* soll sich mit den anderen Kulturinstitutionen auf der nördlichen Wallhalbinsel zu einem Kristallisationspunkt der Musikkultur entwickeln. So können bei stil- und spartenübergreifend gleichermaßen relevanten Aufgabenfeldern wie der Öffentlichkeitsarbeit, der Programmplanung oder bei der Organisation von Auftritten Synergien genutzt werden und ein fruchtbarer Wissens- und Erfahrungsaustausch stattfinden. In Kooperation mit dem *Verein zur Förderung angewandter Popkultur* sollen Spielstätte und Bühne außerhalb von Spielzeiten des Vereins dem Musikzentrum als Probehöhne dienen. Dies wiederum wird die Lübecker Musikszene zusätzlich vitalisieren.

Mit seinen mehrschichtigen Angeboten und vielfältigen Arbeitsspektren wird der Schuppen A auch als „Ausbildungszentrum“ für diverse moderne Berufe fungieren (bspw. Mediengestalter, Veranstaltungskaufleute und Veranstaltungstechniker). Die *Deutsche Rockmusik Stiftung* bildet seit 2002 in dreien dieser Berufe erfolgreich aus. So können auch in Lübeck gefragte Ausbildungsberufe erlernt und die Attraktivität der Stadt besonders für junge Menschen deutlich erhöht werden. Als Teil des Ensembles auf der Nördlichen Wallhalbinsel ist das *Musikzentrum Lübeck* Baustein eines Kultur- und Kreativzentrums, das die Attraktivität der Stadt als Kulturstandort erheblich steigern wird.

Die bundesweit agierende gemeinnützige *Deutsche Rockmusik Stiftung* unterstützt seit 1996 Musiker und Musikerinnen aller Musikbereiche und vom Amateur bis zum Profi mit

unterschiedlichen Angeboten. Ein Schwerpunkt der Arbeit ist die Schaffung von Musikproduktionsräumen, weil die Grundlage allen musikalischen Schaffens das Vorhandensein von geeigneten Räumlichkeiten ist. Ferner bietet die Stiftung die Produktion von Videos, die kostengünstige Vermietung von Tourbussen und vergibt ein Qualitätssiegel für die Musikbranche.

Zusammen mit dem *Deutschen Musikrat* fördert die Stiftung jährlich fünf qualifizierte deutsche Bands in dem Gemeinschaftsprojekt *PopCamp*. Im Rahmen eines Meisterkurses für populäre Musik werden Nachwuchstalente aus ganz Deutschland zusammengebracht, um ihnen Wege und Möglichkeiten zum hauptberuflichen Musiker aufzuzeigen. Außerdem ist die Stiftung fördernd tätig: Auf Antrag können auch gemeinnützige Projekte finanziell unterstützt werden. So sorgt die *Deutsche Rockmusik Stiftung* überregional dafür, dass aktives Musizieren, Üben und Produzieren in den unterschiedlichen Facetten gefördert wird.



Gemeinsame Ausbaureserven und Nebenräume

Der *Verein zur Förderung angewandter Popkultur e.V.* und die *Deutsche Rockmusik Stiftung* planen, die rund 1.424 m² große mittlere Halle des Schuppens A als Ausbaureserve und Lagerfläche gemeinsam zu verwenden. Sie wird anfänglich überwiegend, im weiteren Zeitverlauf dann sukzessive abnehmend fremdgenutzt verpachtet. Insbesondere die *Deutsche Rockmusik Stiftung* wird nach einer ersten Ausbauphase in der nördlichen Halle weitere Flächen für das Musikzentrum benötigen, sobald diese Einrichtung in Lübeck etabliert ist. Die Spielstätte des *Vereins zur Förderung angewandter Popkultur e.V.* wird langfristig mindestens einen weiteren Gebäuderiegel als Kulissenlager, Werkstatt und Requisite benötigen. Diese Nutzungen sind sinnvollerweise an die Spielstätte unmittelbar angrenzend zugänglich, jedoch feuersicher getrennt und außerhalb der beheizten und technisch aufwändiger ausgestatteten Räume untergebracht.

Flohmarktkaufhaus *Kaupuskoipi*

Das aktuell in Schuppen F ansässige Flohmarktkaufhaus *Kaupuskoipi* besitzt eine wichtige soziale Funktion im Lübecker Wohlfahrtswesen — sowohl als Einrichtung für die Eingliederung von Langzeitarbeitslosen und Jugendlichen ohne Ausbildungsplatz als auch als Sozialkaufhaus für Bekleidung und Einrichtungsgegenstände aller Art. Ferner ist das *Kaupuskoipi* ein in den Jahren etablierter Anziehungspunkt als allseits geschätzter Marktplatz für Flohmarktartikel, aber auch für teils hochwertige Antiquitäten und Kuriositäten. Zu Beginn der Umnutzung von Schuppen A durch die zukünftigen Eigentümer findet das *Kaupuskoipi* in der mittleren Halle großzügig, später weniger, aber stets ausreichend viel Platz für seinen langfristigen Fortbestand.

Abbildung unten: Visualisierung des Ausbaus von Schuppen A als Spielstätte des *Vereins zur Förderung angewandter Popkultur* und der *Deutschen Rockmusik Stiftung* Grafik: Ralph Schenkenberger | *modellDigital*



Schuppen B

Baubeschreibung

Kaischuppen B wurde 1904 weitgehend baugleich wie Schuppen D errichtet. Er besteht aus je zwei in Holzständerbauweise errichteten Lagerhallen, die mit einem steinernen Mittelbau voneinander getrennt und mit je einem steinernen Kopfbau, wie bei Schuppen A näher beschrieben, abgeschlossen werden. Wie bei Schuppen A unter-

scheidet sich die Anzahl der Öffnungen land- wie wasserseitig. Auf der Landseite besitzt Schuppen B 15 Schiebetore, wasserseitig acht zu vier Paaren angeordnete Doppeltore. Alle weiteren baulichen Details entsprechen weitgehend denen der beiden nach dem Brand von 1942 nicht erneuerten Hallen des Schuppens A.

Eckdaten von Schuppen B

- Flächenmaße: 96,5 m Länge und 25,7 m Breite
- Bruttogrundfläche ohne Rampen: 2.480 m²
- Grundfläche inklusive Rampen: 3.010 m²
- Höhe ab Hallenboden: Traufe 6,5 m und First 8,3 m
- Umbauter Raum (ohne Sockel): 18.350 m³
- Stützenraster: in der Länge 5,6 m, in der Breite 6,3 m

Zukünftige Nutzung und geplanter Ausbau

Der Kaischuppen B wird vollständig zu Wohnzwecken sowie für gemischte Nutzungen aus Wohnen und Arbeiten ausgebaut. Das großräumige Gebäude wird für diesen Zweck nach dem Wohnungseigentumsgesetz geteilt und durch eine Bauherrengemeinschaft individuellen Anforderungen und Wünschen entsprechend ausgebaut — unter Berücksichtigung einer im Rohbau vorgegebenen Innenstruktur. Unabhängig davon erfolgt seine äußere Instandsetzung. Das Gebäude in Dach und Fach sowie das Grundstück bilden das Gemeinschaftseigentum, die jeweiligen Wohnungen das Sondereigentum im Verfügungs- und Verantwortungsbereich des Teileigentümers. Die Bauherrengemeinschaft, betreut durch die Projektentwicklungsge-

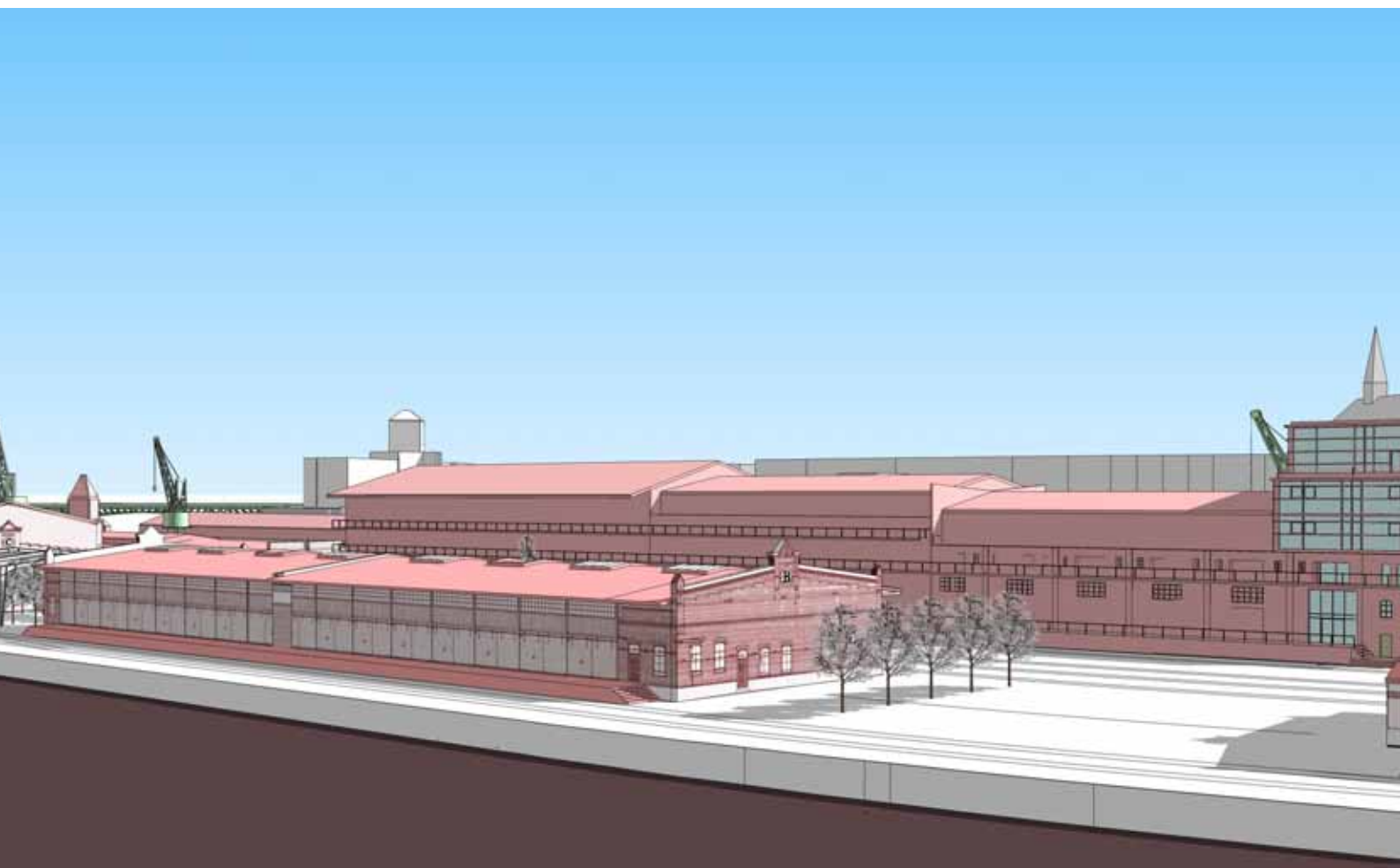
sellschaft *Conplan GmbH* in Zusammenarbeit mit dem Architekturbüro Herion, wird die Sanierung und Umnutzung des Schuppens eigenständig vornehmen. Besondere Wohnformen mit überdurchschnittlichem Raumangebot, mit geschäftigem Leben im näheren Umfeld und nur einen Steinwurf entfernt von den Hafenbecken gelegen, sprechen in erster Linie Familien mit bereits älteren Kindern oder Paare an, die aus persönlichen wie beruflichen Erwägungen heraus die Nähe zur Altstadt bzw. die Lage zwischen den Stadtteilen suchen. Der Schuppenquerschnitt mit einer mittleren Rohbauhöhe von ca. 7 m eignet sich ähnlich wie bei Schuppen 10 und 11 an der Hafensstraße für eine zweigeschossige Nutzung. Nach dem Haus-im-Haus-Prinzip

Abbildung unten: Visualisierung der Nördlichen Wallhalbinsel, rechts Schuppen B nach dem Umbau zum Wohngebäude. Grafik: Ralph Schenkenberger | *modellDigital*. Abbildung rechte Seite: Ostflanke von Schuppen B, links mit der originalen Holzfassade, rechts mit darüber

gelegter jüngerer Wellblechverkleidung zum Einbruch- und Feuerschutz. In der Ebene der Gleisfächer von 1890 mit seinen Weichen, besonders herausstechend die Kreuzungsweiche mit innenliegenden Zungen, ein so genannter *Engländer* im mittleren Gleis. Foto: Jörg Sellerbeck.







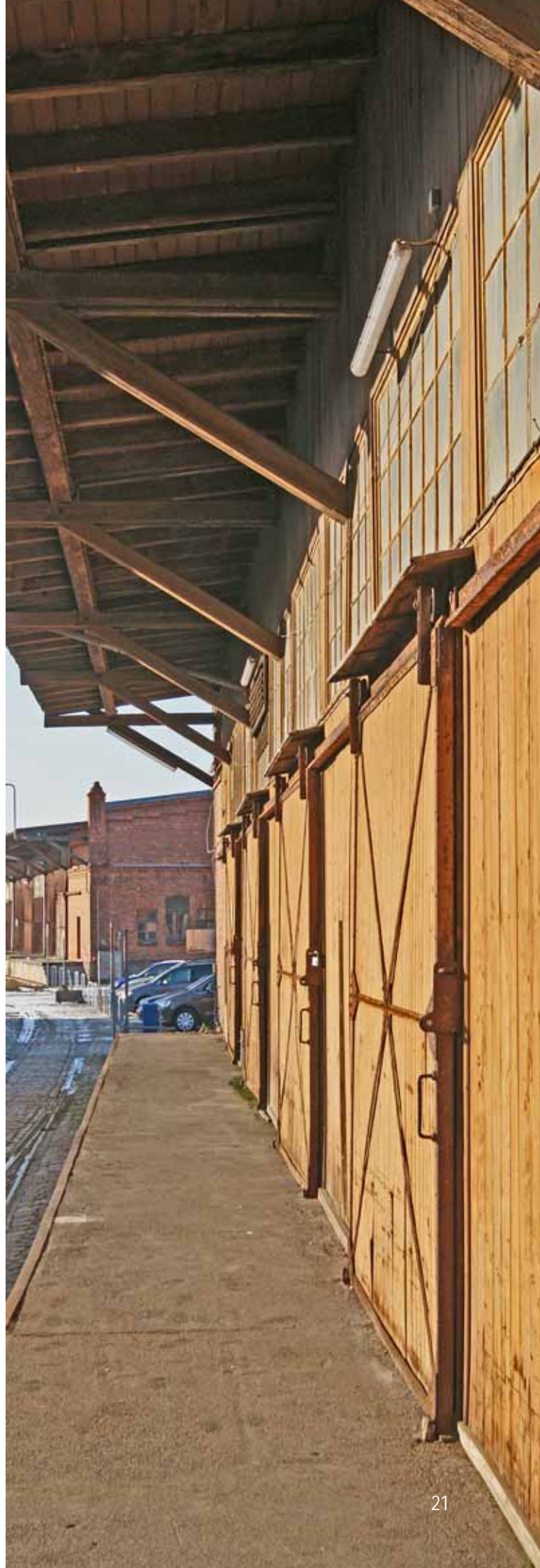
wird in die historische Außenhülle eine zu den Flanken nach innen zurückweichende, überwiegend gläserne Innenhülle eingestellt. Die so hinter der Außenhaut platzierten Loggien bzw. Laubengänge bewirken eine Lärmreduzierung und dienen zugleich als Pufferzone zwischen öffentlichem und privatem Raum. Innerhalb des in der Länge des Schuppens gemessenen Stützenrasters von 5,6 m werden in je zwei dazwischen liegenden Riegeln drei Zimmer angeordnet. Mit dem Verschieben des Zimmerrasters gegenüber dem Stützenraster wird es trotz der erforderlichen Brandabschnitte zwischen den Einheiten möglich, das historische Holztragwerk in Trennwandnähe (Abstand etwa Schranktiefe) in zwei von drei Zimmern sichtbar zu halten. Im Erdgeschoss beziehen sich bei der vorgeschlagenen Aufteilung auf der Landseite abwechselnd ein und zwei Zimmer auf die Schuppentore und erhalten dadurch ihren direkten Außenbezug (siehe auch Grundriss im Anhang).

Zur inneren Belichtung und Belüftung von Nebenräumen sind entlang der Firstlinie jeweils für zwei Gebäuderiegel wahlweise offene und geschlossene Lichthöfe bzw. Lichtinseln vorgesehen. Aufgrund der geringeren Zahl an Schiebetoren auf der Wasserseite werden wie bei den denkmalgeschützten Schuppen 10 und 11 Öffnungen eingeschnitten, die eine vergleichbare Belichtung sowie Ausblickmöglichkeiten wie auf der Landseite gewähren. Die landseitig gelegenen Zimmer und Nebenräume eignen sich auch für gewerbliche Nutzungen in Verbindung mit Wohnbereichen zur Wasserseite und ggf. in den Obergeschossen.

Alle Wohnungstypen sind als durchgehende Einheiten von der Land- zur Wasserseite konzipiert. Neben der Querlüftungsmöglichkeit besitzen damit alle Einheiten Belichtungs- und Ausblickmöglichkeiten zur Land- wie zur Wasserseite. Die öffentlichen Aus- und Zugänge liegen auf der landseitigen Laderampe. Auf dem unmittelbar entlang der Rampe verlaufenden Hafenbahngleis lassen sich landseitig als Antrittspodeste umfunktionierte Flach- und Mehrzweckgüterwagen mit angebauten Zugangstreppen einstellen, welche die Erinnerungen an den hier einst ortsbildprägenden Schienenverkehr erlebbar halten. Die wasserseitige Rampe wird dagegen zum halböffentlichen, die Privatsphäre schützenden Zwischenbereich vor der öffentlichen und auch befahrbaren Uferpromenade. Innerhalb des zweigeschossigen Innenausbau können sowohl ein- als auch zweigeschossige Einheiten untergebracht werden. Die Maisonetteeinheiten erhalten eine eigene innenliegende Treppe am Lichthof. Bei den eingeschossigen Einheiten wird an Stelle eines schmalen Zimmers ein öffentliches Treppenhaus

Abbildungen linke Seite: Lage des Schuppens B nach der Wiederherstellung seiner bauzeitlichen Gestalt, nach Entfernung der nördlich angrenzenden Halle BC sowie nach Innenausbau zum Wohngebäude mit Lichthöfen in der Firstlinie. Grafik: Ralph Schenkenberger | *modellDigital*.

Abbildung rechts: Ostflanke von Schuppen B, links mit der originalen Holzfassade. Im Hintergrund Schuppen A und der derzeit als Parkplatz genutzte Platz zwischen Schuppen A und B — im Bebauungsplan als öffentlicher Platz P 2 bezeichnet. Foto: Jörg Sellerbeck.





eingeführt. Alle eingeschossigen Wohnungen im Erdgeschoss mit einer Regelfußbodenhöhe von ca. 3,50 m über NN erhalten hochwasserschutzbedingt einen erhöhten Wohn- und Schlafbereich mit einer Fußbodenhöhe der im Bebauungsplan vorgeschriebenen 3,87 m über NN.

Für die Aufteilung des gesamten Schuppens im Bereich der aktuell offenen Hallen über 16 Riegel stehen vier Wohnungstypen mit Größen von 70 bis 202 m² bzw. mit einer Zahl von zwei bis sechseinhalb Zimmern auf einer bzw. zwei Ebenen zur Wahl. Auch der Bereich der mittleren Brandwand mit ihren seitlichen Scherwänden sowie der nördliche Kopfbau gehören zur Wohnnutzung. Der südliche Kopfbau dient darüber hinaus der Bewirtschaftung des angrenzenden öffentlichen Platzes zwischen den Schuppen A und B. Er erhält eine für einen Gastronomiebetrieb mit Außenbereich geeignete Innenstruktur, die sich innerhalb des Sockels in Teilen ebenerdig zum Platz hin öffnet.

Die steinernen Kopfbauten am Nord- und am Südende sowie die Brandwände zwischen den hölzernen Hallen werden wie bei allen Schuppen dieser Bauart wo erforderlich vervollständigt und restauriert. Im Giebeldreieck unmittelbar oberhalb des ersten Gesimsbandes werden behutsam gestaltete, sich merklich zurücknehmende Obergeschossfenster eingefügt. Die seitlichen Holzwände mit ihren Schiebetoren und Oberlichtern werden ergänzt bzw. wieder hergestellt. Gleiches gilt für die heute fehlenden Kragdächer über den wasserseitigen Rampen, die für die hier spä-

Ragerschuppen am Kulenkampkai



Wasser

ter installierten Halbportal-Laufkrane entfernt worden waren. Oberhalb der Loggien und Laubengänge dienen Dachflächenfenster hinter der Traufkante zur Kompensation der Verschattung durch die weiten Dachüberstände.

Innerhalb des Bestandsgebäudes erhöht sich aufgrund des überwiegend zweigeschossigen Ausbaus die Bruttogrundfläche um 2.268 m². In Summe entstehen 29 neue Wohnungen und eine gewerblich genutzte Teilfläche im südlichen Kopfbau. Die im Anhang beigefügten Entwürfe für den Ausbau mit alternativen Wohnungsgrößen und -typen ergeben bei dieser Aufteilung und Anordnung folgende Kennzahlen für das Gebäude im sanierten Zustand:

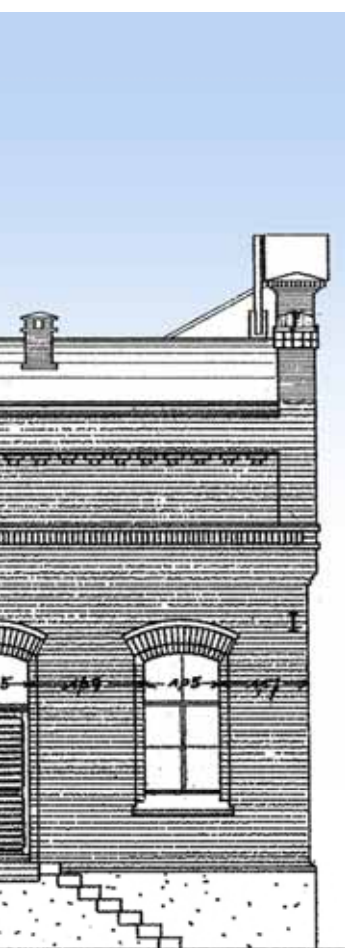
Bruttogrundfläche nach Ausbau: 4.748 m²

- davon für Wohnungen: 4.057 m²
- davon für Gewerbe: 139 m²
- davon Nebenflächen: 552 m²

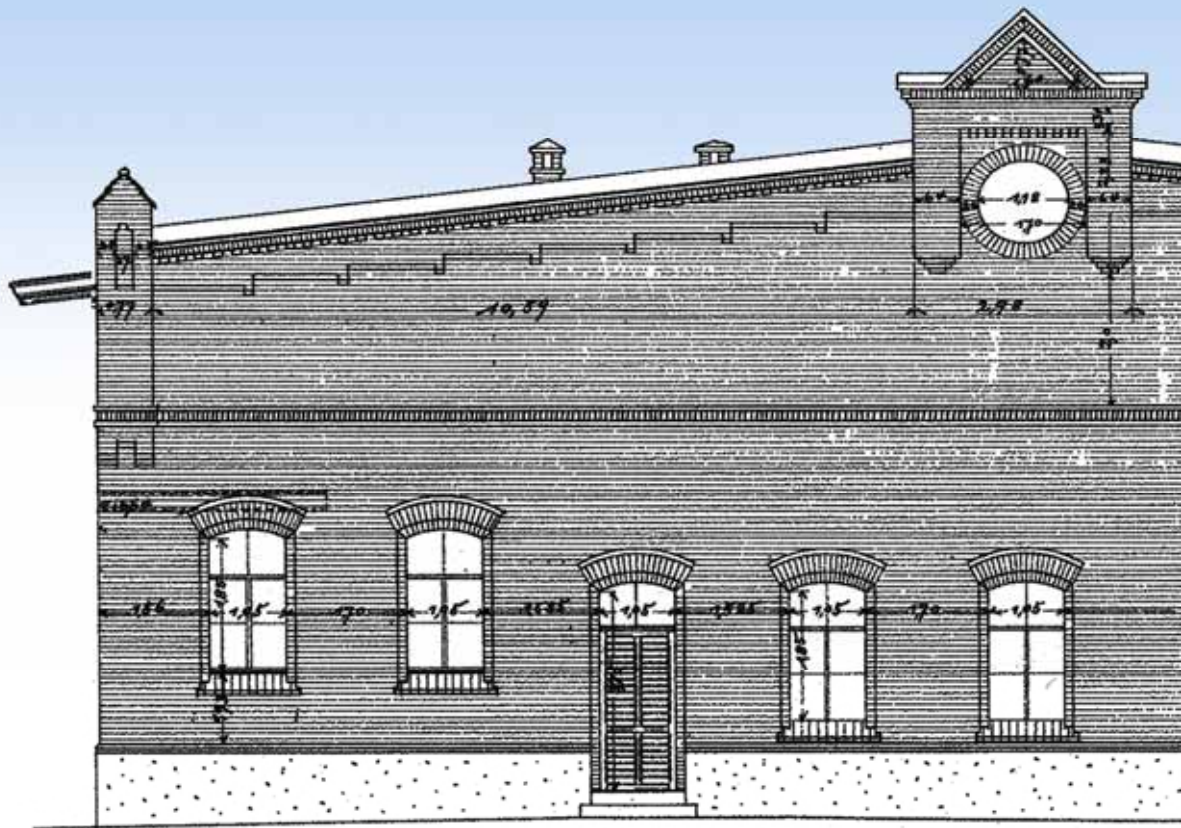
Nutzfläche nach Ausbau: 3.721 m²

- davon für Wohnungen: 3.216 m²
- davon für Gewerbe: 110 m²
- davon Nebenflächen: 395 m²

Abbildungen oben links und rechts: Details von Schuppen B, genietete Verspannung eines Schiebetors und Giebelzier mit Firststaffel und Kreisblende. Unten: Visualisierung des zweigeschossigen Ausbaus mit innerer Glas-Stahl-Fassade auf zusätzlicher Bodenplatte, auf der die Lasten der neuen Innenwände verteilt werden. Fotos, Grafik: Jörg Sellerbeck.



Westliche Ansicht



Südlicher Giebel

Schuppen C

Baubeschreibung

Der Kaispeicher C ist mit seinem Baujahr von 1901 der älteste der vier Schuppen am Kulenkampkai. Ehemals baugleich mit Schuppen B wurde er aufgrund schwerer Kriegsschäden ab 1956 in seinen hölzernen Teilen neu aufgebaut. Dabei wurde eine Gitterrahmenkonstruktion verwendet, die es ermöglichte, die beiden zwischen den

steinernen Kopf- und Mittelbauten liegenden Hallen wesentlich höher und mit nur einer innenliegenden Stützenreihe zu errichten. Landseitig besitzt Schuppen C insgesamt 12, auf der Wasserseite ehemals die gleiche Anzahl, heute jedoch nur noch neun Schiebetore, die bis auf eines paarweise angeordnet sind.

Eckdaten von Schuppen C

- Längenmaße: 85,0 m Länge und 25,7 m Breite
- Bruttogrundfläche ohne Rampen: 2.187 m²
- Grundfläche inklusive Rampen: 2.646 m²
- Höhe ab Hallenboden: Traufe 10,0 m, First 11,8 m
- Umbauter Raum (ohne Laderampen): 24.255 m³
- Stützenraster in der Länge: 5,6 m

Zukünftige Nutzung und geplanter Ausbau

Schuppen C verbleibt zur besonderen Verwendung ohne Aufteilungen verschiedenen, überwiegend jedoch kulturellen Nutzungen vorbehalten. Die Liegenschaft wird hierfür von einer Investorengruppe erworben, die sich einerseits in der Förderung der Jugendarbeit in der klassischen Musik und dem Musiktheater engagiert, wofür die Räume preisgünstig zur Verfügung gestellt werden, und andererseits bei der Sanierung, dem Innenausbau und der Instandhaltung in beschäftigungsschwachen Zeiten eigene Mitarbeiter einsetzen und Auszubildende in der Erledigung besonderer handwerklicher Aufgaben unterweisen will. Vor diesem Hin-

tergrund kommt dem Schuppen C auch eine Reservefunktion zu, die es im Rahmen des Gesamtprojekts ermöglicht, auch auf zukünftige Nutzungsbedürfnisse flexibel einzugehen. Um- und Einbauten werden daher reversibel und auf kurzfristige Amortisation ausgelegt sein.

Mit dem Festival *Kunst am Kai* (siehe unten und nachfolgende Seiten) wurden bereits in zwei Spielzeiten Operaufführungen von Kindern und für Kinder sowie verschiedene Konzerte und Theaterstücke erfolgreich durchgeführt. Die Planung sieht vor, das Projekt in der Zeit vom Spätsommer

Abbildung unten: Visualisierung der Nördlichen Wallhalbinsel, in der Bildmitte der Schuppen C mit seinen zwei hölzernen Hallen, welche nach Palmarum 1942 zwischen den steinernen Kopf- und Brandmauern neu errichtet wurden. Die ehemaligen Giebelabschlüsse mit ihren Zierelementen blieben dabei erhalten und wurden in die erhöhten Außenwände des Schuppens integriert. Grafik: Ralph Schenkenberger | *modellDigital*.

Abbildung rechte Seite: Die Dachkonstruktion von Schuppen C mit einer inneren Stützenreihe und einer Gitterfachwerkkonstruktion, welche die Dach- und Außenhaut trägt. Die Konstruktionsweise erlaubte in Zeiten knappen Materials einen sparsamen und dennoch stabilen und zugleich weitgehend stützenfreien Neubau innerhalb der verbliebenen Originalsubstanz. Foto: Jörg Sellerbeck.







bis zum Herbst auch in den kommenden Jahren an diesem Ort zu etablieren und das Programm wie auch die Spielzeit sukzessive auszudehnen. In den übrigen Monaten des Jahres soll das Gebäude Veranstaltungen aller Art zur Verfügung stehen, darunter Public Viewing bei Sport- und Kulturereignissen, Ausstellungen, Messen oder größere Feiern, die auf eine variable Bühne und Tribüne oder nur auf größere geschützte Flächen im Herzen der Stadt zurückgreifen müssen. Nach allgemeinen Betriebsvorschriften sind bestuhlte Veranstaltungen mit bis zu 900 bzw. unbestuhlte mit bis zu 1.800 Personen möglich. Das entspricht einer Raumkapazität, die in dieser Größenordnung in Lübeck bisher nicht verfügbar ist.

Kunst am Kai 2014 | 2015

Im Sommer 2014 startete *Kunst am Kai* als Pilotprojekt im Schuppen C mit einem neuen Veranstaltungsort für Musiktheater. In den beiden zusammen ca. 2.000 qm großen Hallen wurde hierfür eine mobile Tribünenanlage für über 500 Zuschauer und eine Bühne mit verschiedenen Elementen für Chor und Orchester eingebaut. Ein großzügiges Foyer mit einem Café bietet bis zu 200 Zuschauern vor einer kleinen Bühne Platz. Die Produktionen „*Störtebeker*“ und „*Die Schöpfung*“ mit insgesamt sechs Vorstellungen wurden in 2014 von mehr als 2.400 Zuschauern mit Begeisterung aufgenommen. Für 2015 wurde daher bereits ein erweitertes Programm mit mehr als 17 Veranstaltungen angeboten, welches bei überwiegend ausverkauftem Haus von insgesamt 3.700 Besuchern angenommen wurde. Für die umfangreiche Basisarbeit des Festivals wurde daraufhin der Verein *Kunst am Kai e.V.* gegründet. Dieser unterstützt die Idee im organisatorischen und künstlerischen Bereich.

Die kreative Nutzung des historischen Ortes und die zeitgenössische Umsetzung auch von traditioneller Musik sind die künstlerischen Ziele des Festivals *Kunst am Kai*. Dazu werden vor allem die nachwachsende Generation und viele Bürger in die kulturelle Landschaft Lübecks einbezogen. Für die Kinderopern „*Störtebeker*“ und „*König Artus*“ sam-



melte Gabriele Pott, Komponistin und Initiatorin des Festivals, eine Gruppe von Künstlern um sich, die besonders an der Idee interessiert waren, Kindern und Jugendlichen Wege zur klassischen Musikkultur aufzuzeigen. Dieses Format der Oper bietet seither jungen Menschen ein Podium, dicht an den künstlerischen Prozessen bei der Entstehung eines Werks dabei zu sein und zum Gelingen einen großen eigenen Anteil einbringen zu können. Die beteiligten Kinder und Jugendlichen werden hierfür in einem mehrwöchigen Ausbildungscamp auf die bünnenspezifischen Aufgaben vorbereitet. Dafür stehen Regisseur, Choreograph, Betreuer, die musikalische Leitung und Kostüm- / Bühnenbildner und für die eigene Verpflegung auch ein Koch zur Verfügung. In wechselndem Turnus wird mit den Kindern gesungen, getanzt, szenisch gearbeitet, oder es werden Kostüme und Requisiten gebastelt. Das Projekt endet mit der professionellen Uraufführung einer kompletten Inszenierung unter Beteiligung eines Künstlerteams aus Solisten, Chor, Orchestermusikern und Technikern.



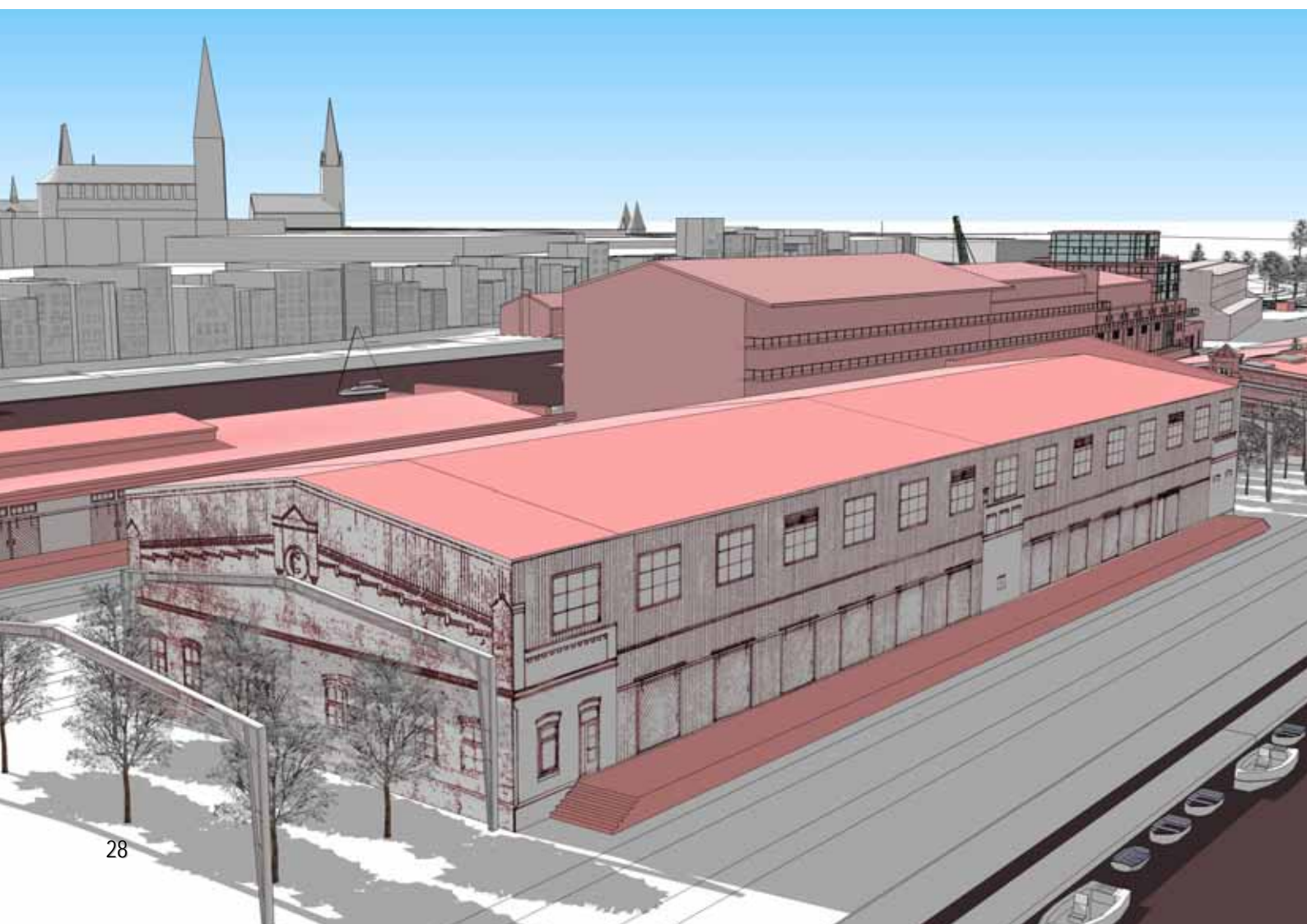
Neben den großen Produktionen für über 500 Zuschauer werden seit 2015 auch Veranstaltungen zur „Blauen Stunde“ in das Programm aufgenommen. Diese werden im ausgebauten Foyer in der nördlichen Halle des Schuppens durchgeführt. Dort befindet sich neben einer kleinen Bühne auch das Café und Bistro. Dieser Ort bietet intimeren künstlerischen Formaten wie Lesungen, Kammerkonzerten, Solo-Abenden oder Filmvorführungen einen atmosphärischen Rahmen und lässt das Publikum bei Sonnenuntergang die maritime Nähe des Festivalortes genießen.



Abbildung linke Seite oben und Mitte: Produktionen von Kunst am Kai 2014 und 2015, „Die Schöpfung“ und „König Artus“. Rechte Seite: Teilnehmer des Ausbildungscamps für die Kinderoper „Störtebeker“, darunter: Foyernutzung in der nördlichen Halle von Schuppen C. Unten: Die Produktion „Carmina Burana“ im August 2015.

Die Bilder auf den Folgeseiten zeigen Bühne und Tribüne anlässlich der Aufführung der „Schöpfung“ in 2014 und Visualisierungen des Schuppens nach Freilegung der Nordwand von der sich an diese anschließenden Halle CD. Fotos: Christoffer Greiß, Gabriele Pott und Jörg Sellerbeck, Grafiken: Ralph Schenkenberger | *modellDigital*.







Schuppen D

Baubeschreibung

Der Kaischuppen D wurde 1907 weitgehend baugleich wie Schuppen B errichtet. Er besteht aus je zwei in Holzständerbauweise errichteten Lagerhallen, die mit einem steinernen Mittelbau voneinander getrennt und mit je einem steinernen Kopfbau, wie bei Schuppen A näher beschrieben, abgeschlossen werden. Wegen der Gleiszusammenführung zur Drehscheibe am Nordende verjüngt sich das

Gebäude landseitig um knapp einen Meter. Wie bei Schuppen A unterscheidet sich die Anzahl der Öffnungen land- wie wasserseitig. Auf der Landseite besitzt Schuppen D zwölf Schiebetore, wasserseitig haben beide Schuppen je acht zu vier Paaren angeordnete Tore. Alle weiteren baulichen Details entsprechen weitgehend denen des bereits eingangs ausführlicher beschriebenen Schuppens A.

Eckdaten von Schuppen D

- 2 Hallen zw. Brandmauer und Kopfbauten
- Längenmaße: 85,2 m Länge und 25,7 m Breite
- Höhe ab Hallenboden: Traufe 7,5 m, First 9,1 m
- Bruttogrundfläche ohne Rampen: 2.171 m²
- Umbauter Raum (ohne Laderampen): 18.021 m³
- Stützenraster: Länge 5,6 m, Breite 6,3 m

Zukünftige Nutzung und geplanter Ausbau

Schuppen D wird mit seiner Lage nahe dem *Strandsalon* und dem Gelände der *Gollan Recycling GmbH* auf der gegenüberliegenden Seite des Wallhafens für gewerbliche Nutzungen sowie kulturellen, handwerklichen und sozialtherapeutischen Projekten gemeinnütziger Organisationen zur Verfügung stehen. Ihnen ist gemein, dass sie entweder lärmunempfindlichen oder selbst gelegentlich bis regelmäßig lärmmentwickelnden Tätigkeiten nachgehen. Die Nähe zum *Strandsalon* und zum Schiffbau- und Schiffsreparatur-

platz auf der gegenüberliegenden Seite der Nördlichen Wallhalbinsel am Hansahafen gestattet daher einen sich gegenseitig nicht störenden, sondern sehr gut ergänzenden und sich stützenden Geschäftsbetrieb. Zu den erwerbswirtschaftlichen und gemeinnützigen Nutzern, die teils zugleich zu den zukünftigen Erwerbern der Liegenschaft zählen, gehören die Unternehmen *HSP Holz und Projekte UG*, der Möbelproduzent *WINHAL* | Dr. Gabriele Lehmann, die *Segelmacherei Nicas Otto*, der *Jugendclub Lübeck e.V.*, die

Abbildung unten: Visualisierung der Nördlichen Wallhalbinsel, im Vordergrund Schuppen D. Seine östliche Flanke folgt den inneren Gleisen, welche in der bis heute erhaltenen Drehscheibe an der Nordspitze der Halbinsel zusammengeführt werden. Hier konnten Züge Wagen für Wagen von den inneren auf die äußeren Gleise verschoben werden. Der hier zusammenlaufende Gleisfächer liegt derzeit unter dem Sand des *Strandsalons* verborgen. Grafik: Ralph Schenkenberger | *modellDigital*.

Abbildung rechte Seite: Blick über die Dächer von Schuppen D bis A um 1907. Architektur von 1903 bis 1907 mit Anspruch, die erst in den letzten Jahrzehnten des vergangen Jhs. durch Nachlässigkeit und Flickschusterei in Mitleidenschaft gezogen wurde. Ziel der behutsamen Entwicklung ist die vollständige Wiederherstellung der teils abgebrochenen Giebelziegel aus Fialen und Firststapfeln. Foto (Ausschnitt): Julius Appel, Fotoarchiv der Hansestadt Lübeck im St. Annen-Museum, Negativ-Nr. B 6384.







Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck e.V. mit dem angeschlossenen Verein *Hansevolk zu Lübeck e.V.* und der kooperierenden *Jugendbauhütte Lübeck* der *Deutschen Stiftung Denkmalschutz* in der Trägerschaft der *Internationalen Jugendgemeinschaftsdienste (ijgd) e.V.* Hierfür wird die Liegenschaft entlang der Brandwand zwischen den hölzernen Hallen in zwei Grundstücke getrennt. Die südliche Halle wird nach dem Wohnungseigentumsgesetz entsprechend den Raumanforderungen der zukünftigen Nutzer und Teileigentümer unterteilt — mit gemeinsamer Verantwortung für die im Gemeinschaftseigentum verbleibende Gebäudehülle. Nutzungen im Einzelnen sind:

Holzhandel für spezielle Hölzer und Möbelbau

Im südlichen Kopfbau und den folgenden Riegeln der südlichen Halle werden die Firmen *HSP Holz und Projekte* und *WINHAL* ihren Sitz nehmen und von hier die Handelsgeschäfte ausüben, Produktmuster- und Holzarten präsentieren und auch Möbel ausstellen.

HSP bietet Holz für die Außenverwendung, Edelhölzer für Möbel, Objekte und Kunst sowie Holzbaustoffe für den Denkmalschutz an. Für die Anwendung im Außenbereich gehören Balken und Bohlen aus Eiche, Edelkastanie und Robinie zum Sortiment. Zu den Produkten für denkmalgerechte Sanierungsmaßnahmen gehören schwer zu beschaffene Balken für den Dach- und Fachwerkbau und Schloss- und Landhausdielen, jeweils mit besonderen Längen und Querschnitten oder Bauhölzer und Dielen aus gelagertem, mitunter historischem Holz. Für den Möbelbau und für Kunstprojekte werden besondere und je nach Lagersvorrat immer wieder wechselnde Holzarten für diverse Arbeiten aus dem Möbelbereich, der Objektgestaltung und für Kunstobjekte angeboten.

WINHAL bietet für individuelle Wünsche und Ansprüche die Gestaltung und Fertigung von Möbeln in Einzelfertigung an. Für die Gestaltung greift das Unternehmen auf Entwürfe eines inzwischen internationalen Netzwerks von Künstlern und Designern zurück oder entwickelt je nach Wunsch neue Entwürfe aus zugelieferten Ideen der Kunden. Die Fertigung erfolgt durch Spezialisten im Tischler- und Schreinerhandwerk.

Segelmacherei und -reparatur

Die Einsatzgebiete für Segelmachereiprodukte sind heute vielfältiger denn je, doch ist das Anfertigen und Reparieren von Segeln für die Segelschifffahrt bis heute Kernaufgabe der traditionellen Lübecker *Segelmacherei Nicas Otto* geblieben. Der Umzug von Fertigung und Vertrieb von eigenen und fremden Produkten in den Altstadthafen Lübecks mit unmittelbarer Nähe zu den Liegeplätzen des Museumshafens und den hier beheimateten und durchreisenden Segelschiffen und Sportbooten ist demzufolge ein naheliegendes Vorhaben. Die Fertigung von Segeln und Persennungen für Wasserfahrzeuge, aber auch von Sonnensegeln

und Raumregeln für den Einsatz an Land, wozu auch Se-
geldächer, Raumteiler, Akustiksegel oder Deckenabhän-
gungen gehören, ist stets eine Individualfertigung mit ei-
gens ausgewählten zweckgeeigneten Materialien, für die
zuvor Beratungs- und Planungsleistungen zu erbringen
sind. Neben Werkstattflächen auch für große Werkstücke
sind daher Nebenräume für die Beratung, den Verkauf und
die Lagerung und Präsentation erforderlich, die im Schup-
pen D auf der Nördlichen Wallhalbinsel dem Bedarf ent-
sprechend eingerichtet werden.

Kombinierte Nutzungen für kreative Berufe

Weitere Flächen dienen der Unterbringung kombinierter
Nutzungen aus Wohnen und Arbeiten in Verbindung mit
Werkstätten kreativer Berufe. So wird das Architekturbüro
Fritz Ehrenstein zwei Riegel im Schuppen D anfänglich zur
Selbstnutzung in Teilen zweigeschossig ausbauen, und
hier Werkstattflächen und Büroräume nebst Wohnräumen
unterbringen. So werden private Rückzugsmöglichkeiten in
unmittelbarer Nähe zu den Arbeitsräumen für kreative
Schaffensphasen untergebracht, zwischen denen flexibel hin-
und hergewechselt werden kann. Diese Kombination in
ihrer baulichen Verknüpfung greift die in der Kreativwirt-
schaft häufig anzutreffende Lebens- und Arbeitswirklichkeit
auf, auf die bislang kaum ein architektonisches Angebot im
Wohnungs- und Gewerbebau Rücksicht nimmt.

Raum für Jugendarbeit und Jugendfeiern

Neben der *Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck e.V.* und dem *Hansevolk zu Lübeck e.V.* wird zukünftig als
weitere gemeinnützige und in der Jugendarbeit engagierte
Einrichtung auch der *Jugendclub Lübeck e.V.* seinen Sitz
im Schuppen D beziehen. Zwei Gebäuderiegel werden als
neues Vereinsheim und Ort der Vereinstätigkeit ausgebaut.
Mit dem Umzug der Einrichtung, die bislang in einem eigen-
en Altstadtthaus in St. Lorenz Nord untergebracht ist, wird
das Angebot für Jugendliche und junge Menschen auf der
Nördlichen Wallhalbinsel im Bereich der kulturellen, sozia-
len und therapeutischen Einrichtungen um Leistungen spe-
ziell für Schüler und Auszubildende vervollständigt, die auf
Räume, Medienzugang und/oder persönliche Betreuung bei
der Erledigung von allgemeinen oder komplexen Schulauf-
gaben oder bei der Vorbereitung auf Klassenarbeiten an-
gewiesen sind. Der Jugendclub bietet hierfür in den Zeiten
nach Schulschluss bis zum frühen Abend Aufenthaltsräume
mit Arbeitstischen und PC-Arbeitsplätzen an und nach Be-

Abbildung linke Seite: Mitarbeiter der *Merxx Handels GmbH* vor Schup-
pen D, dessen südliche Halle zeitweilig als Lager für Handelsgüter des
Großhandels genutzt wurde. Foto (Ausschnitt): Christoffer Greiß.

Abbildungen rechts: Mitglieder der *Jugendbauhütte Lübeck* während
ihres freiwilligen sozialen Jahrs in der Denkmalpflege bei der Arbeit
in der Werkstatt der *Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck e.V.*
Fotos: *Jugendbauhütte Lübeck*. Unter Anleitung eines Handwerksmeis-
ters erlernen die Teilnehmer den Umgang mit für die Denkmalsanierung
gebräuchlichen Materialien, Techniken und historischen Werkzeugen.



darf auch ein täglich wechselndes Mittagessen. Außerhalb dieser Zeiten dienen die Räume allen Jugendlichen, die ihre Geburtstage und andere Ereignisse wie z. B. Schul- und Ausbildungsabschlüsse in der elterlichen Wohnung oder auch an anderen entgeltlich angebotenen Räumlichkeiten nicht feiern dürfen bzw. feiern können. So gibt es in Lübeck bis heute keinen Ort, wo beispielsweise mit Musik und Tanz ein 18. Geburtstag gefeiert werden kann — unabhängig von den jeweiligen finanziellen Möglichkeiten.

Werfthalle für den Traditionsschiffbau und Werkstätten für die Arbeit u. a. mit benachteiligten Arbeitslosen

Die nördliche Halle befindet sich bereits seit über 30 Jahren in der Nutzung durch die *Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck e.V.*, die für die eigenen Bedürfnisse einen aufwändigen Innenausbau vorgenommen hat und das Bauwerk in Eigenregie und auf eigene Kosten instand hält. Innerhalb der nördlichen Halle und ihres Kopfbaus mit ehemaligem Lager- und Zollbüro befinden sich Büro- und Versammlungsräume des Vereins, auf dem größten Teil der Fläche jedoch Werkstätten, Magazine und Materiallager sowie Sozialräume für die Mitwirkenden in einer Vielzahl von Projekten mit direktem Bezug zur Bau- und Kulturgeschichte Lübecks sowie mit sozialem Hintergrund im Rahmen der Beschäftigungs- und Berufsförderung bis hin zur Berufsausbildung in mehreren Sparten des Handwerks.

Mit ihrer Gründung 1991 hat sich die *Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck e.V.* der Förderung des „allumfassenden, außergewöhnlichen Wertes Lübecks“ verdingt, als dieser für Teile der Lübecker Altstadt mit der Nominierung der *UNESCO* als Erbe der gesamten Menschheit anerkannt wurde. Kern der Vereinsarbeit sind seither Projekte, welche dazu dienen, die Geschichte der Stadt im Hinblick auf ihre Bedeutung für das Welterbe der Allgemeinheit anschaulich darzustellen. Hierzu dienen z. B. die im Stadtbild vielerorts präsenten Modelle verlorener profaner und sakraler Bauwerke wie Tore, Türme, Kapellen und Kirchen und als wohl herausragendstes Projekt ganz besonders der Bau, die Unterhaltung und der Betrieb des Kraweels *Lisa von Lübeck*. Die vielfältige Projektarbeit wird eigenständig durch die Vereinsmitglieder geleistet. Benachteiligte Arbeitslose und in Ausbildung und Arbeit schwer zu vermittelnde Jugendliche werden in diese Projekte mitunter so eingebunden, dass sie im Rahmen ihrer Mitarbeit auch eine Berufsausbildung absolvieren können. Bislang haben 65 Teilnehmer auf diese Weise eine Ausbildung abschließen können; der überwiegende Teil von ihnen konnte daraufhin in den ersten Arbeitsmarkt vermittelt werden, ein Teilnehmer sogar die Meisterprüfung ablegen. Die handwerkliche Arbeit an Gegenständen mit konkretem Bezug zur Stadtgeschichte ermöglicht darüber hinaus eine niedrigschwellige Auseinandersetzung mit dem kulturellen Erbe dieser Stadt. Die Arbeitsergebnisse der einzelnen Projekte werden in der



Nachfolgezeit weiter vom Verein gewartet, betreut und präsentiert. In Einzelfällen ist auf Antrag die Übertragung in das Eigentum der Hansestadt Lübeck möglich.

Material- und übrige Sachkosten der Vereinsarbeit werden aus Mitgliedsbeiträgen, Aktionen wie den Fahrten mit vereinseigenen Schiffen sowie aus Spenden und Stiftungsmitteln bestritten — und, wie insbesondere die Personalkosten der betreuten Projektteilnehmer, aus Mitteln der Bundesagentur für Arbeit, aus überregionalen Förderprogrammen des Landes, des Bundes und der Europäischen Union.

Heimat des Lübecker Hansevolks und der Jugendbauhütte der Deutschen Stiftung Denkmalschutz

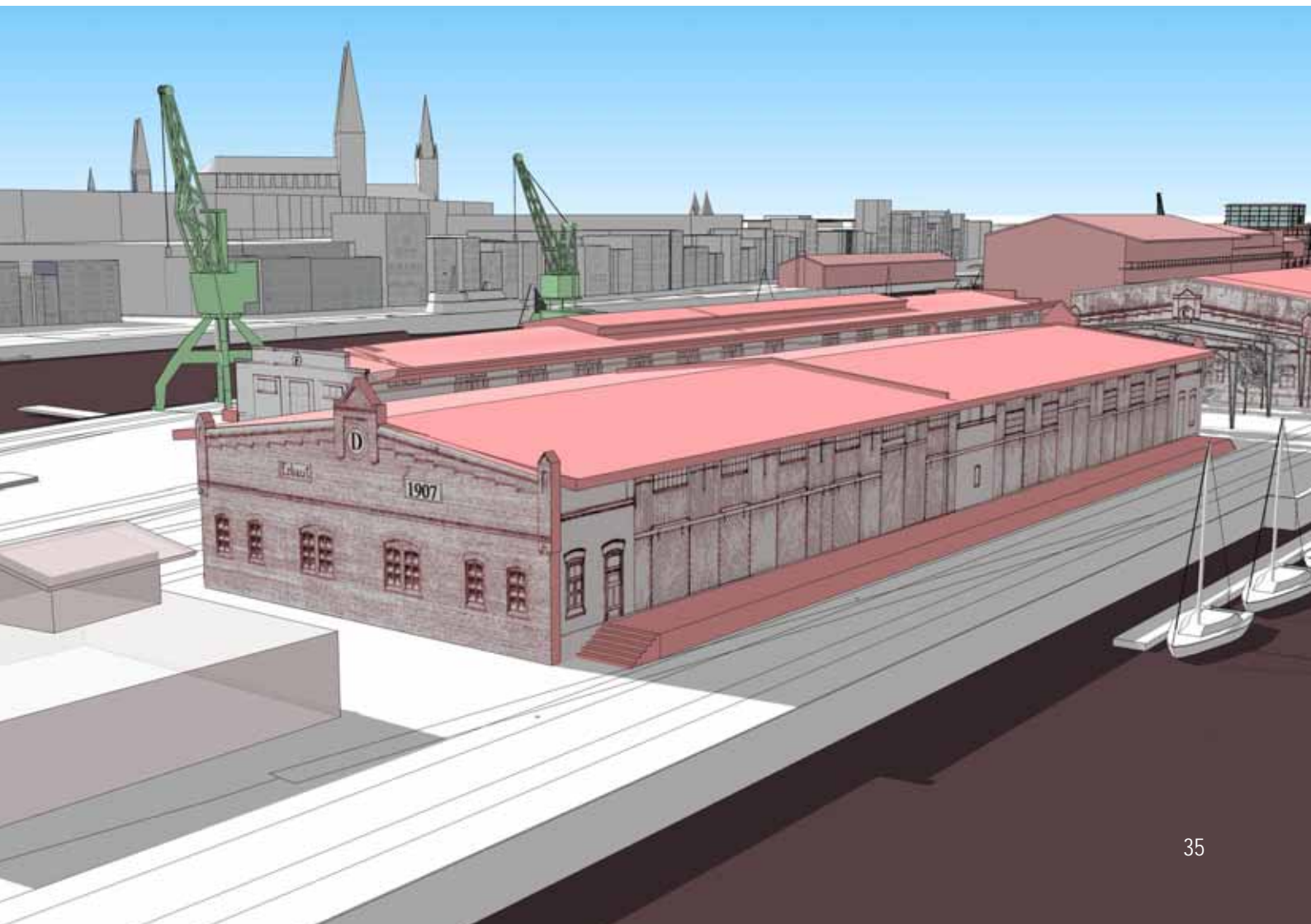
Die der *Gesellschaft Weltkulturgut* angeschlossene, jedoch als eigener Verein firmierende Projektgruppe *Hansevolk zu Lübeck e.V.* nutzt die Räume des Vereinsheims wie auch die Werkstätten für ihre spezifische Arbeit mit der Geschichte der Hanse zwischen den Jahren 1370 und 1450. Diese Epoche gilt gemeinhin als die Blütezeit der Hanse unter der Führung der Hansestadt Lübeck. Das *Hansevolk* verfolgt das Ziel, einen lebendigen Einblick in das mittelalterliche Leben der Stadt zu gewähren. Dies geschieht, indem nach historischem Vorbild und in historischer Manier selbst gefertigte Gewänder und Requisiten aus der Hansezeit getragen, benutzt und bei besonderen Anlässen, wie

wie zum Beispiel anlässlich des Hansetages in Lübeck, einer breiten Öffentlichkeit vorgeführt werden.

Des Weiteren nutzt auch die mit der *Gesellschaft Weltkulturgut* kooperierende *Jugendbauhütte Lübeck* diese Räume und Werkstätten für Projekte, bei denen die handwerklich tätigen Absolventen des *Freiwilligen Sozialen Jahres in der Denkmalpflege* sowohl traditionelle handwerkliche Fertigkeiten erlernen als auch teils in traditioneller Weise, teils mit modernem Arbeitsmitteln an denkmalgerechten Sanierungsvorhaben mitwirken oder nach historischem Vorbild Werkstücke herstellen, die der Ausbildung und Anschauung dienen, aber auch in Benutzung dem Gemeinwohl dienen. Das Zusammenwirken der Vereine und Institutionen, die in unterschiedlichen, sich aber doch berührenden Aspekten soziale, therapeutische, kulturfördernde und berufsbildende wie berufsfördernde Aufgaben erfüllen, wird damit im Schuppen D auch räumlich verankert.

Abbildung linke Seite: Die *Lisa von Lübeck* unter vollen Segeln in der Lübecker Bucht bei gut fünf Bft., gebaut und betrieben von der *Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck e. V.* Foto: Hans-Jürgen Wulff.

Abbildung unten: Der Schuppen D von Nordwesten aus betrachtet mit wiederhergestellter Giebelfront und verlängertem Dachüberstand zur Wasserseite, der einst für neu installierte Kranfahrten beschnitten wurde. Im Hintergrund Schuppen F mit ebenfalls wiederhergestelltem nördlichem Staffelgiebel. Grafiken: Ralph Schenkenberger | *modellDigital*.



Schuppen F

Baubeschreibung

Schuppen F wurde während der Kriegsjahre ab 1939 in Stahlbetonskelettbauweise als Massivbau auf einem noch freien Grundstück an der Nordspitze der Wallhalbinsel neu errichtet. Anders als die Schuppen am Kulenkampkai bestehen die Wände aus Kalksandstein- und Ziegelmauerwerk. Die Dachflächen sind mit ausbetonierten Hohlziegeln ausgebildet. Wegen der kriegsbedingten Knappheit von Material und Logistik wurde der Bau über einen vergleichsweise langen Zeitraum auch unter Zuhilfenahme von norwegischen Kriegsgefangenen errichtet, die auf einem Schiff im Stadthafen untergebracht waren. Nach etlichen Unterbrechungen der Bauarbeiten war der Schuppen unter Einsatz von „Spar-Ingenieuren“, die den Materialeinsatz wiederholt überprüften, ab 1944 provisorisch betriebsbereit und bis 1949 fertig gestellt.

Schuppen F besitzt auf der Wallhalbinsel bis heute mit über 2.800 m² die größte zusammenhängende Lagerfläche. 15 Stahlbetonskelettrippen bilden eine dreischiffige Halle mit einem Lichtgaden über den mittleren acht der insgesamt 16 Hallenriegel. Land- wie wasserseitig besitzt der Schuppen je 16 doppelflügelige Schiebetoröffnungen, von denen heute aufgrund von Ausbauten am Süden und Veränderungen am Nordende insgesamt fünf geschlossen sind. Schuppen F besitzt als einziger Kaispeicher eine halb eingetieftete Teilunterkellerung, die zum Umschlag russischer Butter gedacht war. Die Unterkellerung befindet sich im Bereich der sechs südlichen Hallenriegel und erstreckt sich seitlich bis unter die Laderampen. Dort befinden sich ehemalige Archivräume des Zolls und ein Luftschuttkeller, jeweils mit eigenen Treppenabgängen.

Eckdaten von Schuppen F — Halle und Bürotrakt

- Abmessungen: 144,6 m Länge, 17,8 bis 22,4 m Breite
- Bruttogrundfläche ohne Rampen: 3.141 m²
- Höhe ab Hallenboden: Traufe 4,5 m, First 7,1 m
- Umbauter Raum (ohne Laderampen): 17.461 m³
- Stützenraster: Länge 9,0 m, Breite 5,5 und 11,0 m

Eckdaten von Schuppen F — Keller

- Abmessungen: 54,8 m Länge und 29,5 m Breite
- Bruttogrundfläche: 1.616 m²
- Höhe ab Hallenboden: 2,25 m Deckenhöhe
- Umbauter Raum: 4.283 m³
- Stützenraster: Länge: 4,5 m, Breite 3,8 und 5,5 m

Zukünftige Nutzung und geplanter Ausbau

Die zukünftige Nutzung des Schuppens F orientiert sich an dem Wunsch der Lübecker Verwaltung nach einem höheren Anteil an Wohnnutzung auf der Nördlichen Wallhalbinsel — insbesondere auch am stadseitigen Behnkai. Der Schuppen F wird daher durch eine Bauherrngemeinschaft in der Hälfte seiner Länge, also in den mittleren acht von 16

Gebäudeachsen, welche durch den Obergaden zusätzliche Höhe und Belichtung erfahren, zu Wohnungen ausgebaut. Die vier nördlichen und vier südlichen Gebäuderiegel bleiben gewerblichen Nutzungen, teils mit maritimem Bezug, sowie gemeinnützigen sozial-therapeutischen Einrichtungen vorbehalten.







Maisonettewohnungen

Um individuellen Wohnraum in diversifizierter Eigentümerstruktur zu schaffen, wird der Schuppen F entsprechend Schuppen B nach dem Wohnungseigentumsgesetz geteilt. Das Gebäude in Dach und Fach sowie das Grundstück bilden das Gemeinschaftseigentum, die jeweiligen Wohnungen und übrigen gewerblich genutzten Flächen das Sondereigentum im Verfügungs- und Verantwortungsbereich des Teileigentümers. Die Bauherrengemeinschaft, betreut durch die Projektentwicklungsgesellschaft *Conplan GmbH* in Zusammenarbeit mit dem Architekturbüro *Moder-sohn & Freiesleben*, wird die Sanierung und Umnutzung des Schuppens eigenständig vornehmen. Innerhalb des Sondereigentums können individuelle Wünsche an Form des Ausbaus und des Standards berücksichtigt werden, da die Teileigentümer selbst als Bauherren auftreten.

In jeder der acht Wohnachsen lassen sich unterschiedliche Wohnungszuschnitte und -größen realisieren, die von kleinen Einheiten mit 54 m² bis zu großen Loftwohnungen mit bis zu 240 m² reichen. Je nach Mischung der Wohnungstypen lassen sich so bis zu 32 Wohnungen unterbringen. Die Wohnungstypen entstehen durch die ganzheitliche Nutzung eines Gebäuderiegels oder durch dessen Unterteilung in zwei oder vier Einheiten. Die in den südlichen beiden Riegeln eingerichteten Wohnungen besitzen auch Zugang zu der Unterkellerung, wo Nebenräume wie Arbeits-, Sport-, Werkstatt- und Hobbyräume oder ein (weiteres) Bad, ggf. mit Sauna und dergleichen, untergebracht werden können und Bewohner mit höherem Platzbedarf ansprechen. Die unterkellerten Wohnungen besitzen daher drei, die übrigen Wohnungen grundsätzlich zwei Geschosse. Das Obergeschoss befindet sich im Mittelteil des jeweiligen Riegels innerhalb des Obergadens und dient primär der Unterbringung der Schlafräume.

Die Planung sieht vor, dass die großen Rolltore erhalten bleiben. Große Fensterflächen mit Türen werden dahinter installiert und geben bei geöffneten Toren den Blick auf den Museumshafen und die Altstadt frei. Die alten Laderampen werden landseitig öffentlich, wasserseitig halböffentlich als Vorflächen zu den Wohnungen genutzt.

Abbildung vorherige Doppelseite links: Visualisierung der Nördlichen Wallhalbinsel, in zweiter Reihe Bildmitte der Schuppen F. Seine heute in Teilen zerstörten flachen Treppengiebel sind nach bauzeitlichen Plänen wiederhergestellt. Grafik: Ralph Schenkenberger | *modellDigital*. Vorherige Doppelseite rechts: Die große dreischiffige Halle von Schuppen F im Bereich des 16. Riegels. Zur zusätzlichen Belichtung reicht der Mittelrahmen über die einhüftigen Seitenrahmen dieser frühen Stahlbetonkonstruktion hinaus und bildet so einen Lichtgaden. Im Vordergrund die befahrbare Dezimalwaage, die Lasten bis zu zwei Tonnen bestimmen kann. Im Hintergrund ist zu erkennen, dass die Wände aus einem ein Stein starken Mauerwerk ausgeführt sind, innen aus Kalksandstein, außen sowie die Binder aus Backstein. Foto: Thomas Radbruch.

Abbildung links: Die westliche Rampe mit den im gleichmäßigen Raster angeordneten, doppelten Schiebetoren zu den einzelnen Gebäuderiegeln. Hier deutlich erkennbar die Konstruktionsweise der Dachflächen aus ausbetonierten Hohlziegeln. Foto: Jörg Sellerbeck.

Maritime Dienstleistungen

Die im südlichen Kopf des Schuppens befindlichen Büroräume nebst dem über eine eigene Treppe erreichbaren Keller des ehemaligen Zoll-Archivs bleiben bestehen und dienen zusammen mit dem sich anschließenden Riegel als Charterbüro, Bootsaurüstungsgeschäft mit Reparaturwerkstatt samt angeschlossenen Skipper-Café für die nach Lübeck per Schiff reisenden Besucher und Dauerlieger.

Kunsthandwerk und Kunstgewerbe

Die Kelleranlage mit einer Größe von 1.600 m² besitzt bereits einige abgeteilte Räume, die ehemals als Zoll-Archiv und als Luftschutzraum eingerichtet wurden. Die gewerblich genutzten Riegel der großen Halle und die jeweils korrespondierenden Riegel des Kellers dienen zusammen gewerblichen Nutzungen, welche Manufaktur-, Präsentations-, Lager- und Büroflächen benötigen. Zwischen neuen Brandwänden aus Vollsteinmauerwerk, welche die Riegel voneinander trennen, sind die individuellen Wünsche nach horizontaler wie vertikaler Aufteilung frei realisierbar. Das Lübecker Traditionsunternehmen *Rotter Glas* von 1870 wünscht sich, in diesen Räumen Manufaktur und Ausstellungsräume für seine Kollektionslinien einzurichten.

Zentrum für neuromentale Gesundheitsentwicklung

Die vier nördlichen Riegel des Schuppens F werden zu einem ärztlich geleiteten Zentrum für neuromentale Gesundheitsentwicklung ausgebaut, welches sich zum angrenzenden Platz P 3 hin öffnet. Träger der Einrichtung ist der gemeinnützige Verein *DagNy e.V.* Das Zentrum dient der psychischen Gesundheitsentwicklung und Stärkung des mentalen Wohlbefindens. In einem ersten Projekt fokussiert sich der Verein auf primäre Suizidprävention von Menschen im Alter zwischen 15 und 30 Jahren. Durch gemeinsame handwerkliche Arbeit an historischen Holzschiffen — beginnend mit dem 118 Jahre alten Traditionssegler *DagNy* (siehe Foto) — und mit psychologischer Arbeit an sich selbst werden in modular aufgebauten Kursen die bei den Teilnehmern zu entwickelnden und zu stärkenden Fähigkeiten und Fertigkeiten vermittelt bzw. erarbeitet.

Abbildung oben: Der Traditionssegler *DagNy* des Suizidpräventionsprojekts auf den Kaianlagen nördlich vor Schuppen F, eine der letzten noch original erhaltenen Steinfischer: 14,63 m lang, 4,77 m breit, 1,63 m Tiefgang, 48 Tonnen schwer, 130 m² Segelfläche. Durch Kalfatern des Unterwasserschiffs aus Mooreiche wurde sie wieder schwimmfähig gemacht, dass sie in ihren neuen Heimathafen nach Lübeck verbracht werden konnte, wo sie nun restauriert wird. Foto: Christiane Schröder.

Folgeseiten: Fotos links und rechts zeigen Ansichten der Tragkonstruktionen in Halle und Kelleranlage. Sie wurden in einer zusammenhängenden Schalung in situ gegossen. Die Gestaltung beruht noch auf Traditionen des Holzbaus, soweit konstruktive Elemente wie Streben, Bänder oder Knaggen in die Stahlbetonbauweise übernommen wurden. Fotos: Thomas Radbruch und Jörg Sellerbeck.

Darunter: Visualisierung von Schuppen F mit rekonstruierten Giebelfronten. Grafiken Ralph Schenkenberger | *modellDigital*.







Rahmenkonzept für Freiflächen und weitere Baufelder

Öffentliche Erschließung und Freiflächenkonzept

Anforderungen gemäß Flächennutzungs- und Bebauungsplan

Der frühere Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck aus dem Jahre 1990 wies das Areal der Nördlichen Wallhalbinsel als „Sondergebiet Hafen“ aus. Mit seiner 23. Änderung stellt der Flächennutzungsplan eine gemischte Baufläche dar, die in Verbindung mit dem 2012 in Kraft getretenen neuen Bebauungsplan 01.75.00 Nördliche Wallhalbinsel das Planungsziel erfüllen soll, ein neues gemischt genutztes Stadtquartier zu schaffen. Diese Veränderungen stellen folglich neue Anforderungen an die verkehrliche Erschließung wie an die Versorgung des Areals.

Die Nördliche Wallhalbinsel ist demzufolge über den neu geplanten Verkehrsknotenpunkt mit den angeschlossenen Zufahrtsstraßen Willy-Brandt-Allee, Marienbrücke, Lastadie und Drehbrücke zu erschließen. Das Plangebiet ist durch eine Sammelstraße an den Knotenpunkt anzubinden, die innerhalb der heutigen inneren Erschließungsachse genügend Raum findet, um Fahrspuren und Flächen für Fußgänger, Parken, Radfahrer und auch die Wendemöglichkeit für Sattelzüge unterzubringen.

Der Wallhafen und der Hansahafen sind gemäß Landeswassergesetz Gewässer 2. Ordnung. Die Häfen inklusive der Kaianlagen bleiben auch künftig Bestandteil des öffentlichen Hafens der Hansestadt Lübeck. Sie werden von Wasserfahrzeugen als Wasserstraße genutzt. Die Kaianlagen stehen zukünftig vornehmlich der Freizeitschiffahrt zur Verfügung. Der umlaufende Kaimauerbereich ist nunmehr als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung zugunsten von Fußgängern, Radfahren und zur Hafennutzung definiert. Dieser wird auch fortan von der Lübeck Port Authority verwaltet, bleibt öffentlich zugänglich und gestat-

tet das Befahren bzw. Promenieren entlang der hier gelegenen historischen Kaimauern des Hansa- und des Wallhafens. Er bietet aber auch dem Schiffsverkehr eine Fläche für das An- und Ablegen bzw. den Betrieb der aktuell im Hansahafen geplanten Marina und deren Versorgung.

Für eine ausreichende Wegevernetzung zwischen den Uferbauwerken und der inneren Erschließungsachse ordnet der Bebauungsplan zwischen den Baufeldern sowohl Gehrechte für die Allgemeinheit als auch Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung zugunsten von Fußgängern, Radfahrern und Anliegern an. Neben diesen öffentlichen Wegen, Durchlässen und sonstigen Freiräumen definiert der Bebauungsplan drei gesonderte öffentliche Plätze als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (siehe Abb. unten). Diese liegen am Eingang zur Nördlichen Wallhalbinsel vor dem Baufeld MI 4A/B (Platz 1), zwischen den Schuppen A und B (Platz 2) und nördlich von Schuppen F (Platz 3) und sollen an städtebaulich wichtigen Abschnitten der Nördlichen Wallhalbinsel angesichts der zulässigen Errichtung von 85.000 m² neuer Bruttogrundfläche urbane Freiräume sichern. Angedacht ist diesbezüglich, diese Plätze auch für angrenzende Gastronomen als Sondernutzflächen zur Außenbestuhlung zur Verfügung zu stellen. Für die Gestaltung dieser drei Plätze wie auch der Sammelstraße und der Uferpromenade entlang der Kaianlagen ist ein freiraumplanerischer Wettbewerb vorgesehen.

Abbildung unten: Darstellung der Baufelder (hellgrau / pink) der historischen Schuppen (braun) und der öffentlichen Plätze P1, P2, P3 (gelb schraffiert) im Bebauungsplan. Rechte Seite: Die innere Erschließungsachse mit ihrem historischen Gleisfächer. Grafik, Foto: Jörg Sellerbeck





Zukünftige Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Raums

Die Nördliche Wallhalbinsel wird den Vorgaben des Bebauungsplans entsprechend erschlossen. Das Quartier wird durch eine als Sammelstraße in den historischen Gleis- und Pflasterflächen kenntlich gemachte Verkehrsführung an den südlich gelegenen Knotenpunkt neu angebunden. Die heutige Einfahrt auf die Nördliche Wallhalbinsel, die durch den Zuschnitt von Parkzonen und die Lage des denkmalgeschützten LKW-Waagenhäuschens definiert ist, wird weiter westlich entlang des historischen Gleisfächers parallel zum Verlauf des Kulenkampkais verlegt. Die Erschließungsstraße wird im historischen Pflaster in der Oberflächengestaltung und teils mittels begleitender baulicher Elemente wie erhöhten Bordsteinen und Verkehrsinseln kenntlich gemacht. Sie wird im Einmündungsbereich des Verkehrsknotenpunkts Drehbrücke / Lastadie / Marienbrücke drei Fahrspuren für Kraftfahrzeuge erhalten, eine Fahrspur für den einfahrenden Verkehr, zwei Fahrspuren — eine Linksabbieger- und Geradeausfahrspur und eine Rechtsabbiegerspur — für den ausfahrenden Verkehr.

Der vorhandene Straßenraum ermöglicht neben der Fahrbahn für Kraftfahrzeuge großzügige Flächen für Fußgänger, Radfahrer und den ruhenden Verkehr. Die im Bebauungsplan vorgesehenen, gut sechs Meter in die historische Erschließungsachse hineinreichenden Baugrenzen werden nicht ausgenutzt. Vielmehr werden die weiter auseinanderliegenden, von den Sockelzonen des historischen Gebäudebestands beschriebenen Flächenbegrenzungen beachtet. Folglich bleibt auch das Raumangebot zwischen den historischen Gebäudezeilen gegenüber den Planungen für das *KaiLine*-Projekt um gut sechs Meter in der Breite grö-

ßer und ermöglicht eine entspanntere Anordnung von Weg- und Parkangeboten, die auch die vorhandenen Strukturen aus Pflasterung und Gleisanlagen berücksichtigt.

Die Plätze vor dem Baufeld MI 4A/B (Platz 1) und zwischen den Schuppen A und B (Platz 2), B und C, C und D wie zwischen dem Kaufmannsspeicher und Schuppen F und nördlich von Schuppen F (Platz 3) garantieren an städtebaulich wichtigen Punkten Durchlässe in der Bebauung und teils verkehrsberuhigte Freiräume. Die Zwischenräume zwischen den Schuppen B und C wie C und D werden zwar den Eigentümergeinschaften dieser Gebäude zugeordnet, bleiben jedoch öffentlich zugänglich. Damit werden die im Bebauungsplan zwischen den möglichen Neubauten vorgeschriebenen Verkehrsflächen auch im historischen Bestand nachgewiesen. Neben der Begrünung durch einzelne Bäume sind hier in beschränktem Maße auch Pkw-Stellplätze vorgesehen sowie eine Quermöglichkeit zwischen Kaianlagen und Erschließungsstraße sowohl für Fußgänger und Radfahrer als auch für Rettungsfahrzeuge, Feuerwehr und Anlieferverkehr.

Der Charakter der ehemaligen Hafennutzung soll weiterhin das Bild der Nördlichen Wallhalbinsel bestimmen. Die Festlegungen des Bebauungsplans sehen vor diesem Hintergrund vor, dass der Charakter des Areals auch zukünftig nicht durch private Grünflächen, sondern durch gestaltete urbane Freiräume und Wasserflächen unter Einbeziehung der historischen Pflasterungen und noch vorhandenen Gleise und Kranfahrten geprägt sein soll. Lübecks größte zusammenhängende, mit historischem Großpflaster gestal-



tete Freifläche mit den neun Gleisen der Hafenbahn dient bis heute allen Fortbewegungsarten zu Lande als Shared Space. Sie wurde bereits 1991 durch das städtebauliche Gutachten von Professor Ulrich Nieschalk zur Unterschutzstellung empfohlen. Diese Empfehlung wurde durch den Denkmalrat des Landes Schleswig-Holstein im Jahr 2012 erneut ausgesprochen. Davon unabhängig stehen der Gleisfächer und die Pflasterung mit den Kaischuppen, dem Kaufmannsspeicher, den Kaimauern und allen noch vorhandenen Lös- und Ladeeinrichtungen in einem funktionalen Zusammenhang, sodass dieses Ensemble als technische Einheit betrachtet werden muss, welche für das Verständnis und das Erlebnis dieses frühesten Beispiels eines industriellen Hafens von entscheidender Bedeutung ist. So sollen Eingriffe in die historische Oberflächengestaltung nur insoweit erfolgen, als Anpassungen an deren zukünftige Widmung und Nutzung dies erfordern, bzw. wo Ausbesserungen und Reparaturen beschädigter oder gestörter Bereiche zweckdienlich sind. Einem Gestaltungswettbewerb sind daher enge Grenzen zu setzen.

Für die Gestaltung der Freiräume, insbesondere der Plätze 1, 2 und 3 sieht die Stadt einen freiraumplanerischen Wettbewerb vor. Die Investorengemeinschaft, welche die Kosten dieses Wettbewerbs zu tragen hat, wird im Zusammen-

Abbildung unten: Der Platz P 2 zwischen Schuppen A und B. Begrünung beschränkt sich in dieser Darstellung — den historischen Kontext achtend — auf solche Räume. Die genaue Gestaltung ist wie diejenige der weiteren beiden Plätze im Rahmen eines Freiraumwettbewerbs zu ermitteln. Visualisierung: Ralph Schenkenberger | *modellDigital*.



wirken mit der städtischen Verwaltung Leitlinien entwickeln, die dazu geeignet sind, den industriellen maritimen Charakter der Nördlichen Wallhalbinsel zu bewahren, aber auch den Bedürfnissen der zukünftigen Bewohnerschaft nach Gestaltung und Begrünung Rechnung zu tragen.

Die Maßnahmen zur verkehrlichen Erschließung und zur Ver- und Entsorgung werden zeitgleich mit der Sanierung und Umnutzung vorhandener Bauwerke bzw. zur Bebauung der Baufelder im Süden und Norden der Halbinsel durchgeführt. Ziel ist es, eine gesicherte Erschließung zum Fertigstellungszeitpunkt der ersten, insbesondere der mit Wohnnutzungen versehenen Gebäude zu erreichen.

Alle erforderlichen Maßnahmen zur verkehrlichen Anbindung und zur Erschließung für die Ver- und Entsorgung des Quartiers mit Strom, Gas, Wasser, Telekommunikation bzw. Regen- und Schmutzwasser wurden durch das Ingenieurbüro *Bertz & Kozanow GbR* im Rahmen eines von der *Possehl-Stiftung* geförderten Gutachtens vollständig neu geplant und kalkuliert. Das Erschließungskonzept ist mittelbar durch alle Investoren über die Entwicklungs- und Erschließungsgesellschaft umzusetzen. Die Aufteilung der hiermit verbundenen Kosten erfolgt nach der genutzten bzw. durch bauliche Maßnahmen innerhalb der historischen und neuen Bauwerke realisierten oder realisierbaren Bruttogrundfläche. Zur Erschließungsplanung gehören ferner Aussagen über die Parkraumorganisation auf öffentlichen Flächen, die Oberflächengestaltung der Straßen, Wege und Plätze sowie deren Beleuchtung, soweit deren Gestaltung nicht einem freiraumplanerischen Wettbewerb unterliegt.

Die von *Bertz & Kozanow* entwickelten Vorschläge für die Erschließung beruhen auf dem hier dargestellten Konzept der *Initiative Hafenschuppen*, die vorhandene Bebauung zu erhalten bzw. zu ergänzen. Der Gegenstand der Planung bezieht sich ausschließlich auf den öffentlichen Teil des Bebauungsplans, und zwar für die Entwässerung sowie den Straßenbau. Die Ergebnisse werden aus dem Erläuterungsbericht von *Bertz & Kozanow* im Folgenden in Auszügen wiedergegeben, die darauf basierende Kostenschätzung für die Einzelmaßnahmen auf den sich anschließenden Seiten aufgeführt. Im Anhang sind die grafischen Darstellungen der Planungen beigelegt, denen der genaue Verlauf der Erschließungsstraße, deren Anbindung an das bestehende Straßennetz, die Versorgungs- und Entsorgungsanlagen sowie die mögliche Anordnung öffentlicher Stellplätze entnommen werden können. Für diese Vorplanung wurde durch das Vermessungsbüro *Günter H. Nekel* das Niveau der gesamten Nördlichen Wallhalbinsel erstmals völlig neu vermessen, um bei der Kostenschätzung für Teile der Maßnahmen eine gesicherte Grundlage zu besitzen. Im Übrigen wurde bei der Beurteilung der Einzelleistungen von einem maximal hohen Aufwand ausgegangen, welcher in der später anzuschließenden Ausführungsplanung ggf. nach unten zu korrigieren ist.

Vorplanung der Entwässerungsanlagen

Zu den Entwässerungsanlagen gehören alle baulichen Vorkehrungen zur Schmutz- und Regenwasserabführung. Nach Abstimmung mit den *Entsorgungsbetrieben Lübeck (EBL)* erfolgt die Ableitung des aus dem Mischgebiet anfallenden Oberflächen- und Schmutzwassers im Trennsystem über Freigefälleleitungen und Kanäle für das Oberflächenwasser der Verkehrsanlagen bzw. über Druckrohrleitungen für das Schmutzwasser zu den vorhandenen bzw. neu zu errichtenden Entwässerungseinrichtungen.

Schmutzwasserentsorgung

Das Schmutzwasser wird als Drucksystem über geplante Druckrohrleitungen unter der Fahrbahn bzw. dem Gehweg zur vorhandenen Kanalisation im Westen des Plangebiets geführt. Hierbei werden auf den jeweiligen Grundstücken Hebeanlagen durch die Eigentümer errichtet, die das auf dem jeweiligen Grundstück anfallende Schmutzwasser in die Druckrohrleitung befördern. Für die Dimensionierung der Druckrohrleitung wird von einer Nennweite von 80 bis 100 mm ausgegangen.

Regenwasserabführung

Die Entwässerung des Oberflächenwassers aus den jeweiligen Grundstücken wird über neu herzustellende Rinnen in den Kaiflächen oberflächlich „über die Kaikante“ zu dem jeweiligen Hafenbecken erfolgen. Eine Entwässerung des

Oberflächenwassers aus den privaten Grundstücken über einen Sammelkanal ist nicht vorgesehen, da es sich um Gewässeranrainer handelt. Die Entwässerung für Oberflächenwasser der Straßen- und aller anderen öffentlichen Flächen erfolgt hingegen über Straßenabläufe und Entwässerungskanäle unter der Fahrbahn.

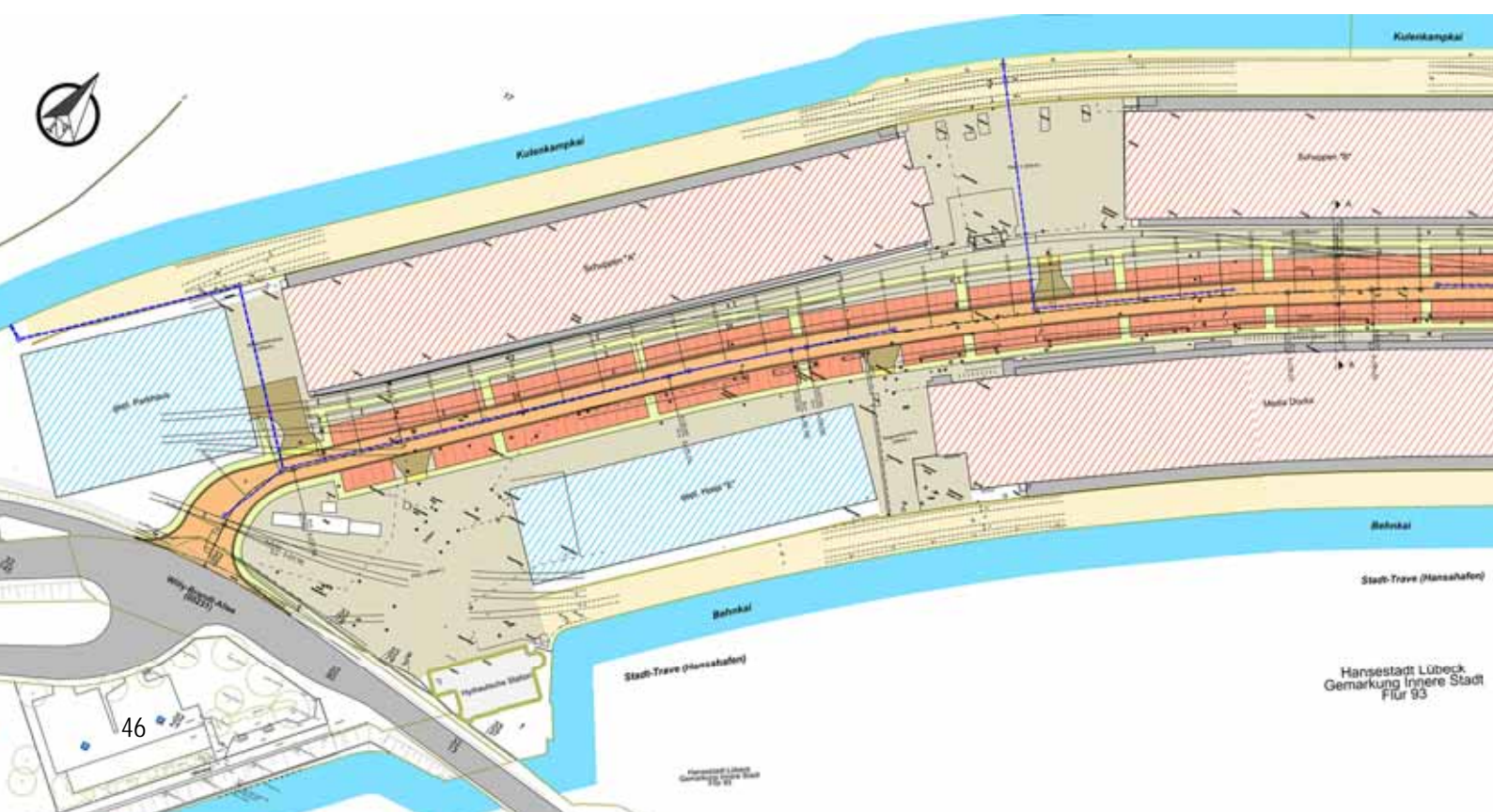
Das historische Straßenentwässerungssystem samt Kanälen ist in einem technisch schlechten Zustand, so dass eine Sanierung nicht sinnvoll erscheint. Es wird daher ein neuer Kanal mit einer Nennweite von 300 bis 500 mm für die Straßenentwässerung geplant. Das System besteht aus drei separaten Sammelkanälen, die über die bestehenden Auslässe der Kaimauern in die Hafenbecken einleiten.

Entwässerung des Frostschutzplanums

Die zur Sicherung der Standfestigkeit des Straßenkörpers eingerichtete Frostschuttschicht, das so genannte Frostschutzplanum, hat die Aufgabe, eindringendes Oberflächenwasser zügig abzuleiten. Sie muss daher besonders wasserdurchlässig sein. Im Bereich der nicht versickerungsfähigen Böden ist für die Gewährleistung der Straßenfestigkeit eine eigene Entwässerung des Frostschutzplanums vorgesehen. Sie erfolgt über eine parallel zu den Borden verlegte Drainage aus Vollsickerrohren mit einer Nennweite von 100 mm. Die Drainage wird an die Straßenabläufe bzw. an die Kontrollschächte angeschlossen.

Abbildung unten: Gesamtansicht der grafischen Darstellung der Erschließungsplanung für die behutsame Entwicklung der Nördlichen Wallhalbinsel. Eine größere Darstellung befindet sich im Anhang, aus der Details zu den Einzelmaßnahmen der Erschließungsaufgaben zu entnehmen sind. Rot schraffiert sind die vorhandenen historischen Bau-

werke, blau schraffiert die vorgeschlagenen Neubauten auf den (Teil-)Baufeldern. Gelb schraffiert ist die Fläche mit Sondernutzungen in der Verwaltung der *Lübeck Port Authority*, hellgrau ist die öffentliche Freifläche, weiß die private Freifläche dargestellt. Hierzu auch die Pachtfläche des *Strandsalons*. Grafik: *Ingenieurbüro Bertz & Kozanow GbR*.



Vorplanung des Straßenbaus

Wie eingangs beschrieben erfolgt die verkehrliche Anbindung der Nördlichen Wallhalbinsel über die Willy-Brandt-Allee und damit an das südwestlich gelegene Verkehrsnetz. Die vorhandenen Oberflächen der im Bebauungsplan festgelegten öffentlichen Verkehrsflächen und Plätze bestehen größtenteils aus Natursteingroßpflaster. Einige kleinere Flächen weisen andere Oberflächenbefestigungen auf, die aufgrund von Aufgrabungen bzw. Abbrucharbeiten teilweise mit Asphalt, Betonpflaster oder mit ungebundenen Tragschichten befestigt sind. Die vorgesehenen öffentlichen Verkehrsflächen werden teils vom historischen Gleisfächer der ehemaligen Hafenbahn durchzogen, der für den Bahnbetrieb keine Funktion mehr erfüllt. Die gesamte Anlage der Nördlichen Wallhalbinsel wurde vor ca. 110 bis 125 Jahren als Hafenanlage erstellt und besitzt bis heute den ursprünglichen Charakter einer Hafensfläche aus der Zeit der Industrialisierung. Der technische Zustand ist daher an die heutigen Anforderungen an eine öffentliche Verkehrsanlage samt Hauptfahrbahn, Parkflächen, Gehwegen mit Barrierefreiheit anzupassen. Der aktuelle Fahrbahnaufbau wurde durch das Lübecker *Baukontor Dümcke* im Bodengutachten vom Mai 2011 ermittelt. Der Gesamtaufbau von 80 cm Stärke besteht demzufolge aus 20 cm hohem Großsteinpflaster und einer ca. 60 cm starken Schicht aus frostsicherem Sand. Dieser ruht auf dem uneinheitlichen Muდეuntergrund der Traveniederung aus Torf, Schluff und Sanden sowie Auffüllungen.

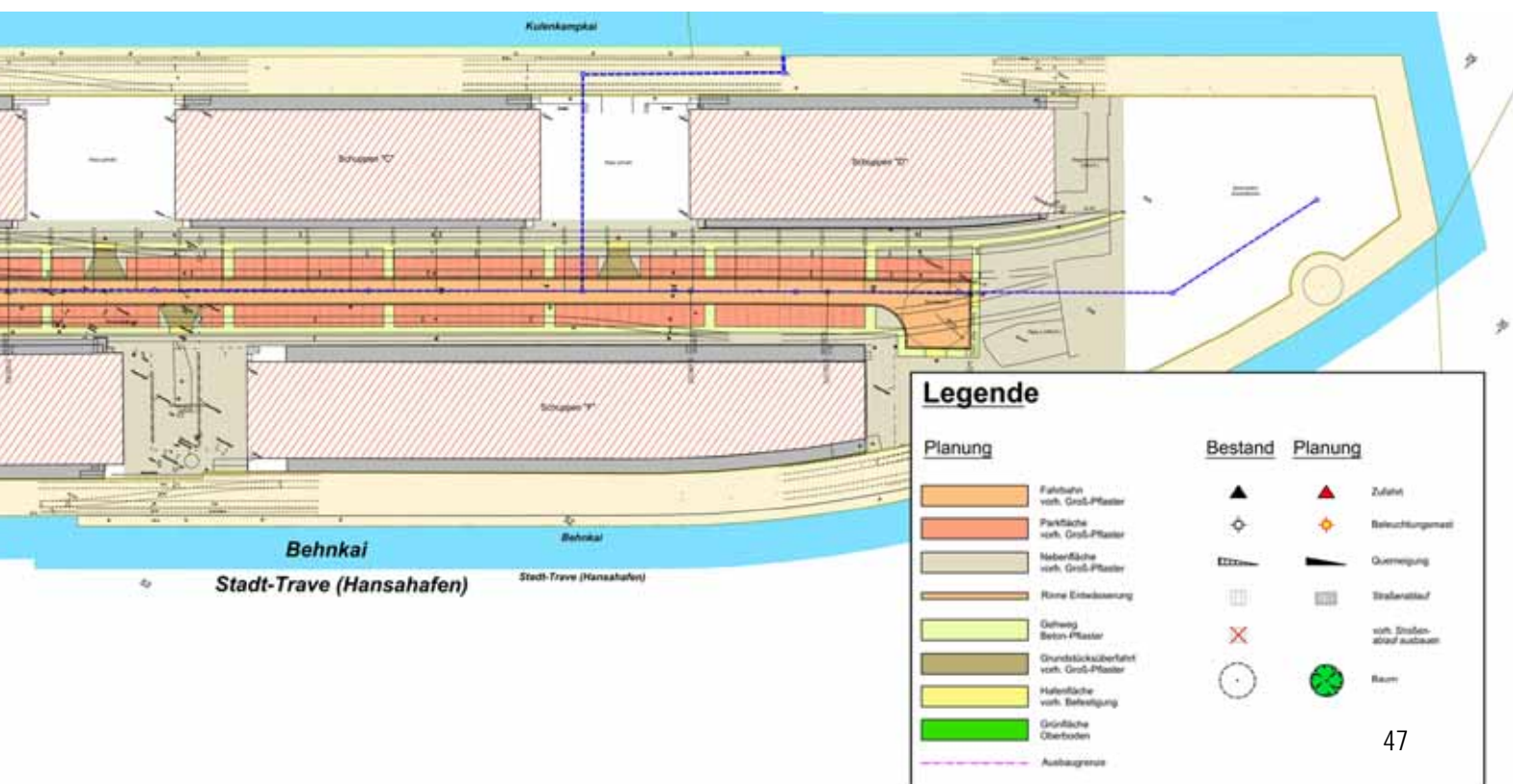
Das vorhandene Gelände im Planungsgebiet fällt um etwa einen Meter in nord-östlicher Richtung ab – von ca. 3,3 m über NN an der Willy-Brandt-Allee auf ca. 2,3 m über NN am Schuppen D am nordöstlichen Ende. Aufgrund der angestrebten Erhaltung der historischen Bebauung und Oberflächengestaltung soll das gesamte Gelände auf dem

vorhandenen Höhenniveau erhalten bleiben. Die vorhandenen Oberflächen im öffentlichen Bereich werden jedoch vollständig aufgenommen und je nach Nutzungsart neu geordnet. Das Großsteinpflaster wird wiederverwendet.

Die öffentlichen Flächen im Plangebiet werden baulich unterteilt und für die unterschiedliche Nutzung kenntlich gemacht. So entstehen eine Fahrbahn samt Tiefbordanlage, seitlich angelegte Parkflächen, barrierefreie Geh- und Radwege und Nebenflächen. Die historischen Gleisanlagen werden erhalten und in die neuen Verkehrsanlagen integriert. Die im Folgenden skizzierte und im Anhang grafisch im Detail dargestellte Planung der Verkehrsanlagen beruht auf den RASi 06 „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“, den RAS-Ew 05 „Richtlinien für die Anlage von Straßen – Entwässerung“ und den RStO 12 „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsstraßen“.

Knotenpunkt Willy-Brandt-Allee

Für die Gestaltung der verkehrlichen Anbindung wird auf die Planung der *KWL GmbH* für das *KaiLine*-Projekt verwiesen. Aus Sicht des Ingenieurbüros *Bertz & Kozanow* wird sich das Verkehrsaufkommen aufgrund des Konzepts der *Initiative Hafenschuppen* im Vergleich zur Planung der *KWL* nicht erhöhen. Somit kann die bestehende Vorplanung für die verkehrliche Anbindung, eine so genannte „kleine Lösung“ mit Lichtsignalanlage, übernommen werden. Zur Überprüfung und zum Nachweis wurde das erwartete Verkehrsaufkommen im Vergleich zu den bisherigen Annahmen der Bauleitplanung auf Basis der Parameter des vorliegenden Verkehrsgutachtens des Ingenieurbüros *Höger & Partner* neu berechnet. Die Ergebnisse werden im nachfolgenden Kapitel dargestellt.



Erschließungsstraße

Die Haupteerschließungsstraße erhält auf einer Fahrbahnbreite von sechs Metern eine Oberflächenbefestigung aus dem vorhandenen Großsteinpflaster. Die Straße wird beidseitig von Tiefbordsteinen und Wasserlaufrinnen aus Granit eingefasst. Am Ende der Erschließungsstraße ist hinter Schuppen F ein Wendepunkt mit einem Wenderadius von acht Metern geplant. Seitlich der Fahrbahn werden Parkplätze in rechtwinkliger Aufstellung angeordnet. Diese werden ebenfalls mit dem vorhandenen Großsteinpflaster befestigt. Insgesamt entstehen dort 349 Stellplätze im öffentlichen Bereich. Die Stellplätze werden durch Gehwege unterbrochen. Zwischen den Stellplätzen und den vorhandenen bzw. neu geplanten Gebäuden ist jeweils ein 1,50 m breiter Gehweg mit Betonpflasterung vorgesehen. Die Restflächen werden als Nebenflächen ebenfalls mit Großsteinpflaster befestigt, gehören jedoch zum Gehwegbereich, so dass zusammengenommen eine Gehwegbreite von über 2,30 m zur Verfügung steht. Ferner sind Grundstücksüberfahrten vorgesehen, die ebenfalls mit Großsteinpflaster bzw. im Gehwegbereich mit Betonpflaster befestigt werden. Zu den Details des geplanten Straßenaufbaus in den einzelnen Bereichen wird auf den Erläuterungsbericht verwiesen, der nebst Planzeichnungen unter www.hafenschuppen.de zum Download bereitgestellt ist.

Versorgungsleitungen

Zur Versorgung des Plangebiets werden Leitungen für Wasser, Gas, Strom, Telefon, Internet und Kabelfernsehen im Zuge der Straßenbauarbeiten unter den Gehwegen verlegt. Für die Versorgung mit Trinkwasser, Gas und Strom sind die Stadtwerke Lübeck zuständig. Für die Versorgung mit Telefon, Internet und Kabelfernsehen ist die Deutsche Telekom bzw. sind ebenfalls die Stadtwerke Lübeck zuständig. Es befinden sich bereits Versorgungsanlagen der jeweiligen Versorgungsunternehmen im Plangebiet. Für die weiteren Planungen der Versorgungsanlagen sind die jeweiligen Versorgungsunternehmen verantwortlich und werden in der Ausführungsplanung dieser Vorplanung mit einbezogen, um eine aufeinander abgestimmte Umsetzung aller baulichen Maßnahmen sicherzustellen.

Straßenbeleuchtung und Begleitmaßnahmen

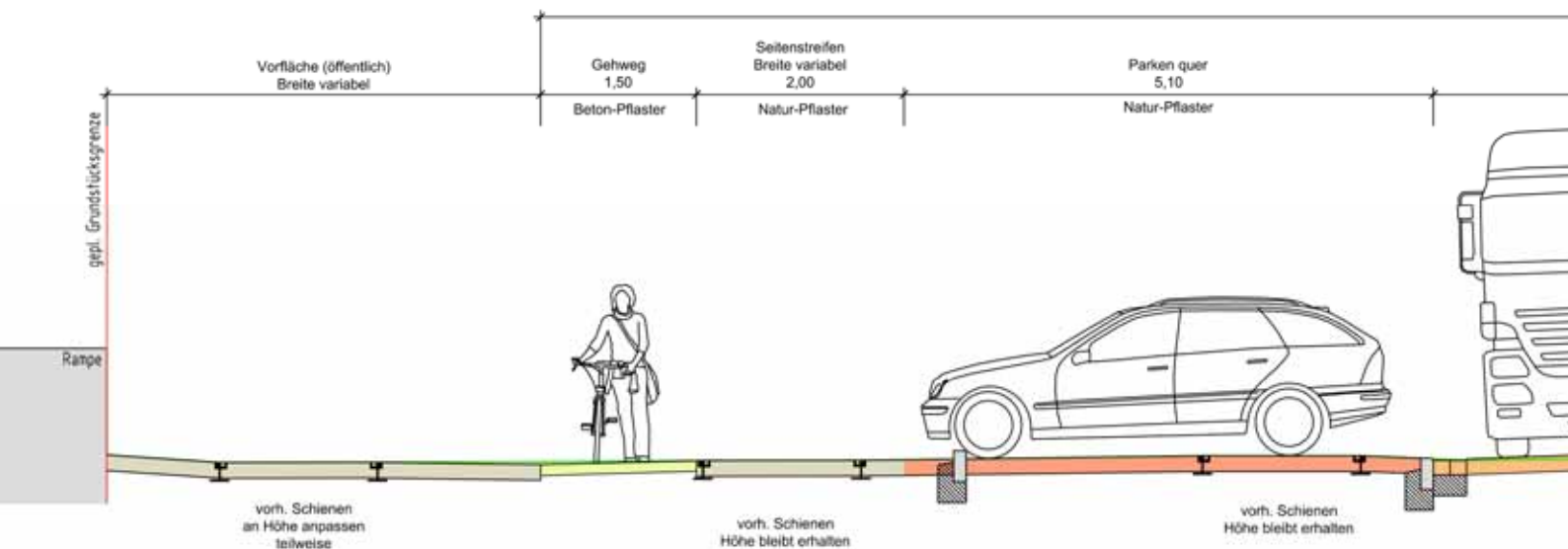
Im Bereich der Erschließungsstraße sind beidseitig insgesamt 40 Mastaufsatzleuchten vorgesehen. Die Auswahl der Leuchten erfolgt im Zuge der weiteren Planungen, da diese ggf. Bestandteil des freiraumplanerischen Wettbewerbs sein werden, in dessen Rahmen auch Gestaltungsfragen hinsichtlich der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen entschieden werden.

Erwartetes Verkehrsaufkommen im Vergleich zu den bisherigen Annahmen der Bauleitplanung

Der Bebauungsplan Nördliche Wallhalbinsel gestattet, zusätzlich zu den vorhandenen Flächen des Kaufmannsspeichers maximal 85.000 m² neue Bruttogrundfläche zu errichten. Im Rahmen des *Kailine*-Projekts waren davon ca. 51.000 m² als Wohnraum mit etwa 420 Wohnungen und 34.000 m² als gewerblich genutzte Flächen vorgesehen, darunter Büroraum, Gastronomie und ein Hotel. Auf Basis dieser Annahmen wurden die maximalen und minimalen Verkehrsbelastungen am Verkehrsknotenpunkt zwischen Dreh- und Marienbrücke ermittelt. Im Ergebnis wurde eine

signalgesteuerte verkehrliche Anbindung über drei Fahrspuren von und auf die Nördliche Wallhalbinsel als sogenannte Ampellösung als angemessen erachtet.

Das PIH-Konzept sieht aufgrund der Achtung des historischen Gebäudebestands wesentlich weniger neue Bruttogrundfläche vor. Diese wird in Teilen auch einer großzügigeren gewerblichen Verwendung bzw. nicht primär gewinnorientierten Nutzung zufallen. Erhalten bleiben ferner öffentliche Stellplätze im Straßenraum in annähernd glei-



cher Größenordnung, die teils auch in einem neuen Parkhaus südlich von Schuppen A untergebracht sein werden. Mit geringeren Flächen für Wohnen und Gewerbe wie für öffentliche Stellplätze sind geänderte Pkw- und Schwerlastverkehre verbunden, die auf Basis der Parameter neu berechnet werden können, welche in den vorliegenden Gutachten des Ingenieurbüros *Höger & Partner* zugrundegelegt wurden. Es ergeben sich folgende geänderte Maximalwerte für Pkw- und Lkw-Bewegungen je Tag:

Verkehrsaufkommen aus Wohnnutzung

Der anfänglich in Schuppen B und Schuppen F realisierte Wohnraum erstreckt sich auf einer Bruttogrundfläche von 7.593 m² mit etwa 50 Wohnungen. Auf Basis von durchschnittlich 2,25 Einwohnern je Wohneinheit und einer Weghäufigkeit von werktags vier Wegen mit 2,3 Pkw-Fahrten je Einwohner beträgt das mit dieser Nutzung verbundene maximale Verkehrsaufkommen 259 Pkw-Fahrten. Hinzu kommt bei angenommenen 0,05 Lkw-Fahrten je Einwohner ein Schwerlastverkehr von sechs Lkw-Fahrten.

Verkehrsaufkommen aus gewerblicher Nutzung

Die als Büro, Lager, Werkstatt, Einzelhandelsgeschäft, Kulturbetrieb oder Hotel genutzte Bruttogrundfläche löst Verkehre aufgrund von hier tätigen Arbeitnehmern, Besuchern und durch Warenlieferungen aus. Dem Gutachten zufolge sind im Maximum 94 Pkw-Fahrten und drei Lkw-Fahrten je 1.000 m² gewerblich genutzter Bruttogrundfläche zu erwarten. Dies entspricht der vorliegenden Planung zufolge Spitzenwerten von 591 Pkw- und 95 Lkw-Fahrten pro Tag.

Verkehrsaufkommen aus öffentlichem Parkraum

Die öffentlichen Parkplätze, die insbesondere Besuchern zum Kurzzeitparken zur Verfügung stehen, sorgen ihrerseits für ein weiteres Verkehrsaufkommen. Dem Gutachten zufolge werden werktags zwei Stellplatzwechsel am Tag angenommen, so dass je Stellplatz insgesamt vier Pkw-



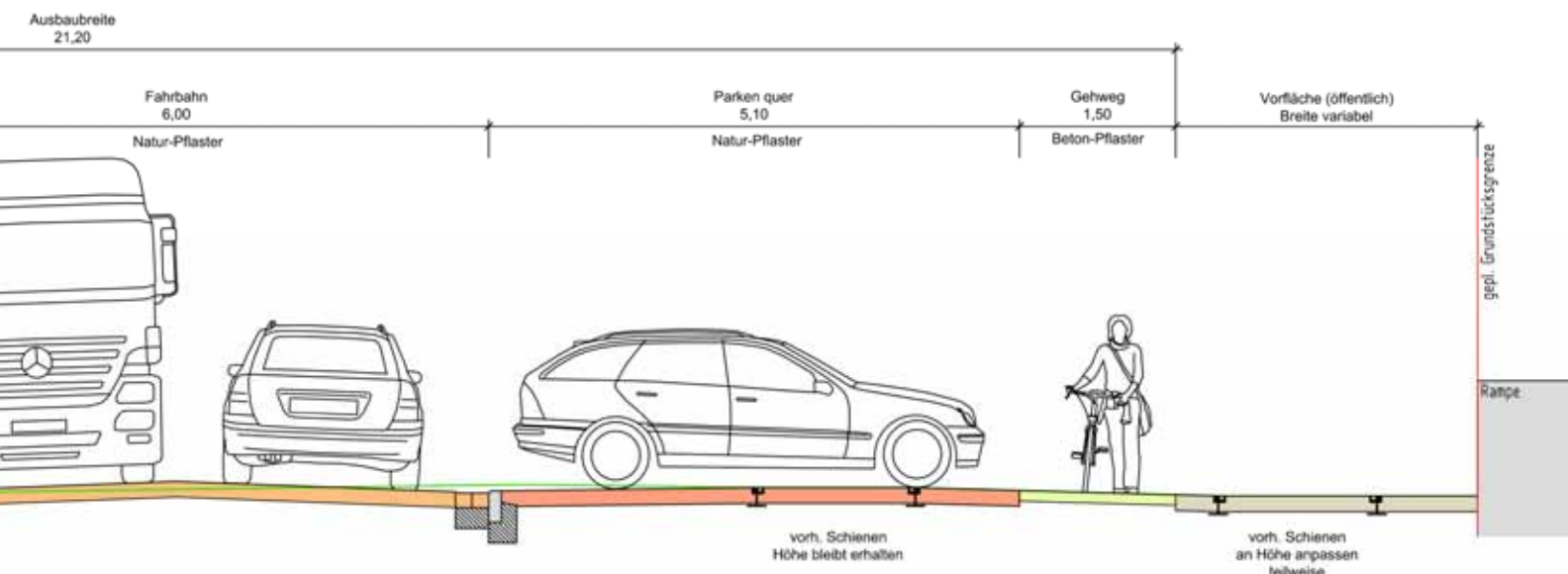
Abbildungen oben: Pkw-Export auf der Nördlichen Wallhalbinsel im Jahr 1957. Auch Autos wurden noch auf Stückgutfrachter einzeln per Kran verladen. Fotos: Fotoarchiv der *Lübecker Hafengesellschaft*.

Abbildungen unten: Querschnitt durch den Straßenaufbau zwischen dem Kaufmannsspeicher und dem Schuppen B (A-A). Grafik: Ingenieurbüro *Bertz & Kozanow GbR*.

Fahrten ausgelöst werden. Bei den 349 Stellplätzen in den Parkbuchten an der Erschließungsstraße und weiteren 154 Stellplätzen bei den zunächst geplanten zweieinhalb Parkdecks im optionalen Parkhaus südlich von Schuppen A werden daher weitere 732 Pkw-Fahrten erwartet.

Gesamtverkehrsaufkommen im Vergleich

Das maximale Verkehrsaufkommen pro Tag wurde für die Gebietsausnutzung im Rahmen des *KaiLine*-Projekts mit 6.370 Pkw und 149 Lkw am Tag prognostiziert. Die Maximalwerte sind für die Beurteilung maßgeblich. Die vorliegende Planung reduziert unter Zugrundelegung verhältnismäßiger Ursache-Wirkungsbeziehungen dieses Verkehrsaufkommen folglich um 4.788 oder 75 % auf 1.582 Pkw-Fahrten und um 48 oder 32 % auf 48 Lkw-Fahrten an Werktagen. Damit ist die Leistungsfähigkeit der verkehrlichen Anbindung, wie diese für das *KaiLine*-Projekt entwickelt wurde, auch für die vorliegende Planung gegeben.



Stellplatzbedarf und rechnerischer Nachweis gemäß Stellplatzerlass

Die Erschließungsplanung von *Bertz & Kozanow* berücksichtigt 349 Stellplätze im öffentlichen Raum, die quer zur Erschließungsstraße auf der Nördlichen Wallhalbinsel angeordnet sind. Die Planung geht von der mindestens vorgeschriebenen Rasterung und Dichte in der Anordnung dieser Stellplätze aus, die im Rahmen einer unter gestalterischen Aspekten großzügigeren Freiraumplanung abweichend ausfallen kann. Davon unabhängig ist formal zu prüfen, ob die mit der Planung nachgewiesenen Stellplätze im öffentlichen Raum durch weitere Stellplatzangebote im privaten Raum ergänzt werden müssen. Hierfür stehen auf der Nördlichen Wallhalbinsel die bereits angeführten privaten, jedoch öffentlich zugänglichen Plätze zwischen den Schuppen B und C wie C und D zur Verfügung sowie das Teilbaufeld MI 1 im Süden von Schuppen A für den Bau eines Quartiersparkhauses mit Zusatzfunktionen.

Unabhängig vom nach dem Stellplatzerlass des Landes Schleswig-Holstein formal erforderlichen, auf die aktuellen und zukünftigen Nutzungen bezogenen Stellplatzbedarf existiert immer ein Wunschbedarf an Stellplätzen einzelner Personen und Einrichtungen, die für die Befriedigung persönlicher Bedürfnisse bzw. für einen funktionierenden Betrieb als erforderlich erachtet werden. Da der Wunschbedarf im jeweiligen Auge des Betrachters höchst unterschiedlich ausfallen kann und es gute Gründe dafür gibt, anzunehmen, dass der formal erforderliche Stellplatzbedarf seinen Niederschlag in die entsprechende Verordnungen auf Basis belastbarer Erhebungen und robuster Analysen gefunden haben wird, soll die nachfolgende Analyse den ordnungsrechtlichen Rahmen in den Mittelpunkt stellen. Im Ergebnis zeigt sich, dass ein mitunter als betrieblich erforderlich erachteter Bedarf von dem nach der Verordnung errechneten Bedarf bisweilen übertroffen wird, damit also der formale Bedarf den gewünschten Bedarf mehr als ausreichend berücksichtigt. Der angestrebte Nutzungsmix stellt ferner sicher, dass Stoßverkehre zeitversetzt entstehen, sich daher nicht kumulieren.

In der rechten Spalte ist der Bedarf an Pkw-Stellplätzen nach ehemaligen und aktuellen bzw. zukünftigen Nutzungen für einzelne vorhandene und zukünftig geplante Gebäude zusammenfassend dargestellt, die sich aus der Richtzahlentabelle des Stellplatzerlasses ergeben. Bei den ehemaligen bzw. aktuellen Nutzungen wurden die vorgeschriebenen Werte für Lagerräume, Lagerplätze, Ausstellungs- und Verkaufsplätze herangezogen. Die Summen für die zukünftigen Nutzungen wurden aus den jeweiligen Werten gebildet, die sich aus der Richtzahlentabelle nach den jeweils geplanten Nutzungen ergeben. Im Ergebnis ergibt sich ein knapper Stellplatzüberschuss von 6 Plätzen, sofern das geplante Parkhaus mit lediglich 2,5 Ebenen und 154 Stellplätzen dimensioniert wird. Jede zusätzliche Ebene erhöht das Stellplatzangebot um je 68 Stellplätze. Ferner besteht die Möglichkeit, unter dem Hotelneubau eine Tiefgarage einzurichten und weitere Stellplätze unterzubringen.

Stellplatzbedarf gemäß Stellplatzerlass		
Gebäude	Nutzung	Bedarf
Schuppen A	ehemalige Nutzung	48
	<u>zukünftige Nutzung</u>	<u>70</u>
	Differenz	-22
Schuppen B	ehemalige Nutzung	30
	<u>zukünftige Nutzung</u>	<u>21</u>
	Differenz	+9
Schuppen C	ehemalige Nutzung	26
	<u>zukünftige Nutzung</u>	<u>50</u>
	Differenz	-24
Schuppen D	ehemalige Nutzung	26
	<u>zukünftige Nutzung</u>	<u>35</u>
	Differenz	-9
Schuppen F	ehemalige Nutzung	56
	<u>zukünftige Nutzung</u>	<u>36</u>
	Differenz	+20
Kaufmannsspeicher	ehemalige Nutzung	114
	<u>aktuelle Nutzung</u>	<u>182</u>
	Differenz	-68
Hotelneubau	ehemalige Nutzung	16
	<u>zukünftige Nutzung</u>	<u>69</u>
	Differenz	-53
<i>Strandsalon</i>	ehemalige Nutzung	35
	<u>akt. / zukünftige Nutzung</u>	<u>25</u>
	Differenz	+10
Parkhausneubau*	ehemalige Nutzung	0
	<u>zukünftige Nutzung</u>	<u>33</u>
	Differenz	-33
Summen	ehemalige Nutzung	351
	<u>zukünftige Nutzung</u>	<u>521</u>
	Differenz	-170

*) Nur Zusatzfunktionen: Büroflächen und Ladengeschäfte.

Unterbringung des zukünftigen Stellplatzbedarfs	
Stellplatzbedarf nach zukünftiger Nutzung	521
./. Stellplätze im öffentlichen Raum	349
./. Stellplätze im privaten Raum	24
./. Stellplätze im öffentlichen Parkhausneubau	154
Stellplatzüberschuss	6

Kosten der Erschließung | Verteilung von Erschließungskosten- bzw. Straßenausbaubeiträgen

Die Erschließungsplanung von *Bertz & Kozanow* enthält eine detaillierte Kostenschätzung für alle mit den Maßnahmen verbundenen Arbeiten und Materialien. Diese Kosten sind zunächst auf Basis eines Durchführungsvertrages mit der Hansestadt Lübeck von dem Vorhabenträger, der Entwicklungs- und Erschließungsgesellschaft, zu finanzieren. Nach Abschluss der Arbeiten werden Teile der Kosten den *Entsorgungsbetrieben Lübeck (EBL)* bzw. der Hansestadt Lübeck belastet. Im Gegenzug berechnen die *EBL* bzw. die Hansestadt Lübeck in Teilen pauschalisiert ermittelte Erschließungskosten- bzw. Straßenausbaubeiträge für alle beitragsfähigen Aufwendungen. Die beitragsfähigen Aufwendungen werden mit einer Ausnahme anhand der tatsächlich entstandenen Kosten ermittelt. Auf dieser Basis werden diese Aufwendungen dann von den *EBL* bzw. der Stadt nach jeweils eigenen Satzungen weiterberechnet:

Die *EBL* erheben ihre Erschließungskostenbeiträge gemäß der Entwässerungsbeitragssatzung nur anteilig auf die beitragsfähigen Aufwendungen. Dies erfolgt gebietsabhängig sowie nach der Größe des Grundstücks und gestaffelt nach der Höhe der Bebauung. Aufgrund der anteiligen und pauschalisierten Erhebung werden anfänglich nicht gedeckte Aufwendungen im Anschluss durch die laufend berechneten Entwässerungsgebühren amortisiert.

Die Hansestadt Lübeck erhebt ihre Straßenausbaubeiträge auf Basis tatsächlicher Aufwendungen in vollständiger Höhe — mit Ausnahme der Kosten für den Bau von Regenentwässerungskanälen, welche pauschalisiert bewertet einbezogen werden. Die so ermittelten beitragsfähigen Aufwendungen werden nach dem Verhältnis verteilt, in dem die einzelnen Grundstücksflächen nach Größe sowie Art und Maß der Nutzung zueinander stehen.

Die von den *EBL* und der Stadt ermittelten Beiträge werden von den derzeitigen und zukünftigen Grundstücks- und Wohnungseigentümern sowie von Erbbauberechtigten des Plangebiets erhoben. Da auch der Kaufmannsspeicher und damit die *KWL GmbH* als Eigentümerin und zugleich städtische Tochter von den seitens der Stadt und den *EBL* erhobenen Beiträgen betroffen sein wird, sind die mit ihr durchgeführten Kostenverrechnungen in der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung für die Stadt zu konsolidieren. Die sich durch die Beitragsberechnung ergebende Lücke zwischen Erschließungskosten- und Straßenausbaubeiträgen und den Gesamtkosten (etwa 1,324 Mio. Euro) wird zusammen mit den weiteren, nicht beitragsrelevanten Kosten vom Entwicklungsträger übernommen und fließt in die Kaufpreisfindung für die Schuppengrundstücke ein.

Die nebenstehende Übersicht stellt die Gesamtkosten der Erschließungsmaßnahmen sowie die erwarteten Beitragsbelastungen der einzelnen Liegenschaften zusammenfassend dar. Eine detaillierte Darstellung befindet sich im Anhang sowie auf www.hafenschuppen.de.

Kosten der inneren und äußeren Erschließung (brutto)	
Kostenart	Betrag (gerundet)
Straßenbau	3.619.000
Regenwasser-Kanal — Straßenentwässerung	455.000
Schmutzwasser — EBL Drucksystem	225.000
Straßenbeleuchtung	143.000
Öffentliche Grünanlagen	45.000
Versorgung (anteilig)	109.000
Summe Baukosten	4.596.000
Baunebenkosten (Planung etc.) gesamt:	878.000
Gesamtkosten innere Erschließung	5.474.000
Kosten äußere Erschließung (Kreuzung)	596.000
Gesamtkosten der Erschließung	6.070.000

Erschließungskostenbeiträge der EBL (gerundet)	
Kostenträger	Betrag (gerundet)
Schuppen A	29.000
Schuppen B	18.000
Schuppen C	16.000
Schuppen D	16.000
Schuppen F	26.000
Kaufmannsspeicher (<i>media docks</i>)	46.000
Hotelneubau	16.000
Teilbaufeld für den <i>Strandsalon</i>	4.000
Parkhausneubau	16.000
Summe Erschließungskostenbeiträge EBL	187.000

Straßenausbaubeiträge der Hansestadt Lübeck	
Kostenträger	Betrag (gerundet)
Schuppen A	731.000
Schuppen B	457.000
Schuppen C	411.000
Schuppen D	411.000
Schuppen F	655.000
Kaufmannsspeicher (<i>media docks</i>)	1.035.000
Hotelneubau	390.000
Teilbaufeld für den <i>Strandsalon</i>	107.000
Parkhausneubau	362.000
Summe Straßenausbaubeiträge	4.559.000

Sportboothafen am Behnkai des Hansahafens

Lage und Entwicklungsoptionen

Im Bereich des Hansahafens ist zwischen Drehbrückenhause und dem Nordende des Kaufmannsspeichers der Bau und Betrieb eines neuen, wesentlich vergrößerten Sportboothafens geplant. Dieser wird die stadtseitig vor Schuppen 6 gelegene Marina ersetzen. Der aktuelle Liegeplatz des Feuerschiffs *Fehmarnbelt* und die Warteliegeplätze des Vereins *Museumshafen zu Lübeck e.V.* werden infolgedessen stadtseitig an den Hansekai verlegt.

Bau und Betrieb der neuen Marina werden von einem privaten Investor übernommen, der über ein derzeit laufendes Ausschreibungsverfahren gefunden werden soll. Die neue Marina wird das bisherige Angebot an Liegeplätzen für Dauerlieger und Besucher erheblich erweitern und aufgrund ihrer prominenten Lage vis-a-vis der Lübecker Altstadtinsel wichtiger Bestandteil der wassertouristischen Erschließung der Hansestadt werden.

Eckdaten des Sportboothafens laut Ausschreibung

- Ort: Gemarkung Innere Stadt, Flur 93, Flurstück 53
- Gesamtwasserfläche: ca. 4.600 m²
- Wassertiefe am Behnkai: ca. 6m
- Pachtlaufzeit: 10 Jahre
- Verlängerungsoption: 5 Jahre
- Mindestpachthöhe (Gebot): 9.000 Euro pro Jahr

Zukünftige Entwicklung und Gestaltung im Rahmen der Vorgaben der Lübeck Port Authority

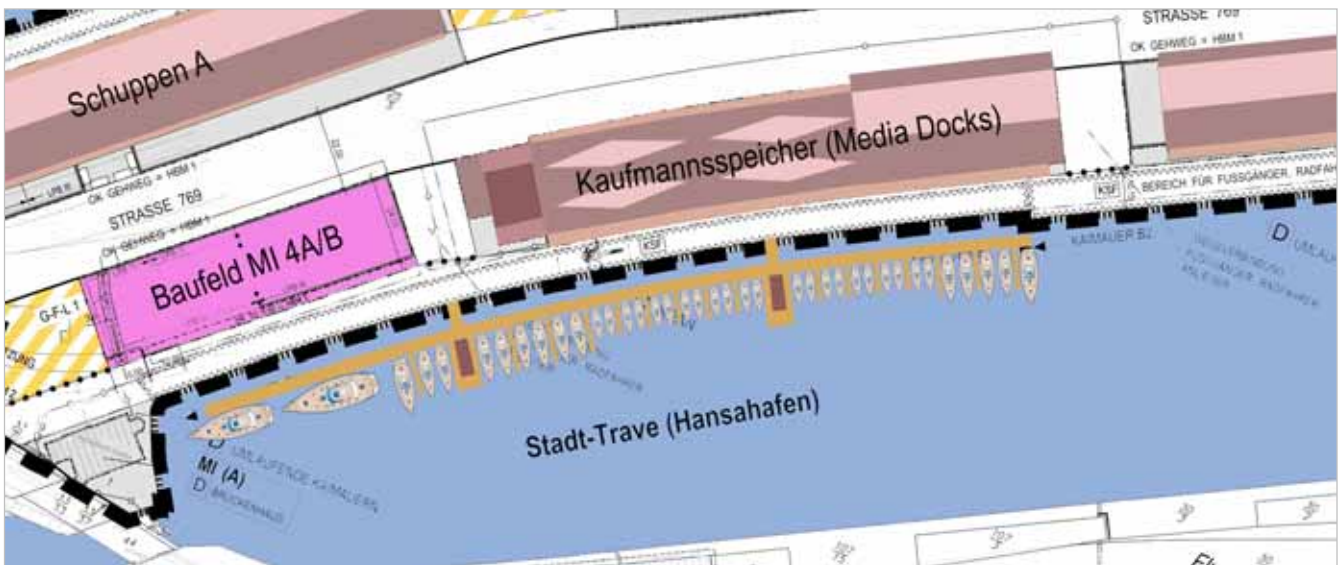
Die verschiedenen Vorplanungen und Bewerberkonzepte, soweit sie der PIH vorliegen, sehen Liegeplätze für vier bis fünf Größenklassen von Booten und Schiffen vor. Auf diese Größenklassen bezogen sind entsprechende bauliche Vorkehrungen zu treffen, um das Anlegen parallel oder quer zur Kaimauer zu ermöglichen. Die gängigen Größenklassen lassen sich wie folgt unterscheiden:

- Yachten bis 25 Meter Länge
- Yachten bis 15 Meter Länge
- Boote bis 10 Meter Länge
- Boote bis 7 Meter Länge
- Klein- und Kleinstboote

Je nach Länge der Yachten und Boote kann das Anlegen parallel oder quer zur Kaimauer erfolgen. Um die Zahl der Anlegestellen zu optimieren, sollen entlang des Behnkais

schwimmende Steganlagen eingerichtet werden, an denen die großen Yachten längsseits, die kleinen Yachten und Boote bug- oder heckseits festmachen können. Die Schwimmstege stellen ferner sicher, dass ihre Höhe über der Wasserlinie konstant ist. Für die bug- oder heckseits anlegenden Yachten und Boote sind die Stege mit senkrecht dazu verlaufenden kurzen Fingerstegen ausgestattet. Sie erlauben bei Queranordnung der Schiffe ebenso ein Längsseits-Festmachen und folglich ein bequemes Ein- und Aussteigen. Die Fingerstege sind dabei kürzer als die jeweils vorgesehene Schiffsgröße. Je nach Aufteilung auf die Größenklassen können damit auf der vorgesehenen Wasserfläche Liegeplätze für 35 bis 40 Yachten und Boote geschaffen werden, etwa die Hälfte davon für Dauerlieger.

In der Ausschreibung ist vorgesehen, dass der Betreiber der Marina sowohl die Steganlagen nebst Zugangsbrücken



wie auch alle erforderlichen Anschlüsse für Strom, Wasser und Abwasserentsorgung auf eigene Kosten herstellt und unterhält. Einrichtungen wie das Hafenmeisterbüro, sanitäre Anlagen und Möglichkeiten der Abfallentsorgung müssen auf den Steganlagen untergebracht werden. Diese können dafür eingeschossig bebaut werden, die Oberdecks dürfen jedoch nicht für gastronomische Zwecke oder sonstigen Personenaufenthalt benutzt werden.

Die gemäß der Sportboothafenverordnung Schleswig-Holsteins erforderlichen und darüber hinaus üblichen Versorgungseinrichtungen umfassen Wasser- bzw. Trinkwasseranschlüsse, Toilettenanlagen, Dusch- und Waschmöglichkeiten, Waschmaschinen und Trockner bzw. einen Trockenraum für Wäsche. Weitere mögliche Dienstleistungsangebote von Betreibern sind die Versorgung mit Yachtausrüstung, u. a. auch Gasflaschen, die Vermittlung von Reparatur- und Wartungsdienstleistungen, Bereitstellung von Gepäcktransportmöglichkeiten sowie Beratung bei der Tourenplanung. Für die Nutzer der Anlage besteht gelegentlicher Bedarf an Kran- oder Slipmöglichkeiten in der näheren Umgebung, welche in Entfernungen von wenigen Kilometern erreichbar sind. Eine Bootstankstelle am Wasser befindet sich in Travemünde in gut 20 km Entfernung.

Das PIH-Konzept berücksichtigt das Vorhaben der Stadt, am Behnkai eine neue, wesentlich größere Marina einzu-

richten, sowohl in den Planungen für das Hotel auf dem Baufeld MI VI als auch bei den Nutzungszuweisungen für die vier südlichen Riegel von Schuppen F. Die Erdgeschossflächen des Hotelneubaus sehen Ladengeschäfte und Büros vor, die in unmittelbarer Nähe Teile der Versorgungseinrichtungen der Marina aufnehmen können. Für die Einrichtung eines Ausrüstungsgeschäftes und eines Wartungs- und Reparaturbetriebs mit Werkstatt und Ersatzteillager sind Teilflächen im Sockel- und Kellergeschoss des Schuppens F reserviert. Das Gebäude eignet sich für diese Zwecke ganz besonders aufgrund seiner wasserseitig sehr breiten Rampe mit vorhandener Auffahrt von südlicher wie nördlicher Seite sowie aufgrund einer vorhandenen Hebebühne, über die auch schwere Lasten zwischen Keller- und Sockelgeschoss sehr einfach transportiert werden können.

Im Zusammenspiel mit dem Hotelbetrieb auf Baufeld MI 4 mit ggf. angeschlossenen Versorgungseinrichtungen für Skipper, einer unmittelbar angrenzenden Gastronomie in den *media docks*, den maritimen Dienstleistungen in Teilen der historischen Kaispeicher D und F, den besonderen kulturellen Angeboten in Schuppen A und C und der Urlaubsatmosphäre mit sportlichen Aktivitätsangeboten des *Strandsalons* wird die in unmittelbarer Nähe geplante und völlig neu konzipierte Marina am Behnkai wesentlich dazu beitragen, den Ort auch als weiteren touristischen Anziehungspunkt in Lübeck zu etablieren.



Baufeld MI 4 — ehemals Schuppen E | Hotelneubau

Lage und Entwicklungsoptionen gemäß Bebauungsplan

Der ehemalige Schuppen E zwischen Drehbrücke und dem Kaufmannsspeicher (*media docks*) war mit seinem Baujahr 1894 das älteste Gebäude auf der Nördlichen Wallhalbinsel aus der Rehder-Zeit. Der Schuppen war bis zuletzt in Nutzung durch kleinere Handwerksbetriebe und Vereine. Als im Jahr 2003 kurzfristig Aussicht auf Veräußerung eines Baugrundstücks bestand, wurde der Schuppen spontan geräumt und gleich darauf abgerissen. Die Vermarktung der baureifen Fläche gelang allerdings so lange nicht, bis die Stadt in einem erneuten Anlauf den Verkauf der gesamten Nördlichen Wallhalbinsel initiierte, der allerdings ebenfalls nicht zum Abschluss kam. So steht die Fläche des ehemaligen Schuppens E bis heute für eine Neubebauung zur Verfügung. Sie kann in zwei Baufelder mit den Bezeichnungen MI 4A und MI 4B aufgeteilt werden.

Der Bebauungsplan sieht für diese Baufelder mit einer Grundstücksfläche von jeweils 1.193 m², zusammen 2.386 m², eine überbaubare Grundfläche ohne Sockelausweisung von 2.164 m² vor. Bei einer durchschnittlichen Geschossflächenzahl (GFZ) von 2,98 und einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,85 können maximal 6.438 m² Bruttogrundfläche in dreieinhalb beziehungsweise viereinhalb Geschossen errichtet werden.

Eckdaten von Baufeld MI 4A

- Gemarkung 3501, Flur 93, Teilflurstücke 85 und 92
- Grundstücksfläche: 1.193 m²
- Überbaubare Grundfläche ohne Sockel: 1.082 m²
- Maximale Geschossfläche bei GFZ 2,55: 2.759 m²
- Maximale Bauhöhe über NN: 13,80 m

Höhenbestimmend ist der Neubau am Kopf des Kaufmannsspeichers, der als rekonstruierte Kubatur eines früher hölzernen, 1942 durch Brand zerstörten Staffelgeschosses gedacht ist. Zum Drehbrückenhaus hin soll das südliche Baufeld in der Bauhöhe auf ein niedrigeres Bauungsniveau überleiten, das von den Höhenmaßen des Drehbrückenhauses vorgegeben wird. Um die Baulücke in der stadtseitigen Gebäudereihe zu schließen und am Eingang der Halbinsel einen Akzent zu setzen, ist ein Neubau auf diesem Baufeld wünschenswert, der als Hotel den für Lübeck erwarteten zusätzlichen Übernachtungsbedarf bedienen kann.

Abbildung unten: Darstellung des Hotelentwurfs von Modersohn & Freiesleben im 3D-Modell. Der Entwurf ist wesentlich kürzer als das eigentliche Baufeld und verschlankt sich ab dem ersten Obergeschoss. Grafik: *Modersohn & Freiesleben* und Ralph Schenkenberger | *modellDigital*.

Rechte Seite: Der Schuppen E, noch mit seiner ersten Kennzeichnung Nummer 6. Foto (Ausschnitt): Krause, Fotoarchiv der Hansestadt Lübeck im St. Annen-Museum, Negativ-Nr. B 9031.

Abbildungen auf den Folgeseiten: Auf S. 56/57 unten ist eine Visualisierung des Hotelentwurfs von Nordosten aus dargestellt. Auf S. 58/59 sind Aufrisse der Fassaden von Osten und von Süden zu sehen. Grafiken: *Modersohn & Freiesleben*.

Eckdaten von Baufeld MI 4B

- Gemarkung 3501, Flur 93, Teilflurstücke 85 und 92
- Grundstücksfläche: 1.193 m²
- Überbaubare Grundfläche ohne Sockel: 1.082 m²
- Maximale Geschossfläche bei GFZ 3,40: 3.679 m²
- Maximale Bauhöhe über NN: 16,80 m





EMANUEL GEIBEL

LUBCK

6

121

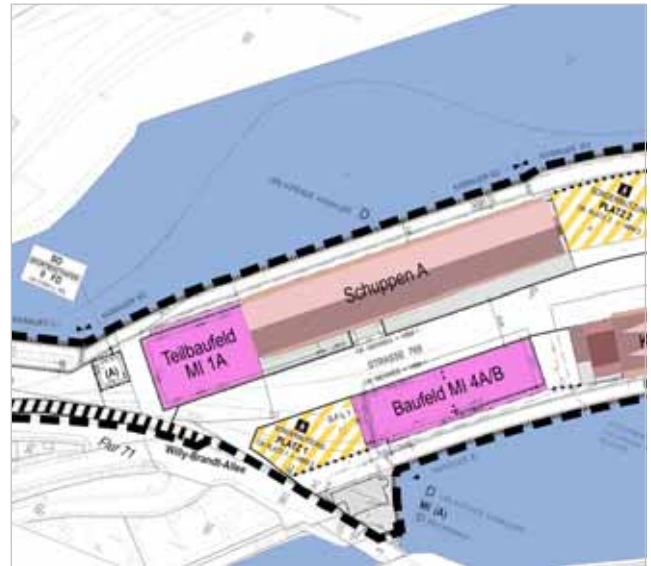
R

6

Zukünftige Nutzung und bauliche Entwicklung

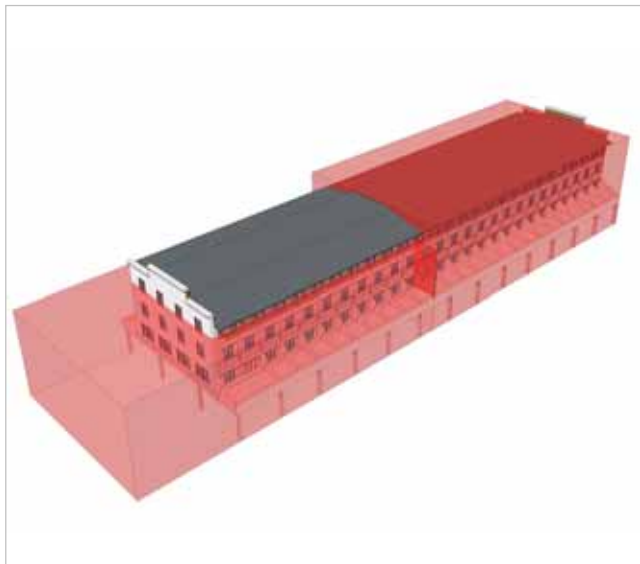
Für das Baufeld steht unabhängig von den übrigen Maßnahmen zur Revitalisierung der Nördlichen Wallhalbinsel ein Interessent für die Realisierung eines Hotelneubaus zur Verfügung. Gewünscht wird ein Hotelgebäude in der 3- bis 4-Sterne-Kategorie mit mindestens 150 Zimmern. Der hier dargestellte Entwurf von *Modersohn & Freiesleben* ist das Ergebnis eines diskursiven Prozesses, mit dessen Hilfe für diese im Plangebiet sehr prominente Stelle eine angemessene Form für einen Neubau gefunden wurde, der von Investoren und Betreibern wie von der interessierten Öffentlichkeit geschätzt wird. Der auf Basis immer wieder überarbeiteter Entwürfe geführten Diskussion ging ein studentisches Projekt der Universität Kaiserslautern voraus, in dessen Rahmen für einen Neubau mit alternativen Nutzungen an diesem Ort insgesamt 13 Entwürfe gefertigt wurden.

Die verschiedenen Vorentwürfe und der hier dargestellte Entwurf für eine Bebauung dienen ferner als Grundlage für die Gespräche mit potenziellen Investoren und Betreibern. Das Ergebnis berücksichtigt daher sowohl die Wünsche der in der Projektgruppe mitwirkenden Fachleute und Laien als auch die Anforderungen, die von Investoren- und Betreiberseite an einen Neubau gestellt werden. Der im Ergebnis durchgehend viergeschossige Baukörper besitzt eine Bruttogrundfläche von 5.820 m², die sich auf 4.920 m² Hotelnutzung und 900 m² andere gewerbliche Nutzungen ver-



teilt. Das Gebäude erstreckt sich parallel zur Kaimauer und nimmt Baufuchten, Materialität und Proportionen der Hafenschuppen und Kaispeicher auf. Gegenüber dem Kaufmannsspeicher nimmt sich der Bau in Höhe und Breite zurück, um dessen Wirkung als städtebauliche Dominante nicht zu schmälern. Um für den von Süden nahenden Besucher der Halbinsel als ebenerdiges Entrée zu dienen, wird auf einen Gebäudesockel verzichtet, das Erdgeschoss nach Süden wie zum Hansahafen offen gestaltet. Ab dem ersten Obergeschoss treten die in Holz ausgeführten Sei-





tenfassaden um rund vier Meter zurück. Die Tiefe und Länge des Baufeldes wird daher sehr zurückhaltend ausgenutzt. Bei Verzicht auf eine Höhenstaffelung nach Süden reicht der Bau in der südlichen Hälfte dennoch geringfügig aus den Höhenbeschränkungen des Bebauungsplans hinaus, ohne jedoch die Intention dieser Vorgabe, nämlich einen merklichen Abstand zum Drehbrückenhaus zu wahren, zu missachten (siehe Abb. oben). Hierzu trägt bei, dass einerseits das Baufeld nach Süden nicht in seiner vollen Länge ausgenutzt wird und dass sich andererseits

das Gebäude ab dem ersten Obergeschoss signifikant verschlankt. Da das Baufeld nach Süden nicht in voller Länge überbaut wird, müssen Leitungen der Stadtwerke Lübeck in diesem Bereich nicht umgelegt werden.

Im Erdgeschoss des Gebäudes befinden sich ein Restaurant, der Hotelpfand, Büro- und diverse Gewerberäume auch für vom Hotel unabhängig betriebene Ladengeschäfte oder Funktionsräume der unmittelbar vor dem Hotel zukünftig angesiedelten neuen Marina. Zum südlichen Eingang auf die Nördliche Wallhalbinsel und zur Wasserseite gegenüber der Altstadtinsel laden umlaufende Kolonnaden zum Flanieren und Verweilen ein und dienen der Hotelgastonomie als geschützte Terrasse. In den drei Obergeschossen befinden sich insgesamt 151 Hotelzimmer. Die Zimmer im ersten Obergeschoss erhalten durch den Gebäuderücksprung oberhalb der Kolonnaden jeweils einen großzügigen Austritt auf einen privaten Altan.

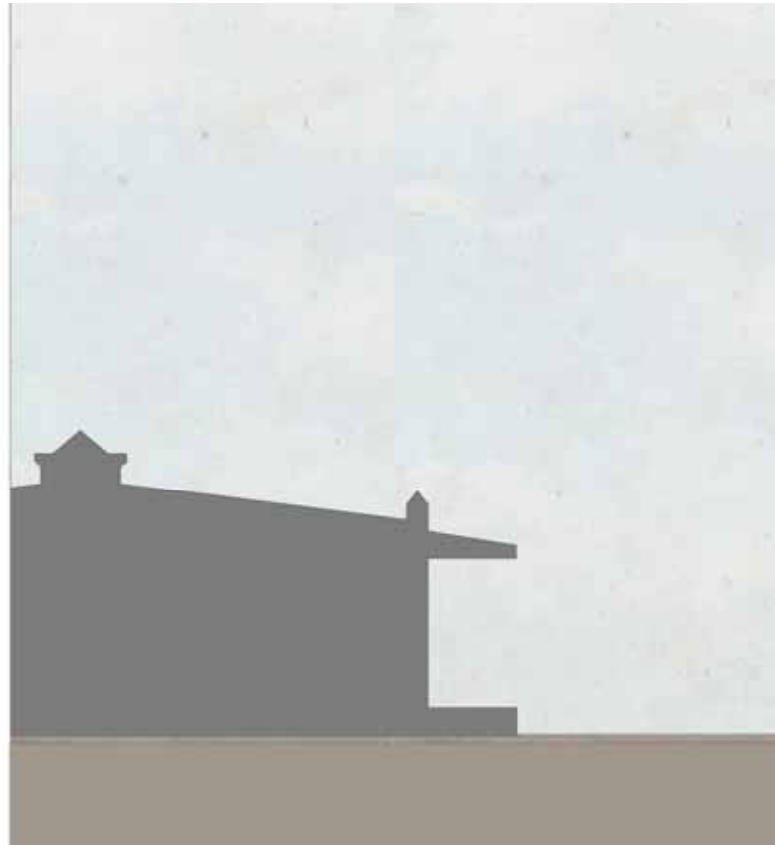
Die für den Hotelbetrieb erforderlichen Pkw-Stellplätze werden im Straßenraum bzw. in dem geplanten Parkhausneubau südlich von Schuppen A nachgewiesen. Dem Parkhauses werden zur Landseite gewerbliche Räume zur Nutzung durch Autovermieter und Carsharing-Anbieter vorgelagert. Damit wird den Hotelgästen die Möglichkeit gegeben, Mietwagen bei der Anreise bzw. Abreise oder für Ausflüge von Lübeck aus direkt am Zielort abzugeben bzw. anzumieten.



Wirtschaftliche Auswirkungen für die Stadt

Für den Erwerb des Grundstücks und die Umsetzung des Hotelprojekts besteht Interesse seitens einer bundesweit in der Entwicklung, dem Investment und dem Management hochwertiger Immobilien engagierten Unternehmensgruppe. Die Errichtung von Hotelneubauten wie auch die Weiterentwicklung etablierter Standorte ist Teil ihres traditionellen Kerngeschäfts. Das Investitionsinteresse ist langfristig angelegt, die Hotelanlagen werden durch international tätige Betreiberunternehmen auf Pachtbasis bewirtschaftet.

Der Bebauungsplan für die Nördliche Wallhalbinsel fordert für die Bebauung an städtebaulich wichtigen Standorten von den zukünftigen Investoren die Durchführung von Architekturwettbewerben. Zu diesen Standorten gehören auch der Zufahrtsbereich auf die Nördliche Wallhalbinsel und alle Bebauungen vis-a-vis der Altstadt. Es ist daher der Wunsch der städtischen Verwaltung, das Baufeld im Rahmen einer Ausschreibung anzubieten und für die Bebauung die Durchführung eines Wettbewerbs vorzuschreiben. Sollte die Lübecker Bürgerschaft auf das eine und/oder das andere verzichten wollen, ist die Verwaltung dennoch gehalten, das Projekt wohlwollend zu begleiten. Der Interessent für dieses Projekt ist bereit, das Ausschreibungsverfahren durch eine Interessenbekundung zu initiieren bzw. bei Verzicht auf eine Ausschreibung das Grundstück direkt zu erwerben, sofern der Gutachterausschuss bestätigen kann, dass der Gebotspreis mindestens dem gutachterlich festgestellten Wert entspricht. Im Jahr 2010 hatte der Lübecker Gutachterausschuss den Bodenwert für unbebaute und erschlossene Grundstücke auf der Nördlichen Wall-



halbinsel mit Werten von 125 und 752 Euro je m² Grundstücksfläche festgestellt — abhängig von der Lage, der jeweiligen Geschossflächenzahl und der Art der Nutzung. Für das hier betrachtete Baufeld lag der gutachterliche Wert am unteren Ende der oben genannten Spanne.





Für das *KaiLine*-Projekt wurde in der letzten Projektkalkulation von 2012 für das Jahr 2020 ein möglicher Verkaufserlös von 150 Euro je m² Bruttogrundfläche angenommen. Gemessen an dieser Erwartungshaltung ergäbe sich ein Verkaufserlös für das fertig erschlossene Baufeld in Höhe

von rund 873.000 Euro bzw. 403,42 Euro je m² Baugrund. Berücksichtigt man diesen Wertansatz für den Baugrund, betragen die Gesamtkosten des Bauvorhabens damit je nach Ausstattung und ohne Berücksichtigung eines möglichen Kellergeschosses rund 12,5 bis 15 Mio. Euro.



Teilbaufeld MI 3B nördlich von Schuppen D | *Strandsalon*

Aktuelle Nutzung

Nach dem Vorbild der Metropolen Paris, Berlin und Hamburg besitzt die Hansestadt Lübeck seit der Eröffnung im Mai 2004 eine „Strandoase“. Darunter ist ein großflächiges und vielfältiges Freizeitangebot überwiegend unter freiem Himmel in maritimer Atmosphäre zu verstehen, in deren Rahmen Besucher kurzfristig in eine Urlaubsstimmung versetzt werden. In innerstädtischer Lage zwischen der Kernzone der Lübecker Altstadt und den umliegenden Wohngebieten bedient die Einrichtung daher Bedürfnisse nach Erholung, Freizeitgestaltung mit sportlicher Betätigung und regelmäßigen kulturellen Veranstaltungen.

Der Lübecker *Strandsalon* an der Spitze der Nördlichen Wallhalbinsel befindet sich am Kreuzungspunkt der Hafenbecken des Hansahafens, des Wallhafens, der Kanaltrave und der Untertrave. Diese Lage gestattet den Besuchern den Blick auf zwei Hafenbecken und den unteren Travelauf mit seinem Schiffsverkehr, sowie auf die historischen Hafenanlagen, die Einfahrt in den Elbe-Trave-Kanal und auf die Altstadtsilhouette mit dem markanten Burghügel und den Kirchtürmen von St. Jakobi und St. Marien. Die Einrichtung wurde auf Basis jährlich verlängerter Pachtverhältnisse an der Nordspitze der Nördlichen Wallhalbinsel sukzessive weiterentwickelt. Das Engagement war im Hinblick auf die seit 1990 betriebene Neuentwicklung dieses Hafens als im ehemaligen Industriegürtel der Altstadt als Zwischennutzung ausgelegt. Die Gestaltung des Freigelandes

und leichter Bauwerke zur Unterbringung von gastronomischen Versorgungseinrichtungen und überdachten Aufenthaltsmöglichkeiten für Besucher musste sich stets an kurzfristigen Amortisationsanforderungen orientieren.

Zur Ausstattung, die sukzessive erweitert, erneuert bzw. modernisiert wurde, gehören die als Strand gestaltete Freifläche von ca. 2.800 m² mit Strandkörben, Liegestühlen, Sonnenschirmen und Kaminöfen, ein 30 m² großer Swimmingpool mit umlaufendem Sonnendeck, Spielfelder für Beach-Volleyball und -Badminton oder Strandfußball und Boule, ein Kinderareal sowie eine Konzertbühne für Live-Musik mit Beschallungs- und Beleuchtungstechnik. Mehrere feste Gebäude beherbergen das gastronomische Angebot und dienen als Veranstaltungsräume und als Aufenthaltsort für schlechtes oder kaltes Wetter. Sanitäre Anlagen sind mangels Erschließung provisorisch in Toilettencontainern am Kopfende von Schuppen D untergebracht.

Unten: Luftaufnahme der Nordspitze der Nördlichen Wallhalbinsel heute. Die Pachtfläche des *Strandsalons* umfasst die mit Sand bedeckte Freifläche, die Leichtbauten vor Schuppen D und das ehemalige Materiallager der *Lisa von Lübeck* hinten links. Foto: *Strandsalon*, Lübeck.

Rechts: Blick von der Struckbachfährrstation über den Burgtorhafen auf die Wallhalbinsel vor 1905. Links der Bockdrehkran Nr. 1, rechts die Drehscheibe der Hafenbahn. Foto (Ausschnitt): Julius Appel, Fotoarchiv der Hansestadt Lübeck im St. Annen-Museum, Negativ-Nr. B 6257.





Entwicklungsoptionen gemäß Bebauungsplan

Für feste Neubauten steht eine Teilfläche nördlich von Schuppen D zur Verfügung, da hier das gemäß Bebauungsplan definierte Baufeld MI 3B länger und breiter ist, als der Schuppen D dieses in Anspruch nimmt (siehe Abb. rechts). Der für eine Bebauung verfügbare Teil besitzt eine Größe von ca. 36 m x 36 m und damit rund 1.300 m² zuzüglich einer dem Gebäude vorgelagerten Rampe. Sie hat einen Meter über den festgesetzten Höhenbezugsmaßen der nächstgelegenen Verkehrsflächen zu liegen und muss auf der Landseite eine Tiefe von zwei, auf der Wasserseite von 2,50 m besitzen. Diese Rampe darf als Gebäudesockel ein Kellergeschoss aufnehmen, in dem Pkw-Stellplätze untergebracht werden können.

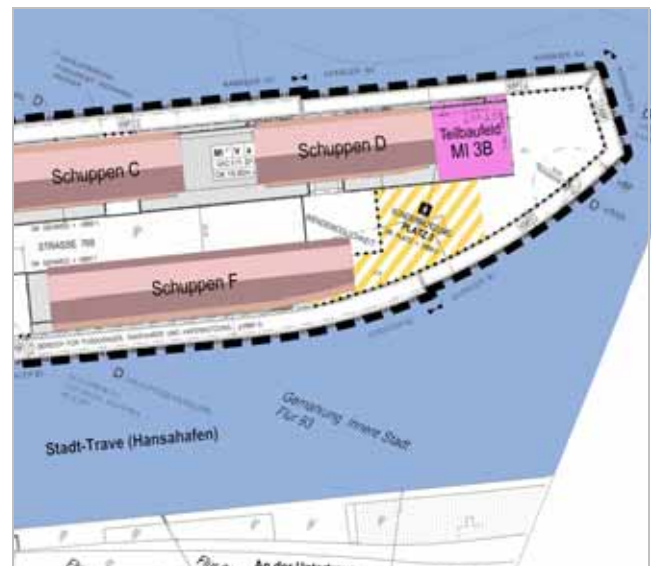
Im übrigen Teil des Baufelds besteht Baurecht mit einer GRZ von 0,75 für bis zu fünf Geschosse oberhalb des Gebäudesockels. Um keine unattraktive Sockelwirkung zur Kaimauer hin entstehen zu lassen, sind Mauern, Hecken und Sichtschutzzäune auf den Sockeln unzulässig.

Eckdaten von Teilbaufeld MI 3B

- Gemarkung 3501, Flur 93, Flurstück 68
- Grundstücksfläche: ca. 1.390 m²
- Überbaubare Grundfläche ohne Sockel: ca. 1.300 m²
- Maximale Geschossfläche bei GFZ 3,75: ca. 4.600 m²
- Maximale Bauhöhe über NN: 19,80 m

Zukünftige Nutzung und bauliche Entwicklung

Der aktuelle Bebauungsplan sieht die Berücksichtigung sehr hoher Lärmwerte von den nördlich und nordwestlich gelegenen Grundstücken auf der gegenüberliegenden Seite des Wallhafens vor. Speziell die Nachtwerte führen zu Einschränkungen für die Nutzung bzw. zu besonderen Auflagen für die Bebauung auf der Nordspitze der Wallhalbinsel, sofern hier eine Wohnnutzung realisiert werden soll. Demzufolge sollte an diesem Ort auch in Zukunft denjenigen Nutzungen Vorrang gewährt werden, welche sich an



diesen Einschränkungen nicht stören oder diese Rahmenbedingungen sogar zwingend benötigen. Allein aufgrund der prominenten Lage dieses Areals, den vielfältigen Blickbeziehungen in fast alle Himmelsrichtungen, sind zudem öffentliche Nutzungen mit freier Zugänglichkeit für alle Bewohner und Besucher dieser Stadt einer (Teil-) Privatisierung vorzuziehen. Die Hansestadt Lübeck sollte daher ihr Eigentum an dieser Fläche auch in Zukunft nicht aufgeben und im Hinblick auf den Erhalt langfristiger Entwicklungsoptionen nur Pacht- und Erbpachtverhältnisse eingehen.

Über die Jahre hat sich die Nutzung der überwiegend kostenfreien bzw. nicht mit Verzehrzwang verbundenen Angebote des *Strandsalons* immer mehr verstetigt. Die Einrichtung wandelte sich im Bewusstsein der Lübecker Bevölkerung von einer zunächst vorübergehend vorgesehenen Bespielung des ansonsten brachliegenden Areals zu einer festen Institution. Beachtenswert ist, dass zum Besucherpublikum alle Bevölkerungsschichten und Altersgruppen zählen. An diesem Ort fühlen sich alle Bürgerinnen und Bürger wie Lübeck-Besucher gleichermaßen zu Hause. Der *Strandsalon* entwickelte sich daher inzwischen auch zu einer Touristenattraktion, die einen festen Platz im Besuchsprogramm insbesondere wiederkehrender Städtereisender einnimmt. Vor diesem Hintergrund sowie in Verbindung mit den übrigen Nutzungsangeboten auf der Nördlichen Wallhalbinsel ist es vorgesehen, den *Strandsalon* in seiner heutigen Ausdehnung zu erhalten und dem Betrieb wirtschaftliche Entwicklungsperspektive einzuräumen. Die

Erweiterung des im *Strandsalon* vorgehaltenen Angebots und dessen Verstetigung zu einem ganzjährigen Betrieb bedingt die Überarbeitung des vorhandenen Gestaltungskonzepts für die bestehenden Gebäude und Freiflächen im Sinne einer Anpassung an die angestrebte Entwicklung der gesamten Nördlichen Wallhalbinsel zu einem maritimen Wohn- und Erlebnisquartier.

Hierzu gehören folgende Aspekte:

Für die Weiterentwicklung des Veranstaltungsangebots, insbesondere in den Wintermonaten, fehlt ein festes Restaurantgebäude für den Ganzjahresbetrieb. Vorgesehen ist der Ersatz vorhandener Provisorien durch einen Neubau auf dem gemäß Bebauungsplan verfügbaren Teilbaufeld in einer Größe von ca. 25 x 30 m, also rund 750 m² Grundfläche. Zwischen Schuppen D und dem Neubau soll eine 16 Meter breite Gasse freigehalten werden, die im Bebauungsplan auch sonst zwischen allen Baufeldern als öffentliche Wegfläche vorgesehen ist. Das neue Gebäude mit einer zeitgemäßen Architektur sollte sich an den historischen Kaischuppen orientieren und in einer leichten und transparenten Konstruktionsweise an deren Kubatur und Lage angepasst sein. Geplant wird ein eingeschossiges Gebäude mit Staffelgeschoss und großzügigem Altan. Als

Abbildungen linke und diese Seite unten: Stereopark Festival des Veranstalters Besttones GbR (Thies Reinck, Felix Wohlstein) im August 2013 im *Strandsalon*. Fotos: Christoffer Greiß.



Bauweise ist eine Holzkonstruktion auf fester Bodenplatte mit aussteifendem und feuersicher errichtetem Treppenhause und Sanitärebereich im Erd- und Staffelgeschoss des südöstlichen Gebäudeviertels vorgesehen. Das Staffelgeschoss soll die Dachneigungen und -formen der Schuppenfolge am Wallhafen aufnehmen, sich aber nach Norden und nach Westen öffnen, um einen 270°-Blick vom Wallhafen bis zum Burghügel auf der Altstadtinsel zu ermöglichen. Das Gebäude soll ebenerdig angeordnet werden, um die Giebelfront von Schuppen D im oberen Drittel mit seiner wiederherzustellenden markanten Firststaffel und den Eckfialen weitgehend unverdeckt zu lassen. Es wird beabsichtigt, den Neubau von der historischen Bebauung abzusetzen. Bei Verzicht auf die Sockelvorgaben des Bebauungsplans an dieser Stelle ließe sich — ausgehend vom höheren historischen Gebäudebestand über den Neubau bis zu den möblierten und gestalteten Freiflächen — eine deutliche Höhenabstufung erreichen. Die Gebäudehöhe dürfte dann im Erdgeschoss 4 m, im Staffelgeschoss 3 m zuzüglich Dachneigung von 1 m, zusammen also eine maximale Firsthöhe von 8 m nicht übersteigen. Zum Vergleich: Die Giebelscheibe mit Firststaffel des Schuppens D erreicht dagegen eine Gesamthöhe von rund 13 m.

In der Nordost-Ecke der Freiflächen erhält der *Strandsalon* eine neue multifunktionale Veranstaltungsbühne in einer ansprechenden Gestaltung, die sich in das bauliche Ensemble besser einfügt oder einen markanten maritimen Bezug besitzt. Neben einer hochwertigen als Bühnenbauwerk wahrnehmbaren Neukonstruktion ließe sich eine Bühne in übereinander gestellten Standardcontainern integrie-

ren. Als Beispiel sei hier die Installation im Schuppen 1 im Bremer Überseehafen angeführt. Durch die übrigen neu gestalteten Freiflächen, insbesondere deren transparentere Abgrenzung zur Hafenzzone entlang des Kaimauerrings, können die historischen Blickbeziehungen von der inneren Erschließungsachse der Wallhalbinsel aus über den markanten Bockdrehkran an deren Nordspitze hinaus bis in den weiteren Travelauf hinein wiederhergestellt werden. Für den sich von Süden über die Erschließungsachse mit den historischen Gleisen nahenden Besucher wird damit ein Anziehungspunkt gegeben, der sich beim Näherkommen als Ort zum Verweilen, der Kommunikation, für die sportlichen Betätigung, zum Entspannen und Erholen bei einem erweiterten gastronomischem Angebot präsentiert und dennoch in die historische Kulturlandschaft von Lübeck als Hafenstadt behutsam integriert ist.

Um die Architektur und gastronomische Infrastruktur für diese erweiterte und intensivierte Nutzung angemessen weiterzuentwickeln, bedarf es einer Planungs- und Investitionssicherheit über die Dauer nur jährlich verlängerter Pachtverhältnisse hinaus. Dauerhafte Bauten mit der Möglichkeit der Beheizung an kalten Tagen und an die Kanalisation angeschlossene Sanitäreanlagen ebenso wie ein überarbeitetes Gestaltungskonzept der Außenanlagen und Freiflächen im Sinne einer Anpassung an die angestrebte Entwicklung der Nördlichen Wallhalbinsel zu einem maritimen Wohn- und Erlebnisquartier müssen sich über einen mehrjährigen Zeitraum amortisieren können. Folgende Szenarien wären aus Sicht des Betreibers im Sinne der erforderlichen Planungs- und Investitionssicherheit möglich:



- Erwerb des Teilbaufeldes nördlich von Schuppen D in Verbindung mit einem langfristigen Pachtvertrag für die derzeit genutzten Freiflächen auf Basis von 10 Jahren fester Laufzeit mit Verlängerungsoptionen,
- Abschluss eines Erbpachtvertrags für das Teilbaufeld MI 3 B über z. B. 30 Jahre — ebenfalls in Verbindung mit einem langfristigen Pachtvertrag wie oben.

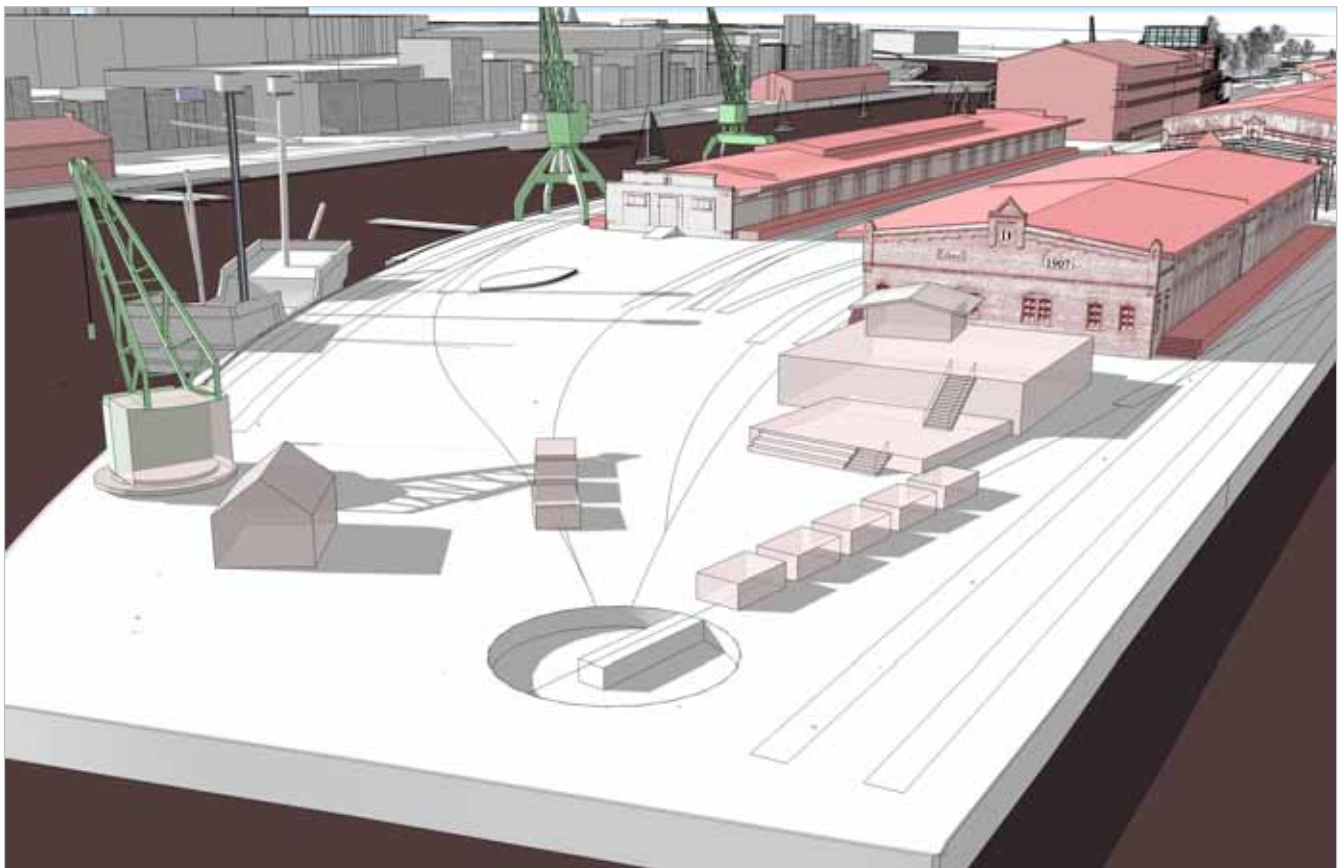
Wirtschaftliche Auswirkungen für die Stadt

Auf Basis des derzeitigen Pachtzinses von 25.000 Euro p. a. ergäbe sich für die Stadt im Zeitraum von 30 Jahren ein Gesamtpachtertrag von 750.000 Euro. Der Veräußerungswert des anteiligen Baugrundstücks liegt auf Basis von Annahmen der *KWL* aus dem Jahr 2012 bei 250 Euro, auf der Grundlage eines vergleichbaren Gebots von Investoren bei rund 400 Euro je m² Bruttogrundfläche. Hinzuzuschlagen ist der Pachtwert der übrigen vom *Strandsalon* genutzten Freifläche von 2.050 m², die gutachterlich taxiert mit 73.370 Euro bilanziert sind. Wegen der Exklusivität der Lage und der im Rahmen einer behutsamen Entwicklung des Areals verbundenen Einzigartigkeit des betrachteten Teilbaugrundstücks ist auch bei einer Beschränkung der Bebauungshöhe auf zwei Geschosse mit einem möglichen Veräußerungserlös von 600.000 Euro sicher zu rechnen.



Abbildung linke Seite: Spitze der Nördlichen Wallhalbinsel vor 1905. Fotos: Julius Appel, Fotoarchiv der Hansestadt Lübeck im St. Annen-Museum, Negativ-Nr. B 6315. Unten: Darstellung mit möglichem Neubau für den *Strandsalon*. Grafik: Ralph Schenkenberger | *modellDigital*.

Oben: Luftbild von 1989 (Ausschnitt). Hackschnitzelumschlag auf der Nordspitze der Nördlichen Wallhalbinsel. Die Nutzung dieser Freiflächen als *Strandsalon* ist zumindest optisch daher kein ungewohntes Bild. Foto: Fotoarchiv der *Lübecker Hafengesellschaft*.

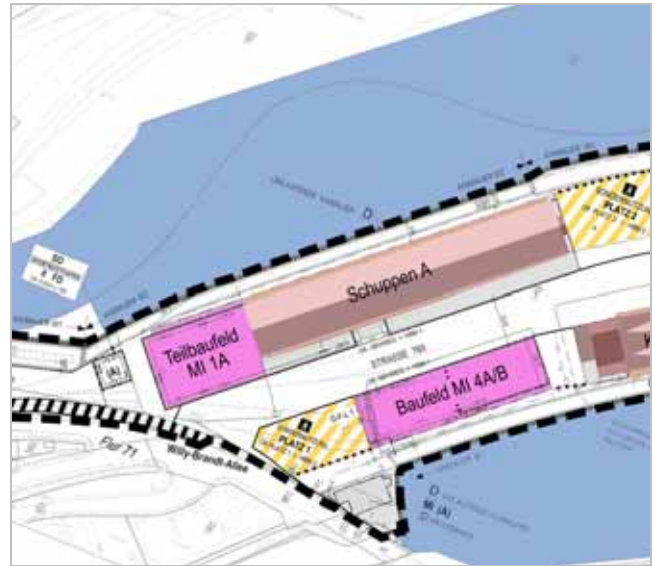


Teilbaufeld MI 1A südlich von Schuppen A | Parkhaus mit Zusatzfunktionen

Lage und Entwicklungsoptionen gemäß Bebauungsplan

Gleich am Eingang zur Nördlichen Wallhalbinsel befindet sich auf der Wallhafenseite südlich von Schuppen A das Baufeld MI 1A, welches etwa in der Hälfte seiner Länge vom Schuppen A genutzt wird (siehe Abb. rechts). Der für eine Bebauung verfügbare Teil besitzt eine Größe von ca. 36 m x 50 m bzw. 1.800 m² zuzüglich einer dem Gebäude vorgelagerten Rampe. Sie hat einen Meter über den festgesetzten Höhenbezugsmaßen der nächstgelegenen Verkehrsflächen zu liegen und muss auf der Landseite eine Tiefe von zwei, auf der Wasserseite von 2,50 m besitzen. Diese Rampe darf, als Gebäudesockel ausgebildet, bei aufschwimmsicherer oder durchflutbarer Bauweise als Halbgeschosstiefgarage verwendet werden. Diese Halbgeschosstiefgarage liegt im betrachteten Baufeld damit teils außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche. Die definierte Baulinie gibt wasserseitig die Grenze wieder, an die aus städtebaulichen Überlegungen heraus der Gebäudesockel zwingend herangebaut werden muss. Diese Baulinie liegt in der Flucht der historischen Laderampen der Schuppen. Abgesehen von dieser Sockelfläche besteht Baurecht mit einer GRZ von 0,75 für bis zu fünf Geschosse. Auch hier gilt für die Wallhafenseite, dass Mauern, Hecken und Sichtschutzzäune auf der ggf. dem Gebäude vorgelagerten Rampe nicht zulässig sind, um keine unattraktive Sockelwirkung zur Kaimauer hin entstehen zu lassen.

Der betrachtete Ausschnitt aus dem Baufeld MI 1A grenzt unmittelbar an das Kerngebiet der Hansestadt Lübeck an, in welchem nach der Baunutzungsverordnung vorwiegend Handelsbetriebe, Gastronomie, zentrale Einrichtungen der Wirtschaft und der Verwaltung sowie Wohnungen angesiedelt sind. Zudem soll es der Unterbringung kultureller Einrichtungen dienen. Wegen der Lärmbelastung durch die angrenzende Kreisstraße und den Gleiskörper der Hafens-



bahn auf der Roddenkoppel ist auf diesem Teilbaufeld Wohnen unzulässig. Die ausgewiesenen Lärmpegelbelastungen am Südenende des Teilbaufelds erreichen die Bereiche IV und V mit Maximalwerten von 70 bzw. 75 dB(A). Auch Aufenthaltsräume und Büronutzungen sind daher mit geeigneten Schallsicherungsmaßnahmen gemäß der DIN 4109 zu schützen.

Eckdaten von Teilbaufeld MI 1A

- Gemarkung 3501, Flur 93, Flurstück 58
- Grundstücksfläche: ca. 1.910 m²
- Überbaubare Grundfläche ohne Sockel: ca. 1.800 m²
- Maximale Geschossfläche bei GFZ 3,75: ca. 6.750 m²
- Maximale Bauhöhe über NN: 19,80 m





BALDRIAN

Zukünftige Nutzung und bauliche Entwicklung

Das Baufeld MI 1A ist vollumfänglich als Mischgebiet ausgewiesen. Die planungsrechtlichen Festsetzungen des Bebauungsplans sehen hierfür vor, dass Stellplätze für Pkw nur unterhalb des Sockels in einer Halbgeschosstiefgarage untergebracht werden dürfen, nicht in den Geschossen darüber. Im Zusammenhang mit der Diskussion um den Stellplatzbedarf im Plangebiet, insbesondere bei einer vollumfänglichen Neubebauung innerhalb der Maximalgrenzen der einzelnen Baufelder, hat sich jedoch bereits ergeben, dass die Verwaltung offen dafür ist, zusätzliche Stellplätze innerhalb einer Hochgarage südlich des betrachteten Baufelds zu realisieren.

In den Konsensgesprächen zwischen der Verwaltung und der PIH wurde dieses Vorhaben aufgegriffen und als Standort das im Bebauungsplan bereits ausgewiesene Teilbaufeld südlich von Schuppen A in Betracht gezogen. Abweichend von den Nutzungsbeschränkungen der Obergeschosse gemäß den Festsetzungen des gültigen Bebauungsplans haben sich Verwaltung und PIH darauf verständigt, bei Bedarf und Interesse innerhalb der Grenzen dieses Teilbaufelds ein Parkhaus vorzusehen. Der rechnerische Bedarf gemäß Stellplatzerlass für die den Gebäuden zugewiesenen Nutzungen beträgt, wie bereits im entsprechenden Kapitel auf S. 50 dargestellt wurde, für Schuppen A bis D und F sowie für den Neubau des Hotels, für weitere Gewerbeflächen im geplanten Parkhaus auf dem Teilbaufeld MI 1 und für den Betrieb des Standsalons 339 Pkw-Stellplätze. Für die vorhandenen Nutzungen im Kaufmannsspeicher verlangt der Stellplatzerlass 182 weitere Stellplätze, in Summe ergibt dies einen formalen Bedarf

von 521 Stellplätzen. Die Erschließungsplanung des Ingenieurbüros *Bertz & Kozanow* sieht im öffentlichen Raum insgesamt 349 Parkplätze in den Parkbuchten an der Erschließungsstraße vor. 24 weitere Stellplätze zur Nutzung durch Bewohner und Besucher der Schuppen B, C und D sollen ferner auf den Plätzen zwischen diesen drei Schuppen eingerichtet werden. Der Stellplatzbedarf, der sich für die Nutzungen auf der Nördlichen Wallhalbinsel selbst ergibt, ist damit bauordnungsrechtlich gedeckt. Auch Stoßverkehre mit ungleichmäßig hohem, zeitlich begrenzten Stellplatzbedarf, die durch größere Veranstaltungen in den *media docks* oder in den Kultureinrichtungen entstehen können, lassen sich mit den Stellplätzen im Plangebiet sowie den weiteren Stellplatzangeboten auf der Mittleren Wallhalbinsel auffangen.

Es muss jedoch in Betracht gezogen werden, dass die derzeit auf der Nördlichen Wallhalbinsel eingerichteten Parkplätze auch den Bedarf von auf der Altstadtinsel lebenden oder dort tagsüber arbeitenden Menschen decken. Diese von der *KWL* bewirtschafteten und überwiegend langfristig vermieteten Stellplätze fallen bei der Entwicklung der Nördlichen Wallhalbinsel im Sinne des Flächennutzungs- und Bebauungsplans in jedem Fall weg. Ein zusätzliches Angebot an Stellplätzen innerhalb einer Hochgarage möglichst nahe am Verkehrsknotenpunkt Willy-Brandt-Allee, Marienbrücke, Lastadie und Drehbrücke kann folglich helfen, die sonst wegfallenden Dauerparkplätze in Teilen zu ersetzen und Kurzzeitparkern für größere Veranstaltungen auf der Nördlichen Wallhalbinsel in unmittelbarer Nähe einen Stellplatz anzubieten.



Als Rahmenbedingung für einen Parkhausneubau auf dem betrachteten Teilbaufeld haben sich Verwaltung und PIH darauf verständigt, die zwischen Neubauten am Wallhafen vorgesehenen 16 Meter breiten Gassen mit Gehrechten für die Allgemeinheit und Fahrrechten zugunsten der Anlieger auch südlich von Schuppen A zu beachten. Damit verkürzt sich das derzeit definierte Baufeld auf eine Fläche von 36 m x 34 m bzw. eine Grundfläche von 1.224 m² zuzüglich eines wasserseitigen Gebäudesockels von 2,5 m Tiefe. Ferner haben sich Verwaltung und PIH darauf verständigt, bei den Vorplanungen für ein optionales Parkhaus auch Gewerbeflächen vorzusehen, welche zur inneren Erschließungsachse hin einen Entrée-Charakter vermitteln und Nutzungen aufnehmen können, die mit der Parkhausbewirtschaftung zusammenhängen. Hierzu gehören die auf der Mittleren Wallhalbinsel aus Platzmangel nicht mehr beheimateten Autovermieter und Carsharing-Angebote. Beides bietet sich an, insbesondere aufgrund der Lage vis-a-vis des oben vorgestellten Hotelneubaus.

Für ein neues Parkhaus liegen zwei konzeptionell verschiedene Entwürfe vor, welche als Grundlage für eine Ausschreibung des Standorts bzw. für ein Interessenbekundungsverfahren herangezogen werden können. Es besteht darüber hinaus auch die Möglichkeit, die Veräußerung des Baufelds MI 4 für einen Hotelneubau mit dem Bau und Betrieb eines Parkhauses auf dem betrachteten Teilbaufeld zu verbinden. Dies böte erhebliche Vorteile für die Bewirtschaftung. Die beiden Planungsvarianten, die sich in der Anordnung der Parkdecks und deren Erschließung unterscheiden, lassen sich wie folgt skizzieren:



Parkhaus mit 2 ½ Parkdecks und Auffahrtspindel

Der Entwurf von *Modersohn & Freiesleben* sieht eine Einfahrt in das Parkhaus über die Fahrgasse am Schuppen A vor. Südlich befindet sich eine Auffahrtspindel in die oberen Ebenen mit insgesamt 154 Stellplätzen. Weitere Ebenen mit je 68 Stellplätzen können aufgestockt werden. Den Parkdecks ist nach Osten eine Ladenzeile und auf dem Dach eine weitere Gewerbefläche vor- bzw. aufgesetzt. Das in dieser Größe vorgeschlagene Parkhaus besitzt eine Gesamtbruttogrundfläche von 6.125 m². Diese entfällt mit 4.808 m² auf Stellplätze und Wegflächen und mit 1.631 m² auf Büro- und Ladengeschäftsflächen.

Parkhaus mit 5 halben Parkdecks nach D'Humy-System

Beim D'Humy- oder Split-Level-System wird die Erschließung der Parkebenen dadurch erreicht, dass anstelle von durchlaufenden Ebenen diese geteilt und jeweils um eine halbe Geschosshöhe gegeneinander versetzt und über Halbrampen verbunden werden. Der von *Herion Architekten* gefertigte Entwurf besitzt sechs derart gegeneinander versetzte Ebenen mit je 27 Stellplätzen und mit neun weiteren im Erdgeschoss, in Summe 171 Stellplätze.

Wirtschaftliche Auswirkungen für die Stadt

Wird die Umsetzung der ersten Variante angestrebt und bleibt es bei der Größe und damit der Flächenausnutzung auf dem Teilbaufeld MI 1 A, kann folgende wirtschaftliche Wirkung für die Stadt kalkuliert werden:

Für das *Kailine*-Projekt wurde in der letzten Projektkalkulation von 2012 für das Jahr 2019 ein möglicher Verkaufserlös von 60 Euro je m² Bruttogrundfläche angenommen. Gemessen an dieser Erwartungshaltung ergäbe sich ein Verkaufserlös für das fertig erschlossene Teilbaufeld in Höhe von 367.500 Euro bzw. von 204,17 Euro je m² erschlossenen Baugrund. Für die Erschließung des Teilbaufeldes würden Erschließungskosten- und Straßenausbaubeiträge von zusammen 378.000 Euro anfallen, die durch den Verkaufserlös knapp gedeckt würden; so entstünde zwar kein Überschuss, aber das Teilbaufeld liefert einen Deckungsbeitrag eben in Höhe des Verkaufserlöses und viel wichtiger einen existenziellen Infrastrukturbeitrag zur Entwicklung der Nördlichen Wallhalbinsel.

Abbildung vorherige Doppelseite links oben: Lage des Teilbaufelds MI 1 A im Kontext des Bebauungsplans und der historischen Bauwerke. Abbildungen unten und rechts: über die Eutiner Brücke werden Exportfahrzeuge auf die Wallhalbinsel verbracht. Über die Spitzkehre wechseln die Züge vom einstigen Eutiner Gleis auf den Gleisfächer der Nördlichen Wallhalbinsel. Am Kulenkampkai erfolgt die Verladung per Kran auf das Seeschiff *Baldrian*. Fotos: Archiv der *Lübecker Hafengesellschaft*.

Abbildungen unten: Visualisierung des Parkhausareals mit Entwürfen von *Modersohn & Freiesleben* und Frank Herion. Grafik: *Modersohn & Freiesleben* und Ralph Schenkenberger | *modellDigital*.

Wirtschaftliche Auswirkungen für die Stadt

Aspekte der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

Mit dem vorliegenden Konzept werden den historischen Gebäuden auf der Nördlichen Wallhalbinsel teils auf Dauer bestimmte, teils flexible Nutzungen zugewiesen. Für diese Nutzungen stehen überwiegend neue, teils aber auch bereits am Ort residierende Einzelpersonen, Personengemeinschaften und Institutionen wie Unternehmen und Vereine als Interessenten bereit, die zugehörigen Liegenschaften von der Stadt zu erwerben und die Investitionen zu tätigen, die für die Entwicklung und Erschließung des Gesamtareals und die Umnutzung der historischen Gebäude zu einem maritim geprägten Mischgebiet erforderlich sind. Diese Käufergemeinschaft unterbreitet ein separat zu diesem Konzept vorgelegtes Kaufangebot für die historischen Gebäude Schuppen A bis D und F mit den dazugehörigen Grundstücken, möglicherweise optional ergänzt um konkrete Kaufangebote für die Bau- und Teilbaufelder MI 1A, MI 3B und MI 4. Die Höhe des gebotenen Kaufpreises für die im Kernkonzept betrachteten Kaischuppen sowie die Höhe und die Verteilung der bei der Erschließung des Areals anfallenden Kosten auf die an dem Vorhaben aktiv Beteilig-

ten sowie passiv Betroffenen sind für die Beurteilung der wirtschaftlichen Auswirkungen des Vorhabens maßgeblich.

Weiche, nicht unmittelbar greifbare Aspekte, welche die Wirtschaftlichkeit für die Stadt dennoch berühren, bleiben in der nachfolgenden Gesamtrechnung unberücksichtigt, auch wenn diesen auf Basis belastbarer Annahmen sehr wohl ein finanzmathematisch ermittelter Wert beigemessen werden kann. Hierzu gehören zum Beispiel Optionswerte, die damit verbunden sind, Grundstücke nicht als Baugrundstücke zu verkaufen, sondern diese zwar langfristig, aber nicht endgültig in private Hände zu geben. Handlungsalternativen in der Zukunft sind Gestaltungspotenziale für weitergehende wertschöpfende Maßnahmen von erheblichem Wert für zukünftige Generationen. Wo es also nicht politisch gewünscht und de facto erforderlich ist, die dringenden Investitionen in den Erhalt und die Wiederherstellung des besonderen baulichen Ensembles Nördliche Wallhalbinsel mittels der Privatisierung auszulösen, kann das Realeigentum auch bei der Hansestadt Lübeck verbleiben.

Ermittlung des Reingewinns für die Stadt

Im Folgenden werden alle das betriebsnotwendige Vermögen der Hansestadt Lübeck betreffenden Kosten und deren Verteilung auf die verschiedenen Beteiligten des Vorhabens den hieraus resultierenden Erlösen gegenübergestellt. Werte, die sich erst aufgrund von Ausschreibungsergebnissen oder individuellen Verhandlungen zwischen der Stadt und ihren Vertragspartnern ergeben können, werden an dieser Stelle nicht geschätzt oder hochgerechnet, sondern mit aktuellen Zahlen bzw. mit den von der Verwaltung bislang selbst zugrunde gelegten Wertansätzen berücksichtigt. Der Ansatz eines Verkaufserlöses für die fünf Kaischuppen A bis D und F nebst zugehörigen Grundstücken erfolgt zunächst pro forma auf Basis der in den Konsensgesprächen zwischen der Verwaltung und der PIH erörterten Annahme eines gewünschten Mindestreingewinns für die Stadt. Der tatsächliche Verkaufserlös und damit das realisierbare Ergebnis dieser Betrachtung ist dem Angebot der Erschließungs- und Entwicklungsgesellschaft aller Käufer für die fünf Kaischuppen, ggf. auch für alle der zur Veräußerung stehenden Liegenschaften zu entnehmen, welches der Stadt neben dem vorliegenden Nutzungs- und Entwicklungskonzept unterbreitet wird. Zu berücksichtigen ist ferner, dass die gegenseitigen Verrechnungen zwischen den mit der Hansestadt Lübeck verbundenen Tochtergesellschaften EBL und KWL für die Ermittlung des Reingewinns der Stadt als Ganzes zu konsolidieren sind. Auf dieser Basis ergibt sich für den pro forma angenommenen Reingewinn von 900.000 Euro folgende Gesamtrechnung, die auf den Folgeseiten im Detail erläutert wird:

Erlöse	
1. Verkauf Teilbaufeld MI 1A (Parkhaus)	368.000
2. Verkauf Baufeld MI 4 (Hotel)	873.000
3. Verkauf Baufeld MI 3B (<i>Strandsalon</i>)	600.000
4. Kaufpreis Schuppen A-D und F (pro forma)	1.107.000
Erlöse aus Liegenschaften	2.948.000
5. Anschlusskostenbeiträge <i>EBL</i>	187.000
6. Straßenausbaubeiträge Hansestadt Lübeck	4.559.000
Erlöse aus Beiträgen	4.746.000
Summe Erlöse	7.694.000

Kosten	
7. Erstattung Anschlusskosten	259.000
8. Erstattung Straßenausbaubeiträge	4.559.000
9. Eigene Anschluss- und Ausbaubeiträge	1.976.000
Summe Kosten	6.794.000

Ergebnis	
Summe Erlöse	7.694.000
./ Summe Kosten	6.794.000
Reingewinn für die Stadt (pro forma)	900.000



Erläuterungen zu den Erlös- und Kostenkomponenten und zur Ermittlung des Reingewinns

Der Reingewinn für die Stadt berücksichtigt die bei der Hansestadt Lübeck und ihren Beteiligungen selbst getragenen Kosten. Sie entstehen dadurch, dass die zur Neubebauung vorgesehenen Teilgrundstücke fertig erschlossen übernommen werden. Die übrigen Erschließungskosten und auch die nicht umlagefähigen Anteile werden von den Käufern der historischen Schuppen getragen. Diese nicht umlagefähigen Anteile betragen rund 1,324 Mio. Euro (siehe S. 51) und ergeben sich aus der Differenz der tatsächlichen Anschluss- und Straßenausbaukosten, die vom Vorhabenträger auf Basis eines Durchführungsvertrags mit der Stadt vorfinanziert werden, und den satzungsmäßig weiterbelastbaren beitragsfähigen Aufwendungsanteilen:

Gesamtkosten innere und äußere Erschließung	6.070.000
./i. Gesamtsumme Straßenausbaubeiträge	4.559.000
./i. Gesamtsumme Anschlussbeiträge	187.000
<hr/>	
Kostenübernahme des Vorhabenträgers	1.324.000

Die Käufer zahlen damit für das Eigentum an den erschlossenen Liegenschaften Schuppen A bis D und F de facto einen erhöhten Kaufpreis, bestehend aus dem Nettokaufpreis für die Liegenschaften und dieser Kostenübernahme, zusammen also 2.431.000 Euro. Die Stadt erhält den Gegenwert zum einen als Zahlung in Höhe von 1.107.000 Euro, zum anderen in Form der fertig ausgebauten Straße nebst öffentlicher Plätze und übriger Wegflächen. Zusätzlich hat die Käufergemeinschaft etwa 2,0 Mio. Euro an Kosten der Projektsteuerung, der Abbrüche der Hallen BC und CD und für Bauzeitinsen zu übernehmen bzw. als Reserven einkalkuliert.

Im Folgenden werden die Teilbeträge, die in die Gesamtrechnung für den pro forma Reingewinn der Stadt eingeflossen sind, in der Reihenfolge ihrer in der Tabelle auf Seite 70 angeführten Nummerierung im Detail erläutert:

1. Verkaufserlös für Teilbaufeld MI 1A (Parkhaus)

Für das Grundstück MI 1A wurde im Rahmen des *KaiLine*-Projekts für das Jahr 2019 ein möglicher Verkaufserlös von 60 Euro je m² Bruttogrundfläche angesetzt. Dies entspricht rund 368.000 Euro für das fertig erschlossene Teilbaufeld oder 204,17 Euro je m² erschlossenen Baugrundes. Der endgültige Verkaufswert ergibt sich nach Verhandlung mit einem potentiellen Investor oder — falls gewünscht — nach Ausschreibung, die nach den Empfehlungen der PIH zusammen mit dem Baufeld MI 4 (Errichtung eines Hotels in Verbindung mit einem Parkhaus) erfolgen sollte.

2. Verkaufserlös für Baufeld MI 4 (Hotelneubau)

Für das *KaiLine*-Projekt wurde für das Grundstück MI 4 im Jahr 2020 ein Verkaufserlös von 150 Euro je m² Bruttogrundfläche angenommen. Folglich ergäbe sich für das

Baufeld ein Verkaufserlös in Höhe von 873.000 Euro bzw. von 403,42 Euro je m² erschlossenen Baugrundes. Der endgültige Verkaufserlös ergibt sich auch hier nach Verhandlung bzw. nach der von der Verwaltung gewünschten Ausschreibung, ggf. in Verbindung mit der Fläche MI 1A. Wenn die für diese beiden Neubaufelder vorsichtig angesetzten Verkaufserlöse auf die heutige dynamische Marktsituation fortgeschrieben werden, könnte der Reingewinn für die Stadt — erfolgreiche Vermarktung vorausgesetzt — sogar noch merklich erhöht werden.

3. Verkaufserlös für Baufeld MI 3B (*Winterstrandsalon*)

Das für den Bau des *Winterstrandsalons* vorgesehene Teilbaufeld MI 3B mit einer Fläche von 1.300 m² soll, wie auf Seite 65 dargestellt wurde, mit einem Gebäude von ca. 25 m x 30 m Kantenlänge bzw. mit 750 m² Grundfläche maximal zweigeschossig bebaut werden, unter Beachtung einer 16 m breiten Freifläche zum Schuppen D. Daraus ergibt sich eine Bruttogrundfläche für einen Neubau von maximal 1.500 m². Diese sollte bei der Veräußerung des Grundstücks als Obergrenze vertraglich vereinbart werden. Es wird jedoch empfohlen, für das Teilbaufeld zunächst ein Erbbaurecht einzuräumen und mit einem langfristigen Pachtvertrag für die übrigen, mit der *Strandsalon*-Nutzung zusammenhängenden Freiflächen zu kombinieren.

In der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung wird der realistische Veräußerungswert des Baugrundstücks als Veräußerungserlös aufgenommen; der anteilige Pachtwert der übrigen Freifläche mit einem Bilanzwert von 73.370 Euro bleibt unberücksichtigt. Für das *KaiLine*-Projekt wurde in der Projektkalkulation von 2012 für das Grundstück MI 3B im Jahr 2016 ein Verkaufserlös in Höhe von 250 Euro je m² Bruttogrundfläche angenommen. Das Teilbaufeld inklusive einer zum Schuppen D freigehaltenen, vom möglichen Erwerber mitzukaufenden Fläche von 16 m Breite umfasst 1.300 m². Unter Zugrundelegung der Wertansätze aus dem *KaiLine*-Projekt ergäbe sich daher für das fertig erschlossene Teilbaufeld mit einer vollständig zweigeschossig überbaubaren Grundfläche von 750 m² ein Verkaufswert in Höhe von 375.000 Euro. Vor dem Hintergrund des Ausschreibungsergebnisses aus dem Jahr 2012 und eines vergleichbaren Gebots von rund 400 Euro je m² Bruttogrundfläche ist für das solitäre Grundstück heute ein Veräußerungserlös von mindestens 600.000 Euro zu erwarten. Herauszustellen ist in diesem Zusammenhang die im Rahmen einer behutsamen Entwicklung des Areals wesentlich gesteigerte Exklusivität der Lage und die Einzigartigkeit des betrachteten Grundstücks im Gesamtkontext.

Betrachtet man anstelle von Veräußerungserlösen für das Teilbaufeld MI 3B die wirtschaftlichen Eckpunkte des aktuellen Pachtverhältnisses für den *Strandsalon*, lassen sich die oben angeführten Wertansätze auch anhand der vorliegenden Nutzung verifizieren:

Auf Basis des derzeitigen Pachtzinses von 25.000 Euro p. a. für jährlich erneuerte Saisonpachtverträge ergäbe sich für das gewünschte Dauerpachtverhältnis mit einer Laufzeit von dann 30 Jahren ein Gesamtpachtertrag von 750.000 Euro für die Stadt. Unter der Annahme eines zu gleichen Konditionen auf Dauer fortgesetzten Pachtverhältnisses ergäbe sich auf Basis eines gemittelten Diskontierungssatzes von 4,0 % ein Barwert von 625.000 Euro für die Stadt. Dieser Diskontierungssatz ergibt sich aus dem gleich gewichteten Mittel der langfristigen Bodenverzinsung landwirtschaftlich genutzter Flächen von 1,50 % und der Verzinsung gewerblicher Erbpachtverhältnisse mit uneingeschränktem Zugriffsrecht des Erbpächters. Sie beträgt laut Bewertungsgesetz (BewG) 6,50 %. Zu beachten ist, dass das uneingeschränkte Nutzungsrecht für den derzeitigen Nutzer aktuell wie auch zukünftig nur für die geschlossenen überbauten Bereiche gilt. Die übrigen, zwar gestalteten und mit Freizeitangeboten ausgestatteten Freiflächen stehen mit Ausnahme von besonderen Veranstaltungen, bei denen ein Eintrittsgeld erhoben wird, jedem Besucher zur Benutzung frei. Diese nur eingeschränkte Verfügungsgewalt des Pächters über den Pachtgegenstand findet in dem gemittelten Diskontierungssatz Berücksichtigung. Zu beachten ist ferner, dass eine Neubewertung des Pachtverhältnisses unter Einbeziehung des Erbbaurechts erst gesichert vorgenommen werden kann, wenn die Höhe des Pacht- und des Erbbauzinses für eine langfristige Nutzung abschließend verhandelt bzw. auf dem Wege einer Ausschreibung neu ermittelt wurde. Die obige Kalkulation lässt darüber hinaus den positiven Effekt unberücksichtigt, dass sich eine über die gewöhnliche Preissteigerung wesentlich hinausgehende Wertsteigerung von Realvermögen langfristig auch in der Pachthöhe und damit in ihrem kapitalisierten Wert ausdrücken wird. Der hier ermittelte Wertansatz dient von daher lediglich der Plausibilisierung der in die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung übernommenen Werte für das Teilbaugrundstück MI 3B in Form eines möglichen Verkaufserlöses.

5. Anschlusskostenbeiträge der *EBL*

Die Erschließungs- und Entwicklungsgesellschaft wird wie bereits dargestellt die Arbeiten für die innere und äußere Erschließung vorfinanzieren und auf Basis eines Durchführungsvertrags mit den *EBL* und mit der Stadt üblicherweise diese Arbeiten auch selbst beauftragen. Nach Vergütung der Anschlusskosten an den Vorhabenträger berechnen die *EBL* an die Grundstückseigentümer und Erbbauberechtigten ihre einmaligen Anschlussbeiträge in Höhe von insgesamt 187.000 Euro. Diese Summe stellt für die Stadt einen Erlös dar, der sich aus dem Entwicklungsprojekt unmittelbar ergibt. Im Gegenzug halten die *EBL* den Vorhabenträger von den tatsächlichen Anschlusskosten frei und erstatten diese Kosten inklusive der anteiligen Planungskosten. Diese Erstattung findet sich daher auch als Kostenposition (Nr. 7) in Höhe von 259.000 Euro wieder. Die Differenz zwischen der Summe der Anschlussbeiträge und den tatsächlichen Erschließungskosten der *EBL* in Höhe von rund 72.000 Euro entsteht aufgrund der pauschalisierten Be-

rechnung der Beiträge. Wie bereits auf Seite 51 erläutert werden die anfänglich nicht aus Anschlussbeiträgen gedeckten Aufwendungen von den *EBL* später durch die laufend berechneten Entwässerungsgebühren amortisiert.

6. Straßenausbaubeiträge der Hansestadt Lübeck

Auch für die übernommenen Straßenausbauarbeiten ergibt sich ein Vergütungsanspruch des Vorhabenträgers, der zwischen der Stadt und dem Vorhabenträger zu verhandeln ist. Wie in der Aufstellung der gesamten Erschließungskosten und der aus ihnen resultierenden Anschluss- und Ausbaubeiträge auf Seite 51 bereits dargestellt wurde, wird davon ausgegangen, dass die Erschließungs- und Entwicklungsgesellschaft die tatsächlichen Kosten übernimmt und sich im Anschluss nur diejenigen Kostenanteile von der Stadt vergüten lässt, welche diese selbst auf der Grundlage ihrer Beitragssatzung auf die derzeitigen und zukünftigen Grundstückseigentümer und Erbbauberechtigten umlegen kann. Diese Kostenanteile betragen gemäß der Planung in Summe 4.559.000 Euro. Auf der Erlösseite fließen diese zunächst der Stadt in voller Höhe zu, sind aber in gleicher Höhe auf der Kostenseite als Vergütung an den Vorhabenträger zu berücksichtigen.

7. Erstattung von Anschlusskosten durch die *EBL*

Siehe Erläuterungen unter Nr. 5.

8. Erstattung von Straßenausbaubeiträgen

Siehe Erläuterungen unter Nr. 6.

9. Eigene Anschluss- und Ausbaubeiträge

Für diejenigen Liegenschaften, die unmittelbar bzw. mittelbar im Eigentum der Stadt verbleiben und als fertig erschlossene Baugrundstücke vermarktet werden sollen, werden die Erschließungskosten- und Straßenausbaubeiträge zunächst von der Stadt selbst getragen. Da die Verkaufserlöse für diese Grundstücke auf Basis der Wertansätze für das *KaiLine*-Projekt kalkuliert wurden, muss dieser Korrekturposten auf der Kostenseite aufgenommen werden. Er betrifft die Teilbaufelder MI 1A, MI 4, die Pachtfläche des *Strandsalons* und deren Teilbaufeld MI 3B sowie den Kaufmannsspeicher im Eigentum der *KWL*, deren Kostenbelastungen in der Ermittlung des Reingewinns für die Stadt ebenso konsolidiert werden müssen. Die der Summe von 1.976.000 Euro zugrundeliegenden Teilbeiträge sind auf Seite 51 dargestellt worden. In der Summe enthalten sind 82.000 Euro anteilige Erschließungskostenbeiträge der *EBL* und 1.894.000 Euro anteilige Straßenausbaubeiträge der Stadt. Aus Sicht der Hansestadt Lübeck als Holding ergeben sich durch Leistungsverrechnungen mit der *KWL* für die von dem Ingenieurbüro *Bertz & Kozanow* ermittelten Straßenausbaubeiträge weitere Erlöse in Höhe von rund 1.081.000 Euro, die aber in der konsolidierten Betrachtung den Reingewinn nicht berühren.

Zusammenfassung und Ausblick

Aufbauend auf dem im Mai 2012 publizierten WHIN-Konzept ist mit dem vorliegenden PIH-Konzept den bisherigen Planungen Lübecks eine umsetzungsreife Alternative erwachsen, die in vielerlei Hinsicht Vorteile aufweist. Diese Vorteile, wie sie in der Publikation zum WHIN-Konzept bereits ausführlich dargelegt wurden, gelten unverändert auch für die vorliegende Weiterentwicklung des Konzepts. So soll mit Verweis auf das bereits Angeführte an dieser Stelle nur noch einmal die städtebauliche Dimension herausgestellt werden: Der Unterschied einer behutsamen Entwicklung des historischen Gebäudebestands im Vergleich zu einem bis zu fünf Geschosse hohen und erheblich verdichteten Neubauquartier stellt einen der elementarsten Aspekte dar, auf dem das große öffentliche Interesse an dem künftigen Umgang mit dem Plangebiet beruht. Die zukünftige Gestaltung der Nördlichen Wallhalbinsel ist entscheidend für die Erlebbarkeit und die Wahrnehmung Lübecks als bedeutende Hafenstadt, die sie einst gewesen ist. Die in diesem Sinne stadtbildprägende Bedeutung der Nördlichen Wallhalbinsel wird in zwei in diesem Zusammenhang getroffenen Festlegungen der Hansestadt Lübeck auch sehr anschaulich dargelegt, welche an dieser Stelle daher noch einmal angeführt werden:

Erstens ist im 2011 beschlossenen Bebauungsplan nachzulesen, dass die Neubebauung „in Anlehnung an die historische lang gestreckte Schuppenbebauung zu gestalten ist“. Bis heute mangelt es an einer plausiblen Begründung, weshalb bei dieser Zielsetzung erst die historische Bebauung abgerissen werden soll, um dann in einer Neubebauung die historische Baulinie andeutungsweise wieder zu übernehmen. Was ist denn authentischer und damit aussagekräftiger als das erhaltene Original?

Zweitens wird im *Managementplan UNESCO-Welterbe „Lübecker Altstadt“* wie darüber hinaus auch im *Touristischen Entwicklungskonzept für Lübeck und Travemünde* ausgesagt, dass „aus touristischer Sicht ... die Wiederbelebung des maritimen Charakters am Stadtrand entlang Hol-

sten- und Hansahafen“ zu unterstützen ist. Der Erhalt des inzwischen europaweit einzigartigen Ensembles aus Gebäuden und technischen Anlagen der frühen Hafenindustrialisierung sollte also auch allein von daher geboten sein.

Mit dem vorliegenden PIH-Konzept wird einmal mehr der Nachweis erbracht, dass der Wunsch nach neuen Nutzungen in den vom industriellen Strukturwandel betroffenen städtischen Flächen im historischen Bestand realisiert werden kann. Sowohl ergänzende Neubauten als auch Veränderungen innerhalb des vorhandenen Gebäudebestands ermöglichen die von der Stadtplanung angestrebte nachträgliche Verdichtung ehemaliger Industrieareale in unmittelbarer Nähe zur Altstadtinsel, nämlich:

Die historischen Kaischuppen A bis D und F haben aktuell eine Bruttogrundfläche von 15.616 m². Nach einem in Teilen zweigeschossigen Ausbau, insbesondere dort, wo zukünftig auch Wohnen als Nutzung vorgesehen ist, erhöht sich diese Bruttogrundfläche gemäß der vorliegenden Planung um 3.233 m² auf 18.850 m². Die vorgesehenen oder als Option betrachteten Neubauten auf den außerhalb der Grundflächen der historischen Kaischuppen festgesetzten Baufeldern und Teilbaufeldern werden zusammen eine zusätzliche Bruttogrundfläche von 12.570 m² aufweisen. Davon entfallen 5.820 m² auf den Hotelneubau auf dem Baufeld MI 4 südlich des Kaufmannsspeichers, weitere ca. 625 m² auf ein festes Restaurantgebäude für den *Strandsalon* und optional 6.125 m² für ein neues, ggf. auch größer auszuführendes Parkhaus südlich von Schuppen A. Die Planung sieht in diesem Gebäude teils ergänzende Nutzungen im Dienstleistungs- und Gastronomiesektor bzw. in Form von Büroflächen vor.

Mit der Umsetzung des vorliegenden Konzepts beträgt der Wohnanteil 7.593 m² oder 40 % der Gesamtfläche des betrachteten historischen Gebäudebestands, wobei Wohnnutzung im gesamten Schuppen B auf zwei Ebenen und im Schuppen F auf der Hälfte seiner Länge vorgesehen ist.



Bei Schuppen F ist in Teilen eine zweite Wohnebene geplant. Auch Teile des vorhandenen Kellers sind als Wohnnebenräume vorgesehen. Damit wird sowohl dem Ansinnen des Flächennutzungs- und Bebauungsplans als auch den Wünschen der Lübecker Verwaltungsspitze nach einem beträchtlichen Wohnanteil entsprochen.

11.257 m² bzw. 60 % werden bei der Umsetzung des Konzepts anfänglich teils gemeinnützigen kulturellen, sozialen und therapeutischen Einrichtungen und Institutionen sowie Gewerbetreibenden im Bereich maritimer Dienst- und Handwerksleistungen, ausgewählten Einzelhandelsgeschäften und dem Kunsthandwerk vorbehalten sein. Wo große Teilflächen in den historischen Gebäuden für diese Zwecke erworben, saniert und ausgebaut werden, besteht jedoch für die Zukunft Flexibilität im Hinblick auf geänderte Nutzungen mit ggf. neuen Gebäudezuschnitten. Eine Sonderrolle nimmt Schuppen C ein, der in erster Linie für das Musikfestival Kunst am Kai zur Verfügung stehen wird, außerhalb der Belegungszeiten durch das Festival jedoch eine Vorratsfunktion erfüllt für ein flexibel einsetzbares Raumangebot in Zentrumsnähe unmittelbar zwischen den besonders bevölkerungsdichten Stadtteilen. Damit folgt die PIH auch den Empfehlungen von mit der Entwicklung großer, ehemals industriell genutzter innerstädtischer Flächen vertrauten Fachleuten, mit denen die PIH in einem fruchtbaren Austausch steht.

Damit das vorliegende Konzept umgesetzt werden kann, bedarf es nun einer politischen Entscheidung, den bereitstehenden Investoren und Nutzern für Teile der Liegenschaften eine Anhandgabe zu gewähren. Während der Anhandgabe besteht dann die Möglichkeit, sowohl die Umsetzungsplanung für die Erschließung und verkehrliche Anbindung des Plangebiets zu erarbeiten, als auch die Aufteilung der Flächen auf einzelne Käufer der in der Erschließungs- und Entwicklungsgesellschaft gebundenen Interessenten vorzubereiten. Die Anhandgabe ist die Bedingung für die Finanzierbarkeit weiterer Planungsaufgaben.

Parallel hierzu wird empfohlen, die im vorliegenden Konzept dargestellten Neubauvorhaben und Pachtangelegenheiten öffentlich anzubieten bzw. zu verhandeln. Unter Mitwirkung einer breiten interessierten Öffentlichkeit wurden die vorliegenden Vorschläge entwickelt. Der genaue Umfang und die Gestaltung der ergänzenden Neubauvorhaben sowie das angestrebte Verfahren zur Vermarktung und zur Vergabe der städtischen Grundstücke sollten ebenfalls mittels politischer Beschlüsse definiert werden. Ihnen möge ein fruchtbares Zusammenwirken von Verwaltung, Politik und der potenziellen Investoren über die Detailfragen vorausgehen. Die weitere Diskussion dieser Bauvorhaben sollte sich dabei auch fortan an der Bedeutung wie der Besonderheit des betrachteten Plangebiets orientieren. Diese beruhen auf dem einzigartigen Ensemble sich aufeinander beziehender Strukturen sowie ihres stadtgeschichtlichen Werts. Es bedarf daher wirksamer Instrumente, um den Charakter des neu belebten Quartiers auch in Zukunft zu bewahren. Die Lübecker Denkmalpflege ist diesem Ansinnen bereits insoweit gerecht geworden, als sie einzelne Bauwerke und Anlagen als besondere Denkmale erkannt und in die Denkmalliste des Landes Schleswig-Holstein eingetragen hat. Hierzu gehören der gesamte Kaimauerring, die beweglichen Brücken mit den ihnen zugehörigen Gebäuden, die LKW-Waage, vier von ehemals 19 Krananlagen, der Kaufmannsspeicher sowie die Schuppen 6, 9, 10 und 11 am stadtseitigen Ufer der Trave. Dem Urteil von überregional wirkenden Fachleuten zufolge — hier sind insbesondere Vertreter der Arbeitsgruppe Industriedenkmalpflege in der Vereinigung der Landesdenkmalpfleger der Bundesrepublik Deutschland zu erwähnen — ist die Anerkennung der gesamten Nördlichen Wallhalbinsel als Denkmal von überregionaler Bedeutung nur eine Frage der Zeit. Davon unabhängig sollte für das Areal eine Erhaltungs- und Gestaltungssatzung entwickelt werden, die sicherstellt, dass die Erscheinung und damit die Aussagekraft der überlieferten Strukturen geschützt werden und für bauliche Veränderungen und Hinzufügungen wie z. B. Werbeanlagen ein Regelwerk vorhanden ist.





52

Planungsunterlagen des Kern- und Rahmenkonzepts

Gesamtansichten

Visualisierung des Plangebiets.....	78
Übersicht des Plangebiets.....	80
Übersicht der Einzelbebauung	82

Planungsunterlagen des Kernkonzepts

Schuppen A.....	84
Schuppen B.....	86
Schuppen C.....	88
Schuppen D.....	90
Schuppen F.....	92

Planungsunterlagen des Rahmenkonzepts

Erschließungsplanung und Freiflächenkonzept.....	100
Hotelneubau auf Baufeld MI 4	108
Parkhausneubau auf Teilbaufeld MI 1A	114

Gesamtansichten, Planungsunterlagen für alle Gebäude: Modersohn & Freiesleben Architekten BDA, Berlin

Planungsunterlagen der Erschließungsplanung und des Freiflächenkonzepts: *IBK Ingenieurbüro Bertz & Kozanow GbR*, Lübeck

Abbildung Seite 71: Schauerleute im Burgtorhafen 1967. Foto: Fotoarchiv der *Lübecker Hafengesellschaft mbH*.

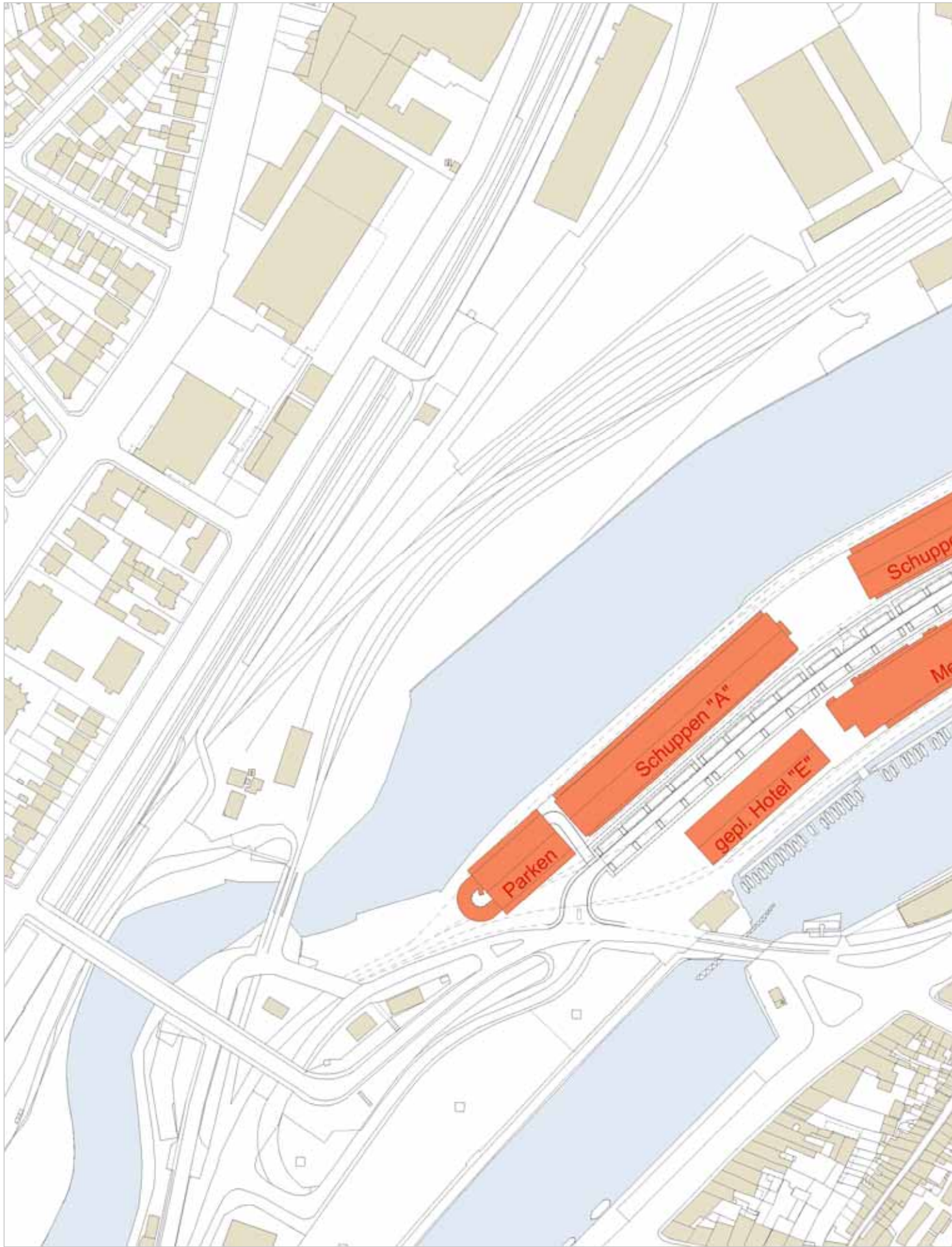
Abbildung Seite 74-75: Blick von Norden auf den Burgtor-, Hansa- und Wallhafen im Jahr 1957. St. Marien noch mit Notdach, auf der Roddenkoppel reger Schiffbaubetrieb, an den Kaimauern der Nördlichen Wallhalbinsel sind alle Kapazitäten ausgelastet. Foto: Fotoarchiv der *Lübecker Hafengesellschaft mbH*.

Abbildungen auf dieser Doppelseite: Links, Detail von Kran Nr. 52 von 1967, rechts mit Kran Nr. 22 von 1953, beide bei Kampnagel in Hamburg gebaut, seit 2012 unter Denkmalschutz. Fotos: Jörg Sellerbeck

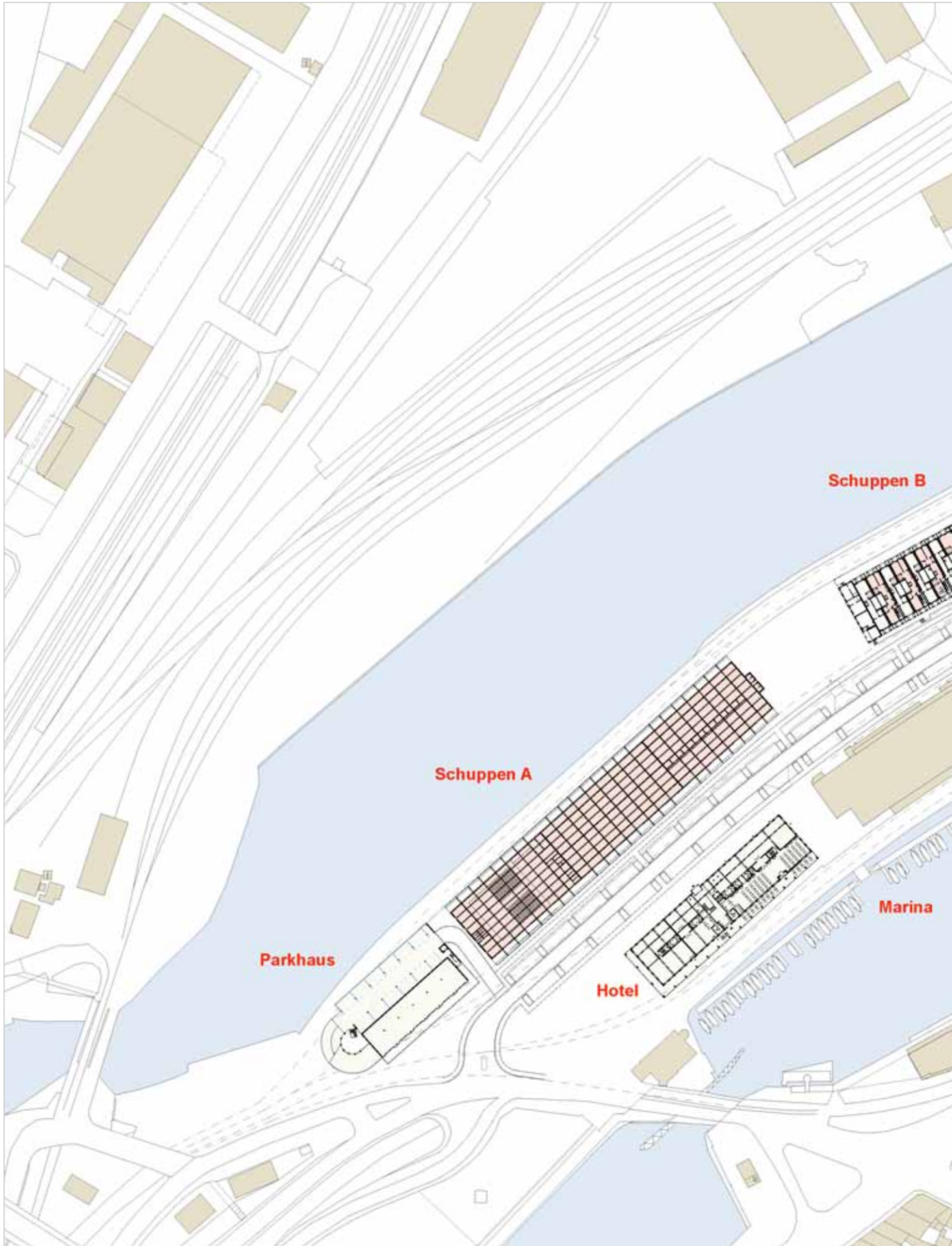


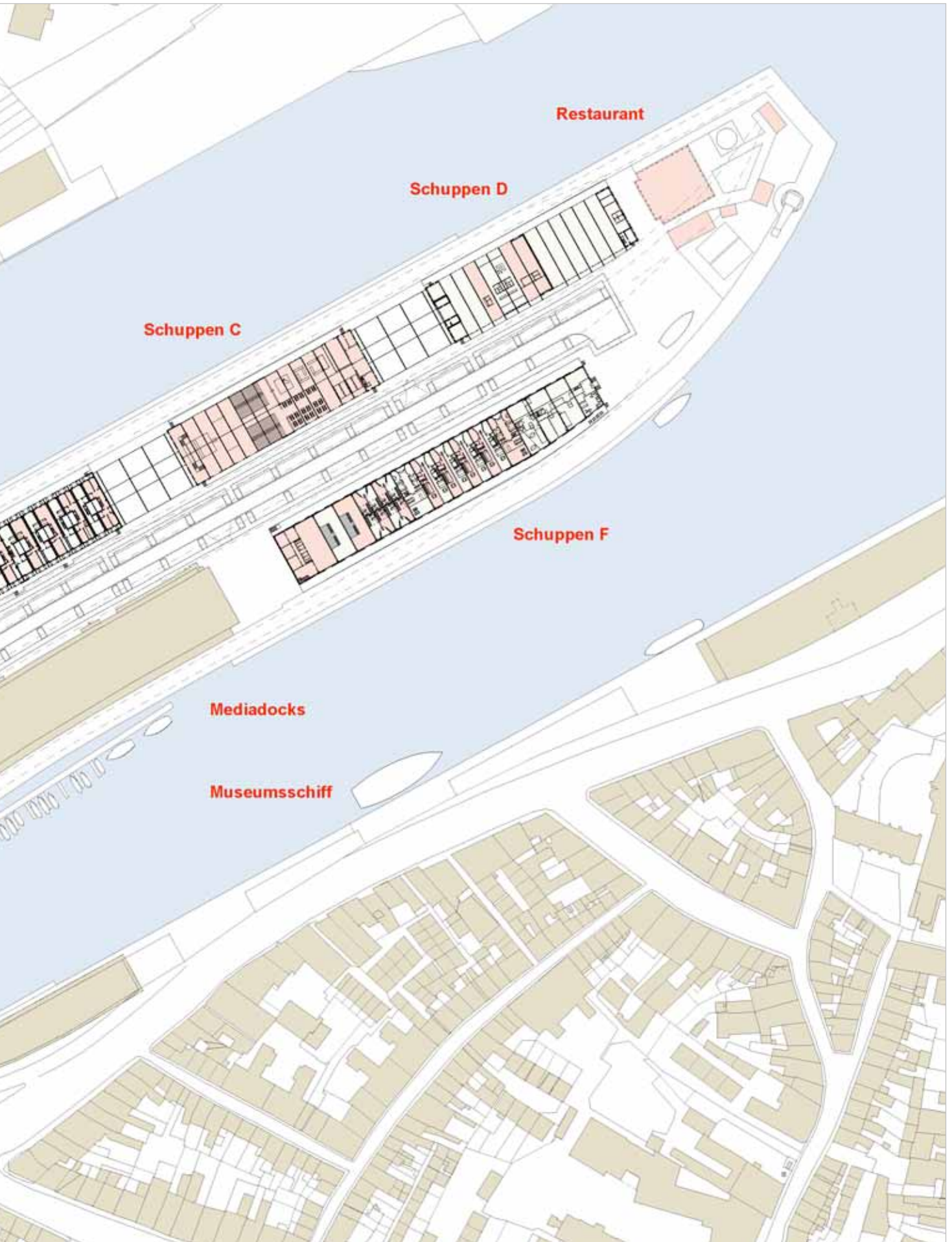




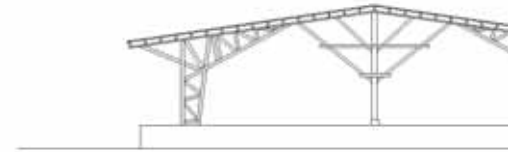




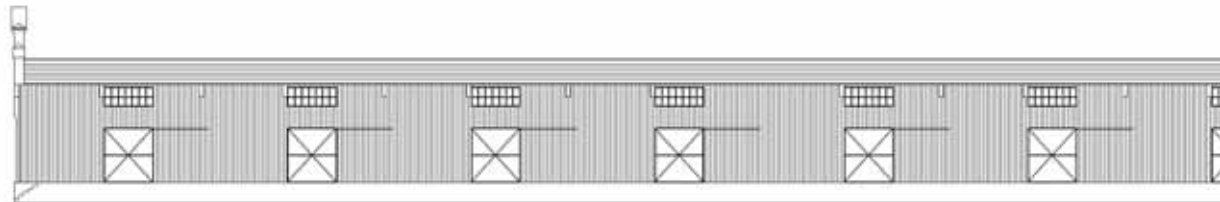




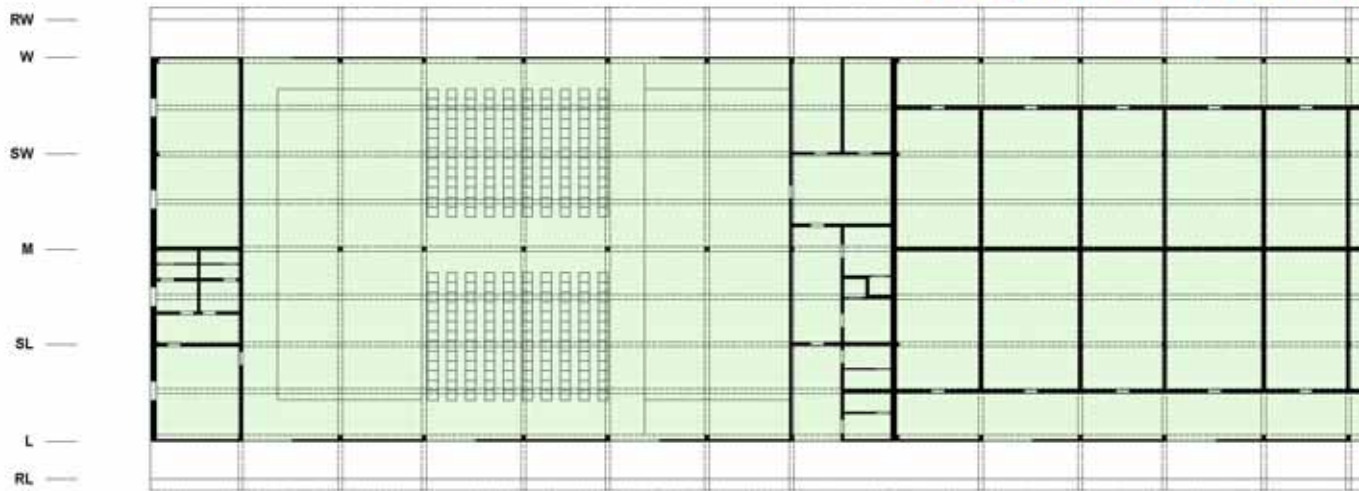
Planungsunterlagen des Kernkonzepts | Schuppen A

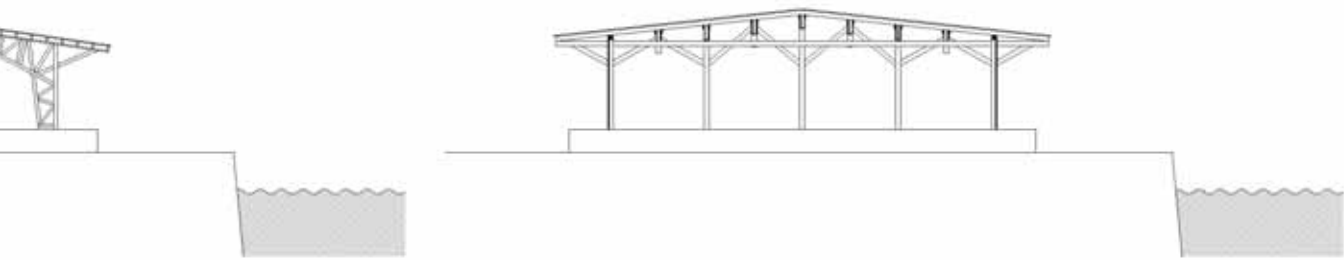


nord-östlicher Giebel M 1|500



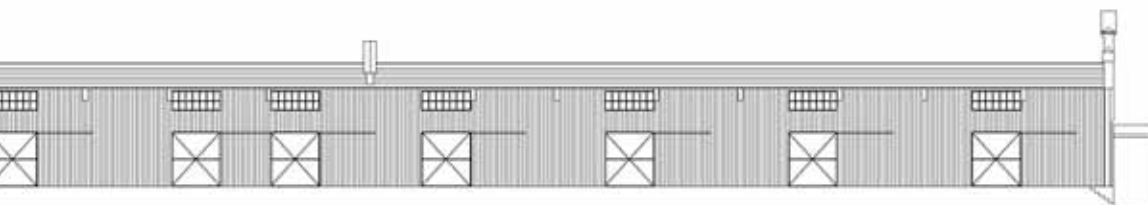
IG Popkultur & Deutsche Rock





Schnitt Achse 1-9 M 1|500

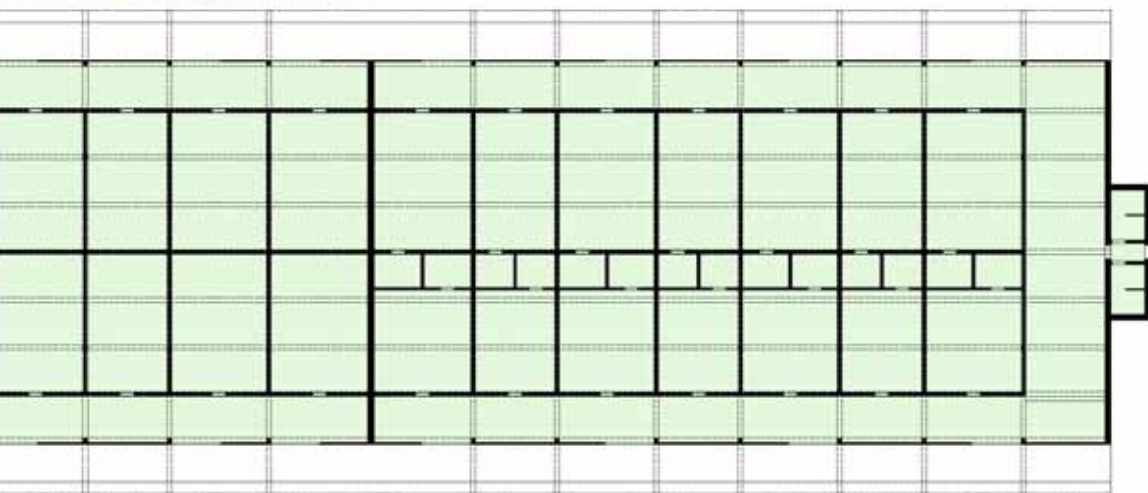
Schnitt Achse 10-26 M 1|500



Süd-Ostansicht M 1|500

15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26

Konstmusik Stiftung 3880 qm

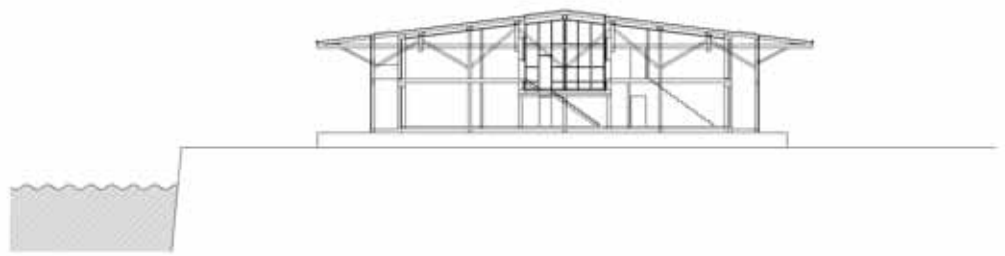


- RW (Wasser)
- W
- SW
- M
- SL
- L
- RL (Land)

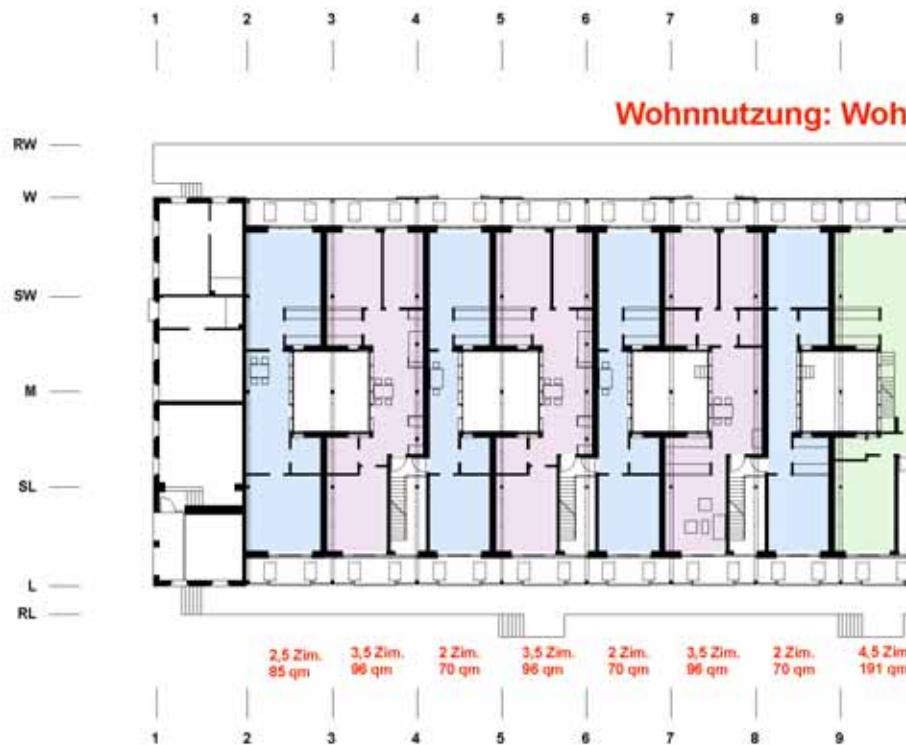
15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26

Erdgeschoss M 1|500

Planungsunterlagen des Kernkonzepts | Schuppen B

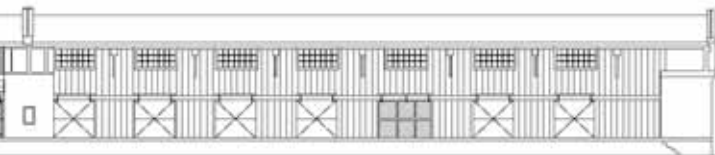


Schnitt M 1|500





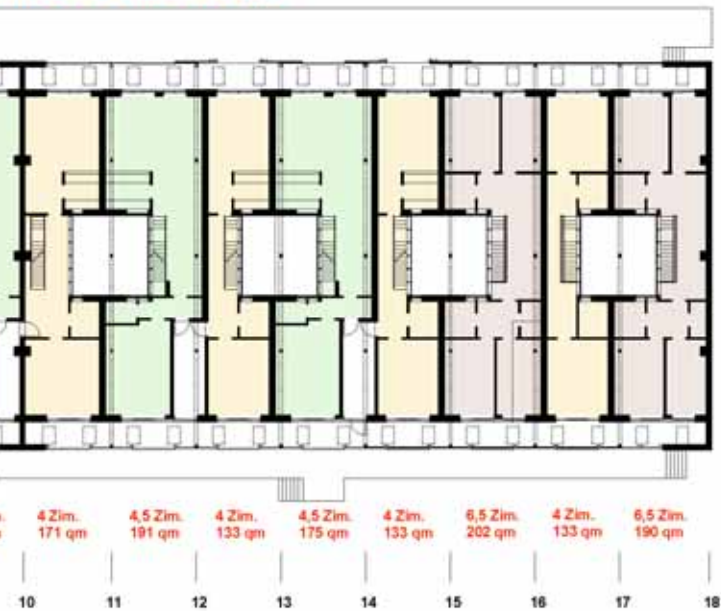
Süd-Westlicher Giebel M 1|500



Süd-Ostansicht M 1|500

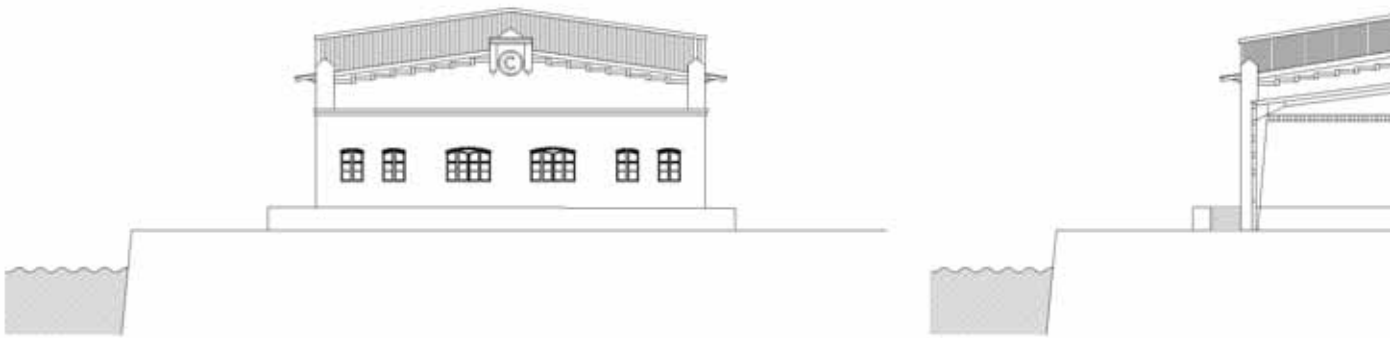


Fläche ca 2100 qm

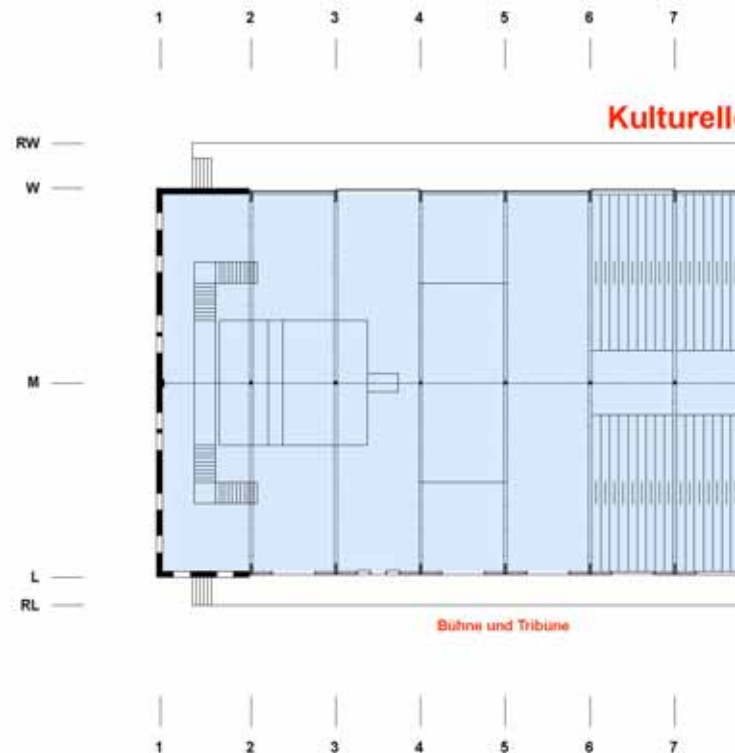


Erdgeschoss M 1|500

Planungsunterlagen des Kernkonzepts | Schuppen C



süd-westlicher Giebel M 1|500





Schnitt M 1|500



Schnitt M 1|500



Süd-Ostansicht M 1|500



Nutzungsfläche ca. 2100 m²



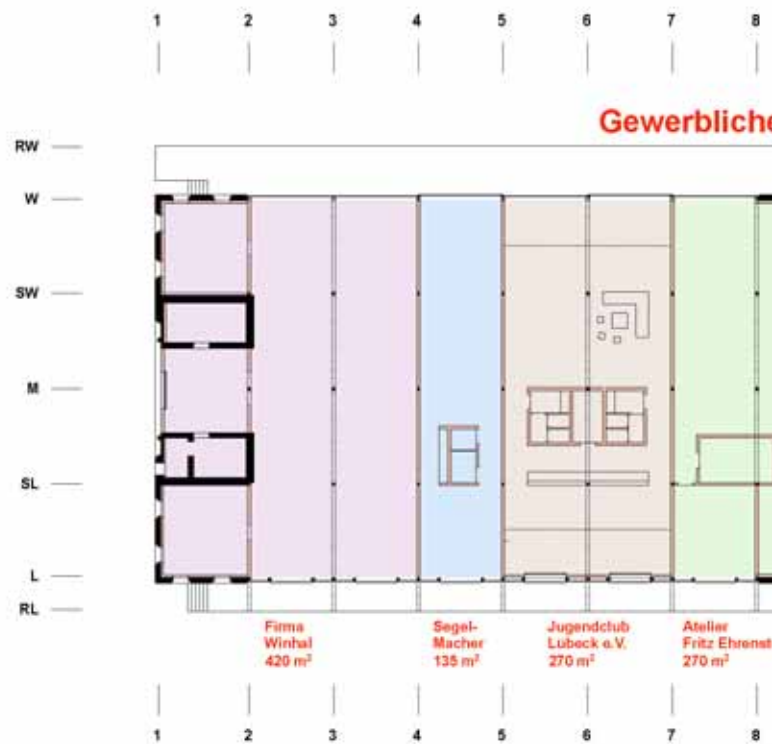
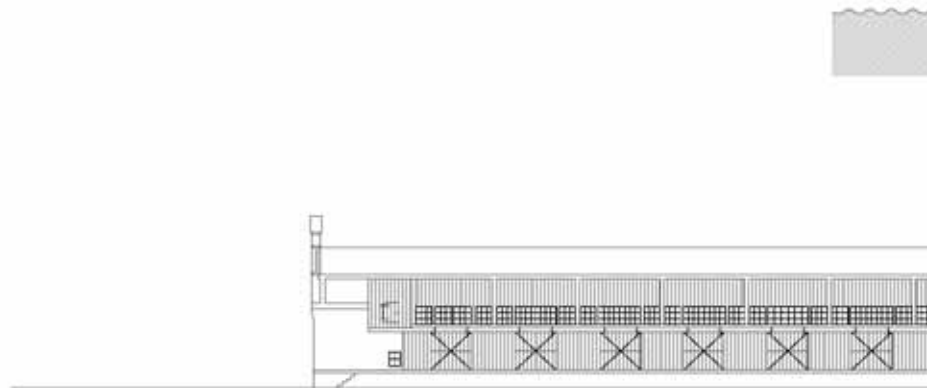
Aufenthalt und Bewirtung

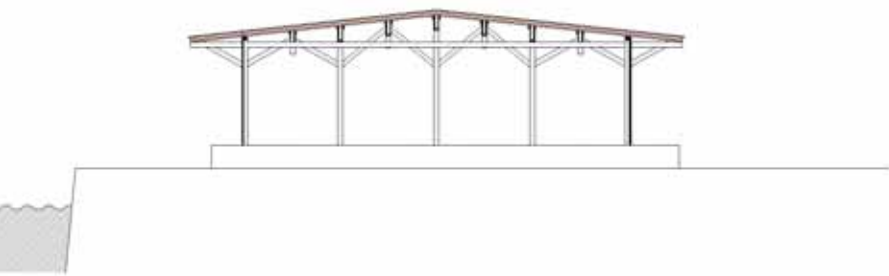
- RW (Wasser)
- W
- M
- L
- RL (Land)



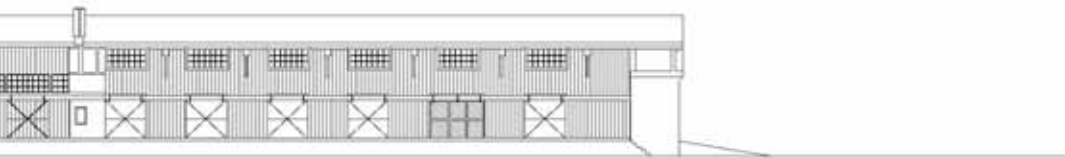
Erdgeschoss M 1|500

Planungsunterlagen des Kernkonzepts | Schuppen D





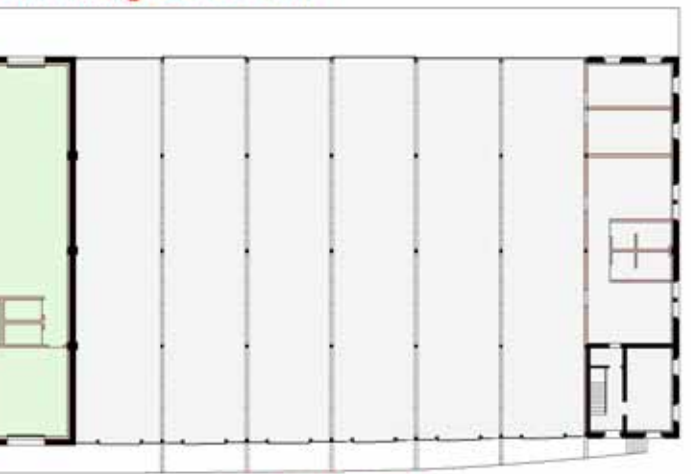
Schnitt M 1|500



Südansicht M 1|500



Nutzung ca. 1930 m²



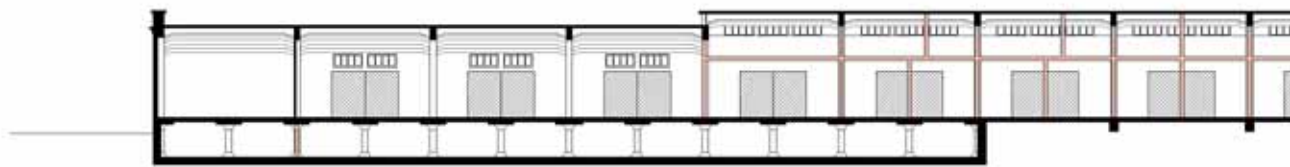
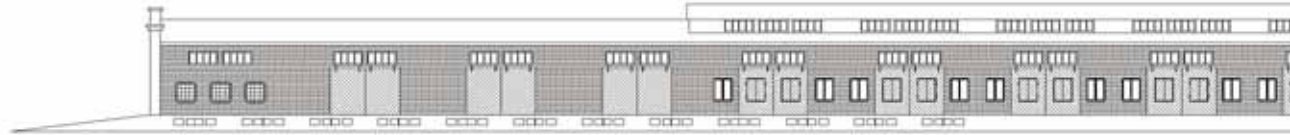
- RW (Wasser)
- W
- SW
- M
- SL
- L
- RL (Land)



Gesellschaft Weltkulturgut
Hansestadt Lubeck e.V.
970 m²

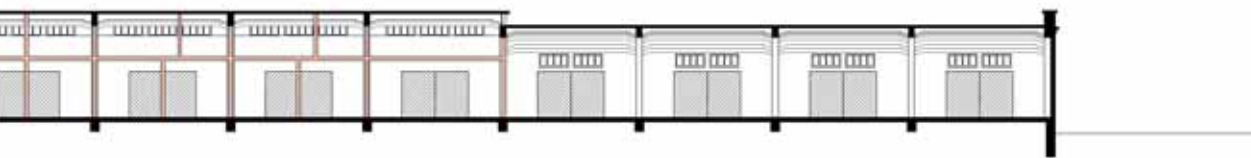
Erdgeschoss M 1|500

Planungsunterlagen des Kernkonzepts | Schuppen F





Südansicht M 1|500



Schnitt M 1|500

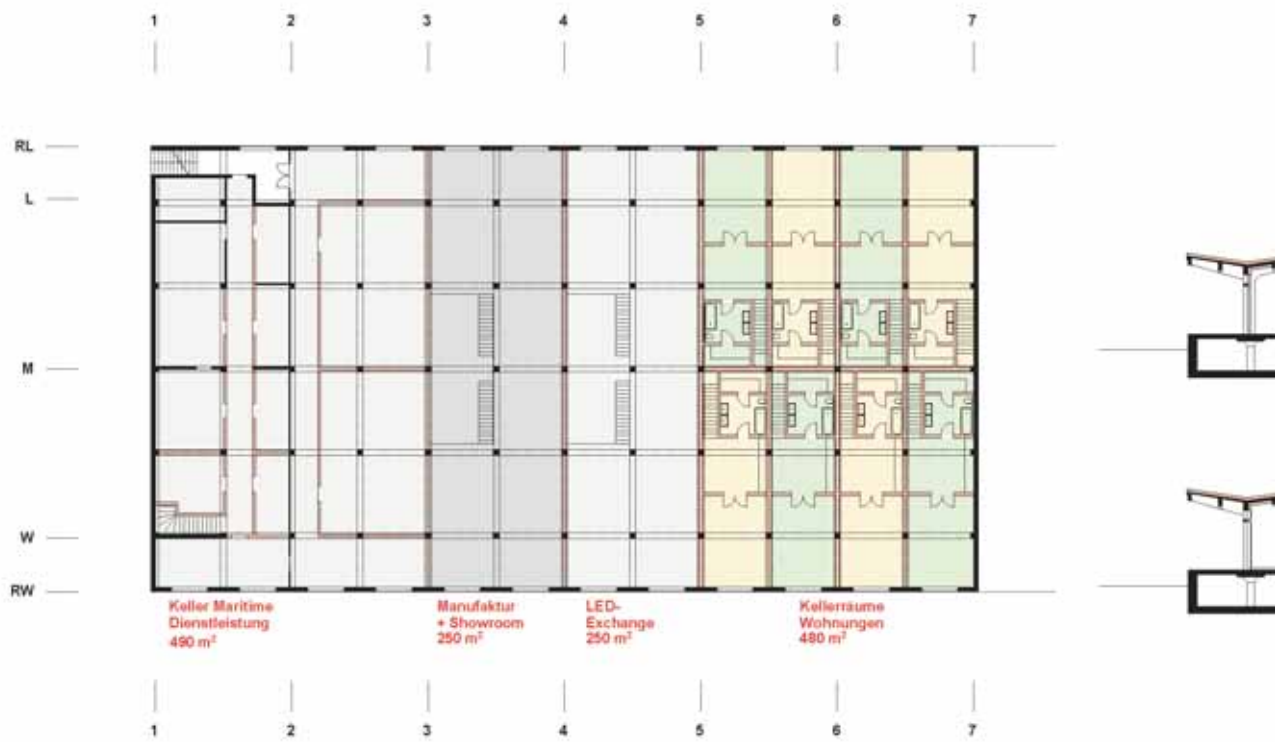
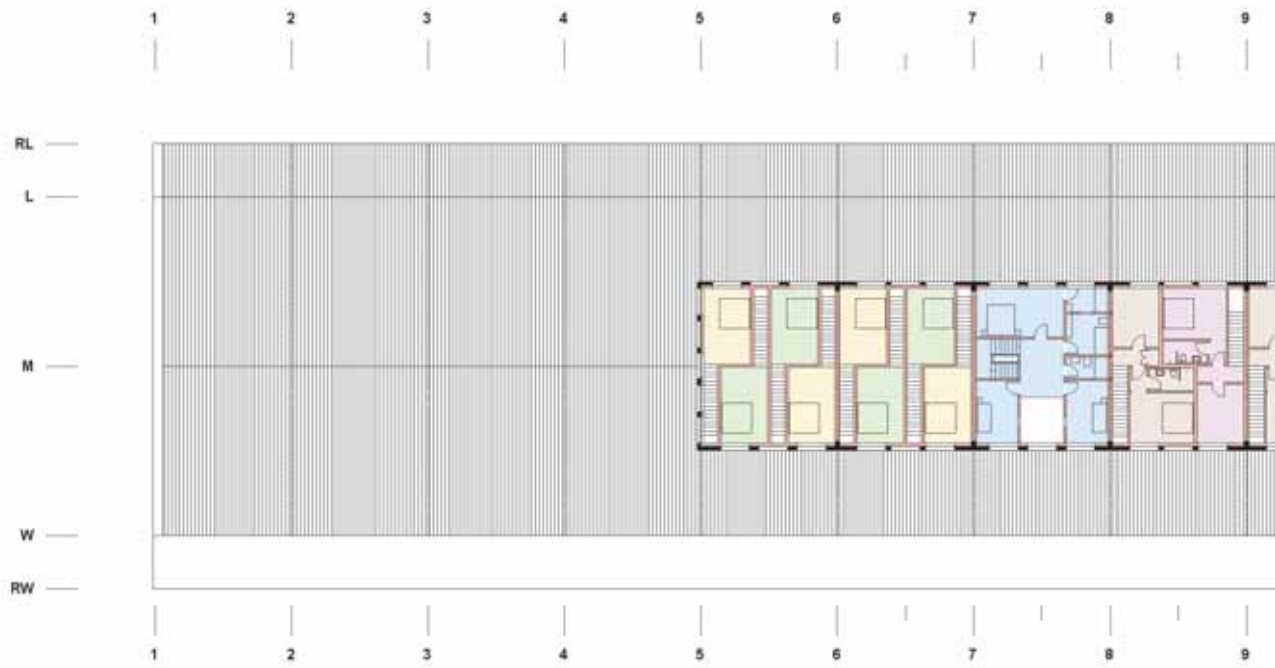


g ca. 4740 m² (incl. KG)

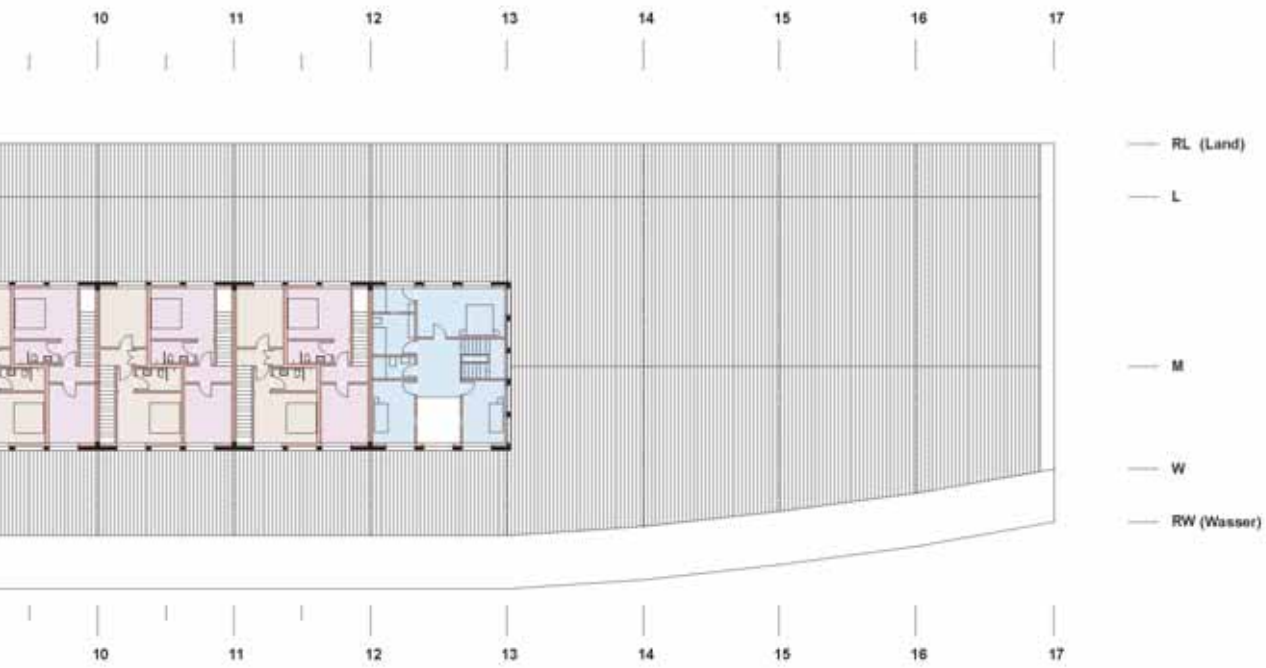


- RL (Land)
- L
- M
- W
- RW (Wasser)

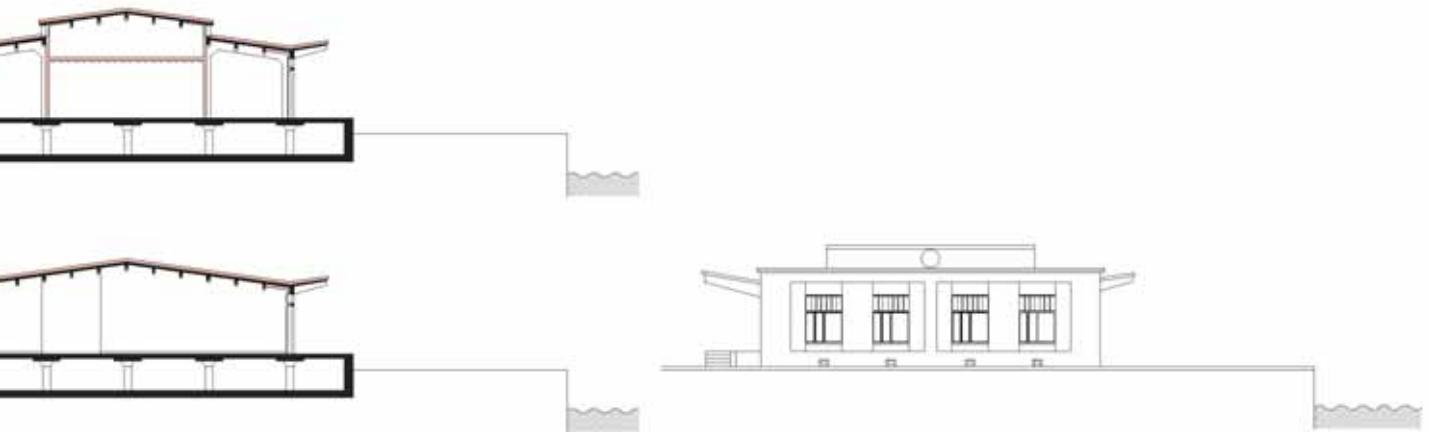
Erdgeschoss M 1|500



Untergeschoss M 1|500



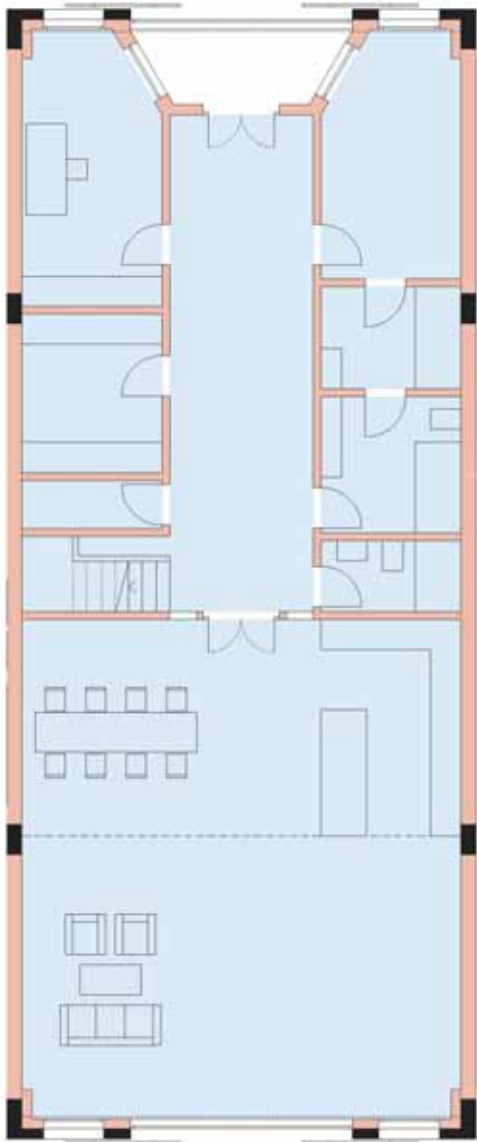
1.Obergeschoss M 1|500



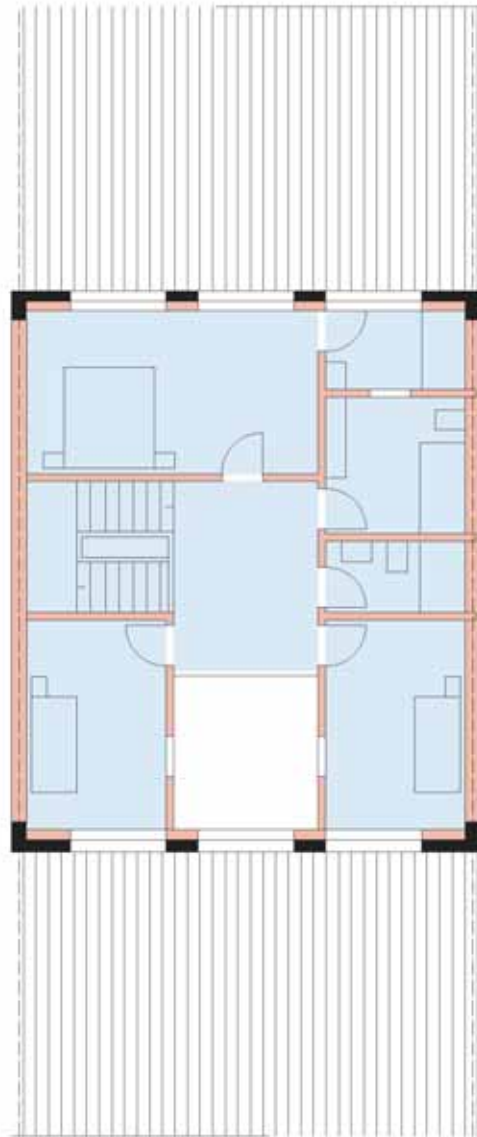
Schnitte M 1|500

Ansicht Westen M 1|500

7 Zimmer-Wohnung 239 m²

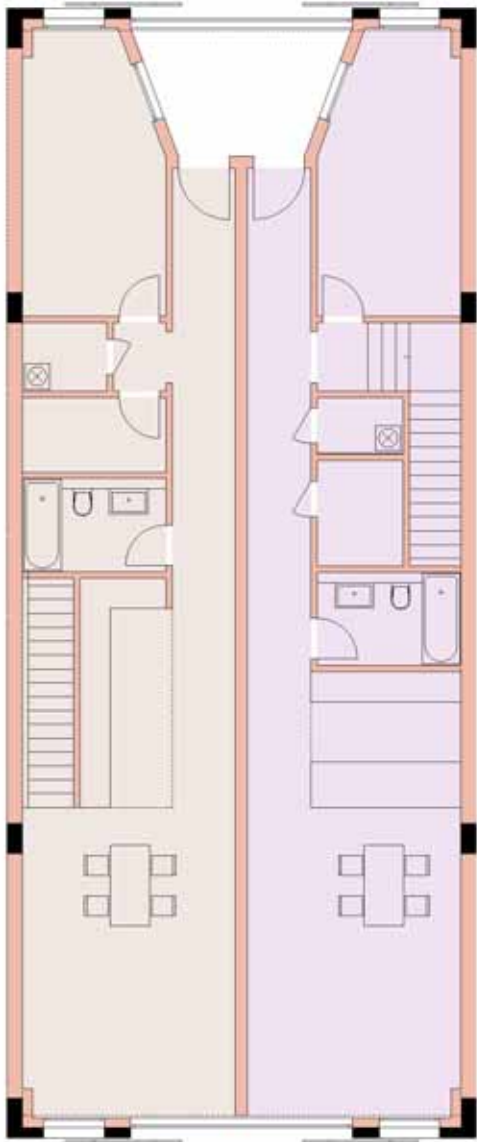


Erdgeschoss M 1|150

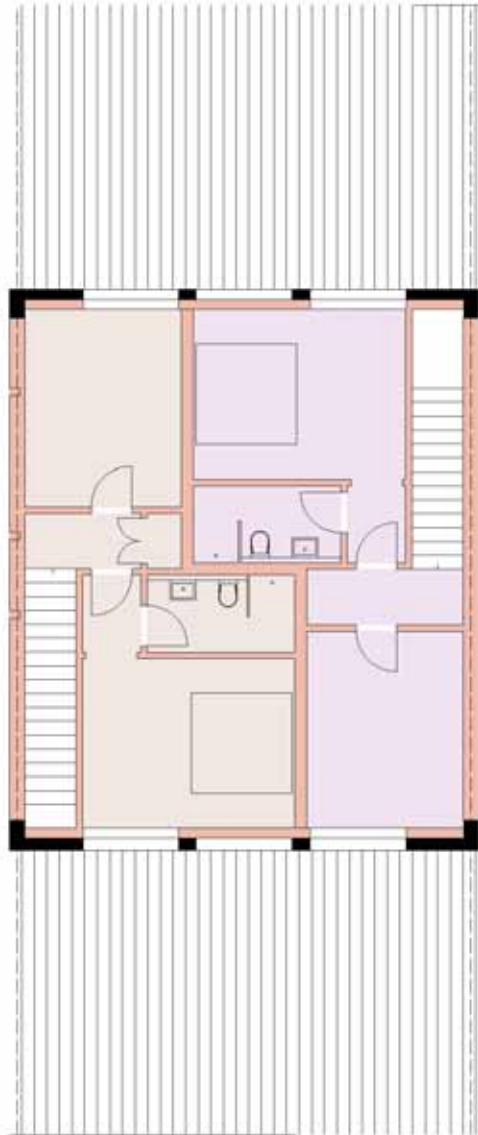


Obergeschoss M 1|150

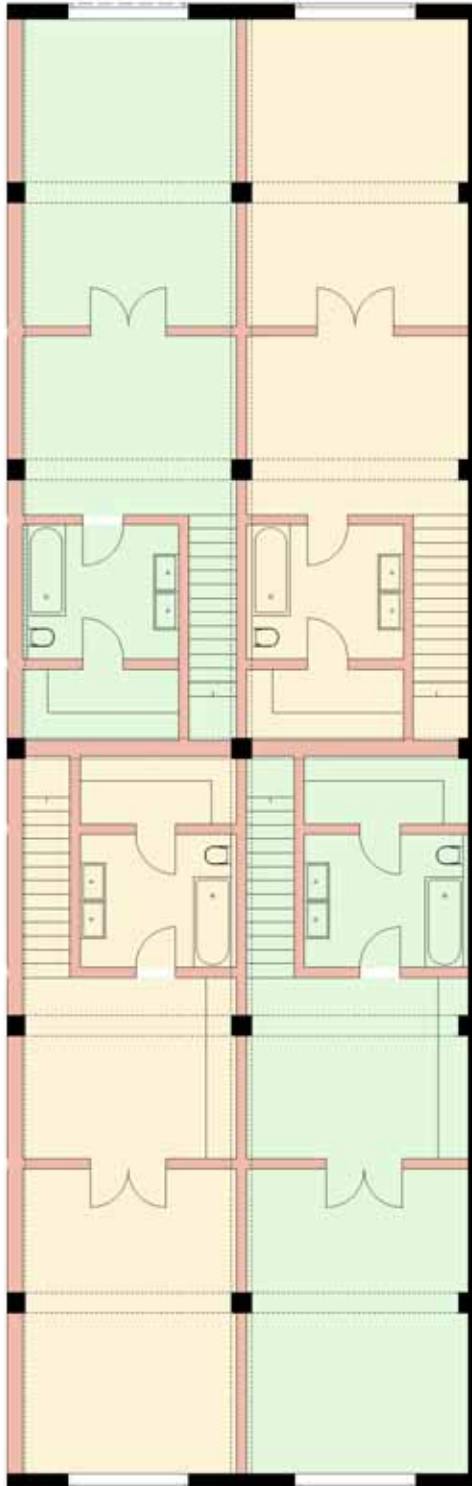
4 Zimmer-Wohnung 119 m²



Erdgeschoss M 1|150



Obergeschoss M 1|150



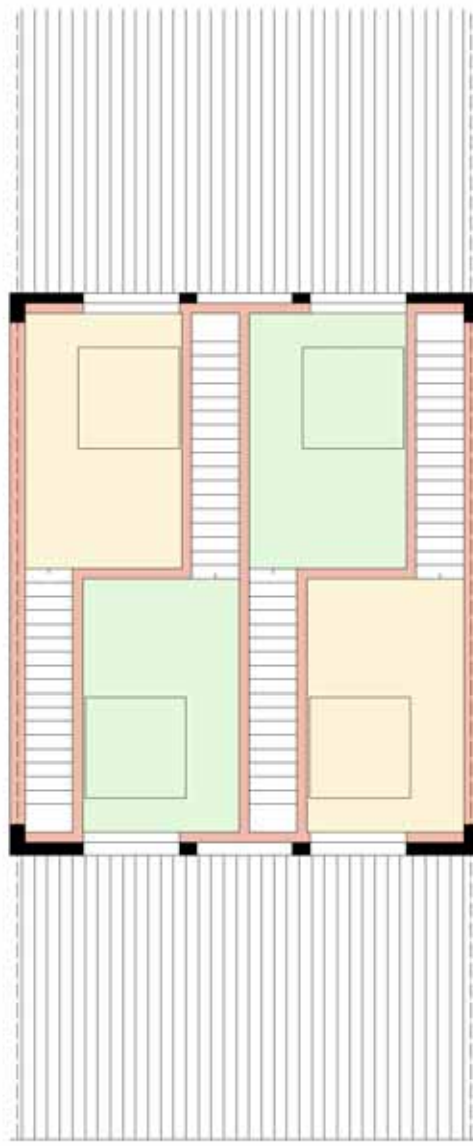
Keller M 1|150

3 Zimmer-Wohnung 11

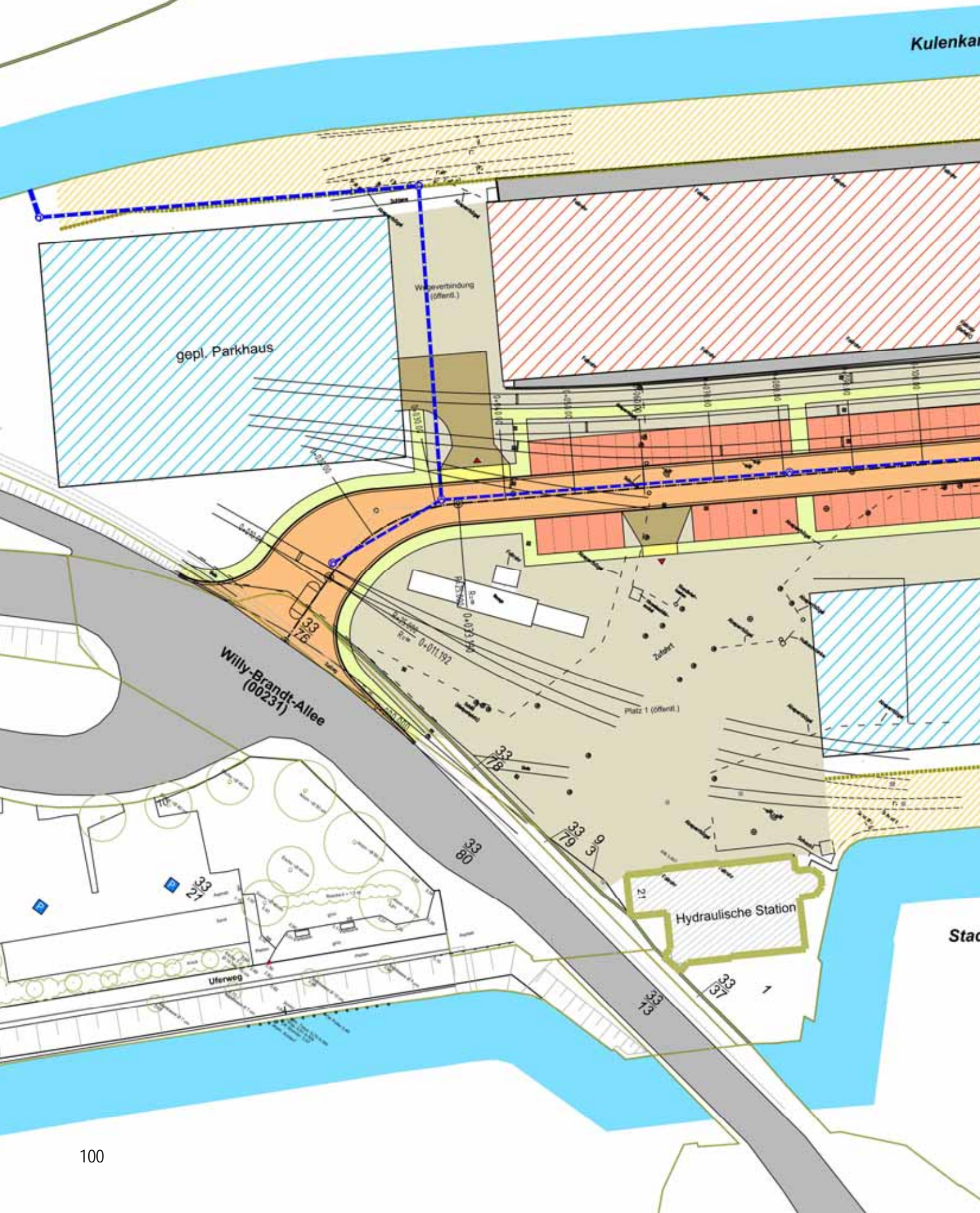


Erdgeschoss M 1|150

0 m²

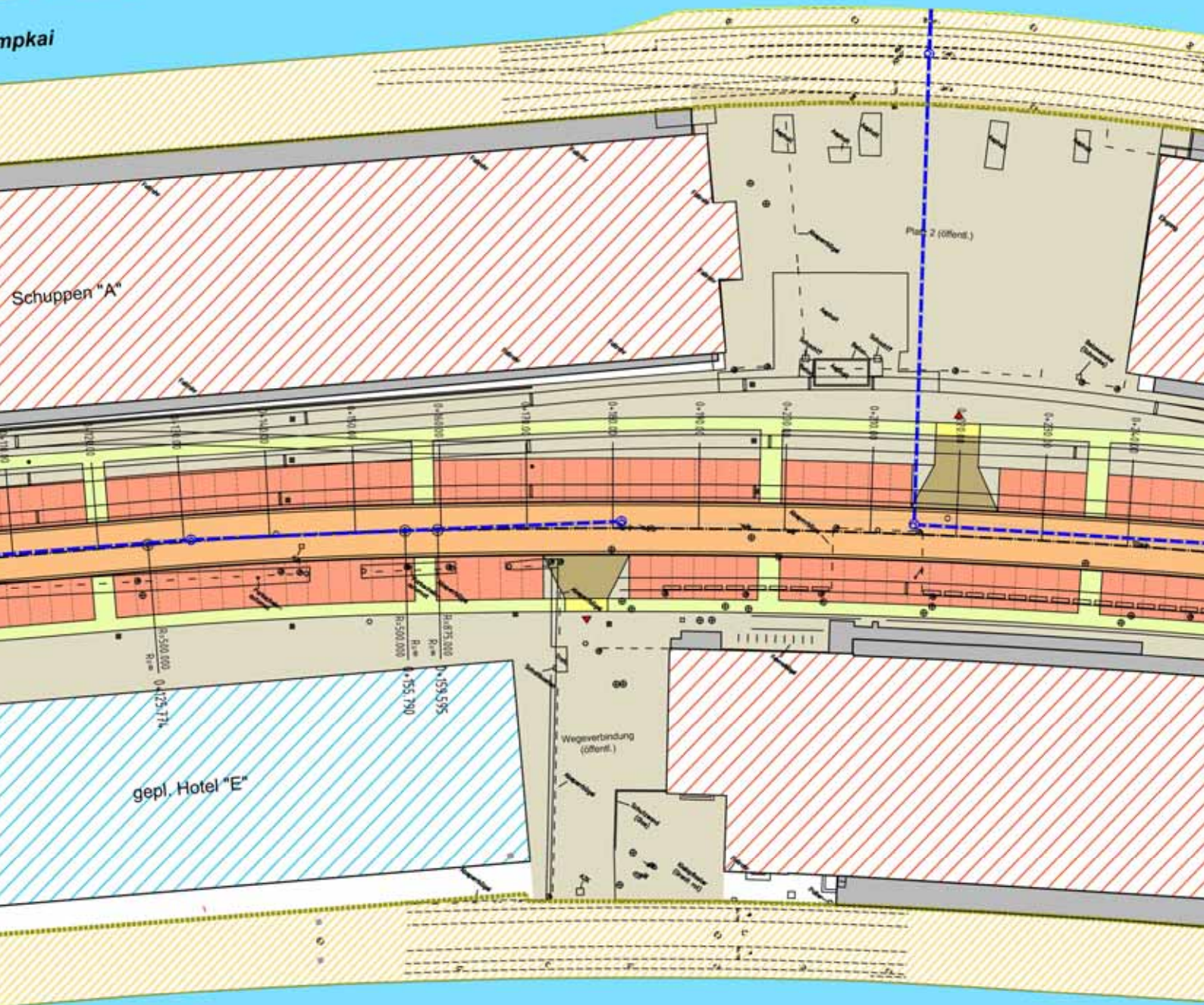


Obergeschoss M 1|150





mpkai



Behnkai

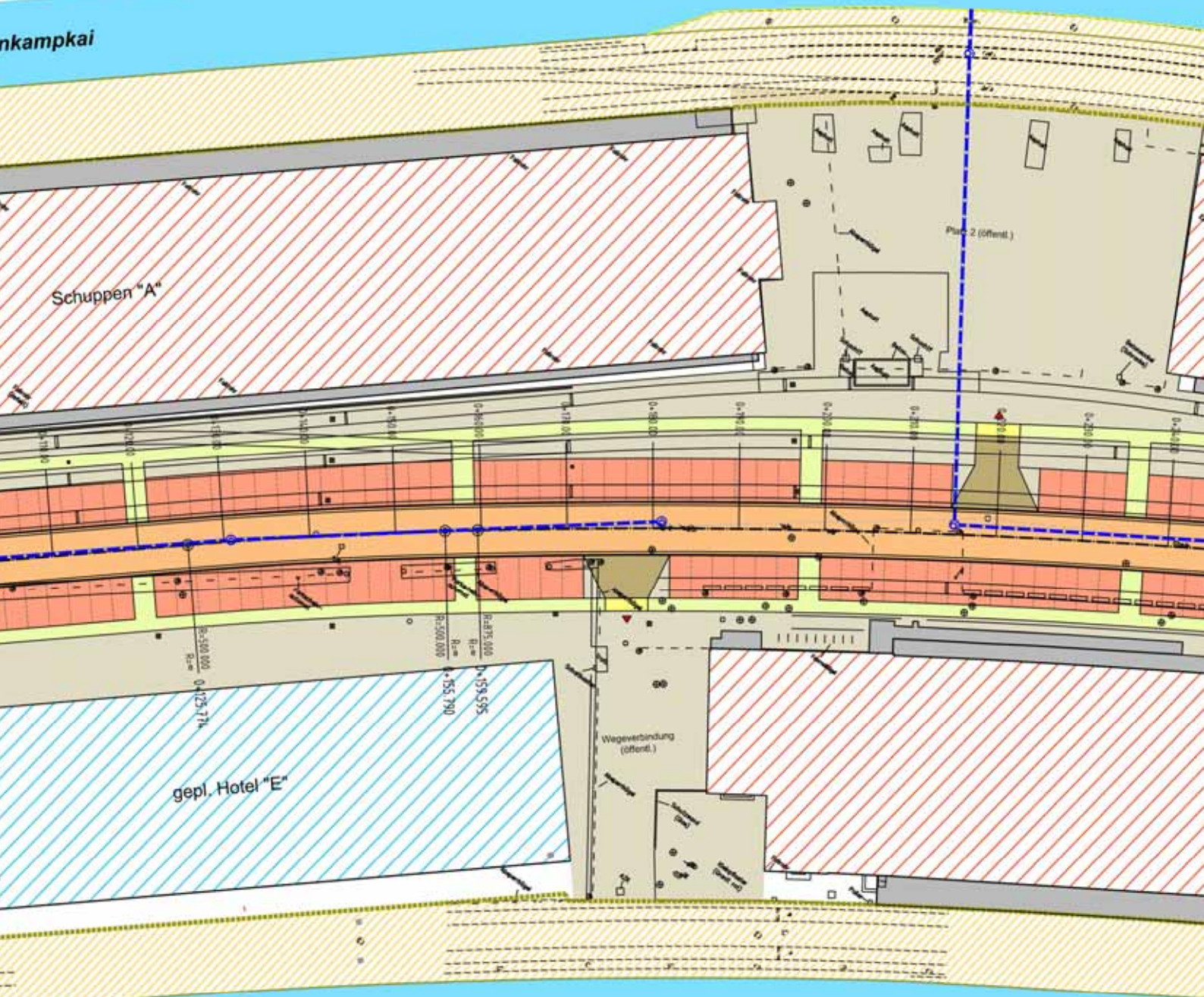
lt-Trave (Hansahafen)

Hansestadt Lübeck
Gemarkung Innere Stadt
Flur 93

Legende

Planung	Bestand	Planung
Fahrbahn vorh. Groß-Pflaster	Zuhalt	Zuhalt
Parkfläche vorh. Groß-Pflaster	Beleuchtungsmast	Beleuchtungsmast
Nebenfläche vorh. Groß-Pflaster	Querriegelung	Querriegelung
Rinne Entwässerung	Straßenlauf	Straßenlauf
Gehweg Beton-Pflaster	vorh. Straßenlauf ausbauen	vorh. Straßenlauf ausbauen
Grundstücküberfahrt vorh. Groß-Pflaster	Baum	Baum
Hofenfläche vorh. Befeuchtung		
Grünfläche Oberboden		
Ausbaugrenze		

nkampkai



Behnkai

Stadt-Trave (Hansahafen)

Hansestadt Lübeck
Gemarkung Innere Stadt
Flur 93

Legende

Planung

- Fahrbahn vorh. Groß-Pflaster
- Parkfläche vorh. Groß-Pflaster
- Nebenfläche vorh. Groß-Pflaster
- Rinn-Entwässerung
- Gehweg Beton-Pflaster
- Grundstücküberfahrt vorh. Groß-Pflaster
- Haltenfläche vorh. Befestigung
- Grünfläche Oberboden
- Ausbeuglinie

Bestand Planung

- Zuleit
- Beleuchtungsmast
- Querriegelung
- Straßenlauf
- vorh. Straßenlauf ausliefern
- Baum

Hansestadt
Gemarkung
Flur 93



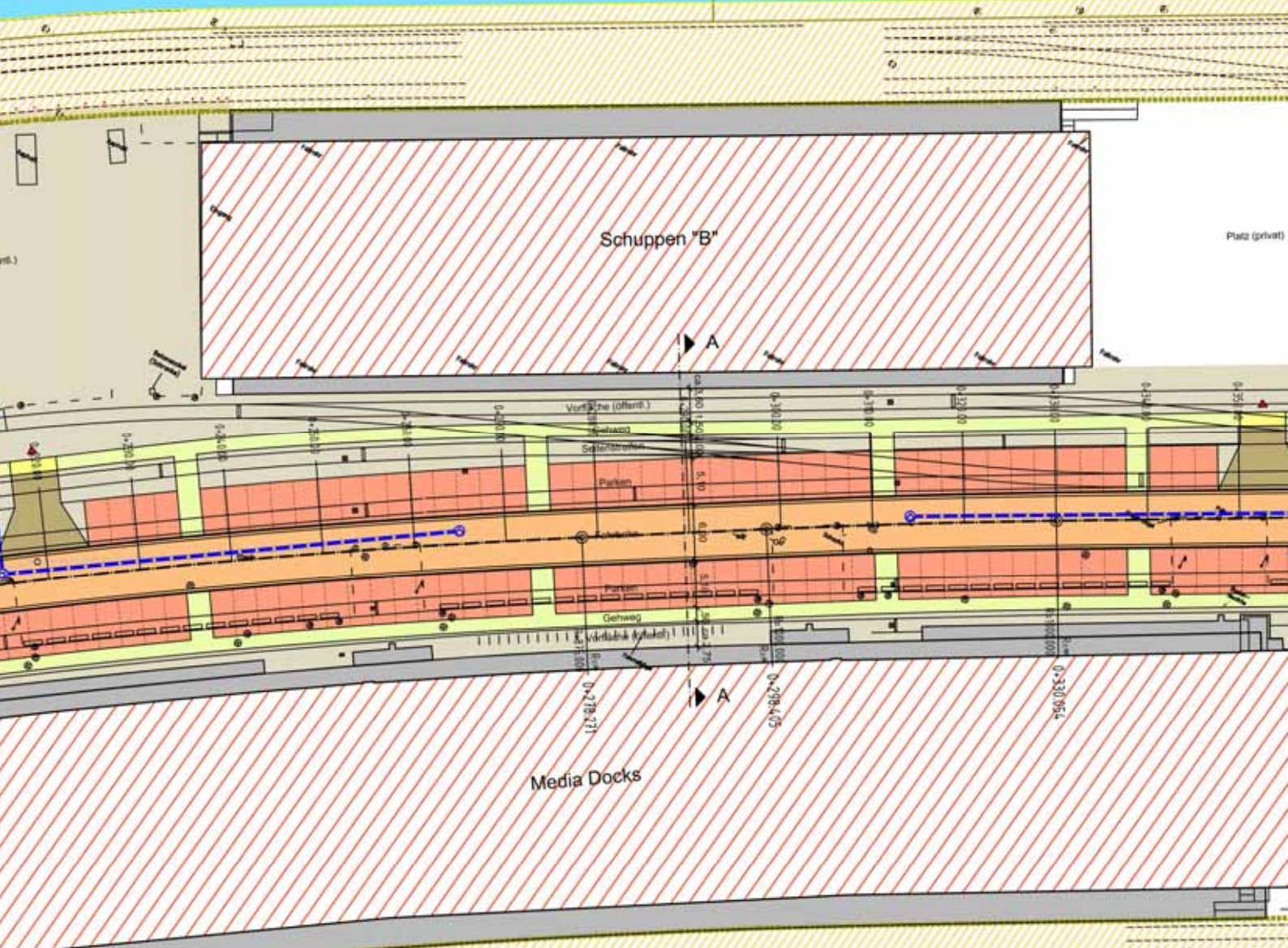
Stadt Lübeck
Planung Innere Stadt
für 93

53

Stadt-Tr



Kulenkampkai



Platz (privat)

Media Docks

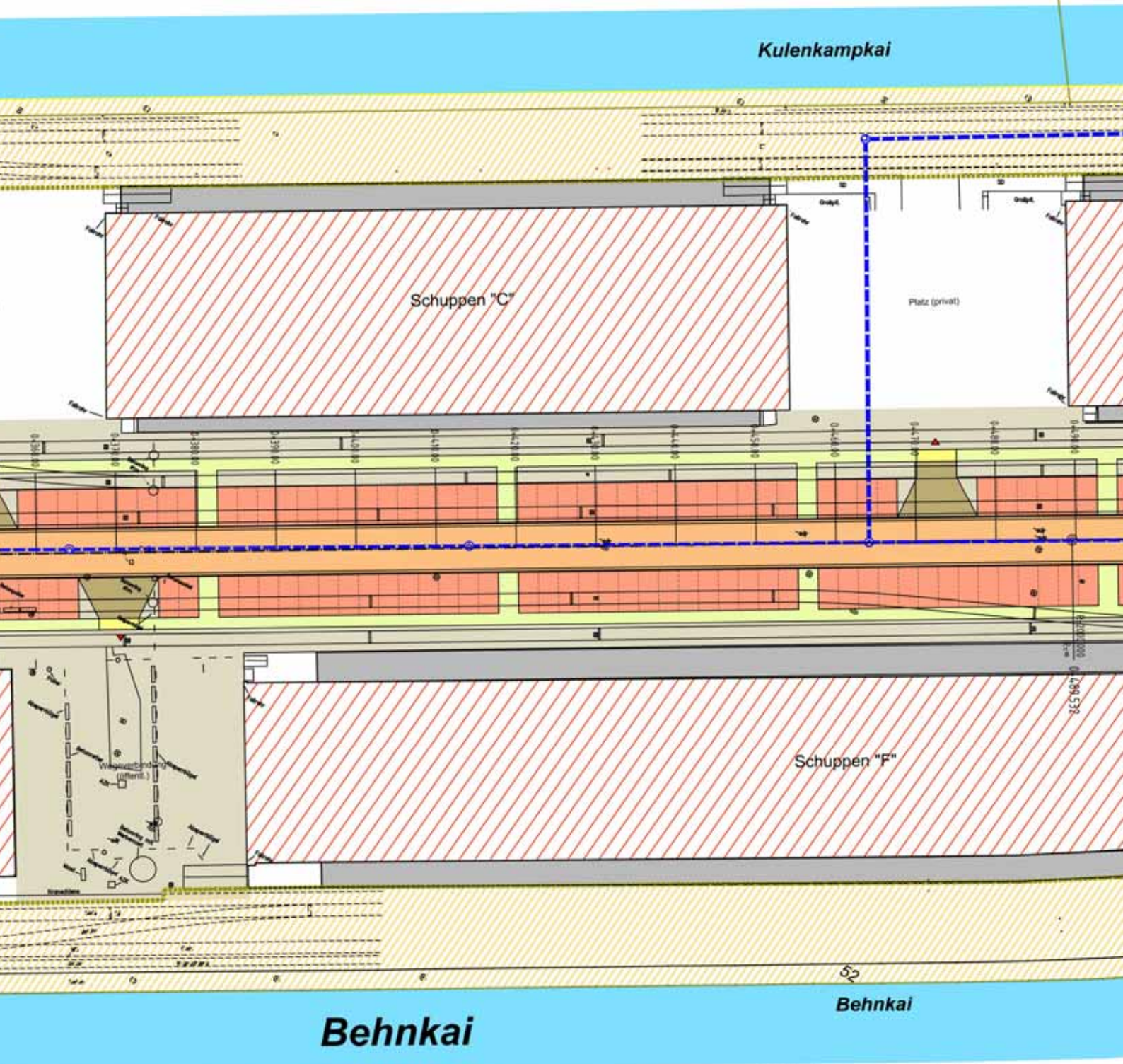
Behnkai

Stadt-Trave (Hansahafen)

Hansestadt Lübeck
Gemarkung Innere Stadt
Flur 93

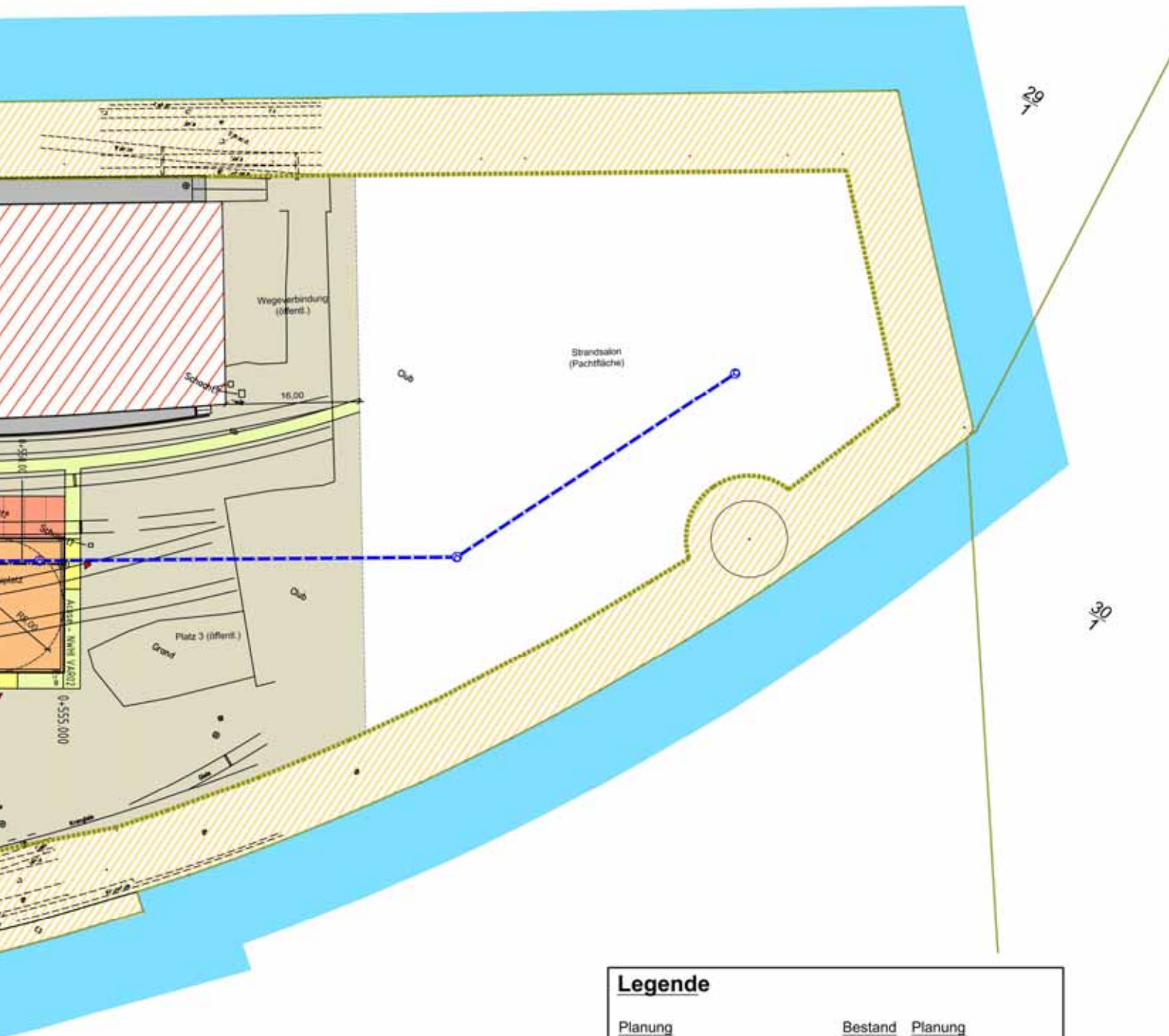
Legende

Planung	Bestand	Planung
Fahrbahn vorh. Groß-Pflaster	Zuleit	Zuleit
Parkfläche vorh. Groß-Pflaster	Beleuchtungsarm	Beleuchtungsarm
Nebenfläche vorh. Groß-Pflaster	Querriegelung	Querriegelung
Rinne Einbleisung	Straßenablauf	Straßenablauf
Gehweg Beton-Pflaster	vorh. Straßenablauf ausbauen	vorh. Straßenablauf ausbauen
Grundstücksüberfahrt vorh. Groß-Pflaster	Baum	Baum
Nebenfläche vorh. Befestigung		
Grünfläche Oberboden		
Ausbaugrenze		

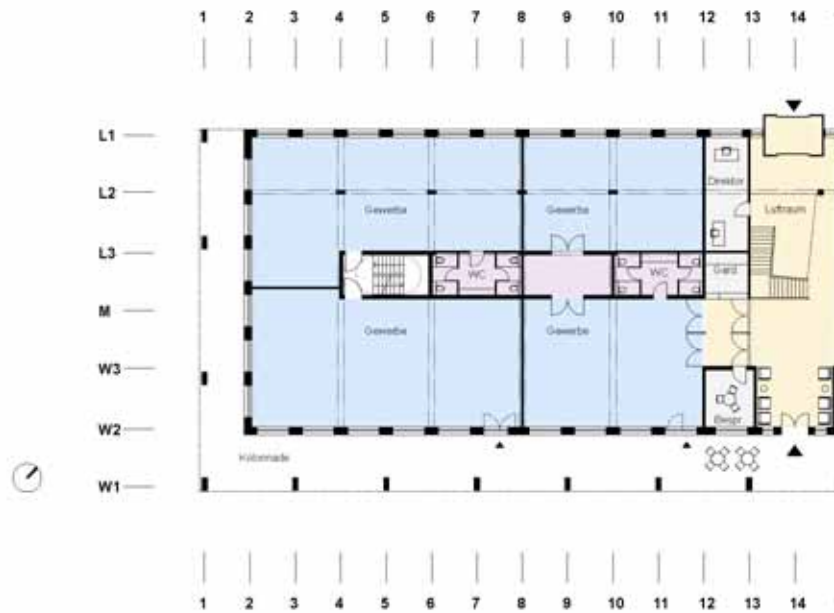


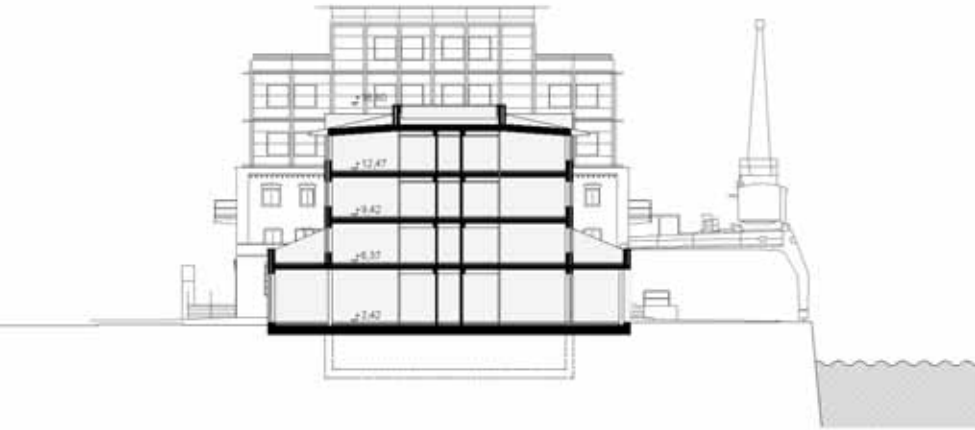
Stadt-Trave (Hansahafen)

Stadt-Trave (Hansahafen)



Legende	
Planung	Bestand Planung
Fahrbahn voh. Groß-Pflaster	Zufahrt
Parkfläche voh. Groß-Pflaster	Beleuchtungsmast
Nebenfläche voh. Groß-Pflaster	Quermiegung
Rinne Entwässerung	Straßenlauf
Gehweg Beton-Pflaster	voh. Straßen- lauf ausbauen
Grundstücküberfahrt voh. Groß-Pflaster	Baum
Haltefläche voh. Befestigung	
Grünfläche Oberboden	
Ausbaugrenze	





Schnitt M 1|500



Erdgeschoss M 1|500





Westansicht M 1|500

15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29

(standard / 3 Suiten)



— L1
— L2
— L3
— M
— W3
— W2
— W1

15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29

1.Obergeschoss M 1|500



1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14

51 Zimmer (47 St)



1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14



Nordansicht M 1|500

15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29

(standard / 4 Säulen)



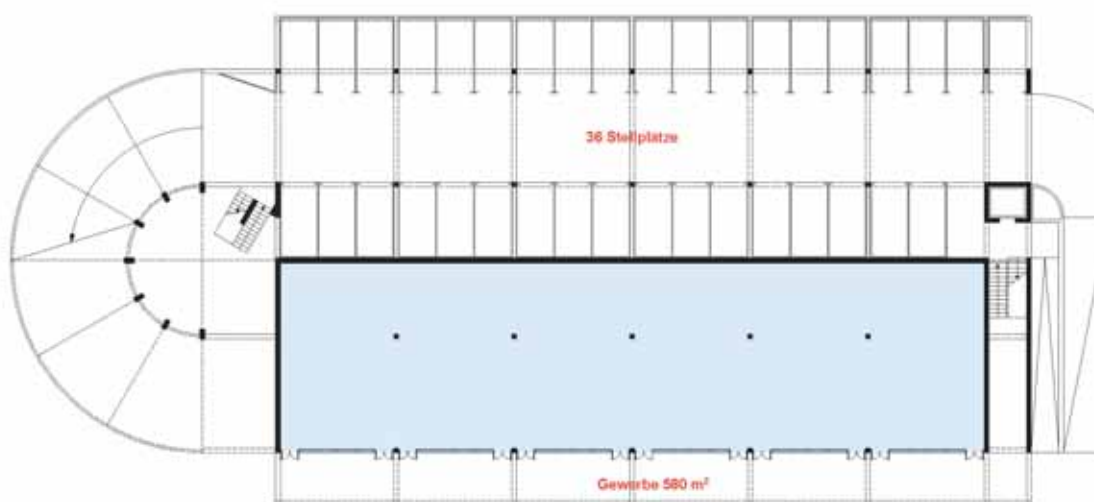
- L1
- L2
- L3
- M
- W3
- W2
- W1

15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29

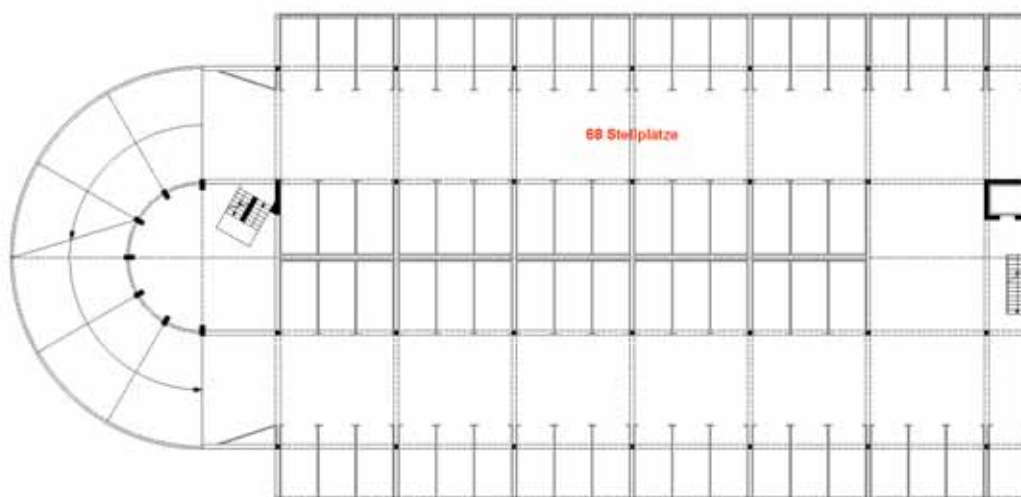
3.Obergeschoss M 1|500



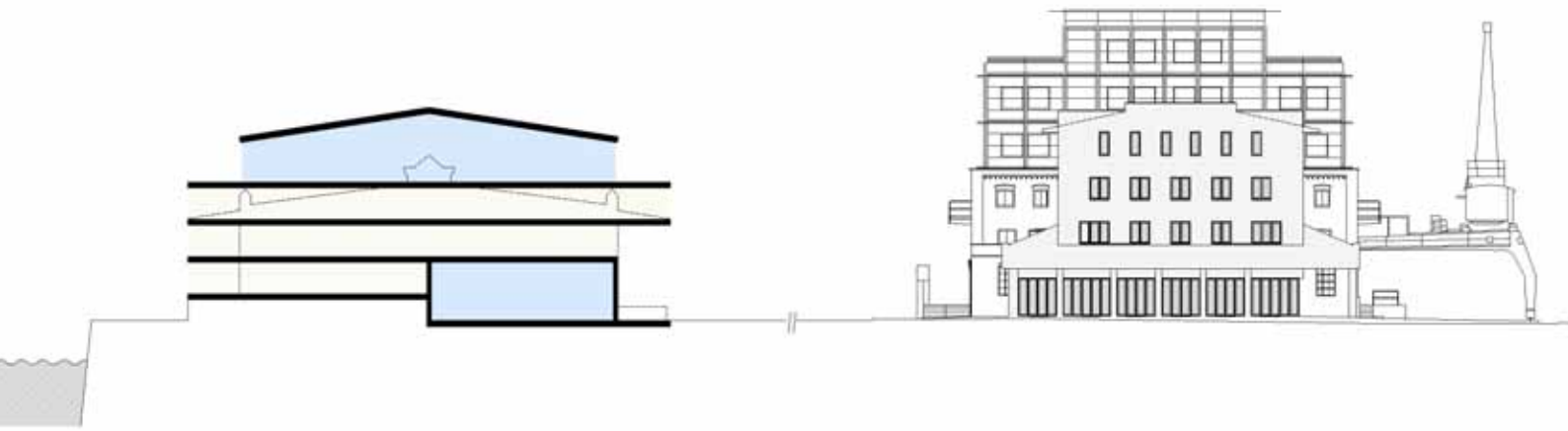
Süd - Westansicht M 1|500



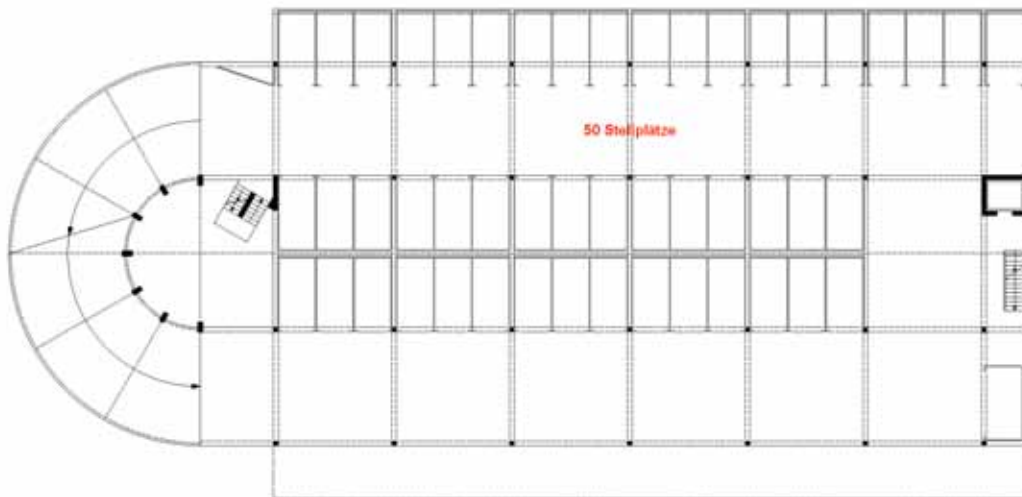
Erdgeschoss M 1|500



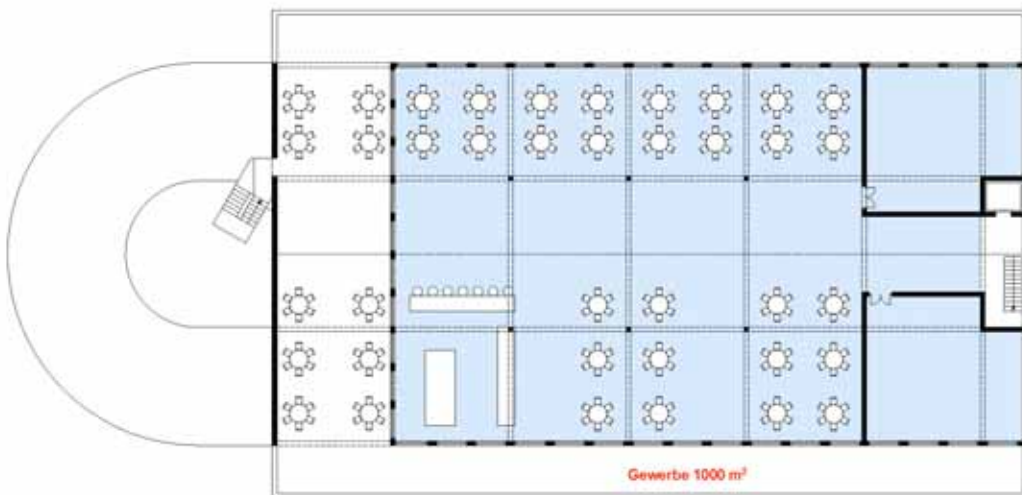
2.Obergeschoss M 1|500



Schnitt M 1|500



1.Obergeschoss M 1|500



3.Obergeschoss M 1|500

