

# Machbarkeitsstudie und Konzeptskizze

für die Nutzung und Bebauung  
der Nördlichen Wallhalbinsel in Lübeck  
unter Erhalt der bestehenden Lagerhallen

## WHIN-Konzept



# Inhaltsverzeichnis

Vorwort: Lübecks Wege in der Deindustrialisierung .....	3
Konzept zur Revitalisierung der Nördlichen Wallhalbinsel .....	5
1 Topographische Situation und Gebäudebestand .....	5
2 Bau- und Nutzungskonzept .....	6
2.1 Zielsetzung und Überblick .....	6
2.2 Schuppen A .....	6
2.3 Schuppen B und D .....	8
2.4 Schuppen C mit der Zwischenhalle BC .....	10
2.5 Zwischenhalle CD .....	12
2.6 Schuppen F .....	13
2.7 Ergänzende Neubauten .....	15
2.8 Freiflächen, wasserseitige Strukturen und Optionen .....	16
3 Wirtschaftlichkeitsbetrachtung und potenzielle Investoren .....	16
4 Vorzüge des WHIN-Konzepts gegenüber dem <i>KaiLine</i> -Projekt .....	20
Nachwort .....	22



**Rettet  
Lübecks  
Hafen  
Schuppen**

Die Initiative Hafenschuppen ist eine Arbeitsgruppe der Bürgerinitiative Rettet Lübeck (BIRL) e.V.

---

Herausgeber    Bürgerinitiative Rettet Lübeck (BIRL) e.V.  
Postfach 1986 · 23507 Lübeck

Konzept        Klaus-Dieter Sehlcke

Text/ Fotos    Jörg Sellerbeck jr.

Zeichnungen   Frank Herion

Mitwirkende   Bruno Böhm  
Peter Kröger  
Stefan Teichmann  
Gabriele Ullrich

# Vorwort: Lübecks Wege in der Deindustrialisierung

## Vorgeschichte

Lübecks Altstadtrandgebiete sind die Jahresringe aus der Zeit der Industrialisierung. Diese wirtschafts- und sozialgeschichtlich bedeutende Epoche war von technischen Neuerungen bestimmt, welche die betrieblichen Prozesse in Handel, Produktion und Logistik grundlegend veränderten. Die sich daran anlehenden Infrastruktureinrichtungen und damit auch die städtebauliche Raumentwicklung wurden dadurch ebenso geprägt wie eine neue Kategorie der Baukunst, die Industriearchitektur. Mit Ausklingen des Industriezeitalters in den 1970er und 1980er Jahren sind die industriellen und versorgungstechnischen Einrichtungen dieser Zeit zurückgegangen oder verlagert worden. In Folge verloren auch Lübecks Altstadtrandgebiete allmählich ihre vor gut 150 Jahren zugewiesene Bestimmung.

Aus diesen Veränderungen ergeben sich heute Chancen, die historische Altstadt durch geänderte Funktionszuweisungen an ihr unmittelbares Umfeld zu stützen und damit ihre Rolle als Oberzentrum in der Region dauerhaft zu sichern. Mit der neuen Rolle der Altstadtrandgebiete sind vielfältige Möglichkeiten verbunden, die hier befindlichen Industriebauten modernen Nutzungen zuzuführen. Vielerorts werden un- oder untergenutzte Industriegebäude mit architektonischem, städtebaulichen und geschichtlichen Wert in Wohn- und Gewerbeflächen umgewandelt oder mit kulturellen Einrichtungen belebt. Die mit der schleichenden Deindustrialisierung entstandenen Lücken im städtischen Gefüge werden so mit neuem Leben gefüllt. Dabei entstehen Potenziale, die sich aufgrund der mit der Insellage Lübecks verbundenen topographischen Enge und den mittelalterlich geprägten Strukturen bisher nicht entwickeln konnten. Um einst industriell genutzte Liegenschaften zu reaktivieren, sind diese Flächen umzuwidmen. Große Gebäude oder Gebäudeensembles und großflächige Grundstücke sind günstiger Weise in kleinere Einheiten zu teilen. Vor diesem Hintergrund erscheint das Ansinnen Lübecks nahe liegend, die ehemals zum Hafenbetrieb gehörigen Flächen auf der Nördlichen Wallhalbinsel zu einem neuen Quartier zu entwickeln.

## Neuer Anlauf mit der *KaiLine*

Unter dem Projektnamen *KaiLine* soll nun nach Bürgerschaftsbeschluss die städtische Wirtschaftsförderungsgesellschaft KWL einen erneuten Versuch unternehmen, die Nördliche Wallhalbinsel Investoren schmackhaft zu machen. Dieses Mal will die Stadt selbst Geld in die Hand nehmen und zunächst die gesamte Wallhalbinsel erschließen, die historische Bebauung schleifen und anschließend acht neu geschnittene Grundstücke zur Neubebauung veräußern. 450 Wohnungen im Luxussegment, Büros und Versorgungseinrichtungen des täglichen Be-

Doch der am 29. September 2011 von der Lübecker Bürgerschaft mit rot-rot-grüner Mehrheit beschlossene Bebauungsplan sieht nicht vor, die ortsbildprägende Industriekultur zu erhalten. Ebenso wenig verfolgt er das Ziel, ein die Altstadt ergänzendes Wohn- und Gewerbeumfeld wie ein erweitertes Güter- und Dienstleistungsangebot zu schaffen, welches die Attraktivität der Innenstadt bereichern würde. Vielmehr sollen die historischen Kaispeicher einer gänzlich neuen Bebauung weichen. Das europaweit inzwischen einmalige Beispiel früher Hafenindustrialisierung soll damit zugunsten von innenstadtnahem Baugrund am Wasser geopfert werden.

Das Anliegen der Stadt, die Flächen der Nördlichen Wallhalbinsel lukrativ zu veräußern, ist nicht neu. Der bereits 1994 ausgelobte Ideenwettbewerb für eine Neubebauung sah einen Rahmen von bis zu 115.000 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche mit bis zu 700 Wohnungen, Büros, Geschäften, Restaurants, Hotels und Pensionen vor. Doch sind bisher alle Bemühungen der Stadt gescheitert, die gesamte Fläche an einen einzelnen Investor zu veräußern. Unter den auf der Nördlichen Wallhalbinsel ansässigen Pächtern, die bereits mehrmalig eine Kündigung der von ihnen genutzten Gebäude- und Freiflächen erhalten hatten, wie auch innerhalb der übrigen Lübecker Bevölkerung verbreitete sich vor diesem Hintergrund eine abwartende Gelassenheit. Sie wurde seitens der Entscheidungsträger vermehrt als Desinteresse oder stillschweigende Zustimmung ausgelegt. Auch wenn viele so manchen Entwurf für eine Neubebauung des Areals eher als einen Witz empfanden und das Betreiben daher kommentarlos zur Kenntnis nahmen, darf nicht unterschlagen werden, dass es ein generationsübergreifendes Interesse an einem behutsamen Umgang mit Lübecks jüngerer Kulturgeschichte gibt. Es ist zu beachten, dass sich die Leserbriefspalten in der örtlichen Tageszeitung wiederholt mit Protestbekundungen füllten. Unabhängig davon hat die Bürgerinitiative Rettet Lübeck (BIRL) stets für einen behutsamen Umgang mit dem historischen Stadthafen geworben.

darfs sollen entstehen. Bei der für diesen Zweck von der Bürgerschaft beschlossenen Satzung wurde jedoch außer Acht gelassen, dass sich nach 20 Jahren neue Aspekte ergeben können, die ein erneutes Nachdenken darüber rechtfertigen, ob der bisher verfolgte Ansatz „alternativlos“ ist. Dies muss besonders vor dem Hintergrund geschehen, dass die bis in die späten 1970er Jahre vorangeschrittene Suburbanisierung, die Abwanderung städtischer Bevölkerung und Funktionen aus der Kernstadt in das städtische Umland und darüber hinaus, durch die Städte-

bauförderung und Altstadtsanierung gestoppt und innerhalb der letzten 20 Jahre nach und nach umgekehrt wurde. Die Ausgangssituation heute ist also weitgehend anders als vor zehn und gänzlich anders als vor 20 oder gar 30 Jahren: Nach und nach hat sich die Altstadt zu einem bürgerlichen Wohngebiet entwickelt, während sich die Kerngebietsfunktionen auf wenige zentrale Achsen zurückgezogen haben. Entsprechend ist der neue Versuch der Stadt, die Nördliche Wallhalbinsel zu einem mit der Altstadt konkurrierenden Wohngebiet für eine gehobene Klientel umzuwidmen, in die Kritik geraten — jetzt auch

### Gründung der „Initiative Hafenschuppen“

In Folge des Bürgerschaftsbeschlusses formierte sich innerhalb der Bürgerinitiative Rettet Lübeck (BIRL) die Arbeitsgruppe „Initiative Hafenschuppen“. Diese Initiative verfolgte zunächst das Ziel, eine kritische Öffentlichkeit herzustellen und über das städtische Vorhaben und seine negativen Auswirkungen für die Stadt und ihre Bewohner zu informieren. Denn wesentliche Fakten wurden bei der Verfolgung des Hafen-City-Projekts unterschlagen:

Die Nördliche Wallhalbinsel ist keine Brache. Vielmehr sind die Gebäude wie die Freiflächen bis heute genutzt, soweit eine Un- oder Unternutzung nicht seitens der Stadt aufgrund nur kurzfristiger oder nur revolvierend verlängerter Mietverhältnisse in Kauf genommen wird.

Die Nördliche Wallhalbinsel ist überdies keine funktionslose Lücke, die sich auf die Lebensqualität der Altstadtbewohner negativ auswirkt und daher geschlossen werden müsste. Die von Kleingewerbetreibenden, Gastronomiebetrieben, gemeinnützigen Vereinen, Handwerkern und Künstlern zugewiesenen neuen Funktionen machen deutlich, dass das Areal für die Altstadt als Wohn- und Gewerbestandort und als Zentrum im Kontext der Gesamtstadt unverzichtbar ist. Dies gilt umso mehr, nachdem die übrigen Altstadtrandgebiete wie das Kanalufer oder die Mittlere Wallhalbinsel bereits für Naherholungszwecke, für Spiel- und Sportstätten, für Abstellflächen des ruhenden Pkw- und Reisebusverkehrs oder für altstadtrelevante Großbauvorhaben wie das Senator Hotel und die Musik- und Kongresshalle zur Verfügung gestellt wurden.

spürbar unter den Anliegern der Wallhalbinsel, die nun doch das drohende Ende fürchten. Zudem weist die von der KWL im Oktober 2011 auf der Expo Real in München voreilig präsentierte Verkaufsaufgabe als städtisches Desinvestitionsprojekt erhebliche Mängel auf. Insbesondere ist die Wirtschaftlichkeitsberechnung der KWL allzu optimistisch, wenn nicht fahrlässig. Das führte daher auch zu untypischem Parteienverhalten in der Bürgerschaft: SPD, Grüne und die Linke wollen ihre „Hafen-City“ für gut betuchte, die Oppositionsparteien — allen voran die CDU und BfL — wollen lieber aussteigen.

In Folge haben sich der Initiative Hafenschuppen weitere BIRL-Mitglieder angeschlossen, die auf den unterschiedlichen Fachgebieten der Projektentwicklung, der Architektur, des Bauingenieurwesens, des Denkmalschutzes und des Rechtswesens versiert sind. Sie haben das Ansinnen von Gabriele Ullrich, Betreiberin des bereits zwischen 1998 und 2000 erfolgreich mit neuem Leben gefüllten Schuppens Nr. 9, aufgegriffen, dem städtischen Vorhaben ein belastbares Alternativkonzept gegenüberzustellen, das den Erhalt der nach Plänen von Hafenbauingenieur Peter Rehder zwischen 1885 und 1944 errichteten Gebäude und Krane vorsieht und auch die Bedürfnisse der Altstadtinsel berücksichtigt. Mit diesem „Wallhalbinsel-Nord-Konzept“ (kurz: WHIN-Konzept) wird nunmehr der Nachweis erbracht, dass eine behutsame Entwicklung des Areals mit dem Ziel, das Altstadtangebot ergänzende Wohn-, Beherbergungs-, Gewerbe- und Kultureinrichtungen zu integrieren, aus dem Bestand heraus möglich ist — ohne Risiko und mit gesichertem wirtschaftlichem Erfolg für die Stadt.

Das WHIN-Konzept wurde unter der Federführung von Klaus-Dieter Sehlcke entwickelt. Die Mitglieder der Arbeitsgruppe haben Zeit und Sachverstand ehrenamtlich eingebracht. Drittleistungen wurden aus Spenden an die BIRL finanziert. Allen aktiv Beteiligten wie den vielen stillen Unterstützern im Hintergrund, ganz besonders Marianne Dräger, die mit ihrer großzügigen Einzelspende den Druck dieser Publikation ermöglicht hat, gilt großer Dank.

Bürgerinitiative Rettet Lübeck (BIRL) e.V.



Foto: Wilhelm Castelli

# Konzept zur Revitalisierung der Nördlichen Wallhalbinsel

## 1 Topographische Situation und Gebäudebestand

Die Nördliche Wallhalbinsel hatte sich in einem Zeitraum von über 300 Jahren von einer barocken Befestigungsanlage mit ca. 20 Meter hohen Bastionen zu einem intensiv genutzten Hafenstandort entwickelt. Der Ausbau nach den visionären Plänen Peter Rehders machte ihn zu Beginn des 20. Jhs. zum modernsten Seehafen Europas. Das Areal wird seitdem von einer lang gestreckten Landzunge bestimmt, die von den Hafengebäuden des Wall- und des Hansehafens begrenzt wird.

Die gebogene Zungenform der Halbinsel hat sich aus der schrittweisen Umwandlung der barocken Befestigungsstruktur und mehreren *Travekorrekturen* ergeben, die 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 Raumkante im Stadtgefüge. Diese charakteristische Struktur schiebt sich mit ihrer Nordspitze weit in den Traveraum hinein und bildet in Verbindung mit dem am nördlichen Ende installierten Bockdrehkran von 1893 den stadträumlich wichtigen Eingangsbereich zum alten Stadthafen. Die Kaianlagen, die verbliebenen Gleisstränge der Hafenbahn, die Hafenkranne und die erhaltene Bebauung aus den Kaispeichern aus der 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 stadtheilig gelegenen Drehbrückenhaus, der ehemals hydraulischen Kraftzentrale, in der 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 überbaut war.

Auf diese Baugrundstücke folgt der älteste und größte Kaispeicher der Nördlichen Wallhalbinsel, 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 ergänzendem Gastronomiebetrieb einer neuen Nutzung zugeführt. Auf die *media docks* folgt eine kleinere Freifläche, welche eine Blickachse zwischen der Kaiantenbebauung 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.

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 die jeweiligen 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. Diese Zwischenbauten tragen die Bezeichnungen BC und CD.



An der Nordspitze befindet sich eine Freifläche, die als Schiffsbauplatz für die *Kraweel Lisa von Lübeck* diente und heute überwiegend von dem florierenden Gastronomie- und Freizeitbetrieb *StrandSalon* genutzt wird.

Zwischen den beiden Gebäudeketten entlang der Kai- und Mauern befindet sich eine großflächige innere Erschließungsachse, die vollständig mit historischem Großsteinpflaster belegt ist. In dieses Pflaster eingelassen existieren bis heute die Gleisstränge der alten Hafenbahn, die am nördlichen Ende in einer Drehscheibe enden, um den Wechsel der Waggons von den wasserseitigen zu den landseitigen Gleisen zu ermöglichen.

Am Eingang zur Nördlichen Wallhalbinsel befindet sich ein Pfortnerhaus mit einer davor im Boden eingelassenen Fuhrwerkswaage aus dem Jahre 1963. Entlang der Kai- und Mauern liegen stellenweise die Gleise für die ehemals neun bzw. zehn Laufkrane. Stadtseitig sind drei dieser Laufkrane als Industriedenkmal erhalten geblieben.

## 2 Bau- und Nutzungskonzept

### 2.1 Zielsetzung und Überblick

Die für die Revitalisierung der nördlichen Wallhalbinsel in Betracht kommenden Liegenschaften umfassen den bis heute nicht sanierten und geänderten Nutzungen zugeführten Bestand der Kaischuppen A bis D und F sowie die bereits definierten Baufelder auf den Freiflächen des einstigen Schuppens E. Die mit diesem Konzept verfolgte Revitalisierung erfolgt jedoch primär über behutsame Umgestaltungen und Neubauten innerhalb der historischen Hallen. Die mit diesem Konzept verfolgten Maßnahmen berücksichtigen zudem die Anforderung, ein hohes Maß an Flexibilität zu erhalten, um den sich ändernden Marktverhältnissen ohne großen Aufwand anpassen zu können. Zukünftige Nutzungsschwerpunkte für die überplanten Gebäude liegen in einem die Altstadt ergänzenden und den Tourismusstandort Lübeck stützenden Dienstleistungsbereich. Hierzu gehören das Beherbergungsgewerbe im moderaten Preissegment, Angebote für den maritimen Städtetourismus, Arbeits- und Präsentationsräume für bildende Kunst- und Kunsthandwerk und auch Proberäume für Lübecker Bands. Hierzu gehören ferner Wohnungsangebote besonders für Menschen, die das Wohnen

und Arbeiten an einem Standort verbinden wollen. Überdies soll die Nördliche Wallhalbinsel als Ort der Naherholung und des maritimen Erlebens für die Lübecker Altstadtbewohner und -besucher gestärkt werden. Hierzu gehören neben ständigen Einrichtungen wie einem erweiterten Museumshafen, dem *Strandsalon*, weiteren Gastronomiebetrieben und offenen Ateliergemeinschaften auch die Räume für wechselnde Aktionen wie Märkte, Messen, Konzerte und Ausstellungen — mit hohem Erlebniswert an den Wochenenden. Auf diese Weise wird die Nördliche Wallhalbinsel nicht nur durch ihre Bewohnerschaft belebt, sondern auch ganz besonders durch ihre Besucher aus angrenzenden Wohngebieten und aus dem gesamten Städtetourismus.

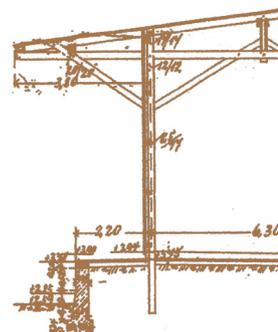
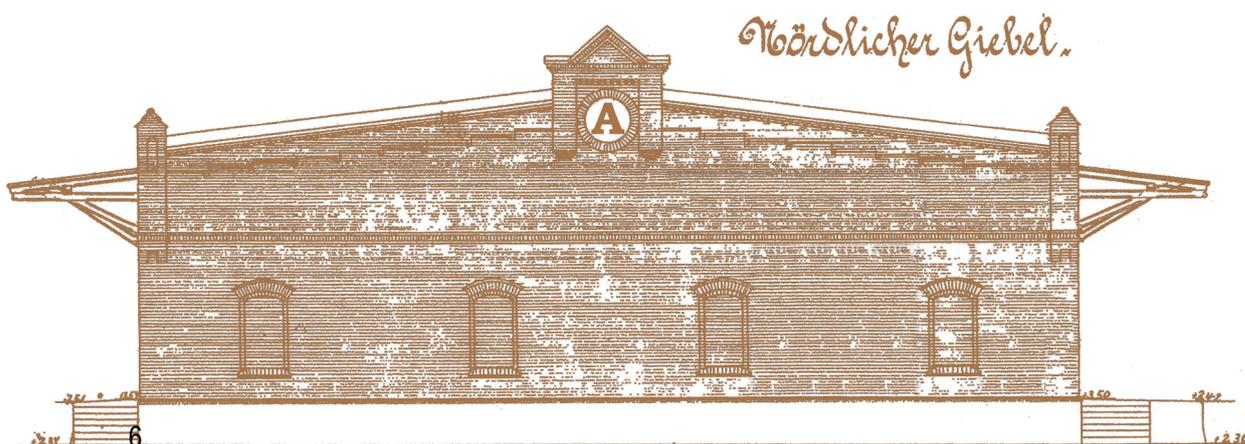
Die nachfolgend dargestellten Umbaumaßnahmen und darauf bezogene Nutzungsvorschläge beziehen sich auf spezifische Gebäude — insbesondere die Hallenräume in den Schuppen B bis D. Deren gleichartige Konstruktion lässt es jedoch zu, die baulichen Voraussetzungen für jede Art der vorgeschlagenen Nutzungen zu schaffen.

### 2.2 Schuppen A

#### Baubeschreibung

Der 1903 errichtete Schuppen A ist der erste einer Folge von vier Kaispeichern entlang des Kulenkampkais. Er besteht aus drei hölzernen Lagerhallen von annähernd gleicher Größe, die mittels zweier aus Backstein gemauert Brandabschnittswände 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 Trep-

penfriesen, 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 Lageraufseher, 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. Bauzeitlich besaßen die drei Lagerhallen des Schuppens A beiderseits zusammen 26 Holzschiebetore, von denen wasserseitig heute neun verschlossen sind. Wie alle Dächer der Lübecker Hafenschuppen besteht dieses aus einer Holzschalung mit einer Abdichtung aus Bitumendachbahnen. Die Lagerflächen der drei Hallen werden durch Stützenreihen mit alternierenden Abständen gerastert. Der Fußboden besteht aus einer Betonplatte, die im Bereich der nördlichsten Halle mit Holzdielen belegt wurde.

schuppen besteht dieses aus einer Holzschalung mit einer Abdichtung aus Bitumendachbahnen. Die Lagerflächen der drei Hallen werden durch Stützenreihen mit alternierenden Abständen gerastert. Der Fußboden besteht aus einer Betonplatte, die im Bereich der nördlichsten Halle mit Holzdielen belegt wurde.

### Eckdaten von Schuppen A

- Flächenmaße: 165,0 m Länge und 25,7 m Breite
- Bruttogeschossfläche ohne Rampen: 3.989 m<sup>2</sup>
- Höhe ab Hallenboden: Traufe 6,5 m, First 8,2 m

- Umbauter Raum (ohne Sockel): 29.176 m<sup>3</sup>
- Stützenraster in der Länge: im Wechsel 5,6 und 6,6 m
- Stützenraster in der Breite: 6,3 m

### Geplanter Ausbau

Je nach Nutzung erfolgt der Einzug einer zweiten Geschossebene in den gesamten oder in Teilen der drei Hallen, gegebenenfalls mit einer vertikalen Verbindung beider Ebenen in den Bereichen, wo Publikumsverkehr gewünscht oder zu erwarten ist. Die Schiebetore — landwie wasserseitig — bleiben erhalten. Wo benötigt, werden heute verschlossene Öffnungen wieder belebt. (Schau-) Fenster werden in den Bereichen neu eingebaut oder hinter aufgeschobenen Toren als zweite Fassade aus Glaselementen mit Türöffnungen errichtet. Dort werden

Handels-, Dienstleistungs- bzw. Gastronomiegewerbe angesiedelt. Für die Kalkulation werden 1.800 m<sup>2</sup> als Lagerflächen, ggf. mit Werkstätten angenommen, was je nach Größe zwischen drei und sechs vermietbaren Einheiten inklusive Büro, Teeküche und WC entspricht. In der nördlichen Halle des Schuppens erfolgt ein Ausbau mit zwei Ebenen von je rund 900 m<sup>2</sup> Größe. Der Treppenaufgang wird feuersicher innerhalb des Kopfbaus und an der Brandabschnittswand eingerichtet.

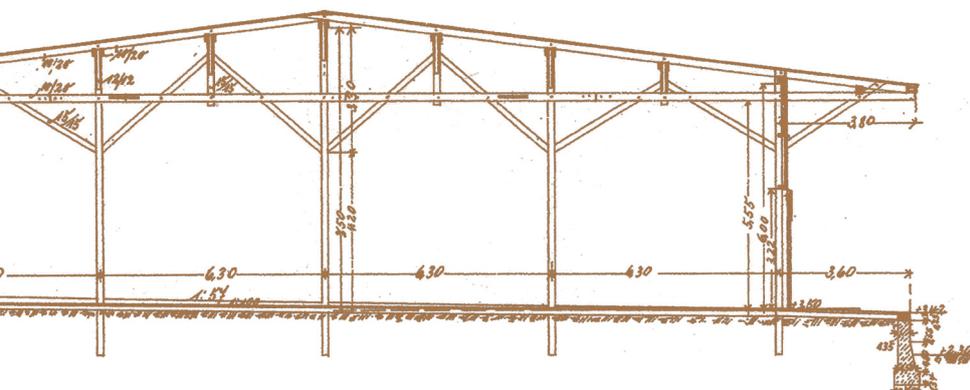
### Zukünftige Nutzung

Der im September 2011 beschlossene Bebauungsplan weist im Bereich des Schuppens A ein Sondergebiet Sportboothafen aus. Es stellt sicher, dass die hierfür benötigten landseitigen baulichen Anlagen in räumlicher Nähe sowohl zum Wall- aber auch zum Hansahafen eingerichtet werden können.

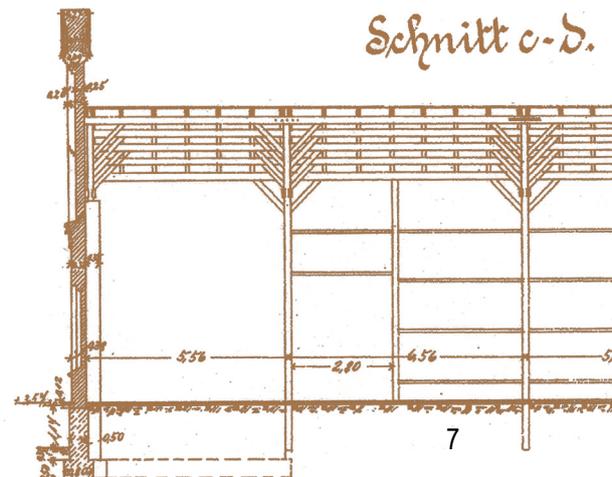
Ferner sind ergänzende Nutzungen z.B. Vereinsheime mit Versammlungsräumen und einem Gastronomiebereich oder Werkstätten und Einzelhandelsgeschäfte zulässig. Beherbergungen und Wohnnutzungen sind aufgrund der besonderen Lärmbelastung, die sich auch aus der Nähe zur Auffahrt auf die Marienbrücke und zum Gleiskörper der Deutschen Bahn ergibt, ausgeschlossen. Nutzungen des Schuppens A besitzen daher idealer Weise einen Bezug zum alten und neu geplanten Sportboothafen:

- Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Hafenbetrieb als Yachtservice: Waschküche oder Waschsalon, und Sanitäranlagen für Yachtgäste, Entsorgungsstation für Yachtmüll, Chemie-WC, zur Wasserseite: Gastronomie als Terrassen-Café, Marina-Treff
- Autovermietung und Car-Sharing-Station, Fahrradladen mit Fahrrad- und Elektrofahrad-Verleih, Stromtankstelle, ggf. betrieben mit Photovoltaikanlagen — besonders für Gäste, die Lübeck per Schiff besuchen
- Werkstätten: Segel- und Planenmacher, Tischlereien, Schlossereien — auch für den Museumshafen
- Handelseinrichtungen: Maritimer Bedarf, Lebensmittel zur Versorgung der Yachten und der Mieter und übrigen Bewohner der Wallhalbinsel, soweit sich hierfür ein eigener Bedarf und ein Mietinteresse entwickelt.

Schnitt a-b



Schnitt c-d



## 2.3 Schuppen B und D

### Baubeschreibung

Die Kaischuppen B und D wurden 1904 und 1907 weitgehend baugleich errichtet. Sie bestehen 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 Schuppen D landseitig um knapp einen Meter.

### Eckdaten von Schuppen B

- Längenmaße: 96,5 m Länge und 25,7 m Breite
- Höhe ab Hallenboden: Traufe 6,5 m und First 8,3 m
- Bruttogeschossfläche ohne Rampen: 2.480 m<sup>2</sup>
- Umbauter Raum (ohne Laderampen): 18.350 m<sup>3</sup>
- Stützenraster: Länge 5,6 m, Breite 6,3 m

### Eckdaten von Schuppen D

- Längenmaße: 85,2 m Länge und 25,7 m Breite
- Höhe ab Hallenboden: Traufe 7,5 m und First 9,1 m
- Bruttogeschossfläche ohne Rampen: 2.171 m<sup>2</sup>
- Umbauter Raum (ohne Laderampen): 18.021 m<sup>3</sup>
- Stützenraster: Länge 5,6 m, Breite 6,3 m

### Geplanter Ausbau

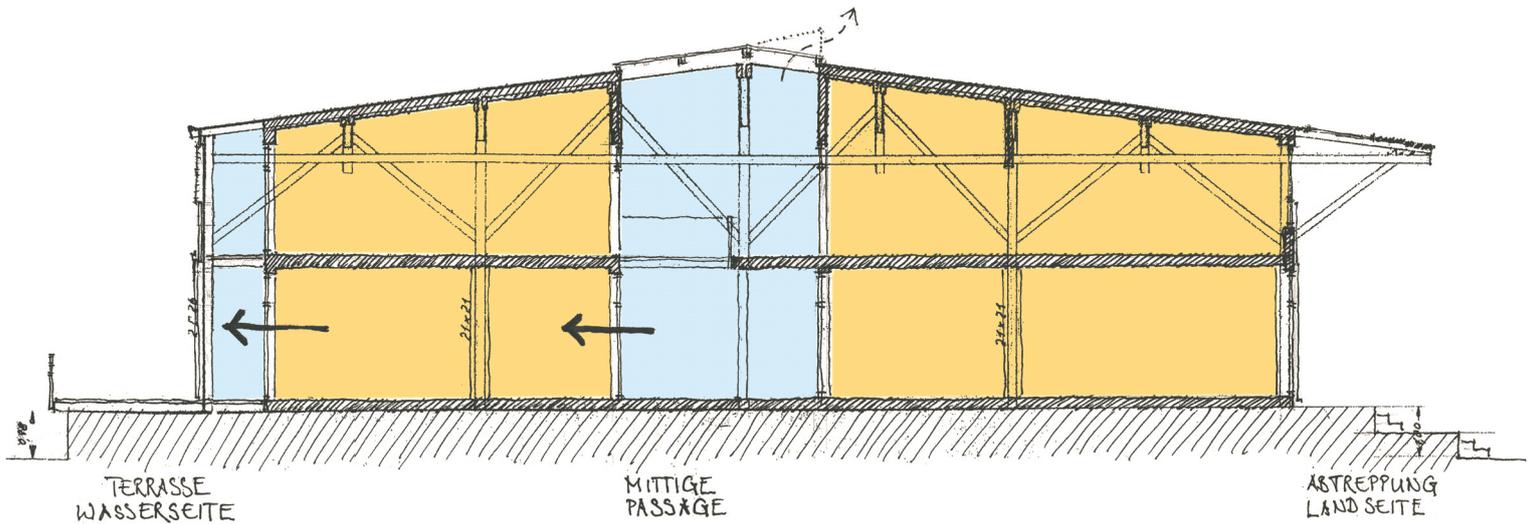
An beiden Längsseiten der Hallen wird eine zweite Geschossebene eingezogen. Die Erschließung erfolgt über eine Mittelachse, die so dimensioniert ist, um als Passage mit Einblick in Werkstätten und Ateliers und zu bestimmten Anlässen auch als Ausstellungsfläche zu dienen. Die Nutzereinheiten verfügen über entsprechend große Fenster zum Mittelgang. Sofern eine Wohnnutzung angestrebt wird, unterliegt der Ausbau von Schuppen D hinsichtlich der Lärmlasten besonderen Auflagen des Bebauungsplans. Vor diesem Hintergrund erfolgt der Innenausbau wasserseitig mit hinter der Außenhaut liegenden Loggien, die eine Lärmreduzierung bewirken.

Wie bei Schuppen A unterscheiden sich die Anzahl der Öffnungen land wie wasserseitig. Auf der Landseite besitzt Schuppen B insgesamt 15, der kürzere Schuppen D 12 Schiebetore, wasserseitig haben beide Schuppen je acht zu vier Paaren angeordnete Tore. Alle weiteren baulichen Details entsprechen weitgehend denen von Schuppen A. Die Hallen B bis D sind durch die Zwischenbauten BC und CD miteinander verbunden.



Beide Schuppen werden nach diesem Grundmuster ausgebaut. Dabei können die Einheiten geteilt, aber auch zusammengelegt werden. Daher besteht Flexibilität für die Vermietung auch bei Veränderungen der Nachfrage. Die ehemaligen Laderampen werden als Außenflächen den jeweiligen Mietbereichen zugerechnet. Es bestehen Möglichkeiten, an den Flanken der Hallen je nach Nutzung und Nachfrage (unter den Dachüberhängen) eine balkonartige Außengalerie zu schaffen. Auch wäre eine geschossübergreifende Verbindung von Räumen möglich. Dies sind Optionen, die anhand der Vorstellungen konkreter Nutzungsinteressen geplant und realisiert werden.





### Zukünftige Nutzung von Schuppen B

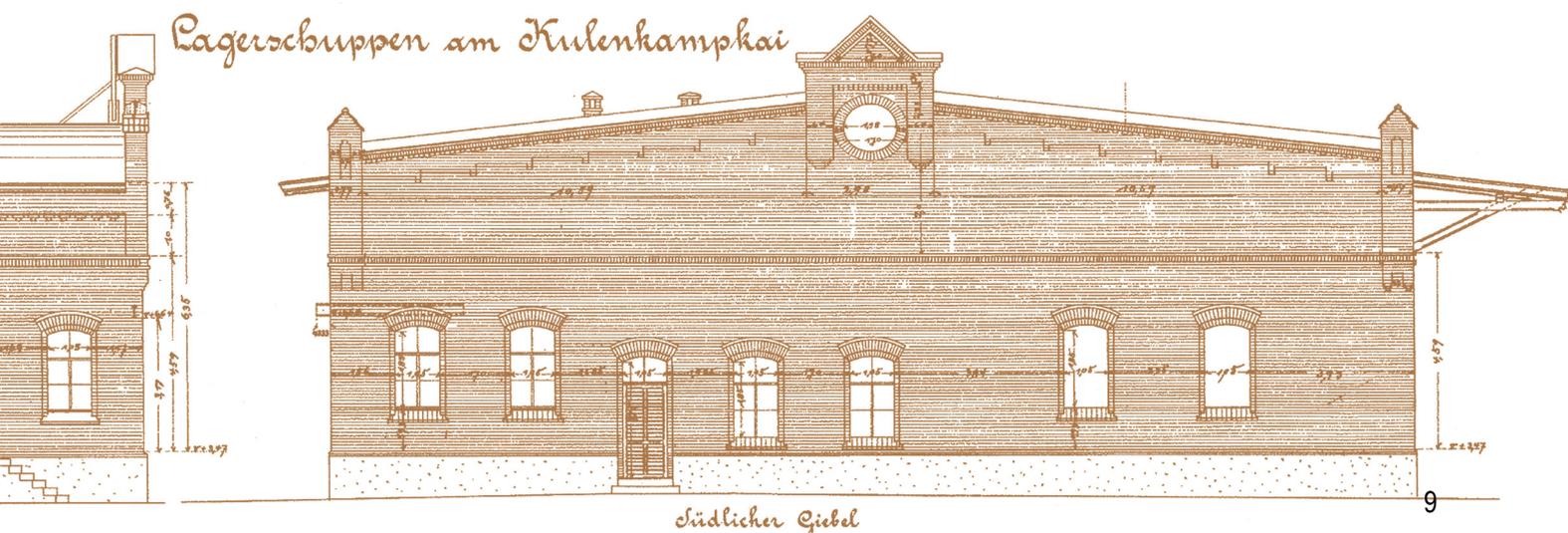
Aufgrund der Nähe zur geplanten Marina im Wallhafen und der bestehenden Liegeplätze im Hansahafen und dem Museumshafen bietet sich der Schuppen B dazu an, in einer oder in beiden Hallen ein Hotel oder Aparthotel (ein Hotel mit Apartamenteinheiten für zwei bis vier Personen) einzurichten, wofür besonders unter den städtereisenden Touristen Bedarf besteht. Ergänzend oder alternativ könnten Einheiten als Ferienwohnungen mit zwei Zimmern, Bad, Pantryküche oder als Studentenwohnungen für zwei Personen vermietet werden. Da der gültige Bebauungsplan für den Schuppen A und B besondere Auflagen hinsichtlich der Lärmlasten vorsieht, ist der Wunsch nach Wohnnutzung am ehesten im Schuppen B umzusetzen.

Die Hochwasserschutzrichtlinien verlangen keine besonders geschützten Räume jenseits von 2,2 m über NN. Die mit einer zweiten Bodenplatte erhöhten Gebäudesockel liegen mit rund 3,5 über der Grenze des höchsten Hochwassers von 3,37 m über NN, erfordern aber einen Aufenthaltsraum je Erdgeschosswohnung — z.B. das Schlafzimmer, das mit 3,87 m über NN einen gut 40 cm höheren Fußboden besitzt. Alternativ können Wohnungen über zwei Ebenen als Maisonnettewohnungen gestaltet werden — Anforderungen, die ebenso bei Neubauten zu beachten sind, aber bei dem ohnehin nur zweigeschossig ausgelegten Ausbau der Schuppen besonderen Charme besitzen.

### Zukünftige Nutzung von Schuppen D

Über ein Mietniveau, welches spürbar unter demjenigen von Neubauten kalkulierbar ist, werden aus den Bereichen Kreativwirtschaft, Kunst und Kunsthandwerk, freie Berufe und Jungunternehmertum Mieter angesprochen, die nicht nur aus Kostengründen kaum in Neubaufächen einziehen

würden. Mittels des gleichartigen zweigeschossigen Ausbaus mit innerer Erschließung können alle angeführten Nutzungen ohne großen baulichen Mehraufwand untergebracht werden. Die hohe Flexibilität dieses Ausbaukonzepts lässt gelegentliche Veränderungen immer wieder zu.



## 2.4 Schuppen C mit der Zwischenhalle BC

### Baubeschreibung

Der Kaispeicher C ist mit einem 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 mit Mittelstütze verwendet, die es ermöglichte, die beiden zwischen den steinernen Kopf- und Mittelbauten liegenden Hallen wesentlich höher und mit nur einer innen liegenden Stützenreihe zu errichten.

Wie bei den anderen Schuppen unterscheidet sich die Zahl der Tore land- und wasserseitig. 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
- Bruttogeschossfläche ohne Rampen: 2.187 m<sup>2</sup>
- Höhe ab Hallenboden: Traufe 10,0 m, First 11,8 m
- Umbauter Raum (ohne Laderampen): 24.255 m<sup>3</sup>
- Stützenraster in der Länge: 5,6 m

### Geplanter Ausbau

Aufgrund seiner besonderen Höhe eignet sich der Schuppen C für einen doppelgeschossigen Ausbau mit zusätzlichen Galerieebenen in solchen Bereichen, die nur geringe Gewichtsbelastungen erfahren. Wie bei den Schuppen A, B und D kann dieser Ausbau voraussichtlich ohne zusätzliche Gründung erfolgen. Um die Gebäudeinfrastruktur unterzubringen und eine zusätzliche Lastenverteilung des Ausbaus zu erreichen, erfährt die vorhandene Betonsole jedoch eine Aufdoppelung.

Nach dem Prinzip der Schuppen B und D wird eine neue Hauptebene eingezogen, die über eine innen liegende Galerie erschlossen wird. Nach dem Vorbild *media docks* wird hinter die aufgestellten Schiebetore und wiederher-

Schuppen C befindet sich aufgrund seiner intensiven Nutzung und seiner nach Kriegszerstörung in Teilen nur behelfsmäßigen Wiederherstellung in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Die verhältnismäßig geringe historische Substanz erlaubt andererseits ein größeres Maß an Freiheit bei der Gestaltung — insbesondere bei der Größe und Verteilung von Fassadenöffnungen.

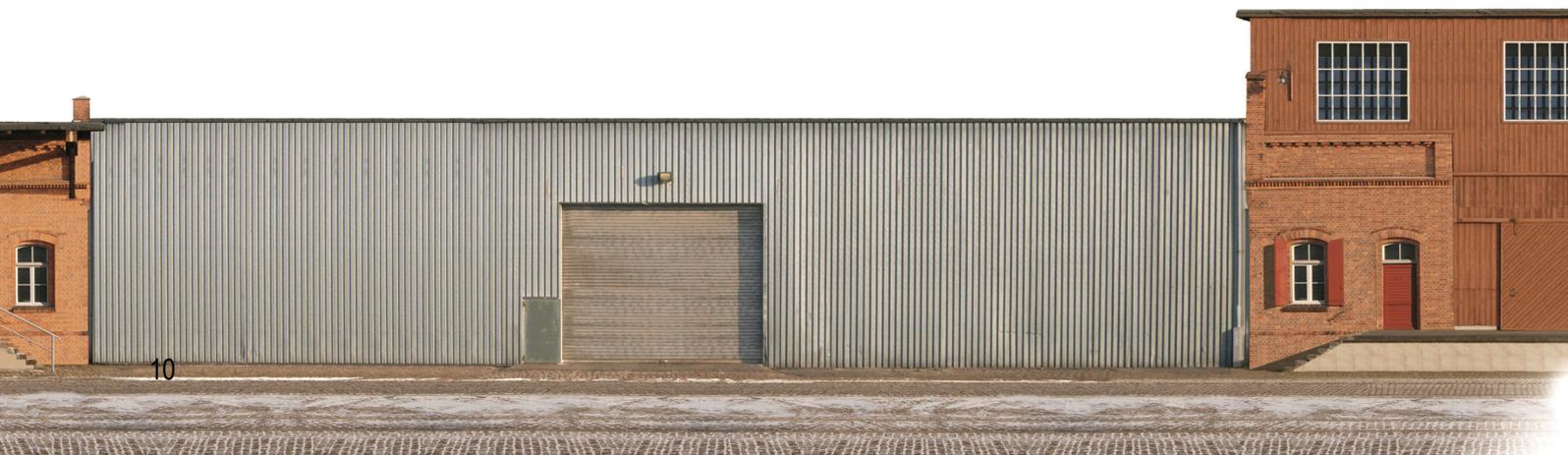
Am jeweiligen Kopfe des Schuppens C schließen die jüngeren Zwischenbauten BC und CD an die Schildmauern an. Die Zwischenhallen BC und CD aus den Jahren 1977 und 1983 bestehen aus einem Stahltragwerk welches mit Profiblechen an den Wänden aus Stahl, auf dem Dach aus Aluminium bekleidet ist. Wasser- wie landseitig besitzen die Hallen ein großes Rolltor aus Stahllamellen.

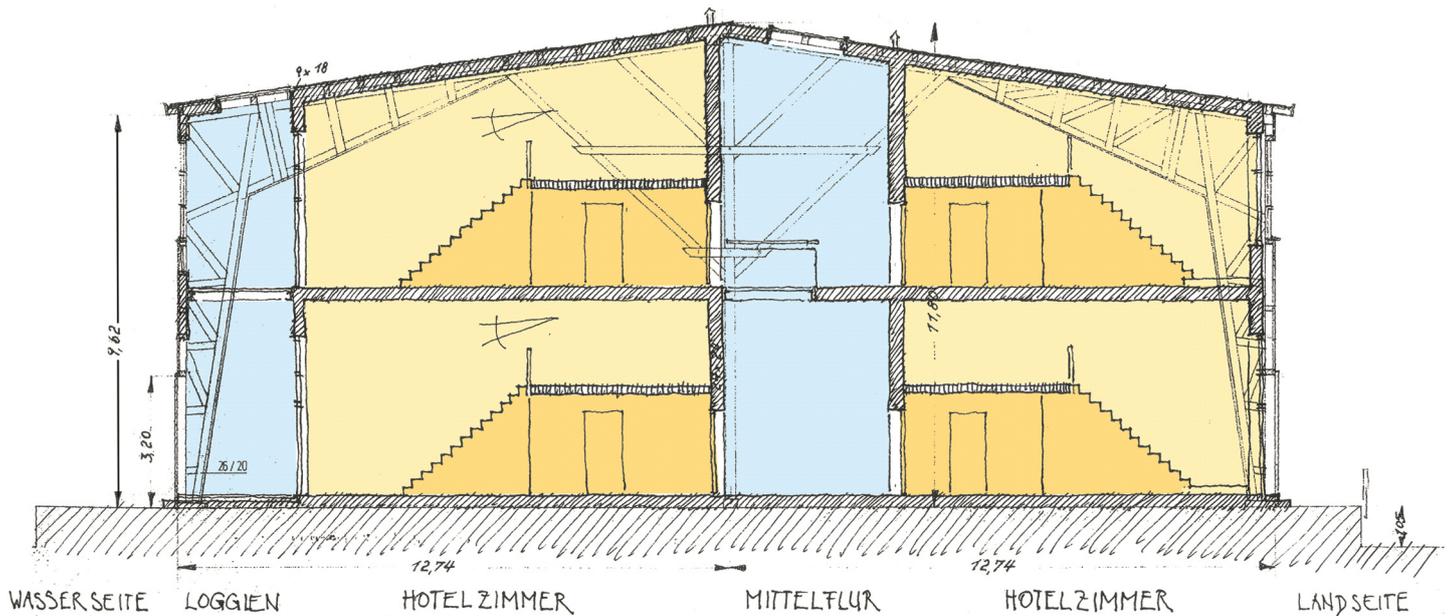
### Eckdaten von Zwischenhalle BC

- Längenmaße: 35,0 m Länge und 25,0 m Breite
- Bruttogeschossfläche: 875 m<sup>2</sup>
- Höhe ab Hallenboden: Traufe 7,0 m, First 8,5 m
- Umbauter Raum: 6.790 m<sup>3</sup>
- Stützenfreier Innenraum

gestellten Außenfenster eine innere Glasfassade errichtet. Zur Wasserseite wird diese Fassade um gut zwei Meter nach innen versetzt, wodurch Loggien entstehen, die als Austrittsmöglichkeit und als zusätzlicher Schallschutz gegen Industrielärm von der Roddenkoppel dienen. Dachflächenfenster belichten die oberen Loggien sowie den inneren Erschließungskorridor.

Die Halle BC und auch die nördlich an Schuppen C angrenzende baugleiche Halle CD aus Stahl- und Wellblechkonstruktionen bleiben als verbindende Zwischenbauten zwischen den steinernen Kopfbauten der Schuppen erhalten. Die Wände zur Wasser- und zur Straßenseite werden als Glasfassade ausgebildet. Durch diese Glasflächen





wird der Durchblick zwischen der inneren Erschließungsachse der Nördlichen Wallhalbinsel und den Wasserflächen des Wallhafens wieder möglich. Zudem werden die an Ziermauerwerk reichen Kopfbauten wieder erlebbar.

Beide Hallen erhalten einen Zugang zur inneren Erschließungsachse von Schuppen C, die über eine Rampe bzw. Treppe zum Höhenniveau des Gebäudesockels erreicht

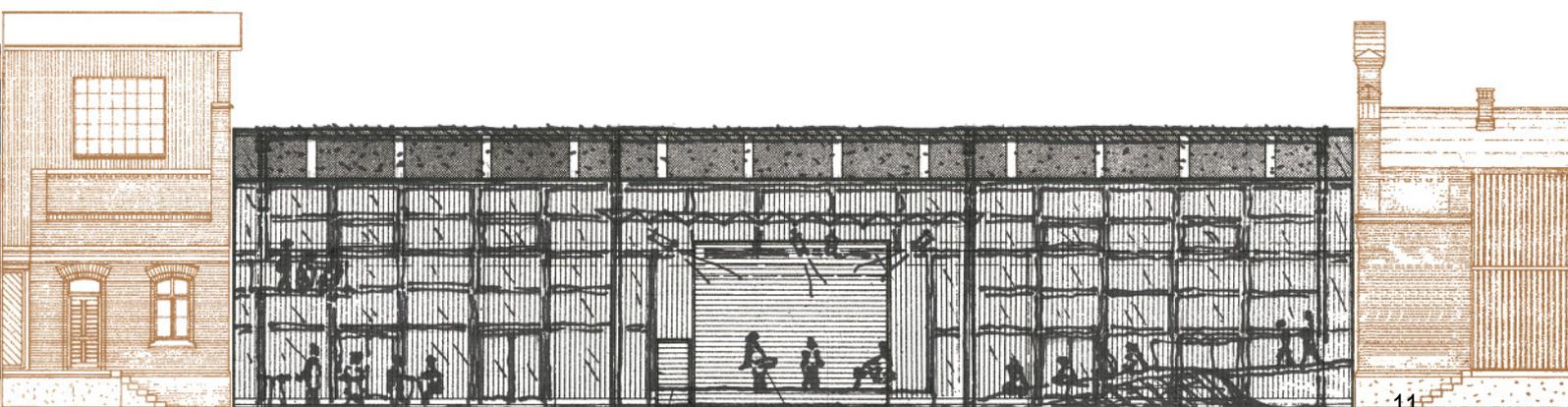
wird. Die südliche Halle BC dient als Eingangsbereich oder Foyer für den Schuppen C. Die nördliche Halle CD wird auf gleiche Weise an den Schuppen angeschlossen, kann folglich mit diesem zusammen oder aber auch als eigenständiges Bauwerk gelegentlich bzw. dauerhaft gesondert genutzt werden. Nutzungsbedingt könnten die Zwischenhallen teilweise eine zweite Ebene oder nach innen offene Galerie erhalten.

### Zukünftige Nutzung

Schuppen C bietet sich in Verbindung mit der Zwischenhalle CD, ggf. mit Erweiterung in den Schuppen B hinein, für die Nutzung als Hotel in der Zwei- bis Drei-Sterne-Kategorie an. Den Bedarf hierfür belegt das jüngste Sachverständigengutachten vom Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Institut für Fremdenverkehr (Dwif), welches das Fehlen von innenstadtnahem Beherbergungsgewerbe in der Zwei- und Drei-Sterne-Kategorie bemängelt. Die weitere Entwicklung Lübecks als Ziel für Tages- und Wochenendtouristen wird maßgeblich davon abhängen, wie der erhebliche Nachfrageüberhang durch ein fuß-

läufig zur Altstadt angebundenes, kostengünstiges und dennoch zeitgemäß ausgestattetes wie architektonisch ansprechendes Angebot bedient werden kann. Da es im nahen Altstadtrand wie auf der Altstadtinsel an ausreichend großen Grundstücksflächen für mögliche Neubauten mangelt, ist die Nördliche Wallhalbinsel als Standort sowohl ideal als auch notwendig.

Im Bereich des Erdgeschosses und des ersten Obergeschosses können nach dem oben geschilderten Ausbauprinzip je Ebene und Seite je nach Kategorie zwischen 18



und 24 Zimmer mit eigenem Flur und Bad und WC eingebaut werden, die eine Gesamtfläche von 20 bis 40 m<sup>2</sup> je Einheit besitzen. Im Obergeschoss werden über den steinernen Kopfbauten bis zu acht zusätzliche Zimmer hinzu gewonnen. Zusammen ergibt sich daraus eine Zahl zwischen rund 70 und 100 Zimmern mit insgesamt zwischen 140 bis 200 Betten — bei Erweiterung in Schuppen B hinein steigerungsfähig auf bis zu 200 Zimmer bzw. 400 Betten. In der Zwei- bis Drei-Sterne-Kategorie ließe sich diese Größenordnung sehr wirtschaftlich betreiben.

## 2.5 Zwischenhalle CD

### Baubeschreibung

Zwischen dem nördlichen Ende des Schuppens C und dem südlichen Kopfbau von Schuppen D befindet sich der jüngere Zwischenbau CD aus dem Jahr 1983. Konstruktiv und in der Ausstattung ist dieser Zwischenbau weitgehend baugleich wie die Zwischenhalle BC, besteht

Über den Hotelbetrieb wird auch eine sinnvolle Nutzung der Zwischenhalle BC sichergestellt. Wird diese Halle dem Hotel zugeschlagen, lässt sie sich als Eingangsbereich mit Foyer, Frühstücksraum, Bar und Restaurant nutzen, die direkt vom Hotelkorridor — ggf. auch aus zwei Ebenen heraus — begehbar wären.

Die Halle CD mit einer Fläche von über 800 m<sup>2</sup> könnte bei Bedarf für den Hotelbetrieb auch als Ausstellungs-, Tagungs- oder Veranstaltungsraum zur Verfügung stehen.

### Eckdaten von Zwischenhalle CD

- Längenmaße: 34,9 m Länge und 25,7 m Breite
- Bruttogeschossfläche: 862 m<sup>2</sup>
- Höhe ab Hallenboden: Traufe 7,8 m und 8,3 m First
- Umbauter Raum: 7.327 m<sup>3</sup>

### Umbau und zukünftige Nutzung

Der Umbau von Halle CD erfolgt analog zur Halle BC. Auch hier werden die Wände zur Wasser- und zur Straßenseite als Glasfassade ausgebildet und ein Zugang zur inneren Erschließungsachse von Schuppen C geschaffen. Außer einem neuen Fußbodenaufbau wird kein umfangreicher Innenausbau vorgenommen. Dieser ist wegen der ganzjährigen Hotelnutzung im besonderen Umfang nur für die Halle BC erforderlich.

Als Nutzungen kommen für die Halle alle Arten von privaten und öffentlichen Veranstaltungen in Betracht, die einen Raum dieser Größenordnung beanspruchen müs-

also aus einer Stahlrahmenkonstruktion ohne innere Stützen auf denen Dachhaut und Außenwandflächen aufmontiert sind. Im Inneren befindet sich derzeit noch das historische Großsteinpflaster, welches die gesamte Nördliche Wallhalbinsel bedeckt.

sen, besonders aber Auftritte der Lübecker Jugendbands aus Schuppen F und periodische Kunstausstellungen der Ateliergemeinschaft, die in Schuppen D residiert.

Die Halle CD kann nach Bedarf, ggf. auch dauerhaft in Verbindung mit der Hotelnutzung in Schuppen C als ergänzender Veranstaltungsraum oder als Tagungszentrum genutzt werden. Wie bereits geschildert kann Halle CD aber auch als eigenständiges Bauwerk gesondert genutzt werden. Ein flexibler Innenausbau, auch das Einziehen einer zweiten Ebene mit zusätzlichen Räumen oder als offene Galerie kann nutzungsabhängig geschehen.



## 2.6 Schuppen F

### Baubeschreibung

Schuppen F wurde während der Kriegsjahre von 1939 an 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 aufbetonierten Hohlziegeln ausgebildet. Wegen der kriegsbedingten Engpässe bei Material und Logistik wurde der Bau über einen vergleichsweise langen Zeitraum auch unter Zuhilfenahme norwegischer Zwangsarbeiter errichtet, die auf einem Schiff im Stadthafen untergebracht waren. Nach etlichen Unterbrechungen der Bauarbeiten war der Schuppen unter Einsatz von „Sparingenieuren“, die den Materialeinsatz wiederholt überprüften, ab 1944 provisorisch betriebsbereit und bis 1949 fertig gestellt.

Schuppen F war zunächst ein reines Lagerhaus, das auf der Wallhalbinsel mit über 2.800 m<sup>2</sup> die größte zusammenhängende Lagerfläche besitzt. 15 Stahlbetonskelett-rippen bilden eine dreischiffige Halle mit einem Lichtgaden auf etwa der Hälfte der Gesamtlänge. Land- wie wasserseitig besitzt der Schuppen je 16 doppelflügelige Schiebetoröffnungen, von denen heute aufgrund von Ausbauten am Süden und Veränderungen am Norden insgesamt fünf geschlossen sind. Schuppen F besitzt als einziger Kaispeicher eine halb eingetieftete Teilunterkellerung, die einst für die Lagerung von russischer Butter gedacht war. Sie befindet sich im südlichen Drittel des Gebäudes und erstreckt sich auch unter die Laderampen. Dort befinden sich ehemalige Archivräume des Zolls und ein Luftschutzkeller, die über eigene Treppenabgänge erreicht werden.



### Eckdaten von Schuppen F — Halle und Bürotrakt

- Längenmaße: 144,6 m Länge und 22,4 m Breite
- Bruttogeschossfläche ohne Rampen: 3.141 m<sup>2</sup>
- Höhe ab Hallenboden: Traufe 4,5 m, First 7,1 m
- Umbauter Raum (ohne Laderampen): 17.461 m<sup>3</sup>
- Stützenraster: Länge 9,0 m, Breite 5,1 und 10,6 m

### Eckdaten von Schuppen F — Keller

- Längenmaße: 54,8 m Länge und 29,5 m Breite
- Bruttogeschossfläche: 1.616 m<sup>2</sup>
- Höhe ab Hallenboden: 2,65 m Deckenhöhe
- Umbauter Raum: 4.283 m<sup>3</sup>
- Stützenraster: Länge: 4,5 m, Breite 3,8 und 5,5 m

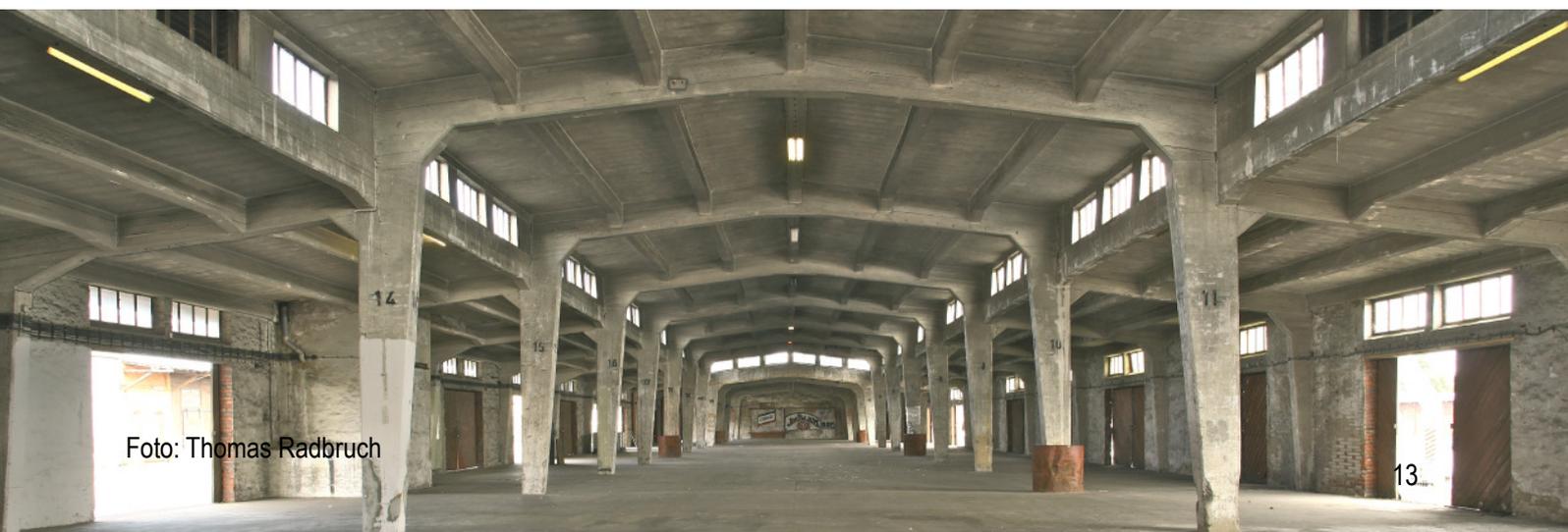


Foto: Thomas Radbruch

## Renovierung und Umbau von Halle und Keller

Die großen doppelflügeligen Schiebetore bleiben erhalten. 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 Terrassen. Die seit 2012 unter Denkmalschutz stehenden Krane Nr. 22 und 52 vor dem Schuppen F bleiben erhalten. Die im südlichen Kopf des Schuppens befindlichen Büroräume nebst dem über eine eigene Treppe erreichbaren Keller des ehemaligen Zoll-Archivs bleiben bestehen und dienen dem Pächter der Veranstaltungshal-

### Nutzungsmöglichkeiten im Erdgeschoss

Konkretes Interesse am Betrieb einer Mehrzweckhalle liegt vor. Die Größe und Beschaffenheit der rohbauartigen und dennoch kirchenartig anmutenden dreischiffigen Halle konkurriert nicht mit dem übrigen Angebot Lübecks an Veranstaltungsorten wie der Musik- und Kongresshalle oder dem Theater und dem Kolosseum. Vielmehr stellt Schuppen F aufgrund seiner besonderen Eigenschaften eine wichtige Ergänzung des bestehenden Lübecker An-

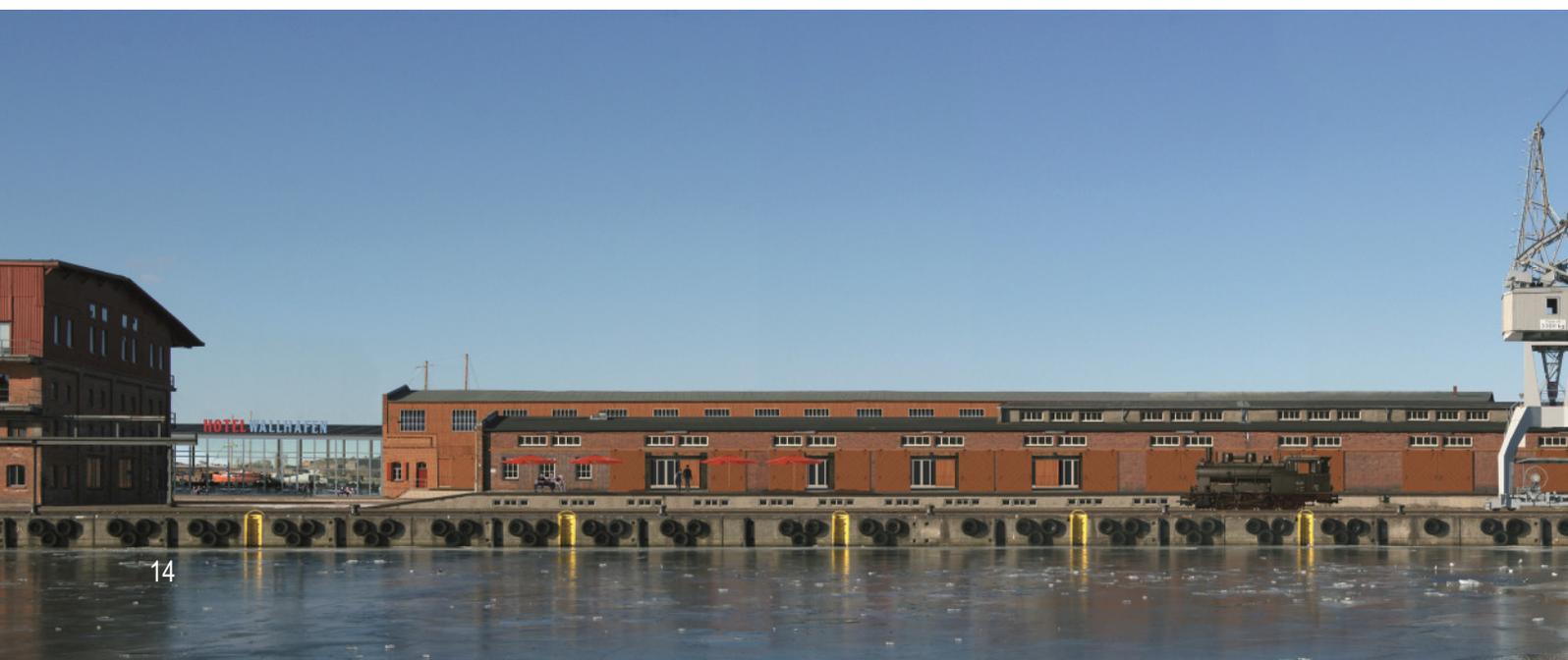
### Nutzungsmöglichkeiten im Kellergeschoss

Das Kellergeschoss kann für den Betrieb der Halle im Erdgeschoss für die Lagerung von veranstaltungsbedingt individuell benötigten Requisiten und Ausstattungsgegenständen wie Bestuhlung, Tische, Marktstände, mobile Bühnenausstattungen, Beleuchtungs- und Beschallungstechnik genutzt werden. Für die gastronomische Versorgung können hier Kühl- und Getränelager untergebracht werden. Auch Zapfanlagen, die im Erdgeschoss aufgestellt sind, können von hier aus angeschlossen werden. Die Kellerfläche von insgesamt 1.600 m<sup>2</sup> und die separate Zugänglichkeit von außen über den Treppenabgang im Süden erlaubt auch das bereits beschriebene Abteilen von Proberäumen im Rahmen eines Musikcenters mit angeschlossenen Tonstudio. Hierfür besteht dringender Bedarf

le oder bilden in Verbindung mit der gesamten Kelleranlage eine eigene vermietbare Einheit. Die Kelleranlage mit einer Größe von 1.600 m<sup>2</sup> besitzt bereits einige abgeteilte Räume, die ehemals als Luftschutzraum und als Zoll-Archiv eingerichtet wurden. Die Rasterung des Grundrisses im übrigen Teil durch vier Reihen von Stützpfälern gibt das Maß für eine Innenaufteilung zu Band-Proberäumen vor, die zur inneren Erschließungsachse mittels einer durchlaufenden Reihe von Abstellräumen zum zusätzlichen Schallschutz gepuffert wären.

gebots dar. Veranstaltungen, für die Handelswaren, Requisiten, Ausstattungs- oder Ausstellungsgegenstände schnell und komfortabel angeliefert werden müssen, sind derzeit in Lübeck in der Nähe zur Altstadtinsel und zum Bahnhof nicht durchführbar. Die große Halle im Erdgeschoss des Schuppens F ist daher für alle Arten von Messen, Märkten bzw. Flohmärkten, Ausstellungen und Großveranstaltungen ein Alleinstellungsmerkmal.

allein seitens der Lübecker Jugendbands, von denen derzeit rund 200 keinen eigenen oder gemeinschaftlich genutzten Proberaum beanspruchen können. Mittels der Teilung der großen Fläche entstehen kleine und große Proberäume mit je rund 40 bzw. 80 m<sup>2</sup> Größe und innerhalb der inneren Erschließungsachse bis zu 40 Abstellräume für Instrumente und Band-Ausstattungen mit je rund 4 m<sup>2</sup> Größe. Zwei separate WC-Anlagen ggf. mit Duschkabine wären gemeinschaftlich durch die Bands zu nutzen. Die vorgeschlagene Aufteilung erlaubt es, vier großzügige und acht kleinere Proberäume mit abgeschlossenen Nebenräumen unterzubringen. Bis zu 80 Bands können hier Proben abhalten und im angegliederten Tonstudio mit 130 m<sup>2</sup> Größe Aufnahmen tätigen.



In den bereits abgeteilten und über eine Innentreppe verbundenen Räumen im Erdgeschoss könnte eine kleine Gastronomieeinheit mit einem Ladengeschäft für Musikalien — besonders Verbrauchsmaterialien der Bands und

gebrauchte Musikinstrumente — eine sinnvolle Ergänzung darstellen, welche als wirtschaftliche Einheit geführt werden sollte. Für den Ausbau und Betrieb dieser Flächen in diesem Sinne besteht konkretes Pächterinteresse.

## 2.7 Ergänzende Neubauten

### Zur Verfügung stehende Flächen

Für ergänzende Neubauten steht die Fläche des ehemaligen Schuppens E, zwischen Drehbrücke und den *media docks*, zur Verfügung, die im neuen Bauplan laut Beschluss vom 27. September 2011 in zwei Baufelder von je 1.082 m<sup>2</sup> aufgeteilt worden ist. Der Bebauungsplan sieht hier eine Bauhöhe von 13,8 und 16,8 m über NN vor und damit eine Bebauung von dreieinhalb beziehungsweise viereinhalb Geschossen. Höhenbestimmend ist der Neubau des Kopfendes der *media docks*. Zum Drehbrückenhause soll das südliche Baufeld durch eine Herabstufung der Bauhöhe auf ein niedrigeres Bebauungsniveau vermittelt. Diese Vorgabe ist auch im Sinne dieses Konzepts als

städtebaulich angemessene Überleitung zum historischen Bestand zu begrüßen.

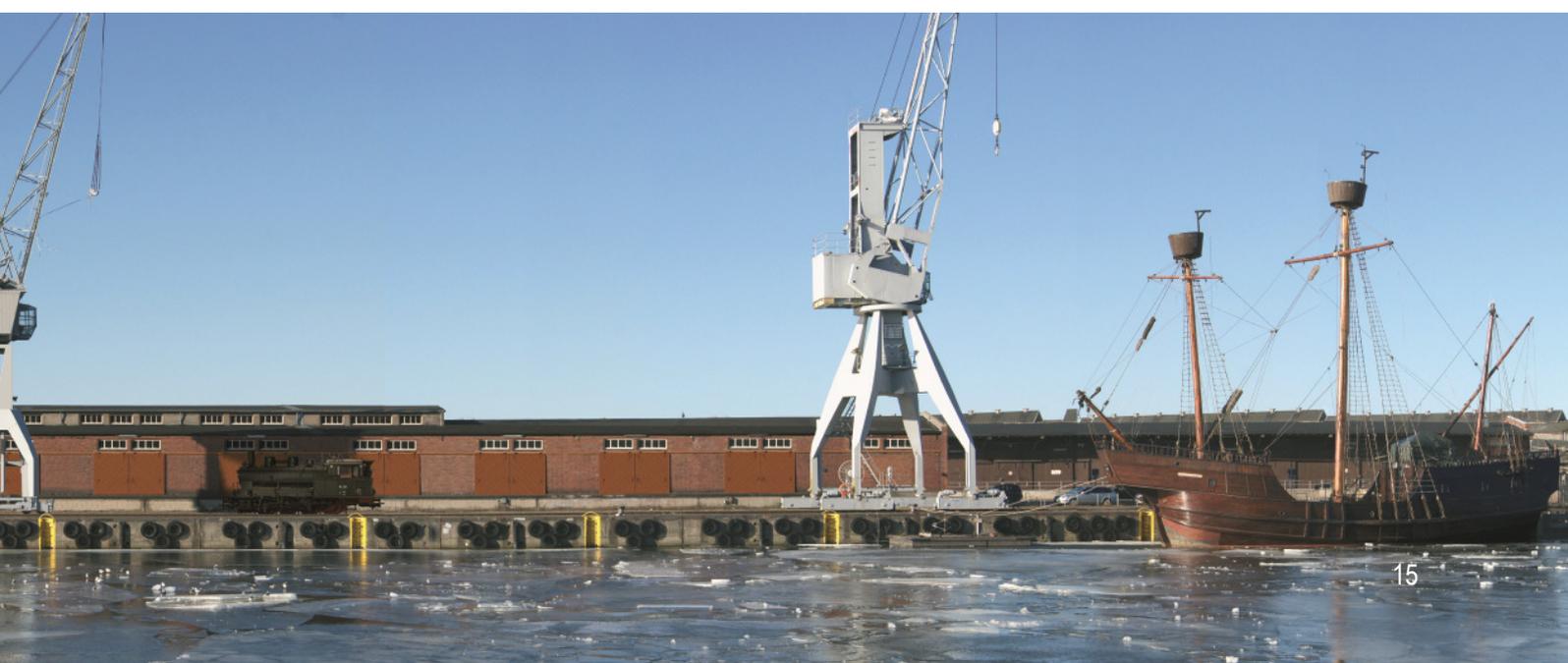
Um Akzente zu setzen und auch aus Gründen der Wirtschaftlichkeit ist ein Neubau in diesem Bereich — wie im benannten Bebauungsplan vorgesehen — denkbar. Die Grundstücksfläche beträgt ca. 3000 m<sup>2</sup>, Bebauung mit GFZ 2,98 bzw. GRZ 0,85 vorgesehen. Für diesen Neubau könnte unabhängig von den übrigen Maßnahmen zur Revitalisierung der Nördlichen Wallhalbinsel im Sinne des KaiLine-Projekts ein Investor gesucht und ein Architektenwettbewerb ausgeschrieben werden.

### Zukünftige Nutzung

- Büroflächen für beratende Berufe: Die Nähe zum Amts- und Landgericht könnte Anlass für Anwälte sein, in eine Kanzlei mit Hafeblick einzuziehen. Auch andere Dienstleistungsbetriebe kämen in Betracht, die auf Pkw-Stellplätze für Kunden und Außendienstmitarbeiter angewiesen sind — wie Steuerberatungs- und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften, Versicherungsagenturen und Unternehmensberatungen.
- Hotel: Für günstige Übernachtungsmöglichkeiten mit interessanter Lage zur Altstadt, die zudem mit dem Auto und dem Zug gut erreichbar sind, gibt es gemäß der bereits erwähnten jüngeren Erhebung zum Tourismusstandort Lübeck einen großen Bedarf. Auch wenn in Schuppen C ein Hotel im Niedrigpreissektor

verwirklicht werden sollte, wäre im Bereich der Baufelder des ehemaligen Schuppens E ein Hotel der Drei-Sterne-Kategorie ein Gewinn.

- Seniorenwohnsitz, generationsübergreifendes und altengerechtes Wohnen, Studentenwohnungen: Die Nähe zur Altstadtinsel und damit die fußläufige Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen und Kulturbetrieben bieten sich für Bewohner an, die überwiegend kein Auto besitzen oder auf dieses bewusst verzichten. Dennoch sollten Stellplätze im Halbgewerblich unter dem Gebäude geschaffen werden, da das Wohnen nach den Bestimmungen des Bebauungsplans aufgrund von Hochwassergefahren erst oberhalb eines Sockelgeschosses zulässig ist.



## 2.8 Freiflächen, wasserseitige Strukturen und Optionen

### Freiflächen und Dächer

- Die Erschließungsplanung der KWL sieht Kfz-Stellflächen auf den bestehenden Freiflächen nebst einer Begrünung durch z.B. Bäume vor. Diese Planung wird um 500 Stellplätze erweitert. Für die Nutzungen in den Schuppen A bis D dienen Stellplätze senkrecht zu den inneren Rampen. Weitere Stellplatzflächen befinden sich südlich des Schuppens A und auf der Freifläche vor Schuppen F, die in der historischen, wesentlich breiteren Form fortbestehen wird.
- Die gesamten Kaizonen mit ihren historischen Kranfahrten und Gleissträngen bleiben — wie im Bebauungsplan vorgesehen — öffentliche Fläche, die als Uferpromenade mit Blick auf die Altstadt, die Trave und den erweiterten Museumshafen genutzt werden kann. Die Rampen der Schuppen werden teilweise für Cafés oder Ausstellungen im Außenbereich genutzt. Die nördliche Freifläche zwischen den Schuppen D und F und dem *Strandsalon* bietet Raum für einen Abenteuerspielplatz mit maritimem Bezug, Außenveranstaltungen wie Flohmärkte und Ausstellungen.
- Die Dachflächen der Schuppen A bis D eignen sich für die Installation von Solaranlagen.

### Wallhafen und Hansahafen

- Der von durchgehendem Schiffsverkehr weitgehend freie, mit der Kanaltrave verbundene Wallhafen eignet sich — wie auch in zahlreichen Entwürfen der Wettbewerbe für die Nördliche Wallhalbinsel vorgesehen — für eine weitere Marina mit Liegeplätzen insbesondere für Gäste, die per Boot anreisen.
- Im südlichen Abschnitt des Wallhafens können Liegeplätze für Hausboote entstehen — eine Wohnform, die sowohl als Feriendomizil als auch als dauerhaft genutzter Wohnsitz in anderen europäischen Hafencities geschätzt wird.
- Erweiterung des derzeit auf den Holstenhafen beschränkten Museumshafens — eventuell beidseitig in diesem Hafen und als Ergänzung zum Hansemuseum: Liegeplätze für historische Schlepper, Barkassen, Schuten etc., die teilweise gastronomisch, kulturell oder als Vereinsheime der Seefahrt verbundener Gesellschaften genutzt werden können.
- Ein besonders geeigneter neuer Liegeplatz für die *Kraweel Lisa von Lübeck* ist der Kai zwischen *media docks* und Drehbrücke im Sichtbereich des neuen Hansemuseums sowie des Touristenparkplatzes vor der Musik- und Kongresshalle.
- Stärkung der Traveschiffahrt durch öffentliche Anleger für Fahrgastschiffe mit Liniendienst und Fahrradmitnahmeservice in der Saison, sonst Charterdienst von Lübeck nach Travemünde und zurück mit Halt im Fischerdorf Gothmund und IKEA Dänischburg.
- Nach Eröffnung des Hansemuseums mit Parkplätzen an der Untertrave wird die Einrichtung eines Wasser-taxis und/oder Fährbetriebs nach dem Muster der früheren Bellevue-Fähre des 19. Jhs. zur Nordspitze der Nördlichen Wallhalbinsel eine sinnvolle Einrichtung sein, die selbständig oder gemeinschaftlich, ggf. auch von den Einrichtungen auf der Nördlichen Wallhalbinsel zunächst gefördert betrieben wird.

## 3 Wirtschaftlichkeitsbetrachtung und potenzielle Investoren

Die Gegenüberstellung der Investitionen und des potenziellen Mietertrags belegt die Wirtschaftlichkeit des WHIN-Konzepts für jeden individuellen Investor wie für die Stadt.

Die im neuen Bebauungsplan für die Fläche des ehemaligen Schuppens E ausgewiesenen Baufelder IV A und IV B von je 1.082 m<sup>2</sup> können unabhängig vom WHIN-Konzept als Neubaugrundstücke an einen alternativen Investor vermarktet werden. Die KWL GmbH dürfte hierfür einen Verkaufserlös von rund 1,4 Mio. Euro erwarten. Unter Berücksichtigung des Verkaufserlöses für die Altbauten und nach Abzug der anteiligen Erschließungskosten beträgt der Überschuss für die Stadt rund 1,6 Mio. Euro.

Für den Erwerb und die Investitionen in die historischen Gebäude ergeben sich wirtschaftliche Eckdaten, die nachfolgend zusammenfassend dargestellt sind. Diese können in detaillierter Form gesondert angefordert werden.

Bei Ausbaubeginn der Hallen Anfang 2013 werden die Maßnahmen bis Ende 2014 abgeschlossen sein. Nach dem derzeitigen Stand der Planungen und nach Gesprächen mit Mietinteressenten wird mit Fertigstellung der Gebäude ein Vermietungsstand von über 80 % erreichbar sein — bei kurzfristiger Vermietbarkeit der Restflächen, jedoch unter Berücksichtigung eines Fluktuationsleerstands. Optional sind die einzelnen Gebäude unter Einbe-

ziehung der umgestalteten Zwischenbauten auch bereits nach einer kostengünstigeren Renovierung rentabel zu bewirtschaften. Ein Aus- bzw. Umbau einzelner Schuppen in Werkstatt-, Ateliereinheiten oder Studentenapartments könnte je nach Bedarf auch schrittweise nur für einzelne Hallen erfolgen. Schuppen F kann schon heute als Mehrzweckhalle unmittelbar genutzt werden. Vorhandene Inte-

### Potenzielle Investoren

Über eine Beteiligungsgesellschaft in Form einer Genossenschaft oder einer Kommanditgesellschaft kann erreicht werden, dass alternativ zu einem einzelnen Investor auch eine Gruppe privater Investoren und dazu am Eigentum beteiligte Nutzer der Liegenschaften an der Revitalisierung und dann fortlaufenden Entwicklung der Nördlichen Wallhalbinsel zusammenwirken. Um den neu zugewiesenen Nutzungsmix für alle Liegenschaften steuern zu können, sollten alle mit diesem Konzept überplanten Gebäude und Freiflächen zunächst aus einer Hand entwickelt werden.

### Beschleunigte Absetzung von Sanierungsaufwendungen für den Denkmalbestand

Für einen steuerpflichtigen privaten Investor wäre die Bestätigung des Denkmalschutzes für das gesamte bauliche Ensemble der Nördlichen Wallhalbinsel ein die Rentabilität wesentlich beeinflussender hoheitlicher Akt. Die Steuergesetzgebung fördert sowohl die Investitionen in die eigengenutzte Immobilie, die bei Denkmälern absetzbar sind, wie auch die Investitionen in vermietete Denkmale, die über einen wesentlich kürzeren Zeitraum als sonst üblich abgesetzt werden. So wird das zu versteuernde Einkommen in den auf die Investition folgenden Jahren erheblich gemindert. Während Erhaltungsaufwendungen bei der Einkunftsermittlung über zwei bis fünf Jahre verteilt abge-

ressenten benötigen lediglich eine langfristige Pachtzusage mit Verlängerungsoptionen für eine Planungssicherheit und werden dann die nutzungsbedingten Investitionen in die Gebäudeausstattung selbst projektieren und finanzieren. Es besteht daher weder ein wirtschaftlicher noch ein terminlicher Druck, die hier dargestellten Aus- und Umbaumaßnahmen zügig und umfassend abzuschließen.

Im Sinne der Ziele des Konzepts wäre es ebenso zu begrüßen, wenn die städtische KWL GmbH selbst als Bauherrin aufträte oder für den oder die Beteiligten die Aufgaben des Projektmanagements übernähme.

Der Investor — sei es eine Gesellschaft oder eine Einzelperson — sollte sich den Zielen dieses Konzepts, die ortsbildprägenden Besonderheiten Lübecks als historische Hafenstadt zu erhalten und diese als neues Alleinstellungsmerkmal herauszuarbeiten, verbunden fühlen.

setzt werden können, werden Herstellungsaufwendungen mit anfänglich 9 % pro Jahr abgesetzt und damit vereinhalf Mal so schnell wie bei Neubauten und jüngeren, nicht denkmalgeschützten Gebäuden.

Diese Vorzüge steuerlich optimierter Kostenverteilungen dienen immer mehr Fondsgesellschaften dazu, in große Revitalisierungsmaßnahmen von denkmalgeschützten Liegenschaften zu investieren. Es liegt auch hier bei der Hansestadt Lübeck, die dafür erforderlichen Rahmenbedingungen durch den Denkmalausweis für die historischen Bauwerke zu liefern.

### Einsatz des Förderprogramms *Städtebaulicher Denkmalschutz*

Die Hansestadt Lübeck könnte als Investor mittels des Programms *Städtebaulicher Denkmalschutz* wesentliche Teile der Gesamtinvestition als Zuschuss beantragen. Dieses Programm wurde als Nachfolgeprogramm zur bisherigen Städtebauförderung in Schleswig-Holstein bereits im Jahr 2009 eingeführt, um die Einheit zwischen Gebäude- und Stadtsanierung zu bewirken. Ziel des Programms ist die Sicherung erhaltenswerter Gebäude, historischer Ensembles oder sonstiger baulicher Anlagen von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung sowie die Erhaltung und Umgestaltung von entsprechenden Straßen- und Platzräumen. Fördergegenstand ist die auf Basis einer Erhaltungssatzung räumlich festgelegte Gesamtmaßnahme.

Antragsberechtigte und Zuwendungsempfänger sind Kommunen des Landes Schleswig-Holstein. Die Fördermittel des Bundes und Landes von jeweils 1/3 werden als Zuschüsse gewährt. Es wird spätestens mit der Schlussab-

rechnung geprüft, ob die bereitgestellten Fördermittel bei Rentierlichkeit der Gesamtmaßnahme durch andere Mittel zu ersetzen oder zurückzuzahlen sind.

Die Fördermittel des Programms *Städtebaulicher Denkmalschutz* können überdies mit anderen Finanzierungs- und Fördermitteln kombiniert werden. Würde die Hansestadt Lübeck anstelle der Privatisierung der gesamten Liegenschaften selbst als Investor auftreten, wie sie es 2001/ 2002 erfolgreich mit den *media docks* unter Beweis gestellt hat und dies derzeit in vergleichbarer Weise auch beim Schuppen 10/11 praktiziert, wäre das Vermögen der Stadt durch eine sehr wirtschaftliche Investition bereichert und zugleich ein signifikanter Einnahmestrom in den städtischen Haushalt auf Dauer hinzugewonnen. Aus Sicht der Stadt ergäbe sich bei einer Gesamtinvestition von nur einem Drittel der Erschließungs- und Sanierungskosten eine signifikant höhere Rendite als für einen privaten Investor (vor Steuern), der auf Förderungen verzichtete.

# WHIN-Konzept — Wirtschaftlichkeitsanalyse (Zusammenfassung\*)

## 1. Nettomieteträge, und Flächen von Bestandsgebäuden ohne das Lagerhaus (*media docks*)

Gebäude	Baufläche**	NGF SolI***	Mietfläche	Mietertrag p.a.
Schuppen A	3.989 m <sup>2</sup>	4.701 m <sup>2</sup>	4.397 m <sup>2</sup>	330.270
Schuppen B	2.480 m <sup>2</sup>	4.561 m <sup>2</sup>	3.753 m <sup>2</sup>	360.256
Halle BC	875 m <sup>2</sup>	831 m <sup>2</sup>	831 m <sup>2</sup>	99.750
Schuppen C	2.187 m <sup>2</sup>	4.031 m <sup>2</sup>	3.834 m <sup>2</sup>	460.047
Halle CD	862 m <sup>2</sup>	819 m <sup>2</sup>	819 m <sup>2</sup>	19.654
Schuppen D	2.171 m <sup>2</sup>	3.989 m <sup>2</sup>	3.800 m <sup>2</sup>	340.006
Schuppen F	3.141 m <sup>2</sup>	5.444 m <sup>2</sup>	4.982 m <sup>2</sup>	233.092
<b>Summe Flächen und Mieterträge</b>	<b>15.705 m<sup>2</sup></b>	<b>24.376 m<sup>2</sup></b>	<b>22.415 m<sup>2</sup></b>	<b>1.843.075</b>

## 2. Erschließungskosten und deren Aufteilung nach überbauter/ überbaubarer Grundfläche\*\*

Bestandsgebäude	Baufläche**	Kostenanteil
Bestandsgebäude Schuppen A bis F und Hallen BC und CD	15.705 m <sup>2</sup>	4.567.745
Lagerhaus ( <i>media docks</i> )	4.413 m <sup>2</sup>	0
Summe Bestandsgebäude	20.118 m <sup>2</sup>	4.567.745
Baufelder für Neubauten laut Bebauungsplan	Baufläche**	Kostenanteil
Baufeld IV A (GRZ 0,85, GFZ 2,55, Firsthöhe über NN 13,80 m)	1.082 m <sup>2</sup>	314.699
Baufeld IV B (GRZ 0,85, GFZ 3,40, Firsthöhe über NN 16,80 m)	1.082 m <sup>2</sup>	314.699
Sondergebiet Südwest (16 x 16 m, GRZ 1, GFZ 2, Firsthöhe über NN 9,00 m)	256 m <sup>2</sup>	74.457
Summe Baufelder für Neubauten laut Bebauungsplan	2.420 m <sup>2</sup>	703.855
Summe Erschließungskosten lt. KWL GmbH jedoch ohne Abrisskosten gesamt	22.538 m <sup>2</sup>	5.271.600
<b>Summe Erschließungskosten für Bestandsgebäude Schuppen A bis F und Hallen BC und CD</b>		<b>4.567.745</b>

## 3. Investitionen in Gebäude, Außenanlagen und Freiflächen

Gebäude/ Maßnahme	Investition
Schuppen A (Maßnahmen der Kostengruppen 200 bis 700)	2.981.054
Schuppen B (Maßnahmen der Kostengruppen 200 bis 700)	5.437.810
Halle BC (Maßnahmen der Kostengruppen 200 bis 400, 600 und 700)	1.133.522
Schuppen C (Maßnahmen der Kostengruppen 200 bis 700)	5.193.611
Halle CD (Maßnahmen der Kostengruppen 200 bis 400, 600 und 700)	540.584
Schuppen D (Maßnahmen der Kostengruppen 200 bis 700)	4.868.753
Schuppen F (Maßnahmen der Kostengruppen 200 bis 700)	2.115.246
Summe Investitionen in Gebäude	22.270.579
Kinderspielplatz (Maßnahmen der Kostengruppen 500 und 700)	50.000
Summe Investitionen in Freiflächen	50.000
<b>Summe Investitionen in Gebäude, Anlagen und Außenflächen gesamt</b>	<b>22.320.579</b>

\*) Die detaillierte Wirtschaftlichkeitsberechnung kann als gesonderte Aufstellung angefordert werden.

\*\*) Baufläche = überbaubare Grundflächen ohne Sockelausweisung gem. Bebauungsplan bzw. Ausschreibungsunterlagen der KWL GmbH

\*\*\*) NGF = Nettogeschossfläche (Gesamtfläche abzüglich Außen- und Innenwände)

#### 4. Gesamtinvestition für einen Investor gemäß WHIN-Konzept

Kaufpreis für Grundstücke und Gebäude der Schuppen A bis F und Hallen BC und CD	900.000
Grunderwerbsteuer und Erwerbsnebenkosten (Gerichts- und Notarkosten)	50.593
Summe Erwerbskosten für Grundstücke und Gebäude	950.593
+ Erschließungskostenanteile nach bebauter Fläche	4.567.745
+ Investitionen in Gebäude, Anlagen und Außenflächen (Schuppen A bis F und Hallen BC und CD)	22.320.579
+ Finanzierungskosten während der Bauzeit	835.168
<b>Gesamtinvestition für einen Investor gemäß WHIN-Konzept</b>	<b>28.674.085</b>

#### 5. Rentabilitätsberechnungen für einen privaten Investor

Erträge nach Abzug von pauschalen Mietausfällen, Instandhaltungs- und Verwaltungskosten p.a.	1.568.618
<b>Gesamtkapitalrentabilität</b>	<b>5,5%</b>
Finanzierungskosten bei einer 10-jährigen Fremdfinanzierung von 60 % der Gesamtinvestition zu 3 % p.a.	516.134
<b>Eigenkapitalrentabilität vor Steuern bei 60 % Finanzierungsanteil</b>	<b>9,2%</b>
Finanzierungskosten bei einer 10-jährigen Fremdfinanzierung von 80 % der Gesamtinvestition zu 3,5 % p.a.	802.874
<b>Eigenkapitalrentabilität vor Steuern bei 80 % Finanzierungsanteil</b>	<b>13,4%</b>

#### 6. Rentabilität für einen privaten Investor nach Gewährung Denkmalschutz für Schuppen A-F

Barwert der Steuererstattungen bei Berücksichtigung der beschleunigten Denkmalabschreibung auf Baukosten	8.236.429
<b>Eigenkapitalrentabilität bei 60 % Finanzierungsanteil und Steuerwirkungen der Denkmal-AfA</b>	<b>32,6%</b>

#### 7. Rentabilitätsberechnung für die Hansestadt Lübeck als Investor

Veräußerungserlöse der Stadt inkl. der Erschließungskostenanteile	6.868.574
Abzüglich Kosten der Erschließung	5.271.600
<b>Überschuss für die Hansestadt Lübeck bei Veräußerung</b>	<b>1.596.974</b>

#### 8. Rentabilitätsberechnung für die Hansestadt Lübeck als Investor

Investitionen der Stadt (Erschließungskosten, Investitionen in Gebäude, Anlagen und Außenflächen)	27.592.180
./. Veräußerungserlöse der Stadt für Baufeld IV A und IV B (ehemals Fläche von Schuppen E)	1.400.829
./. Netto-Fördermittel aus dem Programm Städtebaulicher Denkmalschutz (§ 172 BauGB)	18.014.014
Gesamtinvestition der Stadt	8.177.337
<b>Eigenkapitalrentabilität für die Hansestadt Lübeck als Investor</b>	<b>19,2%</b>

## 4 Vorzüge des WHIN-Konzepts gegenüber dem *KaiLine*-Projekt

Mit dem WHIN-Konzept ist der bestehenden Planung der Hansestadt eine Alternative erwachsen, die auch städtebauliche Vorteile aufweist. Das belegen zwei in diesem Zusammenhang getroffene Festlegungen der Hansestadt:

Erstens ist im 2011 beschlossenen Bebauungsplan nachzulesen, dass die Neubebauung „in Anlehnung an die historische lang gestreckte Schuppenbebauung zu gestalten ist“. Es fehlt an einer plausiblen Begründung, weshalb bei dieser Zielsetzung erst die historische Bebauung abgerissen und dann in einer Neubebauung andeutungsweise die historische Baulinie übernommen werden soll. 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 der Stadtkante entlang Holsten- und Hansahafen“ zu unterstützen ist. Der Erhalt des inzwischen europaweit einzigartigen Ensembles aus Gebäuden und technischen Anlagen der frühen Hafenisindustrialisierung müsste auch demnach geboten sein.

Mit der folgenden vergleichenden Gegenüberstellung wesentlicher Aspekte des WHIN-Konzepts zu denen des *KaiLine*-Projekts werden die Vorzüge und Nachteile für die Hansestadt Lübeck und ihre Bewohner zusammengefasst.

Aspekt	WHIN-Konzept	<i>KaiLine</i> -Projekt
Wirtschaftlichkeit für die Stadt	Bei Realisierung des WHIN-Konzepts durch einen privaten Investor erzielt die Stadt zeitnah einen Überschuss von rund 1,6 Mio. Euro. Dieser setzt sich zusammen aus dem Erlös für die Schuppen nebst Erschließungskostenanteilen von in Summe rund 5,5 Mio. Euro und dem Erlös für die Baugrundstücke IV A und IV B auf der Fläche E von rund 1,4 Mio., abzüglich der Kosten für die Erschließung von 5,3 Mio. Euro insgesamt. Träte die Stadt selbst als Investor auf, würde sie zwei Drittel der Revitalisierungskosten als Zuschüsse von Land und Bund erhalten und dauerhaft von einem Einnahmestrom profitieren.	Der erhoffte Projekterfolg von 900 TEuro im Jahr 2019 liegt in weiter Ferne. Angesichts anderer Erfahrungen mit aktuellen Grundstücksveräußerungen (Aqua-Top-Gelände in Travemünde, Neubau an der Falkenstraße) ist ein durchschnittlicher Verkaufserlös von 440 Euro/m <sup>2</sup> wenig realistisch. Gemessen an der Investition der Stadt von 11,4 Mio. Euro ist der Überschuss von 0,9 Mio. sehr niedrig. Dass der Erhalt von Gebäuden selbst bei spezifischem Investoreninteresse nicht in Erwägung gezogen wird, bedeutet die Aufgabe steuerlicher Vorzüge und von Fördermitteln von Land und Bund.
Wirtschaftlichkeit für den Investor	Die Revitalisierung der Nördlichen Wallhalbinsel bei Erhalt der historischen Bauten und deren Aus- bzw. Umbau gestattet, Kosten für Abriss, Entsorgung und Bodensanierung in Höhe von 1,2 Mio. Euro zu sparen. Ein Ausbau der Schuppen mit der existierenden Flächengründung ermöglicht auch, die erforderliche Rendite mit sozialverträglichen Mietpreisen bei zudem geringerem Risiko zu erwirtschaften. Die steuerliche Auswirkung der beschleunigten Absetzung von Investitionen in denkmalgeschützte Anlagen lässt private Investoren mit anderen positiven zu versteuernden Einkünften besonders profitieren.	Der angedachte Geschosswohnungsbau bei Bodenverhältnissen mit 12 m tiefen Torf- und Muddeschichten erfordert eine kostenintensive Tiefgründung. Bei den Bauarbeiten sind die vom äußeren Wasserdruck gehaltenen Kaimauern von innen zu stützen, jeder neue Aushub bedarf archäologischer Untersuchungen, die nach dem Verursacherprinzip gemäß dem neuen Denkmalschutzgesetz in der Fassung vom 12. Januar 2012 vom Investor zu bezahlen sind. Eine vom Investor kalkulierte Rendite ist daher einem besonderen Risiko ausgesetzt und kann erheblich geschmälert werden oder gar negativ ausfallen.
Entwicklungszeit	Das WHIN-Konzept ist unmittelbar nach Fertigstellung der Detailplanung umsetzbar. Hinsichtlich des Zeitrahmens für Aus- und Umbauten in den bestehenden Gebäuden besteht lediglich nutzerabhängig der Bedarf einer zeitlichen Festlegung von Maßnahmen. Lübeck profitiert damit unmittelbar und sukzessive mit jedem neuen Ausbausschritt. Maßnahmen wie der Ausbau von Schuppen C zusammen mit den Hallen BC, CD und ggf. Teilen von Schuppen B zu einem Hotel ließen sich bereits in 2013 abschließen.	Der Prozess beginnend mit der Ausschreibung einzelner Baugrundstücke, der Durchführung von Investorenauswahlverfahren, Anhandgaben, Architektenwettbewerben, dem Abbruch und der Entsorgung von Bauwerken zur Herrichtung von Baufeldern bis hin zur fertigen Neubebauung kann frühestens im Jahr 2020 abgeschlossen werden. Eine Belebung des Areals lässt damit lange auf sich warten. Die negativen Auswirkungen durch die Entmietung der Schuppen A bis F treffen die Altstadt aber bereits in 2013.

Aspekt	WHIN-Konzept	KaiLine-Projekt
Investitionsrisiko	Die Stadt trägt kein Risiko, da sie gegenüber den Investoren keine Verpflichtungen eingeht, die eine wirtschaftliche Gefahr bedeuten könnten. Die Kosten der inneren Erschließung und jegliche Maßnahmen zur Revitalisierung des gesamten Areals tragen die Eigentümer der einzelnen Liegenschaften anteilig. Der Zeitwert des Geldes — Einnahmen heute gegenüber unsicheren Einnahmen und potenziellen Verlusten in der Zukunft — wirkt sich auf den Haushalt der Stadt unmittelbar und definitiv positiv aus. Für Privatinvestoren bietet die Denkmalabschreibung einen signifikanten Risikopuffer.	Eine Szenario-Analyse für das KaiLine-Projekt ergibt bei 10 % geringeren Verkaufserlösen einen Verlust von 550 TEuro. Je 10 % negative Abweichung von der Planung — bei den Erlösen wie bei den Projektkosten — erleidet die Stadt einen Minderertrag von rund 1,4 Mio. Euro. Wird ein durchschnittlicher Verkaufserlös für alle Flächen von 250 Euro/ m <sup>2</sup> angesetzt, erleidet die Stadt einen Verlust von 7,5 Mio. Euro. Angesichts der derzeitigen städtischen Haushaltslage und der erforderlichen Investitionen vor Beginn der Veräußerung von Baufeldern dürfte die Finanzierbarkeit des Projekts nicht gesichert sein.
Flexibilität	Die baulichen Maßnahmen sind reversibel und damit stets veränderlich. Die ehemals industriell genutzten Gebäude lassen jede Art der Nutzung und individuellen Teilung zu. Sich ändernde Bedürfnisse von Nutzern oder der gesamten Marktnachfrage für Wohn-, Büro-, Werkstatt und Spezialflächen können zeitnah und kostengünstig bedient werden. Neue raumplanerische Überlegungen, die Lübecks Altstadt und die Gesamtstadt als Oberzentrum für ihr Umland betreffen, können auch in Zukunft an diesem Ort ohne größere Hindernisse umgesetzt werden.	Die vollständige Privatisierung des Areals zum Bau 450 Eigentumswohnungen, ergänzt um Büro- und Einzelhandelsflächen, legt den Nutzungsmix dauerhaft fest. Der Stadt wird dadurch für die Zukunft die Möglichkeit genommen, auf geänderte Bedürfnisse der Altstadt und der angrenzenden Wohngebiete Rücksicht zu nehmen. Dies stellt für den dauerhaften Erhalt der Zentrumsfunktion der Lübecker Altstadtinsel ein Risiko dar. Änderungen des Rahmenplans für die Altstadt und ihr Umfeld werden für alle nachfolgenden Generationen ausgeschlossen.
Synergien	Die Maßnahmen dienen dazu, das Angebot der Altstadtinsel und der umliegenden Wohngebiete sinnvoll zu ergänzen. Lärmentwickelndes Gewerbe und Großveranstaltungen mit entsprechendem Raum- und Unterkunftsbedarf können in Altstadtnähe nur noch auf der Nördlichen Wallhalbinsel durchgeführt werden. Die Altstadt wird als Wohnstandort und Besucherziel, besonders auch für Touristen, durch die Revitalisierung der Nördlichen Wallhalbinsel gestärkt.	Flächen für weitere Wohnprojekte im Luxussegment in Wasserlage sind am Stadtgraben, am Klughafen und auf dem Gelände der Wasserkunst ausreichend vorhanden. Ein Luxus-Wohngebiet auf der Nördlichen Wallhalbinsel stellt ein Konkurrenzprojekt zu diesen Entwicklungsvorhaben wie zur Altstadtinsel dar und verdrängt Gewerbetreibende, die auf Werkstatt- und Ausweichlagerflächen in unmittelbarer Altstadtnähe zwingend angewiesen sind.
Soziale Ausgewogenheit	Die Nördliche Wallhalbinsel bleibt als Ort des Wohnens, Arbeitens und individuellen Erlebens für die gesamte Lübecker Bevölkerung wie für Lübecks Besucher dauerhaft erhalten. Menschen in selbständigen Berufen, Künstler und Kunsthandwerker mit geringeren Einkommen erhalten eine nachhaltige Perspektive.	Mit der Schaffung von Eigentumswohnungen im Luxussegment wird auch die Eigentümer- und Nutzerstruktur der Nördlichen Wallhalbinsel dauerhaft zementiert. Standortbedingt hohe Preisen für Neubauten von mehr als 4.300 Euro je m <sup>2</sup> lassen eine soziale Durchmischung der hier zur Miete domizilierten Bewohner nicht zu.
Denkmalschutz	Die historische Bebauung und die zugehörigen technischen Anlagen bleiben als Denkmal von europäischem Rang für die Nachwelt erhalten. Wenn die Epoche der Industrialisierung bei der gegenwärtigen Lokalpolitik und Verwaltung noch nicht das hinreichende Maß an Wertschätzung erfährt, so wird dies spätestens beim nächsten Generationswechsel der Fall sein.	Der Abbruch der wichtigsten Elemente des europaweit nur noch hier zusammenhängend erhaltenen Ensembles frühindustrieller Hafenkultur führt zur Sinnentleerung der dann noch verbliebenen, bereits denkmalgeschützten Anlagen. Nachfolgende Generationen würden unseres frühindustriellen kulturellen Erbes von europäischem Rang für immer beraubt.

## Nachwort

Mit dem hiermit vorgestellten WHIN-Konzept für eine behutsame Entwicklung der Nördlichen Wallhalbinsel ist der Nachweis erbracht, dass eine Belebung des einst industriellen Areals mit Rücksicht auf die Bedürfnisse der Lübecker Altstadt möglich ist. Ebenso ist der Nachweis erbracht, dass die Stadt selbst wie auch individuelle private Investoren oder Bau- und Nutzergemeinschaften die gewünschte Erschließung nebst Sanierung der historischen Gebäude wirtschaftlich leisten können. Das Konzept einer behutsamen Entwicklung verfolgt überdies das Ziel, dass die Stadt für die Herstellung von erschlossenen Baufeldern nicht in erhebliche Vorleistungen treten muss, die sie erst in ferner Zukunft zu amortisieren erhofft.

Das bisherige Projekt *KaiLine* birgt mit seiner Festlegung auf den Neubau eines Luxus-Wohnquartiers, mit dessen Hilfe Verkaufserlöse für Bauland von im Schnitt 440 Euro je m<sup>2</sup> erzielt werden sollen, erhebliche Risiken. Diese ergeben sich bereits aufgrund der Größe des Gesamtangebots und des langen Vermarktungszeitraums bis 2019. Der Markt für Luxuswohnungen vermag einen plötzlichen Angebotsüberhang nicht aufzunehmen — auch nicht mit erheblichen und dann verlustbringenden Preisnachlässen. Luxuswohnungen am Wasser wie altengerechte Wohnungen gehobenen Standards sind in den zurückliegenden Jahren bereits an der Falkenstraße, am Krähenteich, auf dem ehemaligen Possehl-Parkplatz, und an der Wallstra-

ße zahlreich entstanden. Sie werden in vergleichbaren Qualitäten im Gründungsquartier, auf dem Gebiet der ehemaligen Wasserkunst an der Wakenitz und auch am Stadtgraben gegenüber der Südlichen Wallhalbinsel entstehen. Besonders die zuletzt genannten Projekte werden die Nachfrage nach Wohnraum in Neubauten dieser Kategorie in den kommenden Jahren weit übertreffen.

Hinzu kommt, dass die in Lübeck bereits verfolgten und noch geplanten Projekte unberücksichtigt lassen, dass neue Generationen von modernen und zugleich anspruchsvollen Großstadtbewohnern immer individuellere Lebensstile entwickeln. Diese streben in städtischer Lage eigene, teils gemeinschaftliche Wohnformen an, welche besondere Wohnatmosphären mit vielfältigen Gestaltungsmöglichkeiten erfordern. Der Trend im Markt für Wohn- und Gewerbeflächen zeigt deutlich, dass gerade umgenutzte Industriegebäude besonders beliebt sind. Aufgrund frei veränderbarer Grundrisse und großzügiger Raumhöhen können besondere Nutzungs- und Gestaltungsanforderungen leicht hergestellt werden.

Bei ehemaligen Speichergebäuden kommen bauliche Vorteile wie deren Großzügigkeit im Hinblick auf Raumangebot und Belastbarkeit wie besondere Belichtungstiefen hinzu. Auf der Nördlichen Wallhalbinsel ist aufgrund der vorhandenen Infrastruktur die historische Bebauung zu-



dem geeignet, Interessengruppen anzusprechen, die Wohn- und Arbeitsflächen miteinander verbinden möchten. Zu diesen Gruppen zählen nicht nur Künstler, sondern die große Vielfalt traditionell produzierender, besonders restauratorisch tätiger Handwerksbetriebe. Diese verrichten in Kleinwerkstätten meist individuelle Arbeiten und profitieren von der Nähe zum Kern- und Wohngebiet der Altstadt. Doch können sie das dort vorherrschende Mietpreisniveau für Gewerbeflächen oft nicht erwirtschaften. Auch diese Berufsgruppen suchen wie die in Wirtschaft und Verwaltung tätigen Menschen, ihren Beruf und ihre Familie enger miteinander zu verbinden. Gerade hieran wird Lebensqualität zunehmend gemessen.

Unter Berücksichtigung dieser Erkenntnisse und Überzeugungen wird mit dem WHIN-Konzept eine Motivations- und Entscheidungshilfe gegeben. Die aufgezeigten Nutzungsformen entsprechen — bis auf die Beschränkung der Wohnnutzung auf Eigentumswohnungen im Luxussegment — den Vorgaben des aktuellen Satzungsbeschlusses. Der Entwicklung der aufgezeigten Lösungsmöglichkeiten für die vorhandenen Gebäudetypen ist zudem eine eingehende Analyse der Bedürfnisse sowohl von derzeitigen wie auch von potenziellen Nutzern vorausgegangen. Die vorgeschlagenen baulichen Veränderungen beachten die Besonderheiten der historischen Architektur und der gegebenen städtebaulichen Situation.

Damit stellen sie sicher, dass sich die derzeitigen wie zukünftigen Bewohner und Gewerbetreibenden mit ihrem besonderen Umfeld identifizieren können. Das bauliche Erbe, welches uns die jüngere stadthistorische Entwicklung und die Besonderheiten einer vor kurzer Zeit vergangenen, dennoch bedeutenden Epoche weiterhin vermittelt, ist auch für die Bewohner wie für die Besucher Lübecks von Bedeutung. Nur so werden sie diesen Ort als neuen kulturellen und touristischen Anziehungspunkt begreifen, der sich als ein weiteres gewichtiges Alleinstellungsmerkmal Lübecks auf Dauer etablieren kann.

Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die Bebauung der nördlichen Wallhalbinsel unter Erhalt der historischen Lagerhallen machbar ist — mit städtebaulichem, kulturellem und auch wirtschaftlichem Gewinn für die Hansestadt. Die Umsetzung ist derzeit bei entsprechendem (politischen) Willen nicht schwieriger zu bewerkstelligen als die Suche nach Investoren für acht Grundstücke.

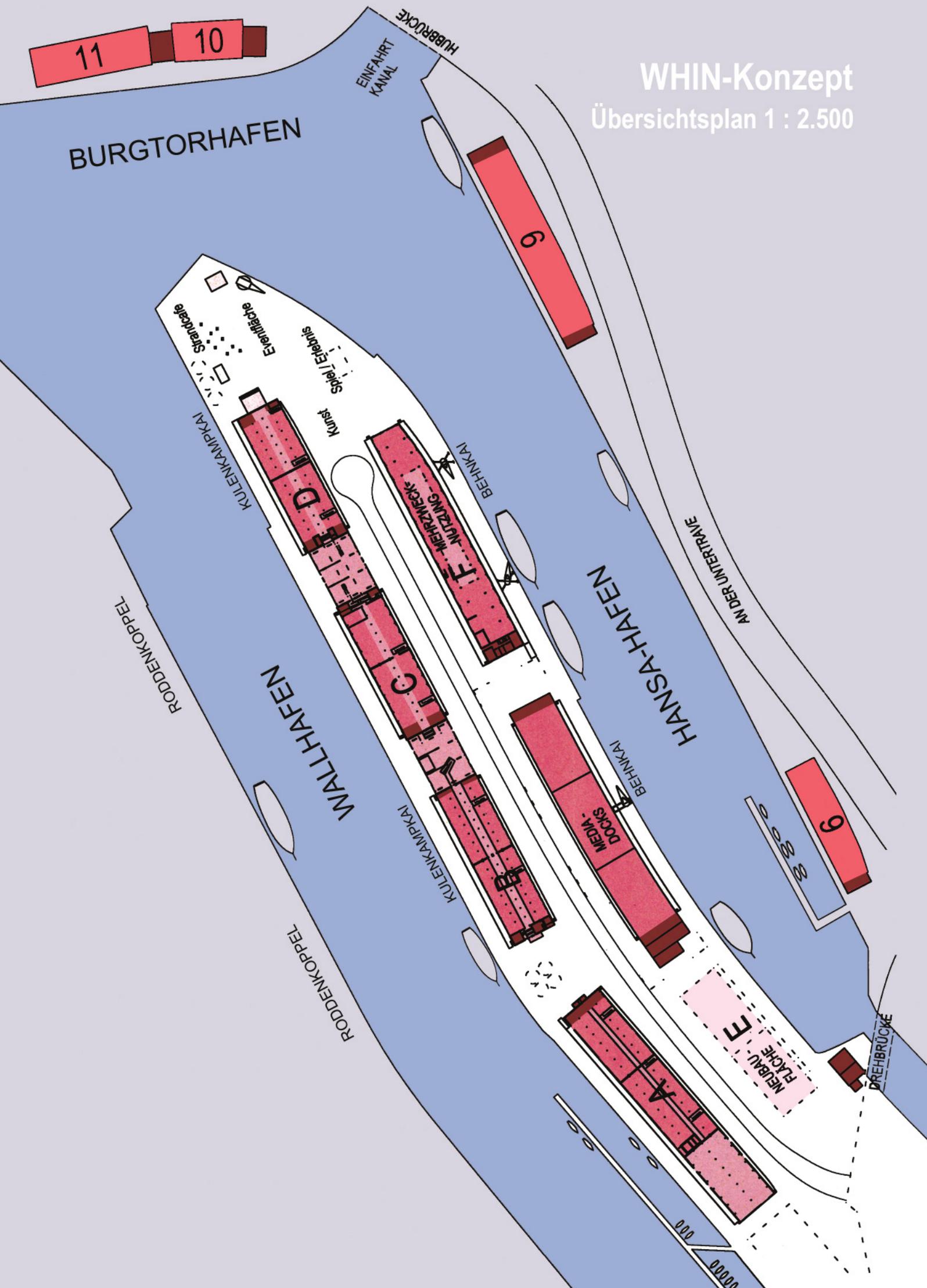
Das WHIN-Konzept stellt eine flexible Alternative zum Projekt *Kailine* dar. Es dient als Grundlage, mit den Entscheidungsträgern der Stadt und potenziellen Investoren in einen fruchtbaren Austausch zu treten.

Initiative Hafenschuppen



# WHIN-Konzept

Übersichtsplan 1 : 2.500



11 10

9

6

BURGTORHAFEN

WALLHAFEN

HANSA-HAFEN

RODENKOPPEL

RODENKOPPEL

AN DER UNTERTRAVE

KULENKAMPKAI

KULENKAMPKAI

BEHNKAI

BEHNKAI

DREHBRÜCKE

HUBBRÜCKE

EINFAHRT KANAL

Standorte

Eventfläche

Spiel/Erlebnis

Kunst

HELMZUCKER-NUTZUNG

MEDIA-DOCKS

NEUBAU-FLÄCHE