

Hansestadt Stralsund
Der Oberbürgermeister

**Stadtverordnung
über die Ausweisung
des Denkmalbereiches „Hafeninsel“ in Stralsund**

(Denkmalverordnung „Hafeninsel“)

Inhaltsverzeichnis

- § 1 Räumlicher Geltungsbereich**
- § 2 Begründung und Ziel der Unterschutzstellung**
- § 3 Sachlicher Geltungsbereich (Schutzgegenstand)**
- § 4 Rechtsfolgen**
- § 5 Inkrafttreten**

**Stadtverordnung
über die Ausweisung
des Denkmalsbereiches „Hafeninsel“ in Stralsund**

Auf Grund des § 5 Abs. 3 des Gesetzes zum Schutz und zur Pflege der Denkmale im Lande Mecklenburg-Vorpommern (Denkmalschutzgesetz DSchG M-V) in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. Januar 1998 (GVOBl. M-V Seite 12, 247) geändert durch § 4 des Artikels 4 des Gesetzes vom 21. Juli 1998 (GVOBl. M-V Seite 647) und auf Grund des § 17 Abs. 1 und Abs. 2 des Landesgesetzes über die öffentliche Sicherheit und Ordnung (SOG M-V) wird im Einvernehmen mit dem Landesamt für Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern und im Einvernehmen mit der Hansestadt Stralsund die Ausweisung des Denkmalsbereiches "Hafeninsel" verordnet.

**§ 1
Räumlicher Geltungsbereich**

(1) Die Hafeninsel (nördliche und südliche Hafeninsel) umfasst in der Gemarkung Stralsund die gesamten Flächen (Flurstücke) der Flur 24 sowie Teilflächen aus den angrenzenden Fluren mit folgenden Flurstücken:

- Flurstück 22, 23/1, 23/2, 24, 25, 26, 27, 28 aus der Flur 25
- Flurstück, 125/1, 125/2, 125/3, 125/5, 125/8, 126/1, 126/6, 126/7, 126/8, 126/9, 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 aus der Flur 31

(2) Der Denkmalsbereich erstreckt sich räumlich auf das Gebiet der Hafeninsel und wird begrenzt:

- im Norden von der Kaikante an der Fährbrücke mit Steinklappe sowie der Kaikante der Ballastkiste
- im Osten von den Kaikanten am Hansakai, an der Fischbrücke, am Schwedenkai und am Südkai
- im Süden von der nördlichen Seite der Hafenstraße
- im Westen von den Wasserflächen von Langen-, Heilgeist-, Quer-, Baden-, Semlower- und Fährkanal mit den jeweiligen Brücken, vom Flotthafen und von den westlichen Flurstücksgrenzen 126/6, 126/7, 126/9, 126/1.

Die östlich an die Altstadt angrenzenden Uferkanten des Fähr-, Semlower-, Baden-, Heilgeist- und Langen-Kanals sind durch die Denkmalsbereichsverordnung für die „Altstadtinsel“ geschützt.

Die genannten Grenzen ergeben sich aus der historisch gewachsenen Anlage, wie sie in § 3 vorliegender Verordnung vorgestellt wird.

Die Grenze des Denkmalsbereiches ist in dem als Anlage beigefügten Plan im Maßstab 1:4000 eingetragen. Die Anlage ist Bestandteil der Verordnung.

§ 2 Begründung und Ziel der Unterschutzstellung

Denkmale im Sinne des Denkmalschutzgesetzes „sind Sachen, Mehrheiten von Sachen und Teile von Sachen, an deren Erhaltung und Nutzung ein öffentliches Interesse besteht, wenn die Sachen bedeutend für die Geschichte des Menschen, für Städte und Siedlungen oder für die Entwicklung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen sind und für die Erhaltung und Nutzung künstlerische, wissenschaftliche, geschichtliche, volkskundliche oder städtebauliche Gründe vorliegen“ (DSchG M-V, § 2 Abs. 1).

(1) Ziel

Ziel der Unterschutzstellung ist die Erhaltung des städtebaulichen Grundrisses des in § 1 definierten Bereiches und des Erscheinungsbildes seiner baulichen Anlagen und Strukturen, die durch ihre historische Substanz geprägt werden. Soweit eine Erneuerung von Bauteilen, Gruppen von Bauteilen oder ganzen Gebäuden wegen irreparabler Schädigung der Bausubstanz unumgänglich ist, ist unter Berücksichtigung des Verhältnisses zwischen zu erneuernder und zu erhaltender originaler Substanz abzuwägen, inwieweit eine originalgetreue oder freiere Gestaltung umgesetzt werden kann. Die Fläche, das Straßensystem, die Platzräume und die Baufluchten sowie die Silhouette, die Maßstäblichkeit der Bebauung, die stadträumlichen Bezüge und die Frei- und Verkehrsflächen, wie in § 3 dieser Verordnung beschrieben, sind zu erhalten.

(2) Begründung

Der in § 1 vorliegender Verordnung bezeichnete Denkmalbereich wird unter Schutz gestellt, weil die Hafensinsel in ihrem heutigen Erhaltungszustand ein wertvolles Denkmal von künstlerischer, wissenschaftlicher, geschichtlicher, volkskundlicher und städtebaulicher Bedeutung darstellt und insofern an ihrer Erhaltung und Nutzung ein öffentliches Interesse besteht. Der Denkmalbereich dokumentiert die historische Entwicklung Stralsunds als Seehandelsstadt und ist als vorstädtische Erweiterung ein anschauliches Zeugnis der städtebaulichen Entwicklung der Stadt. Als künstlich angelegte Hafensinsel stellt der Bereich eine Ingenieurbauleistung des 19. Jahrhunderts dar und ist von besonderer technikgeschichtlicher Bedeutung. Die hafenspezifische Architektur vermittelt zudem ein anschauliches Bild von den Anfängen des industrialisierten Massenumschlags bis zu modernen Umschlagstechnologien. Von sozialgeschichtlicher Bedeutung ist der Bereich wegen seiner durch die baulichen Anlagen dokumentierten hafenspezifischen Arbeitsabläufe und -bedingungen.

(3) Historische Entwicklung

Der Hafen spiegelt die wechselvolle Geschichte der Stadt Stralsund seit ihrer Gründung wider, war er aufgrund seiner günstigen geographischen Lage doch Ausgangspunkt der wirtschaftlichen und politischen Entwicklung als Seehandelsstadt.

Die aus dem Mittelalter überkommene Struktur mit weit in den Sund ragenden Brücken und Stegen wurde bis ins 19. Jahrhundert im Wesentlichen beibehalten. Größere bauliche Veränderungen entstanden aus Verteidigungsgründen und zum Schutz vor Sturm und Wellengang, am Gesamtgefüge änderten sie nichts.

Eine eigenständige Hafenarchitektur hatte sich aufgrund der räumlichen Begrenzung vor den Toren der Stadt nicht herausgebildet. Die Kaufleute waren auf die innerstädtischen Speicher angewiesen, die allerdings den Bedarf an Lagerraum mit zunehmendem Handelsaufkommen durch die Dampfschiffahrt nicht mehr decken konnten.

Im Laufe des 19. Jahrhunderts geriet Stralsund zunehmend in Konkurrenz zu anderen pommerschen Hafenstädten, hatte die Stadt doch durch den Anschluss an Preußen im Jahre 1815 ihre unter schwedischer Herrschaft so bedeutende Stellung aufgeben müssen.

Wollte Stralsund den wirtschaftlichen Anschluss nicht verlieren, so mussten tiefgreifende Änderungen der Verkehrserschließung durchgeführt werden, vor allem in Hinblick auf den Hafenausbau und die Einrichtung einer Eisenbahnverbindung.

Die einzige Möglichkeit einer räumlichen Erweiterung des Hafengebiets bot die Aufschüttung einer großen Fläche im Sund. Die Planungen der frühen 1860er Jahren unter Federführung des Stadtbaudirektors Ernst von Haselberg mussten in enger Abstimmung mit dem Königlichen Kriegsdepartement erfolgen, da die Stadt immer noch Festung, der Hafen somit ein militärisch hochsensibler Bereich war. Fester Bestandteil der Planung war daher ein breit angelegter Festungsgraben zwischen Festungsmauer und dem neu aufgeschütteten Hafenterrain. Über den Kanal führende Drehbrücken sollten im Verteidigungsfall eine schnelle Ab Abriegelung nach außen gewährleisten. Ein weiteres Zugeständnis an die Militärbehörden war der Bau einer Seekaponiere, die 1866 an der Kaifront errichtet wurde und als beschusssicheres Festungswerk den Außenhafen sicherte. Von den überkommenen Anlagen des alten Hafens wurden die Fährbrücke und die Ballastkiste in die neue Konzeption einbezogen.

Aufschüttung und Befestigung des Hafenplateaus stellten nicht nur besondere Anforderungen an die Grundbautechnik, sondern auch an die Logistik, waren doch enorme Materialmengen für den Bau der Inseln zu transportieren. Zur Aufschüttung dienten der aus dem Hafenbecken ausgebaggerte Boden, soweit er tragfähig war, und Bauschutt von öffentlichen und privaten Baustellen. Bis 1866 entstanden die beiden künstlichen Hafeninseln, gegründet auf einer Pfahlrostkonstruktion und eingefasst von Kaimauern, die mit Mauerwerk und Holzspundwänden befestigt waren.

Durch die Insellage waren ein Außen- und ein Binnenhafen geschaffen worden. Letzterer bot Liegeflächen für kleinere Schiffe und die Möglichkeit des stadtnahen Fischhandels. Im Außenhafen mit seinen Kais und Landebrücken sowie den neu verlegten Bahngleisen waren die Voraussetzungen für eine zunehmende Technisierung des Hafenwesens geschaffen.

Mit den Hafeninseln war eine vorstädtische Bebauungsfläche gewonnen, für die von vornherein eine Mischnutzung vorgesehen war. Bereits ab 1863 wurden die ersten Grundstücke verpachtet. Der baulichen Entwicklung waren zunächst durch die strengen Vorgaben der Militärbehörden enge Grenzen gesetzt, da das noch immer gültige Rayongesetz im Hafengebiet eine einfache, im Krieg schnell zu beseitigende Architektur voraussetzte. In den Anfangsjahren entwickelte sich daher eine lockere Bebauung, die vorwiegend aus einfachen hölzernen Lagerschuppen bestand.

Erst ab Mitte der 1870er Jahre, mit allmählicher Lockerung der fortifikatorischen Reglements, konnte die kontinuierliche bauliche Entwicklung des Hafengebietes beginnen. Von Seiten der städtischen Baubehörden wurde ein Bebauungsplan aufgestellt. Danach war die südliche Hafensinsel mit ihren zwei sehr großen Baublöcken zunächst als reiner Lagerplatz konzipiert, in der Folgezeit wurde dieser Bereich fast ausschließlich für hafenspezifische Gebäude und technische Anlagen genutzt. Für die drei Baublöcke der nördlichen Insel war eine Randbebauung mit einheitlicher Bauflucht und einem unbebauten Hofraum vorgesehen. In kurzer Zeit entwickelten sich hier Speicher-, Wohn- und Gewerbebauten.

In den späten 1870er bis 1880er Jahren entstand zu beiden Seiten des Querkanals eine kleinteilige, in sich geschlossene Wohnbebauung. An der Seite des Fährkanals wurden mehrere drei- bis viergeschossige Wohnhäuser errichtet, die einen städtebaulichen Bezug zur gegenüberliegenden gründerzeitlichen Mietshausarchitektur an der Wasserstraße bildeten.

Einen baulichen Akzent an der Kaifront setzte das 1901 auf dem Fundament der alten Kaponiere erbaute Lotsenwachgebäude. Waren die ersten reinen Speicherbauten noch in Fachwerk ausgeführt, so mussten sie schon bald steinernen und vor allem größer dimensionierten Gebäuden weichen. So entstanden Anfang des 20. Jahrhunderts die beiden massiven Speicherbauten an der Kaiseite, die mit ihren technischen Anlagen den Beginn einer modernen Getreideförderung und -lagerung einleiteten.

Eine deutliche Zäsur in der Höhenentwicklung der Hafenanlagen setzte der sechsgeschossige Silobau mit einer Höhe von über vierzig Metern, 1912 als Massivbau errichtet. Um dem immer größer werdenden Lager- und Verarbeitungsbedarf zu entsprechen, wurden bis 1940 vier weitere Silos gebaut, wobei Silo I und V im Rahmen des sogenannten „Reichsspeicherprogramms“ der Nationalsozialisten als kriegswichtige Bauten entstanden.

Eine den südlichen Hafbereich stark verändernde Baumaßnahme bedeutete die Verlängerung des Südkais in südlicher Richtung. Mit der Fertigstellung des Rügendamms 1936 war das Eisenbahntrajekt, das hier seit 1883 den Fährverkehr nach Rügen abgewickelt hatte, als nunmehr überflüssige Anlage abgerissen worden. Das Gelände wurde zugeschüttet und befestigt, womit die südliche Hafensinsel einen festen Landanschluss erhielt.

Der Hafen wurde im Krieg mit bedeutenden Bauverlusten stark in Mitleidenschaft gezogen.

In der Nachkriegszeit wurden Reparaturen und Instandsetzungen der zerstörten Anlagen durchgeführt, vor allem aber der Ausbau des Südhafens vorangetrieben.

Dadurch und nicht zuletzt nach der Sperrung des Hafens für die Öffentlichkeit seit den 1960er Jahren konnte die Bausubstanz vor allem der nördlichen Hafensinsel nicht angemessen unterhalten werden, was einen zunehmenden Funktionsverlust und Verfall zur Folge hatte.

Gleichwohl ist die Hafensinsel in ihrer historischen Struktur erhalten und in den letzten Jahren mit denkmalgerechten Sanierungen und qualitätvollen Lückenschließungen wieder stärker in das Blickfeld städtebaulicher Planungen gerückt.

§ 3 Sachlicher Geltungsbereich (Schutzgegenstand)

(1) Im Geltungsbereich dieser Verordnung sind geschützt:

- Der historische Hafengrundriss
- Das überlieferte historische Erscheinungsbild

(2) Der historische Grundriss des Hafens wird bestimmt durch

a) die Fläche der Hafeninsel, deren Begrenzung in §1 beschrieben ist.

b) das innerhalb dieser Fläche überlieferte historische Straßen- und Wegesystem mit den über die Kanäle führenden Brücken, die in der Achse der zum Hafen führenden Altstadtstraßen die Hafeninseln erschließen.

c) der Hansa- und der Schwedenkai, die Plätze an der Fährbrücke mit Steinklappe, die Ballastkiste und die Fischbrücke am Hansakai als Standorte des Warenumschlags und der Hafentechnik.

d) die überlieferte Parzellenstruktur, die von sehr unterschiedlichen Grundstücksgrößen geprägt ist. Z. T. ist die Bebauung parzellenübergreifend (Silobauten) angelegt. Die Parzellen sind gekennzeichnet von tief in die Grundstücke hineingebauten Gebäuden unter Beibehaltung einer unbebauten Hofffläche.

e) die Baufluchten, welche die Platz- und Straßenräume begrenzen sowie die Lage der Solitäre einschließlich der zu ihnen gehörenden Freiräume.

f) den Grenzverlauf der Hafeninsel mit seinen markanten historischen Umrisslinien, die z. B. im Bereich des Quer- und Langkanals im Verlauf der Kaimauern die gegenüberliegenden Bastionen nachzeichnen. Im Süden markiert der Versparung in der Kaimauer den ehemaligen südlichen Grenzverlauf der Hafeninsel.

(3) Das historische Erscheinungsbild wird getragen von der überlieferten historischen Substanz, deren konkrete Gestalt jeweils die Zeit ihrer Entstehung und bauhistorischen Veränderung authentisch bezeugt, und es wird bestimmt durch:

a) die baulichen Anlagen

(Die im Folgenden aufgeführten Beispiele haben erläuternden Charakter; sie sollen den Schutzgegenstand weder umfassend darstellen, noch sollen sie Wertigkeiten in der Bedeutung der Gebäude bezeichnen.)

In den späten 1870er bis 1880er Jahren entstand in den Quartieren zu beiden Seiten des Querkanals eine kleinteilige, in sich geschlossene zwei- bis dreigeschossige Wohnbebauung, zum Teil verputzt, zum Teil ziegelsichtig.

Von dem ehemaligen Zollgebäude abgesehen, das in Fachwerk ausgeführt ist, finden sich lediglich in den Hofbereichen einige fachwerksichtige Bauten.

Das an der Kaifront freistehende Lotsenwachgebäude wurde 1901 auf dem Fundament der alten Kaponiere errichtet. Es ist zweigeschossig und in Ziegelbauweise errichtet.

Eine für die Hafenarchitektur besonders charakteristische Baugruppe stellen die Speicher- und Silobauten dar.

Anfang des 20. Jahrhunderts entstehen an der Kaiseite die beiden fünf- bzw. sechsgeschossigen Getreidespeicher, die in Massivbauweise ausgeführt sind. 1912 ist der sechsgeschossige Silobau (Silo III) als verputzter Massivbau mit Mansarddach erbaut worden.

Die zwischen 1935 und 1940 errichteten Hochsilos wurden in Eisenbeton mit Verblendmauerwerk und steilem Satteldach errichtet. Während der von 1935 stammende Silo mit seinem markanten Stufengiebel und dem Keramikrelief einer Kogge einen individuellen Charakter aufweist, entsprechen die späteren Silos einem reichsweit üblichen, normierten Bautypus.

Die Brücken sind, abgesehen von der Semlower Brücke, den historischen Vorbildern entsprechend, als Drehbrücken konzipiert.

Die über den Querkanal führende Klappbrücke wurde Mitte der 1990er Jahre, dem historischen Original von 1932 entsprechend, als geschweißte (nicht mehr genietete) Stahlkonstruktion nachgebaut.

Zu den technischen Anlagen zählen die sichtbaren und die nicht sichtbaren (unterirdischen) Elemente der Gründungskonstruktion wie Pfahlgründungen, Kaimauern, Spundwände.

b) die Maßstäblichkeit der Bebauung

Die Geschosshöhe der Bebauung ist – abhängig von der Gebäudefunktion - sehr unterschiedlich. Die Wohnbauten weisen eine Gebäudehöhe von zwei bis drei Geschossen auf. Stadtbildprägende Höhendominanten sind die Speicher- und Silobauten mit Firsthöhen von bis zu 40 Metern.

c) die stadträumlichen Bezüge

Anordnung und Proportionierung der Hafenarchitektur führen zusammen mit der Topographie zu Raumbildungen, die untereinander in einem durch Sichtbeziehungen erlebbaren Kontext stehen und wesentlich den Charakter der Hafeninsel bestimmen.

Die in axialer Verlängerung aus der Stadt zur Hafeninsel führenden Straßen ergeben wechselseitige Sichtbeziehungen zwischen Altstadt und Hafeninsel. Prägnantes Beispiel hierfür ist das an der Kaifront stehende Lotsenwachgebäude, das in der Achse der Neuen Badenstraße einen deutlich erlebbaren Bezug zur Altstadt bildet.

d) die historisch geprägte Gestaltung der nach außen sichtbaren Bauteile

Sie ergibt sich aus Gliederung, Material und Farbgebung der Gebäudefassaden einschließlich der Tore, Türen und Fenster, der Elemente der Fassadengestaltung, sowie Form, Material und Öffnungen der Dächer.

Die Hafenbebauung hat, den unterschiedlichen Funktionen entsprechend, einen sehr heterogenen Charakter. Während die frühe Speicherarchitektur und die Wohnbebauung stilistisch ein breites Repertoire von Zitate mittelalterlicher Burgenarchitektur über Neorenaissance- bis zu spätklassizistischen Formen und dementsprechend reiche Fassadendurchbildungen aufweisen, sind die späteren Silobauten von funktionaler Sachlichkeit geprägt.

Die Silos sind, abgesehen von Silo I, giebelständig zur Kaifront ausgerichtet. Die übrige Bebauung weist unterschiedliche Firstrichtungen auf.

Geprägt ist die Hafenarchitektur von zum Teil sehr aufwendigen Giebelgestaltungen, mit denen an die hansische Bautradition angeknüpft wird.

Die Dachlandschaft ist sehr uneinheitlich, in der Wohnbebauung herrschen flach geneigte Pappdächer vor, die Silobauten haben zumeist steile Satteldächer bzw. Silo III ein Mansardwalmdach.

e) die Frei- und Verkehrsflächen in ihrer Ausformung

Sie sind charakterisiert durch ihre Befestigung, ihr Profil und ihre Begrünung beziehungsweise durch deren Fehlen.

Die Freiflächen sind besonders gekennzeichnet von der Aufnahme der hafenspezifischen Anlagen wie Fördertürme, Kräne, Container, Schienengleise, Leuchten, Kaipoller, Befestigungsringe.

In weiten Bereichen ist noch die originale Kopfsteinpflasterung erhalten.

Bepflanzungen sind an der kaiseitigen Hafenfront gar nicht vorhanden. Historisch lassen sich Begrünungen im Hafenbereich in nur geringem Ausmaß belegen.

f) Silhouette

Die Silhouette der Hafeninsel erschließt sich besonders vom Wasser bzw. von der Insel Rügen aus. Sie wird bestimmt durch die an der Hafenfront gelegene Bebauung, besonders durch die dominanten Silo- und Speicherbauten sowie die hafentechnischen Anlagen wie Kräne und Lichtmasten.

§ 4 Rechtsfolgen

(1) Mit Inkrafttreten dieser Verordnung unterliegt der Denkmalsbereich „Hafeninsel“ den Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern in der jeweils gültigen Fassung.

(2) Maßnahmen, die in den in § 3 dargestellten Schutzgegenstand (Stadtgrundriss und Erscheinungsbild) eingreifen, bedürfen der Genehmigung der unteren Denkmalschutzbehörde. Verstöße dagegen gelten als Ordnungswidrigkeiten. Erfordert eine solche Maßnahme nach anderen gesetzlichen Bestimmungen eine Planfeststellung, Genehmigung, Erlaubnis, Bewilligung, Zulassung oder Zustimmung, so haben die dafür zuständigen Behörden die Belange der Denkmalpflege und des Denkmalschutzes entsprechend § 7 DSchG M-V zu berücksichtigen.

VO 60.04

(3) Der Schutz der sich innerhalb des Denkmalbereiches befindenden Einzeldenkmale durch das Denkmalschutzgesetz wird von dieser Verordnung nicht eingeschränkt.

(4) Verstöße gegen das Denkmalschutzgesetz (DSchG M-V) in seiner jeweiligen Fassung können gemäß § 26 DSchG M-V als Ordnungswidrigkeiten mit einer Geldbuße bis zu 300.000 DM, bei Verstoß gegen § 7 Abs. 1 Buchstabe a) DSchG M-V bis zu 3 Millionen DM, geahndet werden. Verstöße gegen § 4 Abs. 2 Satz 1 dieser Stadtverordnung können gemäß § 19 SOG M-V als Ordnungswidrigkeiten mit einer Geldbuße bis zu 10.000 DM geahndet werden.

§ 5 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft. Sie ersetzt die Bekanntmachung des Oberbürgermeisters zu Ziffer II.1. vom 04.03.1996, veröffentlicht im Amtsblatt der Hansestadt Stralsund vom 27.03.1996.

Stralsund, 23.11.2000

gez. Lastovka
Oberbürgermeister

L.S.

Anlage: Flurkarte