

Konversion der Wallhalbinsel

Hafenanlage Lübecks zwischen Stadtgraben und Trave

Einleitung

Die Verhinderung vom alten Stadthafen in einen modernen integrativen Stadtteil mit unverwechselbarem historischem Gesicht, ergibt sich durch veränderte Nutzungsmöglichkeiten, wie beispielsweise im Kulturbereich. Dies betrifft z.B. die Schuppen, welche früher als Speicher dienten und heutzutage zur kulturellen Nutzung angeboten werden. Im Verlauf der Zeit stellte sich die Frage nach der Umsetzung eines von der Bürgerschaft im Jahre 2012 beschlossenen Konzepts „Konzept für die behutsame Entwicklung der Nördlichen Wallhalbinsel in Lübeck“ der Firma Conplan.

Inhalte

1	Die Geschichte der Wallhalbinsel	Seite 2
1.1	Nutzung der einzelnen Bastionen	Seite 3
1.2	Infrastrukturelle Anbindung der Wallhalbinsel an die Eisenbahn	Seite 4
1.3	Der Lübecker Hafen und deren Entwicklung durch Peter Rehders	Seite 6
2	Neugestaltung der Wallhalbinsel	Seite 7
2.1.	Ursprüngliche Konzepte	Seite 7
2.2	Finanzierung	Seite 7
2.3	Die Situation und die Zukunft des Areals der nördlichen Wallhalbinsel	Seite 10
	Schuppen A	Seite 11
	Schuppen B und D	Seite 12
	Schuppen C und Zwischenhalle BC	Seite 14
	Zwischenhalle CD	Seite 15
	Schuppen F	Seite 16
3	Literaturliste	Seite 17
4	Abbildungsverzeichnis	Seite 18
5	Ergänzungen	Seite 19
6	„Die Hanse als Vorläuferin eines europäischen Handelsrechts“ – Referat	Seite 22

Impressum

Autorin Suzanne von Pich-Lipinski

Studentische Arbeit im Rahmen „Historische Stadt“ der Universität Lübeck, 25.09.2017

Überarbeitete Fassung 28.04.2024, Text Suzanne von Pich-Lipinski,

Fotos und Layout Helga Martens

V.i.S.d.P. Helga Martens

1 Die Geschichte der Wallhalbinsel

Der Ursprung der ehemaligen Befestigungswerke geht bis ins 12. Jahrhundert zurück. Diese umschlossen bis ins 19. Jahrhundert den alten Stadtkern. (Abbildung 1)

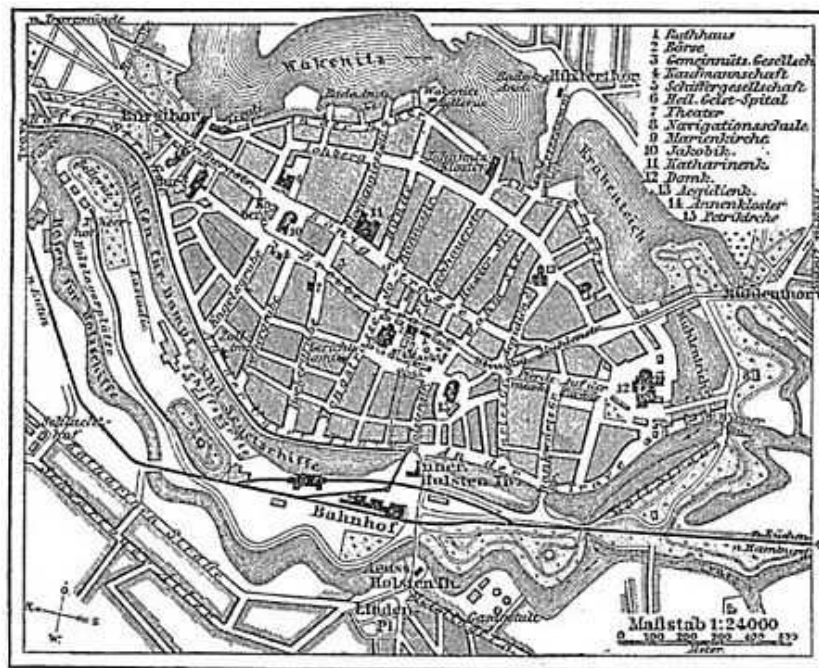


Abbildung 1

Stadtansicht von Südwesten, 1796, aquarellierte Federzeichnung, 35 x 47 cm, von Johann Marcus David; bzw.: Nach der Natur verfertigt von J.M.David aus Hamburg, 1796; Inv. Nr. 1899 / 274. Nur in der Staffage geänderte Variante zu Ka. Nr. 19. siehe Abbildung.

Quelle: Lübecker Museumshefte aus der Arbeit der Museen für Kunst und Kulturgeschichte der Hansestadt Lübeck, Heft 7, Gustav Lindtke, Alte Lübecker Stadtansichten, Stadtbibliothek Lübeck, MO2 232654 6

Durch den Landschaftsarchitekten Peter Joseph Lennès (1789-1866) wurden im Jahre 1850 die Wälle und Grünanlagen nördlich des Holstentores zu einem Naherholungsgebiet umgestaltet. Sie verbrachten damals gern mit einem Sonnenschirm in der Hand die kostbaren Stunden im Freien. Die verbliebenen Bastionen sind bis heute Bestandteil der Grünanlagen der Stadt. Es handelt sich hierbei um Bastionen mit den Namen Katze, Kommiss und Buniamshof. Auf der anderen Seite des Travekanals gab es die Bastion Kaiserturm (Pulverturm) und die Reste der Bastion Schwansort. Die innere Stadtmauer wurde im Jahre 1794 abgerissen und mit einer Bepflanzung versehen. Das brachte gleichzeitig neue Ideen in die Köpfe der Menschen und dies führte von der alten Wehrhaftigkeit zu einer neuen Freiheit. Das Bürgertum bekam mehr Gewicht und Vereine bildeten sich. Die Gedanken von frischer Luft fanden dort ihren ersten Ausdruck. Ein weiterer Schritt zur Veränderung war später die industrielle Revolution. Lübeck bekam über das lauenburgische Land eine Eisenbahn.



Plan von Lübeck.

Abbildung 2

Plan von Lübeck im 19. Jh., deutlich erkennbar die Nutzung der Wallanlagen als Eisenbahntrasse der Lübeck-Büchener-Eisenbahn (LBE), die Umnutzung durch den Hafenausbau ab 1850 ist bereits erkennbar,

Mit der Einführung von Dampfschiffen wurden Waren wesentlich schneller als mit herkömmlichen Segelschiffen über das Wasser transportiert. Berufsfelder änderten sich fortlaufend, basierend auf neuen Erfahrungswerten und Bedürfnissen der Menschen.

1.1 Die Nutzung der einzelnen Bastionen

Auf der Bastion Katze befindet sich ein Schneckenberg aus dem 18. Jahrhundert.

Auf der Bastion Buniamshof besteht seit 1926 eine Freilichtbühne.

Die Bastion Kaiserturm beherbergt die ehemalige Seefahrts- und Navigationsschule.

Auf der Bastion Kommiss wurde im Jahre 1766 die erste städtische Baumschule errichtet. Im selben Jahr wurde eine Baumschulverordnung eingeführt, welche als eine der frühesten Verordnung dieser Art gilt.

Auf der Bastion Schwansort befindet sich das Prahlsdenkmal, ein schlichter Obelisk aus Sandstein, der im Jahre 1820 gesetzt wurde, zur Erinnerung und in Ehren an den Lübecker Knochenhauermeister Jürgen Paul Prahls, der am 7. Juli 1813 von den Franzosen auf dem Wall beim Mühlentor erschossen wurde.

In der Franzosenzeit 1806-1813 entstanden größere Schäden in diesem Gebiet. Man fällte die Bäume der Alleen aus Kriegsgründen und verkaufte das Holz. Die Bastionen waren in ihrer aufwendigen gärtnerischen Gestaltung ein wichtiger Punkt in dieser Zeit.

Die Umgestaltung der Wälle realisierte er mit der Überbauung der abgetragenen Wälle. Sein besonderer Verdienst bestand darin, zwei Bastionen (Rehbock und Scheune) erhalten zu können und damit der Stadt eine grüne Einfassung zu erhalten. Die Bastion Dammturm (Dammturm) wurde durch Aufschüttungen erhöht und mit einem Aussichtsturm, dem sogenannten Chimborasso, versehen. Die Scheunenbastion wurde mit einer Gartenwirtschaft versehen. Dadurch wurden die Bahnhofsgebäude in das umliegende Land eingebunden. Im Jahre 1852 wurden die Erdarbeiten abgeschlossen und von Lennés Schüler Sennholz weitergeführt. Als ein Großteil seiner Arbeit umgesetzt wurde, verstarb Sennholz früh und ein anderer Schüler Lennés übernahm seine Arbeit. Dabei handelte es sich um den Kunstgärtner Wendt. Später wurde dieser der erste Gartendirektor Lübecks. Mit dem Ausbau des Hafens im 19. Jahrhundert gingen viele der Grünflächen nördlich des Holstentores verloren. Weitere Strecken wurden durch den Bau des Elbe-Trave-Kanals grundlegend verändert. Den größten Anteil hatte der Stadtgärtner Metaphius Langenbuch 1842-1907. Selbst im 20. Jahrhundert ist die Ausdehnung der erhaltenen Wälle unverändert geblieben.



Abbildung 4
Plan von Lübeck 1872. Plan mit der Ausrichtung nach Westen. Die Darstellung der Wallhalbinsel mit dem gesamten Gleisnetz der ab 1851 eingerichteten Eisenbahn ist ein wichtiger Aspekt des Stadtplans.



Abbildung 5
Blick auf den Hansahafen von der Drehbrücke Trave abwärts, links Media Docks mit Anlagestellen für moderne Motorboote und Segelschiffe, rechts Schuppen 6 mit Liegeplätzen für alte Schiffe und Segelschiffe, 2024

1.3 Der Lübecker Hafen und deren Entwicklung durch Peter Rehder

Peter Rehder trat am 15.03.1875 als Regierungsbaumeister in den lübeckischen Staatsdienst. Er wurde mit der Aufgabe die Bearbeitung der zweiten Trave Korrektur am 01.01.1879 zum Wasserbauinspektor ernannt. In den Jahren 1884/85 folgte der Entwurf Rehders zum Ausbau der Lübecker Seehäfen. Am 30.04.1888 wurde Rehder schließlich zum Wasserbaudirektor und Nachfolger von Baudirektor Matiny berufen. Die Ausführung bis zur dritten Trave Korrektur dauerte von 1899-1907. Am 25.04.1920 verstarb Peter Rehder in Lübeck.



Abbildung 6

Der REHDER-Plan von 1906, Peter Rehder, unterschrieben von Peter Rehder 8. März 1905. Deutlich sind auf der Wallhalbinsel die Schuppen zu erkennen. Der Schuppen F, der erst 1938 realisiert wurde, ist orange eingezeichnet. Zu erkennen sind ebenso die Bastionen am Stadtgraben zwischen Holstentor und Mühlenteich.

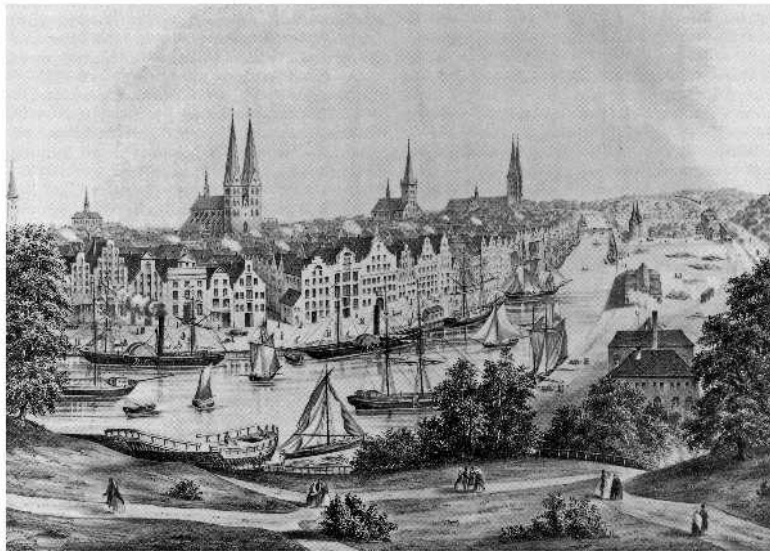


Abbildung 7

Blick auf die Stadt mit Holstentor und Bahnhof, rechte Bildhälfte; beim Holstentor geht eine Brücke über die Trave, Salzspeicher sind nicht abgebildet, der Bahnhof steht dicht an der Kaimauer gegenüber der Untertrave, Schienen verlaufen vor und hinter dem Bahnhof. Von ganz links bis rechts sind die Kirchen zu erkennen: St. Jacobi – St. Marien – St. Petri und Dom. C.H. Hustede, 1848

2 Neugestaltung der Wallhalbinsel

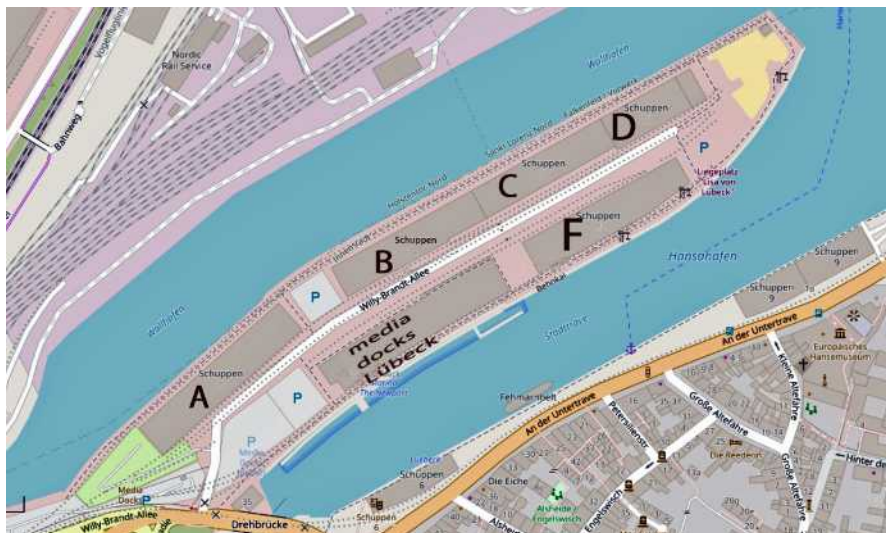


Abbildung 8

Die Wallhalbinsel heute, Quelle OpenStreetMap, 01.04.2024

2.1 Ursprüngliche Konzepte

Als eine Standortuntersuchung für die MUK (Musik- und Kongresshalle) geplant wurde, erstellte man auch gleichzeitig einen Plan für die nördliche Wallhalbinsel. In der Schriftenreihe „Lübeck plant und baut“ kann man

das Konzept heutzutage noch nachlesen. Im Jahre 1987/88 ist die Planung detailliert erläutert. In diesem Konzept ging es um ein Wohngebiet das als Ergänzung zur bereits bebauten Stadt gedacht war. Schon damals setzte man auf den Kultur- und Freizeitbereich, der viele Besucher in die Stadt locken sollte. Daraufhin schrieb man einen Ideen- und Realisierungswettbewerb aus, mit dem Ziel das Gebiet im Westen, welches „Roddenkoppel“ heißt, in die Stadt einzufügen.

Unter dem Gesichtspunkt der Funktionsvernetzung wären die dort entstehenden, verschiedenen Bereiche zwischen Altstadt und Roddenkoppel als eine weitere Angliederung an die Altstadt im Hinblick eines Stadtteils zu verstehen gewesen. Es war eine Art Hafencity angedacht, ähnlich wie Hafencity in Hamburg, nur in kleineren Ausmaß. Der Hafencharakter sollte unbedingt erhalten bleiben, da dies ein Teil der Lübecker Identität ist. Eine Finanzierung musste gefunden werden.

Nach Bekanntgabe des Lübecker Baudezernats wurde das schwedische Unternehmen (Gotic International) Anfang der 1990er Jahre als Investor mit Interesse an der Wallhalbinsel bekanntgegeben. Lübeck bekam ein Kauf- und Entwicklungsangebot in dem die Zusage von 500 Millionen DM für eine Bruttogeschossfläche von 100 000 qm gemacht wurde. Zwischen Stadt und Unternehmen fanden Verhandlungen über Inhalte statt. Ein Konzept im Jahre 1993 sah zusätzlich zu der Erschließung des Geländes auch Brückenkonstruktionen vor. Eine Brücke zwischen der Altstadt und der Roddenkoppel war geplant. Nachdem die Grundlagen festgelegt waren, folgte ein Ideenwettbewerb, der in der Schriftenreihe „Wohnt und Baut“ in dem Heft „Ideenwettbewerb“ ausgeführt ist. Das Architektenbüro Kleffel, Köhnhold, Grundermann aus Hamburg konnte überzeugen und gewann mit seinem Entwurf den Wettbewerb. Im Jahre 1995 wurde ein Bebauungsplan angefertigt. Damals deutete alles auf eine schnelle Realisierung der Pläne hin, bis letztendlich ein wichtiges politisches Ereignis alle Planungen arm erlegen brachte „Die deutsche Wiedervereinigung“. Die Firma Gotic International musste sich daraufhin finanziell umorientieren. Im Jahre 1997 stieg die Firma ganz aus dem Projekt aus.

2.2 Finanzierung

In der Zeit von 1995 bis 1996 gründete sich währenddessen die KWL GmbH. Als Tochterfirma der Hansestadt Lübeck koordiniert sie die Wirtschaftsförderung in der Stadt. Die Verantwortung in allen Belangen die die Wallhalbinsel betrafen, verlagerte sich die Zuständigkeit vom Lübecker Baudezernat hin zum Koordinationsbüro Wirtschaft Lübeck. Einen Gesamtinvestor zu finden war daraufhin die Aufgabe der KWL. Die wirtschaftlichen Bedingungen der Stadt waren nicht einfach und die Stadt versuchte das Bauvorhaben in mehreren Etappen zu bewältigen. Um das Jahr 2000 entstand eine regionale Initiative in der neben der KWL, auch Wirtschaftsorganisationen, die Industrie- und Handelskammer, die Kaufmannschaft und Hochschulen gehörten. Diese Initiative gründete sich, weil eine Förderinitiative Schleswig-Holsteins, die fair neue Medien verwendet werden sollten, einen anderen Standort als Lübeck wählte. Sie entschieden sich für Kiel. Ein Konzept für die „International School of New Media ISNM“ wurde erarbeitet. Eine Heimstätte bekam das Konzept in seiner Umsetzung in alten Lagerhaus (Kaufmannsspeicher) auf der Wallhalbinsel. Die Gelder dafür kamen teils aus privaten Stiftungen und der öffentlichen Förderung des

Landes Schleswig-Holsteins, die die Finanzierung als Ausgleich für den anderen Standort (Kiel) vorsah. Die ISNM existiert inzwischen nicht mehr. Bis zum Jahr 2007 gab es keine weiteren Verkaufsaktivitäten von Seiten der KWL. In diesem Jahr startete die Lübecker Bürgerschaft einen Ideenwettbewerb für die nördliche Wallhalbinsel. Dieser Wettbewerb wurde in ganz Europa ausgeschrieben. Die Koordination des Verfahrens verlief im Auftrag der KWL. Es fanden sich 11 interessierte Investoren, die Nutzungskonzepte einschließlich Erschießungs- und Parkkonzepte erstellen und eine entsprechende Finanzierung vorlegen sollte.

Ein entsprechendes Kaufangebot sollte dafür den Ausschlag geben. Eine Größenordnung von 10 Millionen Euro wurde dafür vorgesehen. Die Bedingungen dafür, dass das Geld der infrastrukturellen Anbindung der nördlichen Wallhalbinsel zugutekommen sollte. Im Jahre 2008 entschloss sich die Immobiliengruppe fair das Konzept des isländischen Investors DCP (Development, Construction, Properties). Seit 2008 wurde die Investitionsgruppe DCP GmbH als Investor bestätigt. Das Investitionsvolumen wurde auf insgesamt 160 Millionen € angesetzt.

Die Isländer arbeiteten mit einem dänischen Architektenbüro „Aristiderne Architektur“ zusammen. Sie wollten das historische Stadtbild mit einer Zickzack Bebauung auf der Wallhalbinsel erhalten. Lübecker Architekten wie z.B. Klaus Petersen (petersen pörksen partner ppp) waren mit diesen Entwürfen jedoch nicht einverstanden. Sie fanden diese zu „naiv, kindlich, banal und blauäugig“ (aus den Lübecker Nachrichten vom 25.01.2008). Zudem wurde die Undurchsichtigkeit des Verfahrens kritisiert. Am 24.06.2008 wurde ein Wettbewerb zur Wallhalbinsel bekannt gegeben. 80 000 Euro standen als Preisgelder zur Verfügung. In diesem Wettbewerb zeigten sich die KWL und die DCP GmbH ihre Kooperationsbereitschaft. Ein Masterplan sollte erstellt werden. Er umfasste die ökologischen und gestalterischen Aspekte in den Arbeiten an der Wallhalbinsel. Ein Quartier für hochwertiges Wohnen, Arbeiten und Freizeitangebote sollte geschaffen werden. Arbeitsgemeinschaften darunter „petersen pörksen partner ppp“ wurde von der DCP benannt.

Das Büro „Brodersen Gebauer“ aus Lübeck bewarb sich auch für dieses Verfahren, 16 Arbeitsgemeinschaften waren mit der Neugestaltung der nördlichen Wallhalbinsel beschäftigt. Die Jury bestand aus Vertretern der KWL, Mitgliedern des Gestaltungsbeirats, deren Vorsitzenden des Bauausschusses und der Auslober selbst.

Des Weiteren gehörten zum Komitee Vertreter der Denkmalbehörde, das Lübecker Architektenforum und der Icomos (Internationaler Rat der Denkmalpflege). Aus dem Wettbewerb gingen zwei Gewinner hervor. Die Arbeitsgemeinschaft bestand aus dem Lübecker Architektenbüro „Brodersen Gebauer“ und dem Landschaftsarchitektur- und Architektenbüro „WURCK“ aus Rotterdam zum Sieger.

Der Entwurf des Siegers behielt die ehemalige Hafenstruktur bei. Diese passte sich der engeren Altstadtbebauung und der Verbindung zur Roddenkoppel gut an. Das Gebiet umfasste mit einer geplanten Baumasse von zirka 85 000 qm.

Die Planungen wurden seit 2010 realisiert. Die Bauphase sollte 6-10 Jahre dauern. Man gliederte das Gebiet in 14 Bauabschnitte. Weitere Architekturwettbewerbe sollten daraufhin folgen. Die Finanzkrise in den Jahren 2008 und 2009, die in der Immobilienkrise in Island ihre Ursache hatte, machte den Investor DCP GmbH zahlungsunfähig. Die erste Rate in der Höhe von 3,4 Millionen Euro konnte nicht überwiesen werden. Ein Zahlungsultimatum wurde gestellt

mit dem Datum des 20.11.2009. Statt zu zahlen gab es schwerwiegende Vorwürfe von Seiten der DCP. Die Firmenleitung monierte Fehler bei der Ausschreibung, die zur Verzögerung des Bauvorhabens geführt hätten. Weiterhin wurde nach Meinung der DCP der einseitig aufgestellte Bebauungsplan, der zum Nachteil der DCP GmbH beigetragen hätte, ebenso kritisiert. Im Jahre 2009 stand fest, dass die Firma DCP GmbH nicht mehr zahlungsfähig war.

Nach Gotic International war auch der zweite Versuch gescheitert, die nördliche Wallhalbinsel an einen privaten Investor zu veräußern. Das Investorengutachten und der Masterplan des isländischen Investors wurden von der KWL für 250 000 Euro abgekauft.

2.3 Die Situation und die Zukunft des Areals der nördlichen Wallhalbinsel

Die Insolvenz der Isländer brachte der Stadt den Masterplan und das Investorengutachten. Lübecks finanzielle Lage führte dazu, dass weder die Entwicklung der nördlichen Wallhalbinsel weiter betrieben wurde, noch andere Projekte realisiert werden konnten. Im Jahre 2011 beschloss die Stadt Lübeck das Gelände als „KaiLine-Projekt“ zu vermarkten. Die Bürgerinitiative „Rettet Lübeck“ bildete die „Projektgruppe Initiative Hafenschuppen (PIH)“,

Ein weiterer Wettbewerb wurde ausgeschrieben, mit der Auflage, das alte Hafenbild mit den Gleisanlagen und den Schuppen zu erhalten. Dafür waren zwei Baufelder (3a, 5B) vorgesehen. Für 3 a überzeugte der Entwurf von den „Architekten BKSP“ aus Hannover. Für das Baufeld 5B wurde der Beitrag von „petersen pörksen partner“ aus Lübeck ausgewählt.

Im Jahre 2014 wurde von Seiten der PIH bekannt, dass die Instandsetzungskosten 1,5 Millionen betragen werden. Die Stadt setzte auf die Entstehung eines neuen Stadtteils mit sozialen und kulturellen Angeboten. Eine weitere Gruppe war die von Gabriele Ulrich mit den Namen „Gruppe Lübeck 13“. Diese Gruppe wollte mit Spendensammlungen eine Genossenschaft finanzieren, um das Gebiet zu kaufen. Diese Leute wollten eigene Ideen im Tourismusbereich entwickeln, der für Lübeck eine der wichtigsten Einnahmequellen ist. Das Berliner Architekten Büro „Modersohn & Freiesleben“ entwarf für die Bürgerinitiative ein Hotel auf dem Gebiet des früheren Schuppens E entstand. Dieses Hotel sollte zwischen der Drehbrücke und dem Media Docks gebaut werden. Anfang 2015 wurde das 14 Millionen Euro teure Vorhaben den Lübeckern durch die lokale Presse bekannt gegeben. Dieser viergeschossig Neubau sollte 13,5 Meter unterhalb der Media Docks in seiner Höhe bleiben. Das Gebäude sollte im Stil der Industriekultur im Erscheinungsbild der Schuppen entstehen.

Die aktuelle Situation auf 6900 qm Brutto Geschossfläche wird ein 124 Zimmer beherbergendes Hotel mit 250 Betten entstehen. Im Frühjahr 2015 eröffnete das Hansemuseum seine Tore. Es befindet sich auf der gegenüberliegenden Seite neben dem Burghof zum Wallhalbinsel hin. Weitere Entwicklungen stehen noch offen. Der Schuppen F beherbergt einen „Hafenflohmarkt“ und ist zurzeit Lagerstätte für gespendete Kleidung für Flüchtlinge. Als Gastronomiebetrieb befindet sich am Ende der „Strandalon“ in dem verschiedene

Veranstaltungen wie z.B. Open-Air Fußballübertragungen angeboten werden. Einige kleinere gewerbliche Betriebe sind angesiedelt worden und die von einer arbeitslosen Initiative gebaute „Lisa von Lübeck“. Der Verein „Dagny Jul“ Seelenschiff befindet sich auch dort. Sein Ziel ist es nicht nur das Schiff „Dagny Jul“ zu erhalten, sondern auch suizidgefährdeten Menschen Hilfe zu bieten.

Bis Ende Juli 2018 darf die Projektinitiative Hafenschuppen (PH) das 70 000 qm große Areal direkt vor der Altstadt entwickeln, Diese hat zusammen mit der Stadt den Anhandgabevertrag unterzeichnet. Bis dahin müssen die Finanzierung, Kaufverträge und konkrete Nutzung feststehen. Es bedarf jedoch noch der Zustimmung der Kaufverträge durch die Bürgerschaft im Herbst 2018. Die Realisierung der Umgestaltung der Wallhalbinsel soll demnach im Jahre 2021 abgeschlossen sein. Angestrebt ist der Erhalt der Hafenschuppen und die Entstehung eines Künstlerviertels. Ein Investitionsvolumen von 70 Millionen Euro ist vorgesehen. Davon fließt die Hälfte in den Erhalt der Hafenschuppen, welche von Privatleuten und Vereinen getragen wird. Die andere Hälfte wird von Investoren zur Verfügung gestellt, die als Betreiber eines Hotels und eines Parkhauses, angedacht sind. Die Stadt wird von einer Summe von 9 Millionen Euro ebenfalls profitieren.

Schuppen A

Schuppen A wurde 1903 entlang des Kulenkampkais errichtet. Dieser besteht aus drei Lagerhallen in gleicher Größe, welche aus zwei Brandabschnittswände aus Backstein getrennt sind. Das Gebäude steht auf einem Sockel von einem Meter Höhe, der massiv ist und vorgelagerte Ranken entlang der gesamten Langseiten hat. Am nördlichen Ende gegenüber Schuppen B hat er wie alle anderen weiteren Schuppen dort einen steinernen Kopfbau. Er hat ein Ziermauerwerk in Form von Treppenfriesen, Gesimsen und Eckbetonungen mittels filigran artigen Turmaufsätzen. Dieser Giebel besitzt eine prominent gestaltete Firsttafel, die in einer Rundblende mit dem im Schuppen anzuzeigenden Buchstaben eingelassen ist. Früher diente er als Bürogebäude für Hafenbedienstete.

Die Flächenmaße von Schuppen A betragen 165 m Länge und 25,7 m Breite. Die Bruttogeschossfläche ohne Rampen hat eine Fläche von 3.989 m². Die Höhe (ab Hallenboden) beträgt 6,5 m (Traufe) und 8,2 m (First). Das Stützenraster weist eine Länge im Wechsel von 5,6 und 6,6 m auf, die Breite ein Wert von 6,3 m.

Nach den unterschiedlichen Planungen wird ein zweites Obergeschoss auf die Halle gebaut. Eine vertikale Verbindung wird zur zweiten Ebene geschaffen, wo Publikumsverkehr erwünscht ist. Die alten Schiebetore sollen auf beiden Seiten erhalten bleiben. Neue Schauerfenster sollen eingebaut und alte wieder geöffnet werden. Weiterhin sind neue Türen mit Glaselementen vorgesehen. Dienstleister und Handel, sowie Gastronomie sollen dort an Attraktivität gewinnen. Für die Kalkulation werden 1800 qm als Lagerfläche genutzt. Je nach Größe sollen dort zwischen drei und sechs vermietbare Einheiten inklusive Büro entstehen. Im September 2011 wurde im Bebauungsplan beschlossen, dass in Bereichen am Schuppen A, der Sportboothafen als ein Sondergebiet entstehen soll. In diesem Plan wird die bauliche Anlage in

Nähe von Wall - und Hansahafen eingerichtet werden. Auch Vereinsheime mit Versammlungsräumen, sowie ein Gastronomiebereich und Einzelhandel sollen das Gebiet aufwerten. Die Nutzung soll in enger Beziehung zu dem alten und neuen Sportboothafen entstehen. Dienstleistungen rund um den Hafen, Autovermietung und Carsharing Stationen, sowie ein Fahrradverleih sind geplant. Werkstätten der Segel- und Planenmacher und Tischlereien, die für den Museumshafen arbeiten, werden dort angesiedelt. Ferner auch Handel für den maritimen Bedarf. Des Weiteren sind Lebensmittel für die Versorgung der Yachten und der Bewohner des Areals gedacht.



Abbildung 9
Schuppen A Richtung Süden, alte Gleisanlage, 2024



Abbildung 10
Das Innere des Schuppens, die Räumlichkeiten sind unterteilt, der Boden ist teilweise aus Holzplanken. Das Dach und die Ständer mit den Trägern sind im ursprünglichen Zustand und gut erhalten, 2024

Schuppen B und D

Der Schuppen B wurde 1904 errichtet und ebenso Schuppen D 1907 in gleicher Bauweise. Sie bestehen aus zwei in Holzständerbauweise errichteten Lagerhallen. Beide sind von einem steinernen Mittelbau getrennt und haben je einen steinernen Kopfbau, der in seiner Gestalt ebenso in Schuppen A verwendet wurde. Wegen der Lage der Gleiszusammenführung an der Drehscheibe am Nordende verkleinert sich dabei Schuppen D um ungefähr einen Meter.

Der Schuppen B ist 96,5 m lang und 25,7 m breit. Die Höhe beläuft sich ab Hallenboden auf 6,5 m (Traufe) und 8,3 m (First). Die Bruttogeschossfläche ohne Rampen ist 2.480 m² groß. Die Stützraster sind 5,6 m lang und 6,3 m breit.

Die Längenmaße des Schuppens D betragen 85,2 m Länge und 25 m Breite. Die Höhe ab Hallenboden beträgt 7,5 m (Traufe) und 9,1 m (First). Die Bruttogeschossfläche ohne Rampen misst 2.171 m². Die Stützraster betragen 5,6 m in der Länge und 6,3 m in der Breite.

Wie bei Schuppen A ist die Anzahl der Öffnungen land- und wasserseitig angebracht. Auf der Landseite hat Schuppen B 15 Schiebetore, Schuppen D 12 Schiebetore. Wasserseitig haben beide Schuppen jeweils 8 zu vier Paaren angeordnete Tore. Bei beiden Gebäuden sind Aufbauten eines zweiten Geschosses geplant. Die Erschließung der Gebäude soll über die Mittelachse erfolgen. Dadurch wird die Transparenz innerhalb der Bauwerke gewährleistet werden, das an andere Hafencity's erinnert. Die Nutzungseinheiten verfügen über große Fenster zum Mittelgang. Im Hinblick auf den Lärmschutz erfolgt der Innenausbau beider Schuppen. Sie können auch in kleinere Einheiten geteilt oder größere zusammengelegt werden. Die früheren Laderampen werden als Außenfläche vermietet. Ebenfalls sind Möglichkeiten für Balkone vorgesehen. Diese werden bei konkreten Nachfragen realisiert.

Die Nähe zur Marina im Wallhafen und dem Hansahafen bietet beste Voraussetzung für ein Hotel. Gedacht sind dabei an Einheiten für 2-4 Personen. Auch für Studenten und Ferienwohnungen haben die Planer Ideen entwickelt. Überwiegend für Einheiten, in denen zwei Personen wohnen. Durch die hohen Lärmschutzaufgaben kommt es am ehesten zu einer Umsetzung des derzeitigen Bebauungsplanes bei Schuppen B.

Auch den Hochwasserschutzrichtlinien ist mit der zweiten erhöhten Bodenplatte mit rund 3,5 m über der Grenze des höchsten Hochwassers mit 3,7 m Rechnung getragen.

Durch die günstigere Miete im Vergleich zu anderen derartigen Gebäudekomplexen, wird versucht junge Unternehmer, Kunst und Kunsthandwerker in Schuppen D anzusiedeln. Die Großzügigkeit des Gebäudes erhöht mit seinem eigenen Ambiente und der Nähe zu anderen Künstlern und Unternehmern die Attraktivität für potenzielle Mieter. Mit den zweigeschossigen Ausbau mit innerer Erschließung können alle Nutzungen ohne baulichen Mehraufwand durchgeführt werden. Änderungen können je nach Bedarf vorgenommen werden.



Abbildung 11

Schuppen B, in Richtung Norden, Trave abwärts, die Krone an der Stirnseite muss bereits abgestützt werden, 2024

Schuppen C und Zwischenhalle BC

Der Kaiserspeicher C ist 1901 entstanden und der älteste von vier Schuppen am Kulenkampkai. Baugleich mit Schuppen B wurde er wegen der Kriegsschäden 1956 in seinem hölzernen Element neu aufgebaut. Es wurde eine Gitterrahmenkonstruktion verwendet, die zwischen den steinernen Kopf und Mittelbau liegt. Die Halle ist wesentlich höher und mit einer innen liegenden Stützenreihe errichtet. Landseitig besitzt Schuppen C 12 auf der Wasserseite und 12 auf der Landseite Schiebetore, von denen es heute nur noch 9 gibt, die bis auf eins paarweise angeordnet sind.

Die Längenmaße des Schuppen C betragen 85 m Länge und 25,7 m Breite. Die Bruttogeschossfläche ohne Rampen beträgt 2.187 qm. Die Höhe ab Hallenboden beträgt in der Traufe 10 m und am First 11,8 m. Das Stützenraster in der Länge beträgt 5,6 m.

Die Länge der Zwischenhalle BC ist 35 m und beträgt in der Breite 25 m. Die Bruttogeschossfläche beträgt 875 qm. Die Höhe ab Hallenboden in der Traufe beträgt 7 m und am First 8,5 m.

Aufgrund seiner Höhe eignet sich der Schuppen C für einen doppelseitigen Ausbau mit zusätzlichen Galerien. Die Bausubstanz braucht für eine weitere Lastenverteilung des Ausbaus nur eine Aufdopplung der bereits vorhandenen Betonsohle. Wie bei Schuppen B und D wird dann eine neue Hauptebene eingezogen, die über eine innen liegende Galerie erschlossen wird. Bei den Media Docks sieht man ebenfalls die nach hinten aufgestellten Schiebetore und Außenfenster in einer weiteren Glasfassade. Zur Wasserseite wird die Fassade um zwei Meter versetzt, wodurch Galerien entstehen, die als Schallschutz dieser Dachflächen, Fenster dienen und zur erleuchteten oberen Galerien führen. Schuppen C wurde nach dem Krieg nur dürftig wieder hergestellt. Die geringe historische Substanz erlaubt ein Maximum an neuen kreativen Gestaltungen. Die Halle BC und auch die nördlich an den Schuppen C angrenzende baugleiche Halle CD, die bestehend aus Stahl- und Wellblechkonstruktionen ist. Als Zwischenbauten bleiben die steinernen Kopfbauten als Schuppen erhalten. Die Wände der Schuppen zur Wasser- und Straßenseite werden als Glasfassade gestaltet. Die Kopfbauten sollen wieder zugänglich werden und wieder in ihrer alten Bausubstanz von außen gesehen werden. Die einzelnen Schuppen sollen miteinander verbunden werden und in dem Schuppen C soll ein Hotel in der Preisklasse von 2 bis 3 Sternen entstehen. Lübeck benötigt ein zeitgemäßes preisgünstiges Angebot innerhalb der Hafency.



Abbildung 12:

Schuppen C, der Schuppen wird zur Zeit genutzt für unterschiedliche Kulturveranstaltungen, 2024

Informationen dazu unter: <https://www.kunst-am-kai.de/>
Stand 07.05



Abbildungen 13 a und b:

Schuppen B (links) und Schuppen C (rechts), dazwischen die Halle BC, die zur Zeit mit einem Kunstobjekt versehen ist.

Zwischenhalle CD

Am südlichen Kopfbau von Schuppen D befindet sich der jüngere Zwischenbau CD aus dem Jahre 1983. Weitgehend baugleich mit der Zwischenhalle BC besteht er aus einer Stahlrahmenkonstruktion, ohne innere Stützen, auf denen Dachhaut und Außenwandfläche aufgesetzt sind. Im Inneren befindet sich noch das historische Großsteinpflaster.

Die Längenmaße der Halle CD betragen 34,9 m und 25,4 m in der Breite. Die Bruttogeschossfläche beträgt 862 qm. Die Höhe ab dem Hallenboden beträgt in der Traufe 7,8 m und 8,3 m am First.

Der Umbau der Halle CD erfolgt analog zur Halle BC. Hier sollen ebenso Wände zur Wasser- und Straßenseite als Glasfassade ausgebildet werden und einen Zugang zu Schuppen C geformt werden. Der Fußbodenausbau wird vorgenommen. Des Weiteren ist kein umfangreicher Ausbau vorgesehen.



Abbildung 14:
Zwischenhalle CD, 2024

Schuppen F

Der Schuppen F wurde in den Kriegsjahren 1939 in der Skelettbauweise als Massivbau auf ein unbebautes Grundstück an der Nordspitze der Wallhalbinsel neu errichtet. Die Wände bestehen aus Kalksandstein und Ziegelmauerwerk. Die Dachflächen bestehen aus betonierten Holzziegeln. Aufgrund der damaligen Bedingungen wurde der Bau mit norwegischen Zwangsarbeitern errichtet. Aufgrund des Krieges dauerte der Bau länger als geplant. Im Jahre 1944 wurde Schuppen F als betriebsbereit erklärt und im Jahre 1949 endgültig fertiggestellt. Die Länge hat einen Wert von 144,6 m Länge und 22,4 m in der Breite. Die Bruttogeschossfläche ohne Rampen beträgt 3.141 m². Die Höhe ab Hallenboden in der Traufe beträgt 4,5 m und am First 7,1 m. Das Stützenraster beträgt in der Länge 9 m, in der Breite 5,1 m und 10,6 m.

Schuppen F wurde als Lagerhalle mit seinen 2800 qm genutzt. Insgesamt 15 Stahlbetonrippen bildeten eine dreischiffige Halle. Land- und Wasserseitig besitzt der Schuppen 18 doppelflügelige Schiebetüren. 5 davon sind heute durch bauliche Änderungen geschlossen. Als Einziger der Schuppen besitzt er eine halb eingetiefte Teilunterkellerung. Diese Unterkellerung wurde früher für die Lagerung von Butter aus Russland angedacht.



Abbildung 15:
Schuppen F, äußerlich unterscheidet sich der Schuppen F nicht wesentlich von den anderen Schuppen. In dem Betonkeller sind in der Rampe die Luken zu erkennen. Außerdem ist die obere Fensterreihe ganz anders gestaltet, 2024



Abbildung 16:

Schuppen F, große Halle, alles (Boden, Pfeiler, Wände, Deckenstreben, die gesamte Decke) besteht auf Beton, lediglich die Rolltore sind aus Holz. Eine stabile Konstruktion, eher kriegsbeständig.

3 Literaturliste

- GOTTWALDT, ALFRED (1999). Die Lübeck-Büchner-Eisenbahn. 2.Auflage. Düsseldorf Abba-Verlag.
- HAMROSI, DONATOS (1991): Der Elbe-Lübeck-Kanal Ein technisches Denkmal. Lübeck: Der Senat der Hansestadt Lübeck, Presse- und Informationsamt.
- KONRAD, WINFRIED (2012): Stadthafen Lübeck Kogge, Kaikante und Sturmvoegel. Erstauflage. Schmidt-Römhild.
- KONRAD, WINFRIED (2010): Destination Lübeck: 75 Jahre LHG. Erstauflage. Schmidt-Römhild.
- SELLERBECK, JÖRG (2015) : PIH Projektgruppe Initiative Hafenschuppen. Konzept für die behutsame Entwicklung der Nördlichen Wallhalbinsel in Lübeck.
- BIRL Bürgerinitiative Rettet Lübeck e.V.
- SENAT DER HANSESTADT LÜBECK, BAUDEZERNAT (1995): 850 Jahre Geschichte Lübeck - 850 Jahre Geschichte einer Hafenstadt. Lübeck plant und baut, Heft 58.
- SENAT DER HANSESTADT LÜBECK, BAUDEZERNAT: (1995): Bestandsaufnahme der Lübecker Flächen entlang der unteren Trave. Lübeck plant und baut, Heft 59.
- SENAT DER HANSESTADT LÜBECK, BAUDEZERNAT : (I 998): Hafenentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck. Lübeck plant und baut, Heft 65.
- SENAT DER HANSESTADT LÜBECK, BAUDEZERNAT: (1987) Städtebaulicher Wettbewerb Lastadie – Ausschreibung, Heft 4
- VON ZASTROW, JOSEPHINE (2017,20. April): Los geht's: Verträge für Wallhalbinsel unterzeichnet. Lübecker Nachrichten.
- ZIMMERMANN, JAN (200): Trave abwärts. Die Häfen von Lübeck bis Travemünde. Eine historische Bilderreise. Wartberg Verlag.
- GERHARD GERKENS, ANTJEKATHRIN GRAßMANN (Hrsg.): (1993), Der Lübecker Kaufmann. Aspekte seiner Lebens- und Arbeitswelt, Museum für Kunst und Kulturgeschichte

4 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1

Blick auf die Wallanlagen, Johann Marcus David, 1796

Quelle: Butterzart, Adrian von; Meyer, Margita Marion (Hrsg.) (1998): Historische Gärten in Schleswig-Holstein. 1996. 2. durchgesehene Auflage 1998: Illustriert
Boyens Buchverlag, Heide, 1996.

Johann Marcus David

David stammte aus ärmlichen Verhältnissen und wurde früh Vollwaise. Nach dem Tod der Eltern kam er in ein Waisenhaus, wo seine Erzieher seine künstlerische Begabung bemerkten. Mit Unterstützung der „Hamburgischen Gesellschaft zur Förderung der Künste und nützlichen Gewerbe“ erhielt er eine künstlerische Ausbildung beim Zeichenlehrer Th. Reincke.

Seine anschließenden Studienreisen führten Johann Marcus David zunächst nach Kopenhagen, 1791 dann nach Dresden, Leipzig und Italien. Im Jahre 1792 nahm er eine Stellung als Zeichenlehrer am Fürstlichen Institut in Dessau an, die er für mehrere Jahre bekleidete, ehe er wieder in seine Geburtsstadt zurückkehrte. In den nächsten Jahrzehnten war er vorwiegend in Hamburg und Lübeck tätig und fertigte Porträts sowie Stadtansichten in Kupferstiche, Radierungen und Aquarelle. Am 1. März 1815 verstarb David in zerrütteten Eheverhältnissen und in Armut.

Quelle: Wikipedia , https://de.wikipedia.org/wiki/Johann_Marcus_David , abgerufen 26.04.2024

Abbildung 2

Plan von Lübeck im 19. Jh., deutlich erkennbar die Nutzung der Wallanlagen als Eisenbahntrasse der LBE - Lübeck-Büchener-Eisenbahn, die Umnutzung durch den Hafenausbaubau ab 1850 ist bereits erkennbar

Quelle: 4. th Ausgabe von Meyers Konversationslexikon (1885–90)

Abbildung 3

Wallanlagen, Situationsplan vor und nach dem Bau der Eisenbahn von Lübeck nach Büchen mit den Umgestaltungen von Peter Joseph Lenés , Scheffer 1852

Quelle: Städtebaulicher Wettbewerb – Lastadie – Ausschreibung, Senat der Hansestadt Lübeck, Baudezernat, Lübeck plan und baut, Heft 4, 1987

Abbildung 4

Plan von Lübeck 1872. Plan mit Ausrichtung nach Westen. Die Darstellung der Wallhalbinsel mit dem gesamten Gleisnetz der ab 1851 eingerichteten Eisenbahn ist ein wichtiger Aspekt des Stadtplans.

Quelle: Wikipedia https://de.wikipedia.org/wiki/Städtebauliche_Entwicklung_Lübecks_seit_1864
abgerufen 27.04.2024

Abbildung 5

Blick auf den Hansahafen von der Drehbrücke Trave abwärts, links Media Docks mit Anlagestellen für moderne Motorboote und Segelschiffe, rechts Schuppen 6 mit Liegeplätzen für alte Schiffe und Segelschiffe, 2024

Quelle: Helga Martens, Lübeck 2024

Foto ist von Helga Martens für frei erklärt worden

Abbildung 6

Der REHDER-Plan von 1906, Peter Rehder

Quelle: Peter Rehder und die Entwicklung der Lübecker Häfen, Otto Kastorff unter Mitarbeit von Heinz Haaker, Werner Hinsch, Dr. Wolfgang Muth, 2008, Seite 34/35

Ausschnitt Helga Martens, 28.04.2024,

Abbildung 7

Blick über den Hafen, vor 1848, C.H. Hustede

Rechts im Hintergrund Holstentor und Bahnhof, Hansestadt Lübeck, Museum für Kunst und Kulturgeschichte

Quelle: Gerhard Gerken, Antjekathrin Graßmann (Hrsg.): (1993), Der Lübecker Kaufmann. Aspekte seiner Lebens- und Arbeitswelt, Museum für Kunst und Kulturgeschichte

Abbildung 8

Die Wallhalbinsel heute, Quelle OpenStreetMap abgerufen am 01.04.2024

Abbildungen 9-16

Schuppen A, D, B, C, F, Zwischenhallen BC und CD, alle 2024

Quelle: Helga Martens, 2024, Fotos sind von Helga Martens für frei erklärt worden

5 Ergänzungen

Einleitung „Die (nördliche) Wallhalbinsel“ 13.08.2017

Im nordwestlichen Altstadtrand am Behnkai befindet sich die nördliche Wallhalbinsel. Sie ist über die Autobahnabfahrt Lübeck-Mitte in Richtung Stadtzentrum, die Friedenstraße und die Marienstraße zur Wallhalbinsel über die Straße „An der Untertrave“ weiter zur Hafenstraße. Vom Hauptbahnhof aus kann man zum Holstentor fahren oder zu Fuß laufen, was circa 15 Minuten dauert. Von dort aus benötigt man nochmals ca. 15 Minuten die Trave entlang zur Wallhalbinsel, wo sich die Kaianlagen befinden.

Quelle: „Vergesse Technik“, Sven Bardua, Steintor-Verlag-GmbH, Lübecker Nachrichten, ISBN - Nr. 3-9801506-3-1

Stadtplan

Info-Plan Lübeck 4 D/E Hauptbahnhof, Lübecker Altstadt,

Quelle: PAS Verlag, kostenlos erhältlich in der Tourist-Information

„Vergessene Technik“

Die in der Altstadt gelegenen Stadthäfen werden bestimmt durch Schuppen aus rotem Backstein die im Stil der damaligen Zeit aufwendig gestaltet sind. Die nördliche Wallhalbinsel mit den gegenüberliegenden Kais am Hansahafen sind weitestgehend erhalten geblieben. Für die damalig höchst moderne Anlage konnte man die Waren auf kurzem Wege zwischen Schiff und Bahnwagons und den Schuppen mit den damals modernsten Kränen und anderen Hilfsmitteln umschlagen. Auf der Landseite gab es Gleise direkt an den Schuppen und einen Hof für Fuhrwerke und Autos. Der

Elbe-Lübeck-Kanal, der um 1900 eingeweiht wurde und den 1908 nach Süden verlegten Bahnhof wollte man in Lübeck erneut die Wirtschaft ankurbeln.

Quelle: „850 Jahre Geschichte Lübecks“ - 850 Jahre Geschichte einer Hafenstadt, Lübeck plant und baut, Heft 58/August 1995, , Senat der Hansestadt Lübeck, Baudezernat, ISBN 0933-133x

Lastadie:

Lastadie bezeichnet einen Schiffsladeplatz

Bastion bezeichnet ein Bollwerk in Festungen, bestehend aus stumpf vorspringenden Winkeln.

Quelle: „850 Jahre Geschichte Lübecks“ - 850 Jahre Geschichte einer Hafenstadt, Lübeck plant und baut, Heft 58/August 1995, Senat der Hansestadt Lübeck, Baudezernat, ISBN 0933-133x

Vorgeschichte der „Lübecker Wallhalbinsel“

Nachdem die ersten Hafenanlagen mit einer Kai-Befestigung im Jahre 1157 entstanden sind, wurde mit einer Neugründung durch Heinrich den Löwen der Seehafen von 1157, der zwischen Alfstraße und Braunstraße lag, in Richtung Beckergrube / Mengstraße erweitert. Um das Jahr 1195 wurden die ersten Kaianlagen ausgebessert, die ab dem Jahre 1159 als Stapel- und Umladeplatz für Güter dienten. Ein Binnenhafen schloss sich im Süden an. Der Ufermarkt für Fernkaufleute befand sich zwischen Hafenkai und dem Stadtkern. Ab dem Jahre 1184 war dies ein Stadtteil Lübecks.

Ab dem Jahre 1217 wurde die Stadtmauer vorverlegt, was die Verlagerung der Fernhandelsgeschäfte in die Kaufmannshäuser mit sich brachte. Die neue Stadtmauer, die in der unmittelbaren Nähe zur ersten Kaianlage lag, musste aus Gründen Expansion des Handelsaufkommens schließlich eine neue Uferbefestigung erhalten. Dies wurde vom Rat der Stadt beschlossen. Die Uferbefestigung war 4 bis 5 Meter von der neuen Stadtmauer entfernt und es handelte sich um die Befestigung, die als sogenannte „Spundwand“ errichtet wurde.

Die wirtschaftliche Entwicklung zwischen den Jahren 1217 und 1224 führten zu baulichen Erweiterungen und Aufschüttungen zum Zwecke weiterer Baulandgewinnung zwischen Holstenstraße und Braunstraße. Nach einer verheerenden Brandkatastrophe im 13. Jahrhundert, in der alle Holzbauten innerhalb und außerhalb der Stadtmauern vernichtet wurden, veränderte man die gesamte Hafenkonstruktion. Man verlängerte die Anleger. Die Wassertiefe wurde bis zu 2 Meter Tiefe vergrößert. Bis zum Ende des 13. Jahrhunderts wuchs der Hafen bis zur Höhe Engelsgrube über das gesamte Traveufer. Über ca. 2 Kilometer Kaianlagen, davon 1.300 Meter für den Fernhandel und 800 Meter für den Binnenhandel.

Schwimmende mit Ketten verbundene Baubarrieren, die nach Bedarf für den Schifffahrtsverkehr geöffnet wurden. Der Unterbaum befand sich in Höhe der „Kleine Altefähre“ an einer Stelle, an der die Durchfahrtsbreite seit dem 1300. Jahrhundert auf 17 Meter verengt worden war. Der Oberbaum schwamm auf der Höhe des ehemaligen Bauhofes. Es entstand der Dienstleistungsberuf des „Bäumers“, der die Einfahrt der Schiffe überwachte. Als die Wallanlagen erbaut wurden, installierte man eine weitere Sicherung an der Untertrave, den „Zweiten mittleren Baum“ in der Höhe der Engelsgrube.

Im 14. Jahrhundert entstanden zahlreiche Höften (auch Höfden). Diese durch ein Bollwerk eingefassten rechteckigen Plattformen ragten in die Trave und waren ebenfalls vom Lübecker Rat in Auftrag gegeben worden. Nach einer Sturmflut im Jahre 1320 wurden die Straßen im Bereich der Trave erhöht. Mitte des 13. Jahrhunderts hatte man schmale Zugänge an der Untertrave zur Stadtmauer geschaffen. Diese Zugänge dienten ein Jahrhundert lang als Verbindung zwischen dem

Hafenbereich und der Stadt. Das linksseitige Traveufer erhielt sein späteres Aussehen durch die Erschaffung der Wallanlagen.

Im Jahre 1477 begann der Bau. Insgesamt dauerte der Umbau 100 Jahre an. Einerseits wurden diese Anlagen aus Sicherheitsgründen für die Stadt erschaffen und andererseits dachte man hierbei auch an wirtschaftliche Belange wie zum Beispiel neue Lagerflächen. Befestigungen wurden mit Abstand zum Uferbereich errichtet. Die Schiffsausstatter und -versorger lebten seit dieser Zeit gegenüber der Jacobikirche. Wegen der neuen Wälle und Festungsmauern sind die Hafen bezogene Betriebe verlegt worden. Die Kaufmannsdröge, in der Schiffstau, die zuvor mit Teer getränkt wurden um sie wetterfest zu machen, nutzte man zum Trocknen derselben

Ab dem Jahre 1541 begannen die Arbeiten an der Uferbefestigung zwischen dem Holstentor und dem Burgtor. Dort, wo sich heute der Hansahafen befindet, wurde Massengut gelöscht. Auf der noch sumpfbartigen Feldseite der Trave begannen die Nutzungen von Hafeneinrichtungen.

Zu Beginn des 16. Jahrhunderts der heutigen „Obertrave“ wurden unterhalb der Straße mehrere Pfahlreihen in den weichen Untergrund gerammt um den Hangdruck zu mildern (Hangdruck daher, da Lübeck auf einem „Hügel“ erbaut wurde), der auf der Stadt- und Kaimauer lastete. Im 17. Jahrhundert schließlich, musste die Stadtmauer an der Trave abgetragen werden, da diese sonst in Gefahr war einzustürzen.

Ab dem Jahr 1642 waren die Umbauarbeiten für drei neue Bastionen abgeschlossen, die im Wesentlichen für das damalige Aussehen der Wallhalbinsel verantwortlich waren. Die 18 Meter hohe „Fiddel“, die 18 Meter hohe „Theerhof“ und die 12 Meter hohe „Düvelsort“ sind die damaligen Bastionen der Wallhalbinsel gewesen.

Die damalige Verbindung zum Stadtkern erfolgte durch eine Fähre. Diese Fähren hatten verschiedene Namen. Seit dem Jahre 1470 sprach man von der „St. Clemens-Fähre“; vor 1615 hieß sie „Alte Fähre“ und ab dem Jahre 1615 nannte man sie „Neue Fähre“. Ende des 16. Jahrhunderts setzte sich der Name „Matsfähre“ durch. Es wird vermutet, dass die Namensgebung durch einen berittenen Stadtdiener erfolgte, dessen Aufgabe es war, all abendlich die kleine Pforte zum Gestade zu schließen. Die Fähre trug seinen Namen, da er vom Rat der Stadt belehnt wurde (er erhielt die Einnahmen aus dem Fährgeschäft). Dafür musste Mats einen Fährmann einstellen und eine Abgabe von den Einnahmen an die Stadt entrichten. Die Matsfähre war die Vorgängerin der heutigen „Drehbrücke“.

Auf der Lastadie lagen die Schiffswerften. Im Jahre 1750 wurden die westlichen Bastionen vom Landschaftsarchitekten Peter Josef Lenné in Parkanlagen umgewandelt und bepflanzt. Im Jahre 1804 begannen aufgrund des Lübecker Ratsbeschlusses die Entfestigungsarbeiten. Die früheren Bastionen „Scheune“ (Höhe Beckergrube) und „Düvelsort“ bekamen angelegte Wege und Aussichtsplattformen. Aus der Bastionen „Düvelsort“ wurde „Bellevue“. Im Jahre 1830 verkehrte zwischen Stadtseite und dem Norden der Wallhalbinsel eine Fähre beim Niederwasserbaum. Ein Freizeitzentrum für die damalige Zeit entstand für die Bürger und Besucher.

1824 passierte das L. Dampfschiff, die „Prinzessin Wilhelmine“, die Einfahrt nach Lübeck.

Noch bis 1825 gab es Gegenstimmen zur Dampfschiffahrt in Lübeck.

1844 endete für die Stecknitzfahrer das Monopol des Warentransportes auf der Stecknitz.

Nicht nur die Welt der Frachtgüter änderte sich sondern auch der Postzustellung. Informationen fanden ihre Wege in die Städte auf den Routen der Dampfschiffe und der neu entwickelten Eisenbahn. Der Schienenverkehr wurde zunehmend wichtig für die Warenwirtschaft und die gesamte Stadtentwicklung.

Im Jahre 1878 kaufte Henry Koch die „Meyers Werft“ auf, die sich gegenüber von der von den Bewohnern, so wie den Handeltreibenden genutzt wurde. Kochen, Arbeiten und die Freizeit wurde dort verbracht, was uns heute noch Funde aus dieser Zeit bestätigen. 1880 eröffnete Henry Koch seine erste Werft, die „Pioneer“, auf der er seine eigene Dampferflotte warten und reparieren konnte. Auf der Werft wurden Stahlschiffe, Fracht- und Passagierdampfer gebaut. Die Werft lag in der Tragebiegung hinter dem heutigen „Konstantinkai“. Quelle: „850 Jahre Geschichte Lübecks“ - 850 Jahre Geschichte einer Hafenstadt, Lübeck plant und baut, Heft 58/August 1995, Senat der Hansestadt Lübeck, Baudezernat, ISBN 0933-133x

6 „Die Hanse als Vorläuferin eines europäischen Handelsrechts“

Referat von Suzanne von Pich-Lipinski am 20.09.2017

Der Bund der Hanse wäre ohne die Verleihung der Privilegien an die deutschen Kaufleute in London durch Heinrich dem II. aus England undenkbar. Die Bildung einer Vereinigung deutscher Kaufleute in Gotland, den Bund der wendischen Städte (Lübeck, Wismar, Rostock, Hamburg, Stralsund und Kiel). In den Jahren 1256 und 1264 waren die ersten Generalversammlungen der Hansestädte (Hansetag oder Tagfahrt genannt) abgehalten worden. Privilegien im Falle eines Krieges waren Befreiung von Leistungen und Abgaben, den Erhalt der Eigentumsrechte an den Wracks bei Schiffbrüchigen, die Ermäßigung von Zollgebühren und Steuern (die ein für alle mal festgelegt wurden). Ein Privileg, das der König von England festgelegt hatte. Es konnten keine weiteren Forderungen festgelegt werden, die über das festgelegte Maß neu festgelegt wurden. „exactio, prisa, presacio – lateinisch - (Steuer, Forderung oder Leistung), dass die hanseatischen Händler nicht zu Zahlungen und Diensten gezwungen werden konnten, die über das hinausgingen, was die hervorgehenden Dokumente festgelegt hatten.

Quelle: Angelo Pichienie: Die Hanse - Staat der Städte, ein ökonomisches und politisches Model der Städtevernetzung, Verlag: Leske Budrich, opladen, 2000, ISDN 3-8100-2642-5

Die Hanse, der Zusammenschluss deutscher Kaufleute im 12. Jahrhundert, die sich wechselseitig Hilfsversprechen gaben bestanden meistens aus lockeren Genossenschaften. Im damaligen Gebiet, dass wir heute Europa nennen, war dies ein wichtiger Schritt nach der Agrargesellschaft im Sinne eines gemeinschaftlichen Handels mit dem Ziel der Gewinnmaximierung mit gleichzeitiger Expansion in fremden Gebieten. Nun denkt man dabei überwiegend an die Ostseeküste, den Heringshandel den Lübeck zu großem Wohlstand verhalf.

Auch der Tuchhandel in Brügge, Ypern und Gent sind Ausdehnungen der Hanse. Allen voran war das Geldwechselgeschäft am wichtigsten für die Handelsgeschäfte. Um wieder auf Lübeck zurückzukommen, wurde der Reichtum durch den Hering und dessen Haltbarmachung durch das Salz erst mit der Einrichtung der Gotlandfahrten zur Erschließung der Ostsee möglich geworden. Daran waren überwiegend friesische und westfälische Kaufleute beteiligt. Ihre Fahrten und deren rechtlichen Absicherungen nahmen heutige Formen des europäischen Handelsrecht vorweg. Für die Lübecker wirkte sich die Erfindung der Kogge im 13. Jahrhundert, die durch ihre Tiefgängigkeit mehr Waren transportieren konnte, technisch positiv aus. Auch in ihrer Geschwindigkeit war sie anderen Schiffen überlegen.

Rohstoffe wurden gegen Waren getauscht. Handwerk und Handel brachten immer neue

Berufsgruppen und Hierarchien hervor. In der Stadt war Wohnung und Arbeit gemeinsam untergebracht. Das ermöglichte den Bewohnern ein effizientes Arbeiten. Auch die Waren auf dem hanseatischen Landweg, dem „Wetscherker“, gewannen an Bedeutung. Sie wurden auf parallelen Trassen von Brügge bis Nowgorod geführt. Auch die alte Königstraße von Aachen bis Magdeburg wurde zur Transitstrecke. Im Jahre 1356 wird aus dem Personenverbund der Hanse ein Stadtbund, wodurch privilegierte Handelskontore mit ihren konsularischen Diensten entstanden. Dies war für viele Kaufleute ein Anreiz, Mitglied der Hanse zu werden. Durch das Einsalzen der Heringe war ein neues Massennahrungsmittel erschlossen worden. Das Salz hatte somit Lübeck zu großen Reichtum verholfen. Gleichzeitig war auch der heute noch gern getrunkene „Lübecker Rotspon“ (französischer Rotwein, der in Lübeck einige Zeit gelagert wurde) durch die Handelsverbindung zu Frankreich eine wichtige Einkunftsquelle der Stadt. Weiter muss noch darauf hingewiesen werden, dass zu dieser Zeit aus Gründen der mangelnden Hygiene im Umgang mit Wasser als Trinkwasser Bier und Wein als Alltagsgetränk den Markt dominierten, allerdings war das Bier sehr schwach alkoholhaltig. Lübecks Reichtum gründete sich auf das Zusammenspiel zwischen neuer Technik der Hansekogge, dem Lübecker Privileg und dem aufstrebenden Bund der Hanse, deren Kaufleute sich in alle Windrichtungen aufmachten, den Handel zu tätigen wie im Europa unserer Tage.

Die Lübecker Urkunde von 1224 enthielt

1. Allgemeine Handelsprivilegien beinhaltete „Die Regelung des Strandrechts, der Ersatz gestohlener Waren und die Regelung der Lohnkosten durch die von Slawen übernommene Arbeit.“ Durch die Absicherung des Handels konnte sich dieser kontinuierlich steigern.
2. besondere Wittenprivilegien.

Die errichteten Buden auf den Vitten, auf die ein besonderer Zoll erhoben wurde „tabernas non facientiven“. Witte bezeichnet einen Ortsteil der Gemeinde: einen mittelalterlichen Handelsplatz für Heringe; siehe Markt/Händlermarkt und Witte (Fischverarbeitung) Das hatte Folgen, die weiter im Privileg geregelt wurden.

Der längere Aufenthalt der Händler steigerte den Holzverbrauch, so dass man weite Landesgebiete zum Holzeinschlag freigab. In der Urkunde von 1224 bildete die Gruppe Lübecker Händler eine eigene Rechtsenklave Lübschen Rechts auf Rügen. „reune qui.....“.

Es bestanden keine Unterschiede zu höherer und niederer Gerichtsbarkeit.

Im letzten Punkt des Privilegs wurden Zölle und Abgaben geregelt. Für die Gewährung der Rechtssicherheit standen dem Landesherrn dauernde Abgaben zu. Diese wurden im gegenseitigen Einverständnis festgesetzt. Dadurch wurde der Handelsverkehr als sicher gewährleistet. Das gleiche galt für die In - und Exportzölle, die auf alle Warenarten gleichmäßig auf alle gleichmäßig verteilt wurden, aber auch spezielle Abgaben - wie hier die Verarbeitung des Herings.

Städte konnten durch Beschluss des Hansetages ausgeschlossen werden oder den Bund aus eigenen Antrieb verlassen. Der Hansetag ist vergleichbar mit dem heutigen Rat der EU. Die Beschlüsse mussten ohne Gegenstimme gefasst werden (Einstimmig). In der Außenpolitik war die Hanse eindeutig wehrhaft. Man wandte sich gegen Dänemark, das sich nicht an die mit der Hanse getroffenen Vereinbarungen über die Höhe von Zöllen und die Nutzung der reichen Heringsschwärme in der Ostsee gehalten hatte. Schließlich kam es zum Krieg mit Dänemark.