



► Nr. 2024/13427-01-01
öffentlich

Lübeck, 18.11.2024

Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.491 - Archäologie und Denkmalpflege

Bearbeitung: Dirk Rieger (E-Mail: dirk.rieger@luebeck.de Telefon:)

AM Detlev Stolzenberg (Unabhängige Volt-PARTEI) und AM Renate Prüß (SPD): Bericht zum Bestand von Industriedenkmalen in Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.11.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
09.12.2024	Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Antrag:

Der Bürgermeister wird gebeten, dem Kulturausschuss bis Ende 2024 einen Bericht vorzulegen, in dem der aktuelle Bestand der Lübecker Industriedenkmale sowie potentielle bzw. noch zu erfassende Objekte dargestellt werden, um Handlungsbedarfe aufzuzeigen.

Bericht:

Auf dem Gebiet der Hansestadt Lübeck liegen bedeutende Kulturdenkmale (KD) der Industrie- und Technikgeschichte, die sowohl bereits inventarisiert und gelistet wurden als auch solche, die noch auf eine eingehende Prüfung warten und die bereits als Verdachtsfälle aufgenommen wurden und somit gem. geltenden Denkmalschutzgesetz SH (§§1-2) im Status "zur Aufnahme in die Denkmalliste vorgesehen" stehen.

Der besseren Lesbarkeit halber sind anschließend zunächst die eingetragenen Kulturdenkmale in alphabetischer Reihenfolge und anschließend die Verdachtsfälle aufgelistet. Zu jedem der Punkte ist im Anhang eine gleichnamige PDF-Karte beigefügt, die sowohl den Umfang des/der Objekt:e als auch die Lage im Stadtbezug darstellt.

Die momentanen Verdachtsfälle sind dabei zur nächst möglichen Prüfung vorgesehen. Neben der Auflistung sind dem Anhang erste „Steckbriefe“ zu den primär als Sachgesamtheiten zu identifizierenden Objekten angefügt.

Eingetragene KD:

Bahnhof Schultup (Sachgesamtheit)

Bahnhof der Lübeck-Büchener-Eisenbahngesellschaft Am Dovensee 7, der Schutzzumfang bezieht sich auf ein Trafohäuschen, das Bahnhofsgebäude mit Lagerschuppen und ein Aborthäuschen (s. Bahnhof_Schlutup.pdf).

Bahnhof der Lübeck-Büchener-Eisenbahngesellschaft von 1902/3, bestehend aus giebelständigen Ziegelbauten mit angebauten traufständigen eingeschossigen Nebenbauten und

separatem Stallgebäude zwischen einer Kopfsteinpflasterstraße und den Gleisanlagen. Als Bahnhofsgebäude in Nutzung von 1903 bis 1996.

Die Gebäudeteile im Einzelnen:

Hauptgebäude

Zweigeschossiges, teilunterkellertes, zur Straße drei-, zu den Gleisen vierachsiges, durch Gesimse, vor- und rückspringende Mauerpartien gegliedertes Hauptgebäude (Backstein) unter ausgebautem Pappdach; zeittypische Zierformen u.a. beschnitzte Knaggen am Dachüberstand, segmentbogige Fensteröffnungen mit angedeuteten Basen und Kapitellen, rot glasierten Fenstergesimsbändern; zum Bahnsteig hölzerner Vorbau am Eingang; Originalfenster und Türen erhalten. Im Inneren: Raumstruktur bestehend aus Bahnhofshalle mit Nebenräumen (EG) und Bahnvorsteherwohnung im OG und DG, sowie deren Ausstattung weitgehend erhalten bzw. unter jüngeren Verkleidungen noch nachweisbar, u.a. Treppenanlage mit gedrechselten Antrittspfosten und Holzstäben, Fliesen- und Holzdielenböden, Fußleisten, Türblätter und -rahmen; Fenster mit Zargen; in der Bahnhofshalle (EG) Kachelofen.

Lagerhalle:

Westlich an Hauptgebäude anschließendes langes eingeschossiges Lagerhaus auf erhöhtem Sockel in Fachwerk mit Ziegelausmauerung und ehemals beidseits hölzernen Rampen unter Pappdach; zu den Gleisen und zur Straße jeweils drei breite hölzerne Schiebetore zwischen jeweils zwei segmentbogigen Fensteröffnungen; weit vorkragendes Dach, über hölzerne Zangenkonstruktion abgestützt. Im Inneren großer ungeteilter Lagerraum mit mittiger Holzstützenreihe.

Nebengebäude mit Zwischentrakt:

Östlich an Hauptgebäude anschließender eingeschossiger traufständiger Fachwerk-zwischentrakt und daran anschließendes eingeschossiges, zweiachsiges, giebelständiges Backsteingebäude; Wohnung eines Bahnmitarbeiters (Dach eingestürzt).

Stall- und Werkstattgebäude:

Im Osten auf Gartengelände freistehender weiterer Gebäudekomplex aus zwei zweigeschossigen giebelständigen Backsteinbauten mit holzverkleideten Obergeschossen und einem dazwischen liegendem traufständigen Fachwerkbau; Holzverkleidung aus senkrechten Brettern mit verzierten Enden; segmentbogige Stallfenster; in westlicher Giebelseite niedrige Stalltür für Schweine oder Schafe, im östlichen Gebäudeteil nach Süden Hühnerstallauslass. Im Inneren Binnengliederung, teilweise mit verzierten Bretterenden wie am Außenbau.

Begründung:

Von besonderer orts- industriegeschichtlicher Bedeutung für den Stadtteil Schlutup und das anschließende Hafengebiet. Verkehrsanbindung für Bewohner und Arbeiter, sowie Umschlagplatz für wichtige Industriegüter u.a. der Fischverarbeitungsindustrie, der Holzindustrie, der Bahn (Schwellenwerk); sowie während des Ersten Weltkriegs Umschlag von Erz durch die Fa. Possehl als Ersatz für die durch Großbritannien blockierten Nordseehäfen. Von besonderem industriegeschichtlichem Wert als verkehrsgeschichtliches Denkmal für den Großraum Hamburg (Lübeck-Büchener-Eisenbahngesellschaft). Der letzte Vorort Bahnhof Lübecks mit original erhaltenen Nebengebäuden, Straßenpflaster und Gleisanlagen. Von besonderem architekturgeschichtlichem Wert als typischer Bahnhofsbau der Zeit um 1900 mit angebaute Lagerhalle, einer Wohnung für den Bahnhofs-Vorsteher im Haupthaus und einer Nebenwohnung für einen Bahnmitarbeiter im Nebenhaus, sowie einem separat stehenden Stall- und Werkstattgebäude im Garten für die Selbstversorgung.

Von besonderem städtebaulichem Wert als typisches Bahnhofsgebäude mit Nebengebäuden an Kopfsteinpflasterstraße mit dahinter liegender Gleisanlage in einer ehemals industriell geprägten Vorstadt Lübecks.

Bockdrehkran I

Der Schutzzumfang bezieht sich auf die gesamte Krananlage (s. Bockdrehkran_I.pdf). Ortsfester Drehkran, Baujahr 1893 von der Firma Haniel & Lueg. Tragkraft von 40t. Seit 1976 außer Betrieb. Der Kran ist im Zusammenhang mit dem Ausbau der Wallhalbinsel, Rehder-

plan von 1884, der ersten großen Hafenplanung seit dem Mittelalter, aufgestellt worden. Er wurde hydraulisch betrieben, gespeist von der hydraulischen Zentralstation an der Drehbrücke. 1906 mit elektrischem Motor der Siemens-Schücker-Werke versehen. Die Tragkraft von 40t war zu der Zeit die weitaus höchste im Hafen.

Begründung:

Von besonderem Wert als ein bauliches Element des die Kulturlandschaft prägenden "Weltkulturerbes Lübecker Innenstadt" (1987 von der UNESCO anerkannt durch Aufnahme in die World Heritage List). Von besonderem technischem und wirtschaftsgeschichtlichem Wert als Dokument der Hafenentwicklung Lübecks. Zu seiner Zeit auf dem höchsten Stand der technischen Entwicklung. Er ist von besonderem städtebaulichem Wert als stadtbildprägender Kran an der Spitze der nördlichen Wallhalbinsel.

Burgtorbrücke

Der Schutzzumfang bezieht sich auf die gesamte Brückenkonstruktion einschl. der Brückenkopfarchitektur und Treppenanlage (s. Burgtorbrücke.pdf).

Nach Planung von Peter Rehder (1843-1920) entworfene, durch Georg Thielen 1898 fertig gestellte Torstraßenbrücke aus Stahlfachwerk auf vier Rundpfeilern über den Elbe-Lübeck-Kanal und zwei Uferstraßen (ca.120m lang), aufwendige Gestaltung der Futtermauern; dort Grundstein des Elbe-Lübeck-Kanals; Brückenkopf- und Treppengeländer aus Granitstein; großzügige Treppenanlage von der Kanalstraße zur Burgstraße; 1931 landseitig Aufstellung von Bronzefiguren auf 1987 erneuerten Podesten (Löwen von Fritz Behn 1913). Ab Straßenniveau vielfach verändert: Kandelaber, Straßenlaternen, Geländer der Bauzeit wohl schon in den 1930er Jahre entfernt; genietete Fahrbahnkonstruktion 1976-79 durch Fertigbauteile ersetzt.

Begründung:

Von besonderer städtebaulicher Bedeutung als eine der stadtbildprägenden Brücken im Norden der Lübecker Altstadt; Bestandteil einer Reihe von Stahlfachwerkbrücken der gleichen Zeit (Drehbrücke, Hubbrücke, Huxtertorbrücke (1900), Mühlentorbrücke (1900)), die die 1987 von der UNESCO als Weltkulturerbe ausgewiesenen historischen Altstadt Lübeck mit dem Umland verbinden. Teil der Pufferzone. Von besonderer wissenschaftlich-technischer Bedeutung als Beispiel einer genieteten Eisenbrücke; typisches Beispiel der Ingenieurbaukunst Ende 19 Jh. Von besonderer historischer Bedeutung als Bestandteil des Rehder-Plans von 1884 für die Hafen- und Wasserstraßenentwicklung Lübecks.

Drehbrücke

Der Schutzzumfang bezieht sich auf die Brückenanlage, das Betriebsgebäude, die gesamte technische Einrichtung mit dem Erschließungskanal (s. Drehbrücke.pdf).

Voll funktionsfähige hydraulische Brückenanlage in Stahlfachwerk mit zugehörigem Betriebsgebäude in neugotischen Backsteinformen mit Rohrkanal zum Kran I auf der nördlichen Wallhalbinsel. Erbaut 1892 von der Gutehoffnungshütte AG. Durch spätere Umbauten nur geringfügig verändert.

Begründung:

Von besonderem Wert als ein bauliches Element des die Kulturlandschaft prägenden "Weltkulturerbes Lübecker Innenstadt" (1987 von der UNESCO anerkannt durch Aufnahme in die World Heritage List). Von besonderem technischen und wirtschaftsgeschichtlichen Wert als eine der wenigen erhaltenen, noch heute funktionstüchtigen Brücken dieses aus dem späten 19. Jh. stammenden Typs in Deutschland, seit 1892 in Betrieb. Wichtiges Dokument der Hafenentwicklung Lübecks. Von besonderem städtebaulichem Wert als stadtbildprägende Brückenanlage mit Betriebsgebäude am Altstadtrand.

Eisenbahn (Sachgesamtheit) Wasserturm Güterbahnhof, Bahngelände Teutonenweg, Bahnhofsanlage, Stellwerk Lp, Stellwerk Wtm (s. Eisenbahn.pdf, Stellwerk_Lp.pdf, Stellwerk_Otm.pdf, Stellwerk_Wtm.pdf).

Wasserturm:

Der Schutzzumfang bezieht sich auf den gesamten Turm.

Runder, dreigeschossiger nach oben verjüngter Backsteinsockel mit achsial in vier Richtungen angeordneten Fensteröffnungen; darauf Metallkugel in kegelförmigem Metallrahmen als Wasserbehälter; Wasserbehälter mit umlaufendem Balkon und Laternenaufbau; Wetterfahne; Fenster und Eingang rundbogig mit abgefasten Kanten (Luke in Eingangsachse mit geradem Sturz); bleiverglaste Sprossenfenster; Turmuhr. Im Inneren: Metallwendeltreppe; Barkhausen-Wasserbehälter; Metallverbindungen genietet.

Begründung:

Von besonderer historischer Bedeutung als typischer Vertreter eines Wasserturms im Dampflokomotivenzeitalters; als letztes erhaltenes Beispiel dieses Typs in Lübeck, sowie eines von wenigen bundesweit noch erhaltenen bau- und zeitähnlichen Beispielen. Als technikgeschichtliches Dokument der Entwicklung des eigentlichen Wasserbehälters (Weiterentwicklung des 1898 entwickelten Barkhausen-Behälters zum ab 1906 hauptsächlich gebauten Wasserbehälter der Firma Klönne; reine Metallkonstruktion ohne Ummantelung gegen Frost; 1908 wird der erste Staglbetonbehälter erbaut). Als architekturhistorisch markante Verbindung der historischen Formensprache des Backsteinsockels mit einem funktionalen Technikbau.

Bahnhofsgebäude Teutonenweg:

Der Schutzzumfang bezieht sich auf das gesamte Gebäude (A) mit zeitgleichem schuppen (B) umgeben von einem Freigelände.

A). „Aufenthaltsgebäude für Bahnpersonal“ aus der Zeit der Verlegung der Gleise und des Hauptbahnhofs in Lübeck um/vor 1907; am Hang gelegen mit zwei Geschossen zu den Gleisen, ein Geschoss zum Teutonenweg; fünf-mal-zweiachsiger Ziegelbau unter Satteldach aus Pappe; schlichter zeittypischer Zierrat wie Putzfelder zur Hervorhebung der Fensterrahmen und Geschosstrennung, weiter Dachüberstand mit profilierten Rufen; originale Befensterung mit Holzsprossenfenstern mit Oberlicht weitgehend vollständig erhalten; Haus- und Hoftür erhalten (letztere verkleidet). Im Inneren Raumstruktur - mit Ausnahme einer Windfangwand der Nachkriegszeit – und schlichte Ausstattung erhalten u.a. Treppen, Türen, Fußleisten. Der Grundriss ist symmetrisch angelegt mit mittigem Eingang und Treppenhaus; im Erdgeschoss zu den Gleisen liegen die auf einem Plan von 1929 so bezeichneten Räume „Wagenmeister“ und „Verfügbarkeit“ (heute Lager und Werkstatt), sowie zum Hang „Waschraum“ und „Laternenraum“ (heute Bad und Lager); im Obergeschoss liegen zu den Gleisen zwei Räume mit der Bezeichnung „Bremser“ (heute Wohnraum und Küche), sowie zum Teutonenweg zwei Räume mit der Bezeichnung „Zugführer“ (heute Wohnräume). Die Räume sind mit Öfen beheizbar. Die heutige Nutzung findet mit Ausnahme des benannten Windfangs und den in den Nachkriegs-Jahrzehnten eingebauten Bad- und Kücheninstallationen in der bauzeitlich vorgegebenen Raumstruktur und Ausstattung statt. B). Schuppen eingeschossig in Ziegelbauweise unter leicht geneigtem Flachdach aus Pappe; zeitgleich mit dem Gebäude A errichtet; Lage separat zum Hang zwischen Gebäude A und den Gleisanlagen; schlichter Nutzbau mit weitem Dachüberstand.

Begründung:

Von besonderem bau- und architekturgeschichtlichem Wert des Gebäudes A als weitgehend unverändert erhaltener Typenbau der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. Ähnliche weniger authentisch erhaltene Gebäude stehen u.a. in Büchen, Siedlung Quellenthal als Teil einer Sachgesamtheit unter Denkmalschutz.

Besonderer historischer Wert als archivalisch und baulich selten authentisch überliefertes Zeugnis der Bauaufgabe. Einziges mit diesen Funktionen erhaltenes Beispiel auf dem Lübecker Stadtgebiet.

Von besonderem sozial- und technikgeschichtlichem Wert als Dokument der sozialen Fürsorge und der Funktionsabläufe innerhalb der Bahn um 1900: Übernachtungs- und Aufenthaltsgebäude für Bahnangestellte wie Zugführer, Bremser oder Wagenmeister, sowie Lageraum für u.a. Laternen. Gebäude B wohl ursprünglich Lagerraum für Kohle. Die bauzeitliche Raumnutzung und Funktionsbestimmung ist durch eine 1929 erstellte „Revisionszeichnung“, die auf den Originalplänen basiert, überliefert. Dokument der Bahngeschichte Lübecks hin-

sichtlich seiner Lage neben den Gleisen im Vorfeld des eigentlichen Bahnhofsgebäudes. Gebäude B steht in unmittelbarem räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit Gebäude A und diente wohl ursprünglich als Lagerraum für Kohle.

Stellwerk Lp:

Der Schutzzumfang bezieht sich auf das gesamte Gebäude einschl. der darin enthaltenen gesamten technischen Einrichtung.

Stellwerk „Lp“ (Lübecker Personenbahnhof) Stellwerk des Lübecker Hauptbahnhofs auf dem Bahnsteig zwischen den Gleisen 8 und 9; erbaut 1908; zweigeschossiges Gebäude mit vorkragendem OG und pfannengedecktem Walmdach; EG verputztes Ziegelmauerwerk; OG Fachwerkkonstruktion mit Holzverschalung; OG mit umfangreicher Befensterung nach Westen, Süden und Osten; zweiflüglige Fenster mit gesprossenen Oberlichtern größtenteils original erhalten; Südseite des OG mit Beobachtungserker. Im Inneren des Gebäudes insgesamt zwei Räume mit nahezu vollständig erhaltener Stellwerktechnik der Erbauungszeit, teilweise durch moderne Schalteinrichtung ergänzt; zur Originaltechnik gehören u.a.: Seilzüge (zu den Weichen und Signalen des Bahnhofs) im Spannwerkraum (EG) sowie Hebelbank im OG; betriebsführendes Fahrdienstleitstellwerk; betriebstechnische Einheit mit den Stellwerken Westturm (Wtm) und Ostturm (Otm).

Begründung:

Von besonderer technik-geschichtlicher Bedeutung als inzwischen seltenes, gut erhaltenes Beispiel der ältesten Form der Eisenbahntechnik im Bereich Stellwerk. Von besonderer geschichtlicher und historisch-städtebaulicher Bedeutung als Teil der Nachfolgeeinrichtungen der Lübeck-Büchener Eisenbahn; zusammen mit dem Bahnhof (aus gleicher Zeit) Dokument der neuzeitlichen Verkehrsentwicklung in Lübeck (Objekt ist in einschlägiger Fachliteratur bereits mehrfach erfasst).

Stellwerk Wtm:

Der Schutzzumfang bezieht sich auf das gesamte Gebäude einschl. der darin enthaltenen gesamten technischen Einrichtung.

Stellwerk „Wtm“ (Westturm) Stellwerk des Lübecker Hauptbahnhofs zwischen den Gleisanlagen westlich der Meierbrücke; erbaut 1908; zweigeschossiger unverputzter Ziegelbau auf Betonsockel mit pfannengedecktem Walmdach; darauf an der Westseite gemauerter Schornsteinkopf; längsrechteckiger, schmaler Bau mit 4/8-Schluss an der dem Bahnhof zugewandten Schmalseite; an der Westseite zwei vorspringende Risaliten sowie Eingangsvorbau mit einem Dach; Äußeres des Gebäudes mehrfach repariert oder erneuert (u.a. Mauerwerk und Befensterung des OG sowie Dachdeckung). Im Inneren des Gebäudes nahezu vollständig erhaltene Stellwerktechnik der Erbauungszeit, teilweise durch moderne Schalteinrichtungen ergänzt; zur Originaltechnik gehören u.a. Seilzüge (zu den Weichen und Signalen des Bahnhofs) im Spannwerkraum (EG) sowie Hebelbank im OG; betriebsführendes Fahrdienstleitstellwerk; betriebstechnische Einheit mit den Stellwerken Lübecker Personenbahnhof (Lp) und Ostturm (Otm).

Begründung:

Von besonderer technik-geschichtlicher Bedeutung als inzwischen seltenes, gut erhaltenes Beispiel der ältesten Form der Eisenbahntechnik im Bereich Stellwerk. Von besonderer geschichtlicher und historisch-städtebaulicher Bedeutung als Teil der Nachfolgeeinrichtungen der Lübeck-Büchener Eisenbahn; zusammen mit dem Bahnhof (aus gleicher Zeit) Dokument der neuzeitlichen Verkehrsentwicklung in Lübeck (Objekt ist in einschlägiger Fachliteratur bereits mehrfach erfasst).

Elbe-Lübeck-Kanal (Sachgesamtheit)

s. Burgtorbrücke, Hubbrücken, Huxtortorbrücke, Kanalbrücke – Geniner Dorfstraße, Mühltortorbrücke (St.-Jürgen-Brücke), Rehderbrücke, Am Mühlenbach Schleuse, Schleusenstraße Schleuse (s. Elbe-Lübeck-Kanal.pdf).

Gasanstalt (Sachgesamtheit)

Der Schutzzumfang bezieht sich auf die gesamte Industrieanlage (s. Gasanstalt.pdf). Gaswerk, erbaut in den Jahren 1893 und 1894 nach Plänen des damaligen Direktors Bau- mann der Gas- und Elektrizitätswerke; gelegen an der Geniner Straße am Ufer der Trave auf einer Gesamtfläche von 56.950 m². Die Anlage entsprach nach damaligen Standard mo- dernster Technik; die Anordnung der Baulichkeiten berücksichtigte betriebstechnische Erfor- derlichkeiten und umfasste Kohlenschuppen, Ofenhaus, Apparate und Exhaustorhaus, Ma- schinenhaus mit Wasserturm und Kesselanlage, Teer- und Ammoniakgruben, Reinigungs- haus, Uhrenhaus und Gasbehälter.

In nachfolgenden Jahren wurde die Anlage mehrfach umgebaut und erweitert; erhalten ge- blieben ist bis heute der historische Zeugniswert der ursprünglichen Anlage bei: Kohlenhalle, Ofenhaus, Maschinenhaus mit Wasserturm und dem Uhrenhaus.

Begründung:

Von besonderer baugeschichtlicher Bedeutung, da die Baulichkeiten stadt(bau)-geschichtli- ches Zeugnis der Gasversorgung des ausgehenden 19. Jh.s in Lübeck darstellen; in der Architektur der Gebäude zeigt sich die Verbindung von technischem Zweckbau mit gestalte- rischer Qualität. Von besonderem städtebaulichem Wert, da durch die Standortwahl der bau- lichen Anlage (Verbindung des Wasserweges mit der Eisenbahnerschließung für das Gas- werk) die neuen städtebaulichen Kriterien der industriellen Erschließung des 19. Jh. in Lü- beck umgesetzt wurden.

Bestandteile:

Geniner Straße 80 G 27, Geniner Straße 80 G 28, Geniner Straße 80 G 29, Geniner Straße 80 Fundament Gasometer II, Geniner Straße 80 Kohlenhalle G 33, Geniner Straße 80 Ma- schinenhaus mit Wasserturm G 30, Geniner Straße 80 Ofenhaus G 32, Geniner Straße 80 Uhrenhaus G 21

Hafenanlagen (um 1900) (Sachgesamtheit)

Der Schutzzumfang bezieht sich auf den Kaimauerring, umlaufend von Beginn des Wallha- fens bis zum Ende des Hansehafens; Lagerhaus der Kaufmannschaft von 1898 einschl. des kaiseitigen Halbportal-Wipp-Krans (Kampnagel 1917, 2t) mit den dazugehörigen Gleisen im Bereich des Lagerhauses (s. Hafenanlagen_um_1900.pdf).

Hafenensemble „Nördliche Wallhalbinsel“ mit Bau- und Ladenstruktur um 1900. 700 m lang und 110 m breite Halbinsel, gelegen zwischen dem ehemaligen Befestigungsgraben (Stadt- graben) und der Stadttrave. Um 1900 von Peter Rehder zur modernen Hafenanlage erweitert durch betonierte und gemauerte Kaianlagen, Bahngleise mit Drehscheibe an der nördlichen Spitze, Lösch- und Lagereinrichtungen aus dem Jahre 1894–1941. Großes Lagerhaus der Kaufmannschaft von 1898 (durch Kriegseinwirkungen gestört) mit Halbportal – Wipp-Dreh- kran von 1917.

Begründung:

Von besonderem Wert als ein bauliches Element des die Kulturlandschaft prägenden "Welt- kulturerbes Lübecker Innenstadt" (1987 von der UNESCO anerkannt durch Aufnahme in die World Heritage List). Der Kaimauerring „Nördliche Wallhalbinsel“ und seine Bebauung sind ein Dokument für die städtebauliche Entwicklungsgeschichte einer mittelalterlichen Kauf- mann- und einer modernen Hafenstadt.

Bestandteile:

An der Untertrave 1 b, An der Untertrave 47 a, Auf der Wallhalbinsel Eutiner Eisenbahnbrü- cke, Hafenstraße 1 a, Willy-Brandt-Allee Bockdrehkran I, Willy-Brandt-Allee Kran Nr. 22, Wil- ly-Brandt-Allee Kran Nr. 52, Willy-Brandt-Allee LKW-Waage, Willy-Brandt-Allee 31 a-d, Willy- Brandt-Allee 35 Hafendrehbrücke, Willy-Brandt-Allee 53 a, Willy-Brandt-Allee 53 b, Willy- Brandt-Allee 53 c, Willy-Brandt-Allee 53 d, Willy-Brandt-Allee 53 f Schuppen F

Hafenbahnhof (Sachgesamtheit)

Der Schutzzumfang bezieht sich auf die aufgeführten Bauten mit ihren Freiflächen in der Vogteistraße und dem angrenzenden Bereich, der nördlich durch die Bahngleise und östlich durch die Straße Rose begrenzt wird (s. Hafenbahnhof.pdf).

Die Sachgesamtheit setzt sich wie folgt zusammen:

1. Hafenbahnhof mit dazugehörigem Bahnsteig mit Überdachung, Vogteistaße 13 sowie Lagergebäude, Vogteistraße 7 (Einzeldenkmal)
2. Bahnhofsgaststätte „Hein Mück“, Vogteistraße 48 (Einzeldenkmal)
3. Ehemaliger Stadtbahnhof, Vogteistaße. 19
4. Stellwerk, Rose 11
5. Wasserturm, Rose 13
6. Angrenzende Gleisbette
7. Erscheinungsbild des gesamten Areals, das durch die aufeinander bezogenen Einzelelemente den Gesamteindruck der bahngeschichtlichen Entwicklung am Standort vermittelt

Begründung:

Städtebaulich

Das Bahnhofsareal befindet sich im Norden der Travemünder Innenstadt im Bereich der Vogteistraße (vormals Bahnhofstraße), die im ausgehenden 19. Jh. nach Niederlegung der Wallanlagen entstand und die einstige nördlichste Grenze der Travemünder Altstadt markiert. Im Zuge der Erweiterung der Lübeck-Büchener Eisenbahn nach Travemünde ab 1880 errichtete man den ersten Bahnhof (ehemaliger Stadtbahnhof, Vogteistraße 19) und nahm den Personen- und später Güterverkehr auf. Aufgrund der starken Frequentierung entstand bereits 1898 die Verlängerung der Bahntrasse bis an den Strand (Strandbahnhof von Architekt Fritz Klingholz, Baujahr 1912). Nachdem Travemünde im Jahr 1913 nach Lübeck eingemeindet wurde fanden von 1914-1918 Umbauarbeiten am Stadtbahnhof statt, um das erhöhte Verkehrsaufkommen bewältigen zu können. Ab 1916 wurde das Empfangsgebäude des neuen Stadtbahnhofs, später Hafenbahnhof genannt (Vogteistraße 13), ebenfalls nach Plänen des Architekten Fritz Klingholz (1861-1921) errichtet. Das Areal Hafenbahnhof ist von großem städtebaulichem Wert, da es mit dem ehemaligen Stadtbahnhof von 1882 das erste Bahnhofsgebäude in Travemünde umfasst und damit den Anschluss an das Lübecker Schienennetz und die damit einhergehenden Veränderungen in der Stadtstruktur dokumentiert. Die Kontinuität des Funktionsbereichs an diesem Standort lässt sich durch den Nachfolgebau belegen.

Wissenschaftlich

Die Sachgesamtheit Hafenbahnhof ist mit all ihren Bestandteilen und Funktionsbereichen für den Fortschritt im Verkehrs- und Eisenbahnwesen im späten 19./frühen 20. Jh. beispielhaft und damit für die Technikgeschichte von Bedeutung.

Bau-/geschichtlich

Die einzelnen Bauten sind in ihrer Materialität und Formensprache für die jeweilige Entstehungszeit charakteristisch. Beim Betrachten der beiden benachbarten Bahnhofsgebäude wird neben der architekturgeschichtlichen Entwicklung auch der Stellenwert der Bauaufgabe Bahnhof deutlich, der sich insbesondere durch den gesteigerten Repräsentationsanspruch am Hafenbahnhof von 1916 – der in der Hochzeit des Kurbades im ausgehenden 19. und frühen 20. Jh. erbaut wurde – ablesen lässt. Anhand des Bahnhofsareals, das sowohl die historischen Bahnhofsgebäude als auch die Nebengebäude und Freiflächen umfasst, lässt sich die städtebauliche Entwicklungsgeschichte Travemündes in der zweiten Hälfte des 19. Jh.s und der ersten Hälfte des 20. Jh.s ablesen.

Die Gebäude sind nicht nur als Einzelobjekte für die Orts- und Baugeschichte von Bedeutung; sie stehen in engem baulichem und funktionalem Bezug zueinander und entfalten in ihrer Gesamtheit ortsbildprägende Wirkung. Die Sachgesamtheit Hafenbahnhof ist als Dokument der orts- und verkehrsgeschichtlichen Entwicklung Travemündes von herausragendem städtebaulichem Wert, dessen Erhaltung im Interesse der Allgemeinheit liegt.

Bestandteile:

Rose 11, Rose 13, Vogteistraße 7, Vogteistraße 13, Vogteistraße 19, Vogteistraße 48

Hubbrücken

Der Schutzzumfang bezieht sich auf die Betriebstürme mit technischer Betriebseinrichtung und Brückenanlagen (s. Hubbrücken.pdf).

Teil der 1899 von der Fa. C. Hoppe, Berlin erbauten Hubbrücke, die ein technisches Denkmal aus der Zeit des Kanalbaus 1895-1900 ist. Die Türme sind von der architektonischen Auffassung der damaligen Zeit geprägt und in Anlehnung an alte Wehrtürme in romantisierender neugotischer Formensprache ausgeführt. Zeugnis industrieller Bauweise des späten 19. Jh.s und Teil der ursprünglichen Kanalanlage.

Begründung:

Von besonderem Wert als ein bauliches Element des die Kulturlandschaft prägenden "Weltkulturerbes Lübecker Innenstadt" (1987 von der UNESCO anerkannt durch Aufnahme in die World Heritage List). Von besonderem bau- und technikgeschichtlichem, sowie wirtschaftsgeschichtlichem Wert als Brückenbauten mit besonderer Hubtechnologie in typischer Ingenieurbauweise, verknüpft mit zeittypischer romantisierender Formensprache der Türme. Dokument des für die Wirtschaftsentwicklung Lübecks wichtigen Kanalbaus. In der Fachliteratur gewürdigt. Bauhistorischer und restauratorischer Untersuchungsbedarf. Von besonderem städtebaulichen Wert als Stadtbild prägende Brückenanlage der Zeit um 1900.

Hüxtertorbrücke

Die Hüxtertorbrücke steht zurzeit unter einer Neubewertung, ist aber bereits als Kulturdenkmal eingetragen (s. Hüxtertorbrücke.pdf).

Mühlentorbrücke

Der Schutzzumfang bezieht sich auf die gesamte Brücke mit Brückenköpfen (s. Mühlentorbrücke.pdf).

Zügelgurtbrücke an einer historischen Ausfallstraße aus der Lübecker Altstadt zur Straßenanbindung nach Süden; 1899 im Rahmen der Rehder-Planung zum Ausbau des Kanals durch die Firma Harkort-Duisburg erstellt auf der Grundlage des von Ingenieur Josef Langner entwickelten Trägerprinzips; auf vier runden Pylonen befestigter durchgehender Eisenfachwerkträger mit Hängegurten auf vier quadratischen Eisenfachwerkstützen; Hängegurte versteift zur Aufhebung des Horizontalschubs; Eisenkonstruktionsteile genietet; Auflager an Land auf Steinfundamenten mit Abschrägung zum Wasser; gebogene Steinbrüstungen an den Brückenköpfen mit stilisiertem historistischem Maßwerk; Spazierwege unterhalb der Brücke entlang des Kanals; Brücke gestalterischer und funktionaler Teil der Parkanlage „Wallanlagen“, die sich beidseits der neu ausgebauten Wasserstraße erstreckt.

Begründung:

Von besonderem städtebaulichem und historischem Wert als eine der um 1900 geschaffenen stadtbildprägenden Eisenfachwerkbrücken der Hansestadt (Drehbrücke, Hubbrücke und Hüxtertorbrücke), die in eleganten unterschiedlichen Eisenkonstruktionen die mittelalterlichen Wegeführungen aus den Stadttoren ins Umland erneuern; die Mühlenbrücke insbesondere auch Teil der vom bekannten Preußischen General Gartendirektor Peter Joseph Lenné gestaltete Parkanlage Wallanlagen; bauzeitliche Querung des um diese Zeit entstandenen Elbe-Lübeck-Kanals; zusammen mit den zeitgleichen Brücken Teil der Pufferzone der 1987 von der UNESCO als Weltkulturerbe ausgewiesenen historischen Altstadt Lübeck.

Von besonderer wissenschaftlich-technischer Bedeutung als Beispiel einer genieteten Eisenbrücke; typisches Beispiel der Ingenieurbaukunst Ende 19. Jh.; in der Fachliteratur erwähnt (u.a. Georg Mehrrens: Der deutsche Brückenbau im XIX. Jh., Berlin 1900, S.66, 97). Von besonderer historischer Bedeutung als Bestandteil des Rehder-Plans von 1884 für die Hafen- und Wasserstraßenentwicklung Lübecks.

Portaldrehkran Nr. 22

Der Schutzzumfang bezieht sich auf die gesamte Krananlage (Nr. 22): Portal-Drehkran auf Gleisen: Kran Nr. 22 Baujahr 1953, Hersteller: Kampnagel Hamburg, Tragfähigkeit 3t mit dazugehörigen Gleisen (s. Portaldrehkran_Nr_22.pdf).

Begründung:

Von besonderem Wert als ein bauliches Element des die Kulturlandschaft prägenden "Weltkulturerbes Lübecker Innenstadt" (1987 von der UNESCO anerkannt durch Aufnahme in die World Heritage List).

Von besonderem geschichtlichen Wert als Dokument der Hafengeschichte, die zusammen mit den bereits denkmalgeschützten älteren Kränen (Bockdrehkran1, 1893, Tragkraft 40t von Firma Haniel & Lueg, Düsseldorf und Halbportal-Wipp-Kran Bj. 1917, Kampnagel, Tragkraft 2t) sowie dem Portal-Drehkran von 1967 (Firma Kampnagel) die Entwicklung von Hafenkränen von den Anfängen des modernen Hafenbetriebs auf der nördlichen Wallhalbinsel bis zur Containerabfertigung veranschaulichen, als technikgeschichtliches Zeugnis der Produktion der Firma Kampnagel, Hamburg, die heute nicht mehr existiert; so dokumentieren die Kräne von 1917, 1953 und 1967 in ihrer Reichung entlang der Lübecker Hafenkante des Behnkais exemplarisch einen Teil der Firmengeschichte, als Zeugnis der Funktionsabläufe im Hafenbetrieb vor der Einführung des Containers mit wasserseitiger Anlandung, Kranentleerung, Stapelung im Schuppen und landseitige Weitergabe der Waren über Schienen- und Straßenverkehr. Er ist von besonderer städtebaulicher Bedeutung und stadtbildprägender Teil der Hafenbrandbebauung.

Portaldrehkran Nr. 52

Der Schutzzumfang bezieht sich auf die gesamte Krananlage (Nr. 52) mit dazugehörigen Gleisen (s. Portaldrehkran_Nr_52.pdf).

Portal-Drehkran auf Gleisen: Kran Nr. 52 Baujahr 1967, Hersteller: Kampnagel Hamburg, Tragfähigkeit 15t.

Begründung:

Von besonderem Wert als ein bauliches Element des die Kulturlandschaft prägenden "Weltkulturerbes Lübecker Innenstadt" (1987 von der UNESCO anerkannt durch Aufnahme in die World Heritage List). Von besonderem geschichtlichen Wert als Dokument der Hafengeschichte, die zusammen mit den bereits denkmalgeschützten älteren Kränen (Bockdrehkran 1, 1893, Tragkraft 40t von Firma Haniel & Lueg, Düsseldorf und Halbportal-Wipp-Kran Bj. 1917, Kampnagel, Tragkraft 2t) sowie dem Portal-Drehkran von 1953 (Firma Kampnagel) die Entwicklung von Hafenkränen von den Anfängen des modernen Hafenbetriebs auf der nördlichen Wallhalbinsel bis zur Containerabfertigung veranschaulichen, als technikgeschichtliches Zeugnis der Produktion der Firma Kampnagel, Hamburg, die heute nicht mehr existiert; so dokumentieren die Kräne von 1917, 1953 und 1967 in ihrer Reichung entlang der Lübecker Hafenkante des Behnkais exemplarisch einen Teil der Firmengeschichte, als Zeugnis der Funktionsabläufe im Hafenbetrieb vor der Einführung des Containers mit wasserseitiger Anlandung, Kranentleerung, Stapelung im Schuppen und landseitige Weitergabe der Waren über Schienen- und Straßenverkehr.

Rehderbrücke

Die Rehderbrücke steht zurzeit unter einer Neubewertung, ist aber bereits als Kulturdenkmal eingetragen (s. Rehderbrücke.pdf).

Schleuse am Mühlenbach

Der Schutzzumfang erstreckt sich auf die die technischen Anlagen des historischen Schleusenbetriebes und ihre baulichen Gehäuse (s. Schleuse-Am_Mühlenbach.pdf).

Schleusenanlage: Hotopp-Schleuse von 1897; Prototyp mit zeitnah zur Inbetriebnahme 1900 ergänzten Verbesserungen; voll funktionstüchtige und weitgehend original erhaltene Schleusentechnik des Wasserbauingenieurs Friedrich Ludwig August Hotopp (1854-1934); Schleusentechnik zum Füllen und Entleeren der Schleusenammern , sowie zum Öffnen und

Schließen der Schleusentore durch Wasserkraft und Druckluft ohne künstliche Energie; Verwendung der Hotopp'schen Schleusentechnik an allen Schleusen des ab 1894 von Kanalbaudirektor Peter Rehder geplanten, 1900 eröffneten Elbe-Lübeck-Kanals; Einbau des Prototyps 1897 in der Schleuse Krummesse; Technische Daten: Schleusentorweite 12m, Schleusenbreite 17m, Wassertiefe 2,5 m über den Tordrempeln, Oberhaupt der Schleuse mit Klapptor, Unterwasser mit zwei Stemmtoren, geführt mit Ketten und Schubstangen, in Schleusenmauern eingelassene Umlaufkanäle mit vertikalen Stichkanälen in die Schleusenkammer, Überfallrücken, darüber schmiedeeiserne Heber, Tauchglocke mit Gegengewichten, Saugkessel von 8,5m Länge, 2m Höhe mit Wasserrohrverbindungen zum Ober- und Unterwasser sowie Luftrohrverbindungen zu den Scheiteln der Heber und in die Luft; alle Rohrverbindungen werden durch Ventile aus dem einzeln neben dem Kanal liegenden Steuerhäuschen geregelt. Die Ventilregler im Häuschen bestehen aus Hebeln und einem Rad für das Luftventil.

Steuerhäuschen: Kleines eingeschossiges Gebäude aus Ziegelmauerwerk unter flach geneigtem Satteldach; in Ziegel ausgeführter einfacher Zierrat, der die tragende Struktur hervorhebt, zwischen der die zurückspringenden Mauerflächen eingespannt sind: Sockel mit abgerundeten Ecken zum aufgehenden Mauerwerk, stilisierte Eckpfeiler, Traufen und Giebel mit stilisierten Tragkonsolen; Dachüberstand auf profilierten Holzbalken, Öffnungen mit segmentbogig gemauerten Stürzen. Im Inneren: technische Anlage zur Steuerung der Schleuse.

Begründung:

Von besonderem geschichtlichem und technikgeschichtlichem Wert als herausragende technische Entwicklung des späten 19. Jh.s, die bis heute wartungsarm funktioniert; nur noch in wenigen Exemplaren erhalten insbesondere an den Schleusen des Elbe-Lübeck-Kanals; wegweisend als energieeinsparende Technik, die ohne Strom, nur mit Wasserkraft funktioniert. Anschauliches Beispiel für eine innovative Schleusentechnik um 1900. In der regionalen und überregionalen Fachliteratur als herausragendes Technikdenkmal gewürdigt. Von besonderem Ortsbild- und Kulturlandschaft prägenden Wert als historische Schleusenanlage, die eingebunden ist in zugehörige bauliche Anlagen wie die Brücke und das Steuerhäuschen. Teil einer Mehrheit baulicher Anlagen.

Schleuse Schleusenstraße

Der Schutzzumfang erstreckt sich auf die die technischen Anlagen des historischen Schleusenbetriebes und ihre baulichen Gehäuse (s. Schleuse-Schleusenstraße.pdf).

Hotopp-Schleuse von 1898; voll funktionstüchtige und original erhaltene Schleusentechnik des Wasserbauingenieurs Friedrich Ludwig August Hotopp (1854-1934); Schleusentechnik zum Füllen und Entleeren der Schleusenkammern, sowie zum Öffnen und Schließen der Schleusentore durch Wasserkraft und Druckluft ohne künstliche Energie; 1906 zur Beschleunigung Einbau eines unterstützenden Elektromotors; Verwendung der Hotopp'schen Schleusentechnik an allen Schleusen des ab 1894 von Kanalbaudirektor Peter Rehder geplanten, 1900 eröffneten Elbe-Lübeck-Kanals; Einbau des Prototyps 1897 in der Schleuse Krummesse.

Technische Daten: Schleusentorweite 12m, Schleusenbreite 17m, Wassertiefe 2,5 m über den Tordrempeln, Oberhaupt der Schleuse mit Klapptor, Unterwasser mit zwei Stemmtoren, geführt mit Ketten und Schubstangen, in Schleusenmauern eingelassene Umlaufkanäle mit vertikalen Stichkanälen in die Schleusenkammer, Überfallrücken, darüber schmiedeeiserne Heber, Tauchglocke mit Gegengewichten, Saugkessel von 8,5m Länge, 2m Höhe mit Wasserrohrverbindungen zum Ober- und Unterwasser sowie Luftrohrverbindungen zu den Scheiteln der Heber und in die Luft; alle Rohrverbindungen werden durch Ventile aus dem Steuerhäuschen geregelt, dass sich in Oberbüssau unter der Brücke befindet. Die Ventilregler im Häuschen bestehen aus Hebeln und einem Rad für das Luftventil; 1899 wurde eine Pumpe ergänzt, um den unterschiedlichen Tiedenhub auszugleichen.

Begründung:

Von besonderem geschichtlichem und technikgeschichtlichem Wert als herausragende technische Entwicklung des späten 19. Jh.s, die bis heute wartungsarm funktioniert; nur noch in

wenigen Exemplaren erhalten, insbesondere an den Schleusen des Elbe-Lübeck-Kanals; wegweisend als energieeinsparende Technik, die ohne Strom, nur mit Wasserkraft funktioniert. Anschauliches Beispiel für eine innovative Schleusentechnik um 1900. In der regionalen und überregionalen Fachliteratur als herausragendes Technikdenkmal gewürdigt. Von besonderem Ortsbild- und Kulturlandschaft prägenden Wert als historische Schleusenanlage, die eingebunden ist in zugehörige bauliche Anlagen wie die Eisenbrücke und das Steuerhäuschen. Teil einer Mehrheit baulicher Anlagen.

Seegrenzschalchthof (Sachgesamtheit)

Nordwestlich der Altstadt zwischen Trave/Wall - Hafen und Katharinenstraße gelegen, gehört der Seegrenzschlachthof zur frühen Entwicklung der Industrialisierung im Lübecker Hafen (s. Seegrenzschlachthof.pdf). Zum Standort gehören die Adressen:

- Schwartauer Allee 78a
- Einsiedelstraße 6 (ehemalige Karl-Straße)

Das Schlachthofgelände wurde durch den Bahndamm der Strecke Richtung Eutin – heute Kiel und Travemünde Strand – durchschnitten und teilt das Gelände in zwei Funktionsbereiche auf. Der zwischen Wall – Hafen und Bahnstrecke gelegene, diente der Anlieferung über den Seeweg und der Unterbringung des Schlachtviehs für die Dauer der Quarantänezeit. Auf der gegenüberliegenden Seite des Bahndamms befanden sich die Anlagen zur Schlacht- und Fleischverarbeitung und die Verwaltung. Über den Seeweg wurde Schlachtvieh aus dem Ostseeraum per Schiff angeliefert, das zunächst für die Dauer der Quarantänezeit in den Stallungen - angrenzend an die Zollstation und den Anbindeschuppen – untergebracht wurde. Nach dieser Zeit wurden die Schlachttiere über die Viehtriftbrücke in den Verarbeitungsbereich des Schlachthofs getrieben. Zur Sortierung nach Art, Gattung und Alter wurden das Schlachtvieh zunächst auf dem Platz zwischen Verwaltungsgebäude und Großviehschlachthalle sortiert und anschließend in den Gebäuden Großviehschlachthalle und Schweineschlachthalle verarbeitet. Anschließend wurden die Fleischprodukte in die Auskühlhalle verbracht. Von dort wurden die Fleischprodukte zum einen über den nord-östlich gelegenen Bahnanschluss (Gleisharfe) versandt oder zum anderen zur weiteren Verarbeitung in den süd-westlich angrenzenden städtischen Schlachthof verbracht. Für die Koordination und Überwachung des Schlachtbetriebs sowie zur Personalunterbringung diente das Verwaltungsgebäude. Die öffentliche Erschließung und der Zugang für die Arbeitskräfte fand ausschließlich – vor allem aus hygienischen Gründen und der strikten Trennung der Fleischverarbeitung vom öffentlichen Umfeld zur Seuchenvermeidung - über die Zufahrt der Schwartauer Allee statt und wurde durch die Torgebäude abgegrenzt. Im Zuge der Industrialisierung und einem Überregionalen Handel mit Waren zu dem auch der Vieh- und Fleischhandel zu zählen ist, bestand der Bedarf auch in Lübeck einen entsprechenden Schlachthof einzurichten. Mit der direkten Anbindung an den Hafenbetrieb, der Anbindung an den Schienenverkehr und der gleichzeitigen Verbindung zum bereits bestehenden Schlachthof der Hansestadt Lübeck wählte man einen optimalen Standort. Der Seegrenzschlachthof wurde ab 1928 unter der Leitung des damaligen Stadtbaumeisters Pieper geplant und umgesetzt. Er ist in seiner Außenwirkung in einer für die Zeit typischen Architektursprache (Neue Sachlichkeit) errichtet und bildet durch diese einheitliche Außenwahrnehmung sowie durch seinen gut ablesbaren funktionalen Zusammenhang ein herausragendes Beispiel für die Zeit der Industrialisierung der 1920er in Lübeck. Im S-H Ostseeraum bestanden drei Seegrenzschlachthöfe (Flensburg, Kiel, Lübeck) von denen Lübeck der letzte noch weitestgehend erhaltene Standort ist. Von herausragendem logistischen (in Bezug auf die hygienetechnischen Abläufe), städtebaulichen und industriegeschichtlichen Wert. Das Areal mit den Gebäudeteilen und Funktionsbereichen bildet eine funktionale abgeschlossene Einheit, die den Stand der industriellen Fleischverarbeitung der 1920er Jahre abbildet.

Bestandteile:

Einsiedelstraße 6 Löschschuppen mit Viehwaage, Einsiedelstraße 6 Schweine-Quarantäne-stall, Schwartauer Allee 76 a Torgebäude, Schwartauer Allee 78 Torgebäude, Schwartauer Allee 78 a Hallen, Schwartauer Allee 78 a Viehtriftbrücke, Schwartauer Allee 78 a Viehtriftunterführung

Wasserwerk (Sachgesamtheit)

Der Schutzzumfang erstreckt sich auf die gesamte Anlage des Oberflächenwasserwerkes (das Äußere der Gebäude mit Einrichtungen und technischen Anlagen sowie die erhaltenen Freiflächen) (s. Wasserwerk.pdf).

Sachgesamtheit Wasserwerk; in mehreren Bauphasen 1867-1963 errichtet; bestehend aus den folgenden Elementen:

- Wasserturm (D), 1867 als Mittelpunkt des neuen Wasserwerkes in der Formensprache der Neugotik errichtet; mit zylindrischem und sich leicht nach oben verjüngendem dreigeschossigem Sockel, gegliedert durch übergreifende rundbogige Blenden und ebenfalls rundbogigen und teilweise gekuppelten kleinen Fensteröffnungen; 1890 Erweiterung des Turms nach Plänen des Baudirektors Peter Rehder: Erhöhung des zylindrischen Baukörpers um ein Geschoss zum Einbau eines Intze-Behälters; Angleichung mit spiralförmigen umlaufenden Glasurziegelbändern und mit von flachen Erkern durchbrochenem Zinnenkranz; an den Erkern lübische Wappenschilder
- Altes Maschinenhaus bzw. Werkstattgebäude (Gebäudefassade, Fundamente der Maschinen und Anlagen, gusseiserne Säulen der Balanzierdampfmaschinen, riemengetriebene Drehbank und Bohrmaschine), errichtet 1867 nach Plänen des Architekten Ottomar Baumert (?); ziegelsichtiger Mauerwerksbau; zweigeschossige Halle mit Satteldach und eingeschossigen Anbauten; Umbauten: Erweiterung des Kesselhauses und Werkstattanbau 1873, Anbau für 2. Windkessel 1880, Erweiterung Maschinenhaus 1884, Erweiterung Kesselhaus 1885, Umbau für Trafoanlage 1947, Einzug Betonrippendecke 1947
- Kohleschuppen (Gebäude und Gebäudekonstruktion), errichtet 1895; einschiffiger Stahlskelettbau in offener Konstruktionsweise; dreiseitig verkleidet; vierte Seite offen (Längsseite zum alten Maschinenhaus); neue Verkleidung und Dach
- Neues Maschinenhaus (Gebäudefassade, Einlaufkanal, technische Anlage mit Pumpen, Siebanlage und Motoren, Schornsteinfundamente mit Bedienungsgang, Fundamentanlage für Maschinen, gusseiserne Säulen, Dachkonstruktion), errichtet 1865; langgestreckter, rechteckiger und backsteinsichtiger Mauerwerksbau mit leicht vorspringendem Mittelrisalit und vorgeblendeten Eckgiebeln; eingeschossig; Umbauten: Erweiterung der südlichen Giebelfront 1936, Erneuerung Dach und Abbruch von Maschinen-Fundamenten 1957
- Doppelwohnhaus (Gebäudefassade, ohne eingeschossigen Flachdachanbau), errichtet 1889; ziegelsichtig mit anschließendem Stallgebäude; Umbauten: Anbau Garage an Stall 1970, Anbau Eingang
- Kohlefilterhalle (Gebäudefassade und technische Einrichtung), errichtet 1963 nach Plänen der Architekten H. W. Wandke und U. Griebel; unterkellertes Hallengebäude als Stahlbetonrahmenbau mit flach geneigtem Satteldach; Wandflächen mit Glasbausteinen in den Längswänden in voller Höhe ausgemauert; rückwärtiger Giebel (Ostseite) mit gemauertem und verklindertem Sockel bis zur halben Höhe, darüber Glasbausteine; Eingangsfassade (Nordseite) als Verblendmauerwerk ausgeführt; vorgezogenes flaches Schutzdach mit zwei seitlich liegenden Eingangstüren aus Glas und darüber liegenden Beleuchtungskörpern; mittig großes Hallentor mit rahmenden rechteckigen Fensterschlitzern mit geometrischer Mosaikverglasung
- Reinwasserbehälter 1 und 2 (Umrisslinie)
- Reinwasserbehälter 3 und 4 (Umrisslinie)
- Öllager, östlich des neuen Maschinenhauses direkt am Wasser gelegen; eingeschossiger Backsteinbau mit flach geneigtem Satteldach; Folgende bauliche Anlagen wurden aus dem Denkmalschutz entlassen und in der Folge abgebrochen:
- Langsamfilter V und VI; Schnellfilterhalle (Fassade, Filterbecken und Brunnenanlage), 1928, Architekt Wandke & Sohn Acelatorenhalle mit Dossier- und Betriebsgebäude (Gebäudefassade mit Bauplastik, Gebäudeinneres mit Wandplastik, Vortragsraum und Inventar, technische Einrichtung und Anlage), 1958, Architekt Ernst Scharnweber aus Lübeck

Begründung:

Als Ensemble bildet sie ein technisches Kulturdenkmal der Entwicklung der modernen

Trinkwassergewinnung und -aufbereitung im Hinblick auf ihren besonderen städtebaulichen Wert und übergeordneter sozialhistorischer und technikgeschichtlicher Bedeutung. Das Wasserwerk spiegelt als baulich-technisches Dokument industrieller Provenienz den jeweiligen Stand der städtischen Wasseraufbereitung im Zeitraum von 1867 bis in die 1960er Jahre wider.

Die Hansestadt Lübeck verfügt seit dem Mittelalter über eine fortschrittliche Wasserversorgung, die sich bis ins Jahr 1294 zurückverfolgen lässt. Mittels hölzerner Schöpfräder mit Gefäßen wurde das benötigte Wasser aus der Wakenitz in einen Behälter auf der obersten Plattform eines Turmes geschöpft und von dort durch das natürliche Gefälle über das unterirdische hölzerne Leitungsnetz in die einzelnen Haushalte verteilt. Vor allem die zahlreichen Brauer in der Lübecker Innenstadt benötigten große Mengen an Wasser – bis zu 5000 Liter pro Woche. Das Brunnenwasser war aufgrund des hohen Anteils an Gips und Kalk nicht für den Brauvorgang geeignet. Entsprechend sicherte sich die Stadt die Wasserrechte für die Wakenitz und errichtete im Bereich des heutigen Hünterdamms die Brauwasserkunst, nachdem die zweite Anstauung der Wakenitz im ausgehenden 13. Jh. abgeschlossen war. Vor dem Burgtor entstand 1302 eine weitere Wasserkunst zur Versorgung der nordwestlichen Innenstadt. Das Domviertel wurde 1419 an die Wasserversorgung angeschlossen. Damit auch die höher gelegenen Innenstadtareale wie beispielsweise der Markt versorgt werden konnten, wurde auf Initiative der Kaufleute eine neue Wasserkunst, die sog. Bürger- oder Kaufleutewasserkunst, vor dem Hüntertor errichtet. Um ausreichend Platz dafür zu schaffen, wurde die auf dem Hünterdamm gelegene Walkmühle zum Mühlendamm transloziert. Ab 1533 war die neue Wasserkunst mit einem 20 Meter hohen Wasserturm, vier Pumpen und zwei Steigrohren in Nutzung. In der Mitte des 19. Jh.s reichte die bereitgestellte Menge nicht mehr aus und auch die Qualität des Wassers ließ aufgrund der fehlenden Wasserreinigung zu wünschen übrig. Die Bürgerschaft fasste entsprechend 1857 den Beschluss, eine Kommission zur Beratung und Planung einer neuen Wasserversorgung, die jedoch vorerst nicht zustande kam. Die Baudeputation wurde durch den Senat zur Berichterstattung über die Problematik beauftragt. Daraus hervorgingen die Pläne des Baudirektors Max Müller aus dem Jahr 1861 zur Errichtung eines neuen mit Dampfkraft betriebenen Wasserwerks an der Wakenitz. Diesem Vorhaben wurde 1865 durch den Rat und die Bürgerschaft zugestimmt. Nach zweijähriger Bauzeit wurde das Wasserwerk in Betrieb genommen und die älteren Wasserkünste aufgelöst. Zur Verbesserung der Wasserversorgung in der Innenstadt wurden Brunnen auf dem Klingenberg und dem Marktplatz errichtet; außerdem schuf man neue Leitungen, die für die Versorgung der Vorstädte und der Bahnhöfe notwendig waren. Unter Wasserbaudirektor Johann Peter Rehder wurden im späten 19. Jahrhundert Anpassungen und Modernisierungen vorgenommen. Um 1900 wurde zudem ein eigenes Wasserlabor eingerichtet, um die Wasserqualität dauerhaft zu überprüfen. Zu jenem Zeitpunkt gehörte die Lübecker Wasserkunst mit 7 Millionen m³ Wasser pro Jahr zu den Spitzenreitern hinsichtlich der Abgabeleistung der Stadtwerke im Deutschen Reich. Bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts wurde das Wasserwerk stetig an neueste technische Standards angepasst und durch verschiedene Anlagen ergänzt. Im Jahr 1972 wurde das Wasserwerk an der Wakenitz teilweise stillgelegt und durch Grundwasserwerke abgelöst.

Verdachtsfälle

- Brügggen (s. Brügggen.pdf)
- BAT-Agrar (Siloanlagen) (s. BAT Agrar.pdf)
- Deutsche Waffen- und Munitionsfabriken AG (s. Deutsche Waffen- und Munitionsfabrik.pdf)
- Drägerwerk (s. Dräger.pdf)
- EBL Klärwerk Anlagen (s. EBL.pdf)
- Ehemaliges Eisenwerk (s. Ehem. Eisenwerk.pdf)
- Gollan Hallen und LMG Gelände (s. LMG.pdf)
- Erasco Konservendosenfabrik (s. Erasco Konservenfabrik.pdf)
- Nordischer Maschinenbau Baader (s. Baader.pdf)
- Schiffsbauwerft Henry Koch und dazugehörige Werkssiedlung (s. Henry Koch.pdf)
- Werkssiedlung Herrenwyk (s. Herrenwyk.pdf)

Anlagen:

Die PDFs der eingetragenen Kulturdenkmale und die der Verdachtsfälle wie im Text erwähnt.

Senatorin Monika Frank