

# Transformation einer Lagerung

Diplomarbeit

Diplomarbeit

**Transformation einer Lagerung**

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des  
akademischen Grades eines  
Diplom-Ingenieurs  
unter der Leitung von

**Univ.Prof. Dott.arch. Wilfried Kuehn**

E 253-03

Institut für Architektur und Entwerfen  
Forschungsbereich für Raumgestaltung und Entwerfen

eingereicht an der  
Technischen Universität Wien  
Fakultät für Architektur und Raumplanung  
von

Max Rubach

12010411

*Wien, Dezember 2024*



## Kurzfassung.

Die Aufgabe der Architektur liegt in der baulichen Lösung spezifischer Thematiken, Probleme oder Bedürfnisse. Daraus ergibt sich ein Zusammenhang zwischen Ort, Zeit und Nutzung. Bei einer voranschreitenden technischen Entwicklung in der Gesellschaft und den sich stetig ändernden Anforderungen bei gleichzeitig schwindenden Bauflächen, entsteht die Frage des Umganges mit industriellen Bestandsbauten. Diese sind aufgrund der nutzungsorientierten Typologie und Form heute oftmals obsolet oder baulich ersetzt, bieten jedoch Potenziale und Ressourcen für zukünftige Nutzungen.

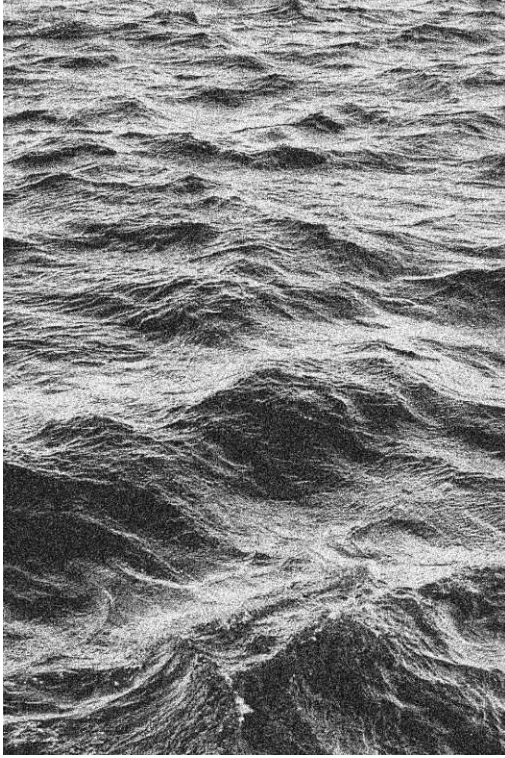
Die vorliegende Arbeit nimmt sich dieser Thematik an und liefert in Form eines architektonischen Entwurfes einen Beitrag für eine Umnutzung zwei leerstehender und denkmalgeschützter Getreidespeicher im Stadthafen der Hansestadt Rostock. In der Auseinandersetzung mit deren historischen Bedeutung in Gegenüberstellung mit der städtebaulichen Transformation des Hafensbereiches als ehemaliges Industriegelände zum heutigen öffentlichen Ort, werden die Werte des industriellen Erbes aufgezeigt. Referenzierend zu verwandten Bauaufgaben sowie entgegen den aktuellen Planungen, wird aufbauend auf einem denkmalpflegerischen Konzept ein revitalisierender Entwurf ausgearbeitet. Hierfür setzt sich die Arbeit kritisch mit dem geplanten Neubau des Archäologischen Landesmuseums auseinander, welches in unmittelbarer Nähe zu den Speichern realisiert werden soll. Im Sinne eines nachhaltigen Umdenkens und um einer weiteren Flächenversiegelung entgegenzuwirken, sieht der abschließende Entwurf eine Integration des neuen Archäologischen Landesmuseums in die Bestandsbauten vor, womit deren Erhalt gewährleistet werden soll.

- 0 -

## **Abstract.**

The fundamental role of architecture is to provide structural solutions for specific topics, issues, or needs, creating a relationship between place, time and function. With constant technological developments and increasing needs in society, combined with diminishing building spaces, the question of how to handle existing industrial buildings is being raised. Although these structures may be obsolete or physically replaced due to their use-oriented typology and form, their vacancy offers new potentials and resources for future use.

This thesis addresses this issue by presenting an architectural concept as a contribution to the repurposing of two vacant and historically protected grain silos in the city harbour of the hanseatic city of Rostock. By examining their historical significance in contrast to the urban transformation of the harbor area - from a former industrial site to a contemporary public space - the values of the industrial heritage are demonstrated. Referencing similar construction projects and in contrast to current planning, a revitalising design based on a preservation concept is proposed. The work critically engages with the planned construction of the Archaeological State Museum, which will be built close to the silos. In times of sustainable rethinking and to avoid further land sealing, this thesis aims to integrate the new Archaeological State Museum into the existing buildings to ensure their preservation.



*moin.*  
~~moin.~~

## Inhaltsangabe.

<i>Prolog.</i>	10
<b>-1- Einführung.</b>	
<i>Persönliche Zielstellung.</i>	14
<i>Stand der Forschung.</i>	16
<i>Fragestellung.</i>	19
<i>Untersuchungsmethoden.</i>	20
<i>Grundlagen der Denkmalpflege.</i>	22
<b>-2- Rostock.</b>	
<i>Eine Stadt am Meer.</i>	38
<i>Rostochium.</i>	43
<i>Der Hafen in der Stadt.</i>	46
<i>Hopfen und Fischernetze.</i>	49
<i>Schmieröl und Gleisanlagen.</i>	53
<i>Grillkohle und Speisekarten.</i>	59
<i>Ein Hafenspaziergang.</i>	63
<b>-3- Das Siloensemble.</b>	
<i>Fünf Große und ein Kleiner.</i>	76
<i>Zollboden / ‚Lokschuppen‘.</i>	91
<i>Silo 1.</i>	95
<i>Silo 2.</i>	105
<i>eno energy.</i>	119
<i>Raumtypologien des Bestandes.</i>	125
<i>Baualtersplan.</i>	142

<b>-4- Denkmalpflege im östlichen Stadthafen.</b>	
<i>Denkmalbereich „Silohalbinsel“.</i>	146
<i>Denkmalpflegerische Einordnung Silo 1.</i>	150
<i>Einzeldenkmal Silo 2.</i>	152
<i>Denkmalpflegerische Strategien.</i>	157
<b>-5- Neue Pläne für den Hafen.</b>	
<i>Bundesgartenschau 2025.</i>	171
<i>Archäologisches Landesmuseum.</i>	172
<b>-6- Entwurf.</b>	
<i>Entwurfstheoretische Stellungnahmen.</i>	178
<i>Referenzen.</i>	183
<i>Konzept.</i>	205
<i>ALM.</i>	225
<i>Epilog.</i>	287
<i>Quellenverzeichnis.</i>	292
<i>Abbildungsverzeichnis.</i>	296
<i>Danke.</i>	298

## Prolog.

Die Auseinandersetzung mit der Vergangenheit ist ein zentrales Grundbedürfnis des Menschen.<sup>1</sup> Hierfür trägt ein Exkurs in dessen Herkunft zu einem besseren Verständnis bei.

Eine kurze Betrachtung der Evolutionsgeschichte zeigt, wie sich der Mensch vor allem durch seine kognitiven sowie intellektuellen Eigenschaften von anderen Spezies unterscheiden konnte. In seinem Werk „Systema naturae“ hebt Carl Linnaeus dafür den *Homo sapiens* (lat. *weiser Mensch*) durch die Fähigkeit der Selbsterkenntnis innerhalb des Tierreiches hervor.<sup>2</sup> Den Gedanken fortführend, ist es das logische Denken, als Wissensaneignung, Dokumentation und Weitergabe, was den modernen Menschen in seiner Entwicklung auszeichnet.

Der *Grundstein der Weisheit* liegt also in den *Erfahrungen aus der Vergangenheit*. Die Vermittlung von Wissen erfolgt dabei auf zwei gegensätzliche Arten. Auf der immateriellen Ebene lässt sich dies als ein zeitlich fortlaufender Prozess beschreiben. Sei es in der Wirtschaft oder Wissenschaft, die Grundlage für eine erfolgreiche Entwicklung bilden die zuvor gesammelten Erkenntnisse. Die Übermittlung von materiellem Wissen, lässt sich hingegen als ein in sich abgeschlossener Prozess beschreiben. Ob in ihrer ursprünglichen Form erhalten geblieben, teilweise zerstört oder wieder hergestellt, vermitteln die überlieferten Objekte der Vergangenheit den Stand der Technik ihrer Zeit.

Übertragen auf die Architektur repräsentieren Bauwerke als Zeitzeugen nicht nur die unterschiedlichen Bauepochen, sondern auch die früheren technischen Möglichkeiten. Diese Lesbarkeit der Vergangenheit ist nur in wenig anderen Bereichen so deutlich möglich, sodass sich Architektur ebenfalls als Übermittler von Technik und Wissen beschreiben lässt. Es liegt dabei in der Natur der Sache, dass ein Bauwerk seinen Anforderungen folgt und demnach ein bildlicher Ausdruck dessen wird. Folglich differenziert sich die Architektur anhand ihrer Aufgaben.

<sup>1</sup> Vgl. MÖRSCH 1989, S.115.

<sup>2</sup> Vgl. MÜLLER-WILLE 2014, S. 191-209.

Mit den sich beschleunigenden Wandeln in der Gesellschaft und Technologie<sup>3</sup> verändern sich stetig jene Anforderungen, nach denen die bestehenden Bauten errichtet wurden. Neben den klassischen Ansätzen, wie Instandsetzung, Umbau oder Abriss lässt sich zudem ein weiteres Phänomen besonders in der industriellen Architektur beobachten. Durch den, im Verhältnis zu den Zeitspannen in der Bauwirtschaft, schnellen Wandel an spezifisch technischen Anforderungen, kann es dazu kommen, dass die bestehenden Bauten diesem nicht mehr gerecht werden können. Anstelle einer Abtragung, erfolgt oftmals ein effizienterer Neubau andernorts, welcher den Bestand sukzessive ersetzt. Dadurch verliert dieser seine Nutzung, bleibt aber in seiner Form bestehen. Diese, durch das *Phänomen der Kompensation*<sup>4</sup> entstehenden Zeitzeugen ehemaliger industrieller Blüte prägen in ihrer Beständigkeit die städtebauliche Umgebung. Daraus wird der Ansatz einer *Nachhaltigkeit durch Beständigkeit* ersichtlich, welcher die Potentiale des Bestandes für eine Umnutzung aufzeigen kann.

Die Qualität solcher Bauten zu interpretieren, um sie mit einer Revitalisierung neu nutzen zu können, ist eine unausweichliche Aufgabe des zeitgenössischen Architekturgeistes.

Die vorliegende Arbeit nimmt sich dem Diskurs an und leistet einen Beitrag anhand eines expliziten Beispiels über einen möglichen Umgang mit *kompensierter, industrieller Architektur*. Auf Grundlage des geschichtlichen Hintergrundes und Denkmalschutzes des Objektes, wird dessen Authentizität diskutiert und aus dem denkmalpflegerischen Konzept ein Entwurf ausgearbeitet.

<sup>3</sup> Vgl. ROSA 2008, S. 11 ff.

<sup>4</sup> Vgl. Duden Online (o.J.), Kompensieren = durch Gegenwirkung aufheben.





Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

- I -

## Einführung.

- I -  
*Einführung.*

## **Persönliche Zielstellung.**

Die vorliegende Diplomarbeit ist für mich nicht nur die abschließende Arbeit meiner studentischen Ausbildung, viel mehr widmet sie sich einem Thema, welches mich als angehender Architekt gleichermaßen interessiert wie als geborener Rostocker. Durch den persönlichen Bezug zu dem Ort und den Bestandsbauten, setze ich mich intensiv mit meiner Heimatstadt und auch mit meiner eigenen Vergangenheit auseinander.

So hatten die Getreidespeicher im Rostocker Stadthafen in ihrer Form und Massivität stets eine Omnipräsenz in meiner Jugend. Während sie bei Spaziergängen am Hafenbecken zum Treffpunkt mit Freunden wurden, war ich Gast der ehemaligen Clublocation im Erdgeschoss des Silo 2, spielte dort erste Konzerte mit der eigenen Band oder kaufte neue Surf- und Snowboardausrüstung in dem späteren Surfshop. Ich erinnere mich an einen Moment zurück, als ich während meines Bachelorstudiums in einem benachbarten Restaurant der Speicher saß und mir deren Zukunft vorstellte. Die Gedanken begannen und erste Ideen entwickelten sich.

Durch mein Interesse an den baulichen Planungen innerhalb Rostocks verfolgte ich schon länger die angehenden Umbauplanungen der Silos. Diese zogen sich zunächst in die Länge, nahmen jedoch 2021 mit dem Umbau des Silo 1 ihren Anfang. Aus den öffentlich zugänglichen Informationen konnte ich den Planungen zunächst nur wenig Verständnis entgegenbringen, was sich erst im Zuge der Recherche zu der vorliegenden Arbeit ändern sollte.

Fast zeitgleich konnte ich das Wettbewerbsverfahren 2021/22 zum Neubau des Archäologischen Landesmuseum Mecklenburg-Vorpommerns mitverfolgen. Unabhängig von den darin formulierten architektonischen Qualitäten der einzelnen Einreichungen, begann ich aus städtebaulicher Sicht sowie auf Grundlage des gesellschaftspolitischen Umdenkens im Sinne des Klimawandels und dem Erhalt unversigelter Bauflächen, das gesamtheitliche Projekt kritisch zu hinterfragen.

Ausgehend von den Planungen in Rostock und der gesellschaftspolitischen Aktualität einer Bauaufgabe im Bestand, sehe ich die vorliegende Arbeit als angemessenen Rahmen, um zu der baulich-aktuellen Relevanz eine eigene Antwort zu definieren.

In der Absicht die Komplexität des Denkmalschutzes mit den gestalterisch-räumlichen Anforderungen eines Museumsbaues sowie den technischen Anforderungen einer Bestandssanierung zu vereinen, soll der architektonische Entwurf die Bedeutung der Speicher aufzeigen und ihre historische Präsenz erhalten. Diese soll mittels der neuen Nutzung gesichert werden. Damit verfolge ich das Ziel, den Bestand nutzend dem geplanten Museumsneubau entgegenzuwirken, um mit der *Transformation einer Lagerung* einen Beitrag zu der städtebaulich-architektonischen sowie historisch-räumlichen Entwicklung Rostocks zu leisten.

- I -  
Einführung.

## Stand der Forschung.

*Der Stand der Forschung bildet die Grundlage für die Einordnung in die Thematik. Er stellt die für die Arbeit relevanten Ausgangspunkte dar, indem er bisherige historischen Ereignisse, Abläufe und Gegebenheiten darlegt und gleichzeitig offene Forschungslücken aufzeigt.*

Für die Einordnung der historischen und wirtschaftlichen Bedeutung des Stadthafenareals für die städtebauliche Entwicklung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock bedarf es eine gesamtheitliche Betrachtung der Rostocker Geschichte. Über die Chronologie der Stadt finden sich zahlreiche Publikationen, woraus auf einige Werke für diese Arbeit zurückgegriffen wurde. Beispielhaft lässt sich hierfür der Band „Beiträge zur Geschichte der Stadt Rostock“, welcher von dem „Verein für Rostocker Geschichte“ über unterschiedliche Verlage 1890-1941 publiziert wurde.<sup>5</sup>

Zudem bietet Karsten Schröder in seinem Buch „*In deinen Mauern herrsche Eintracht und allgemeines Wohlergehen: eine Geschichte der Stadt Rostock von ihren Ursprüngen bis zum Jahre 1990*“<sup>6</sup> einen umfassenden Überblick über die allgemeine Stadthistorie. Den speziellen Bezug zum Stadthafen stellen unter anderem Horst Prignitz und Ingbert Schreiber in ihrer Publikation „*Der Hafen Rostock: Seehandel und Güterumschlag im Wandel der Zeit*“<sup>7</sup> her. Lothar Schultz, Klaus Pfafferott und Hans-Georg Tack setzen sich zudem intensiv mit der infrastrukturellen Geschichte in ihrer Publikation „*Die Eisenbahn im Rostocker Stadthafen: ein Streifzug durch 140 Jahre Eisenbahn- und Stadtgeschichte*“<sup>8</sup> auseinander.

<sup>5</sup> Vgl. VEREIN FÜR ROSTOCKER GESCHICHTE 1890-1941.

<sup>6</sup> Vgl. SCHRÖDER 2003.

<sup>7</sup> Vgl. PRIGNITZ, SCHREIBER 2010.

<sup>8</sup> Vgl. SCHULTZ, PFAFFEROTT, TACK 2008.

Für die in dieser Arbeit betrachteten Getreidespeicher Silo 1, Silo 2 sowie den ‚Lockschuppen‘ finden sich einige Dokumentationen und Protokolle besonders während deren Planungs- und Bauphasen. Der Bezug der Akten erfolgte aus dem Stadtarchiv der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (AHSR)<sup>9</sup> sowie dem Bestand des Landesamtes für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern (LAKD)<sup>10</sup>. Hierbei besonders hervorzuheben ist die *Denkmalwertbe-gründung* des Silo 2, welche von Dr. Jörg Kirchner 2020 veröffentlicht wurde.<sup>11</sup>

Für die denkmalpflegerische Aufarbeitung wurde sich neben der „Charta von Venedig“ und der dazugehörigen Onlinepublikation<sup>12</sup>, auch auf die „Charta von Nischni Tagil“<sup>13</sup> sowie „Charta von Burra“<sup>14</sup> bezogen. Eine umfassende Betrachtung erfolgte zusätzlich mit den Werken „Denkmalpflege: Geschichte, Themen, Aufgaben“<sup>15</sup> von Achim Hubel, „Grundsätze der Denkmalpflege“<sup>16</sup> von Michael Petzet, „Sieben Leuchter der Architektur“<sup>17</sup> von John Ruskin, sowie ausgewählten Veröffentlichungen von Georg Mörsch, Hans-Rudolf Meier und Dieter Hoffmann-Axthelm.

9 Vgl. AHSR, Objektakten „1.2.5.133“, „1.2.5.134“, „3.10.8.3.2“, „1.1.3.24.219“, „1.1.13.1772“, „1.1.12.1.646“, „1.1.12.1.162“, „1.1.13.841“.

10 Vgl. LAKD, Objektakten „Am Stande 2d Silor“ M.nr.:01, „Am Stande 2e Silor“ M.nr.:01, „Silo 1 Am Stande 2d“ M.nr.:02, „Silo 2 Am Stande 2e“ M.nr.:02.

11 Vgl. KIRCHNER 2020.

12 Vgl. KÜPPER o. J.

13 Vgl. TICCIH 2003.

14 Vgl. ICOMOS 2013.

15 Vgl. HUBEL 2019.

16 Vgl. PETZET 1992; PETZET 1995.

17 Vgl. RUSKIN (1900).

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

- I -  
Einführung.

## Fragestellung.

*Wie können die architektonischen und räumlichen Qualitäten von zwei leerstehenden, denkmalgeschützten Getreidespeichern im Rostocker Stadthafen revitalisierend als Archäologisches Landesmuseum umgenutzt werden, um dem dafür geplanten Neubau entgegenzuwirken, und inwieweit lassen sich diese Typologien einer Lagerung in dem Zusammenhang der Authentizität in der Architektur mit den Herausforderungen des Denkmalschutzes im Industriebau vereinen?*



## Untersuchungsmethoden.

Die Grundlagen zur Erreichung der Zielstellung für diese Arbeit stellen verschiedene Methoden dar.

Um sich zunächst fachspezifisch der Thematik anzunehmen und diese im historischen Kontext einordnen zu können, erfolgt ein Überblick der Historie des Ortes aus einer intensiven Literatur- und Quellenrecherche. Deren Bezug erfolgte aus den Beständen der Stadtbibliothek Rostock, Universitätsbibliothek Rostock, der Landesbibliothek Schwerin sowie Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien. Zusätzliche Auszüge aus den Akten des Stadtarchiv Rostocks sowie Akten des Landesamtes für Kultur und Denkmalpflege, Abteilung Landesdenkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern gaben einen detaillierten Einblick in die Chronologie der einzelnen Bauobjekte sowie des Stadthafenareals.

Aufbauend auf den gesammelten Informationen, konnte durch mehrere persönlichen Treffen vor Ort ein umfangreiches Glossar zu den Getreidespeichern erarbeitet werden. Dank der zur Verfügung gestellten Bestandspläne des örtlichen Planungsbüros ‚PMR Projektmanagement Rostock GmbH‘ sowie mithilfe externer und eigener Fotoaufnahmen konnte ein detailliertes zusammenhängendes 3D-Modell erstellt werden. Dieses konnte mit dem 3D-Stadtmodell, welches über den Geodatenservice des Amtes für Geoinformation, Vermessungs- und Katasterwesen im Landesamt für innere Verwaltung Mecklenburg-Vorpommern (LAIV) bezogen wurde, auch städtebaulich digital eingeordnet werden. Darüber hinaus erfolgt der Bezug der aktuellen Hochwasserschutzmaßnahmen über das staatliche Amt für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg. Das dadurch gewonnene Verständnis bildete die Grundlage für den darauffolgenden Entwurf. Weiterhin wurden zahlreiche analytische Skizzen angefertigt, welche in Form von erklärenden Kartierungen, Diagrammen und Zeichnungen in die Arbeit miteingeflossen sind.

In mehrfachen Orts- und Objektsbegehungen konnte darüber hinaus eine umfassende Einsicht in die aktuellen Nutzungen sowie das städtebauliche Gefüge genommen und erarbeitet werden. Die Ergebnisse wurden durch eine eigene Fotodokumentationen sowie den Rückgriff auf Fotografien aus den Archivbeständen in die Arbeit integriert.

Der stetige Austausch mit dem Amt für Kultur, Denkmalpflege und Museen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, den Eigentümer:innen der Getreidespeicher sowie dem ansässigen verantwortlichen Planungsbüro ermöglichte einen realitätsbezogenen Einblick in die technischen Anforderungen und aktuellen Überlegungen.

Aus dem Vergleich mit verschiedenen internationalen Referenzbeispielen, welche in ihrer baulichen Aufgabe ähnliche Thematiken behandelten, jedoch verschiedene Ansätze repräsentierten, konnten technische Möglichkeiten miteinander verglichen werden. Daraus konnten elementare Formen im Umgang mit bestehendem industriellem Baubestand verinnerlicht werden.

Als wissenserweiternder Besuch lassen sich ebenfalls die 33. Hanseatischen Sanierungstage in der Hansestadt Lübeck hervorheben. Diese brachten neben umfassenden Erkenntnissen in den fachspezifischen Umgängen mit Bestandssanierung auch aufschlussreiche Kontakte für die weitere Ausarbeitung hervor.

- I -  
Einführung.

## Grundlagen der Denkmalpflege.

Der folgende fachliche Exkurs kann einerseits als eigene Aufarbeitung des denkmalpflegerischen Verständnisses verstanden werden, da dieses in der universitären Ausbildung je nach Institution teilweise nur sehr oberflächlich thematisiert wurde. Andererseits ist er als analytische Grundlagen- und Recherchearbeit zu verstehen, um in die Komplexität des Themas einzuführen.

In seinem etymologischen sowie historischen Ursprung setzt sich das lateinische Wort für Denkmal *monumentum* nach Achim Hubel aus dem Verb *monere* (erinnern, mahnen) sowie *mens, mentis* (Denkkraft, Sinn) zusammen.<sup>18</sup> Während Hubel daraus die Aufgabe interpretiert, „die Gedanken des Menschen an etwas zu erinnern“<sup>19</sup>, schreibt er von einem „bewusst gesetzten Zeichen, das an eine Person oder ein Ereignis erinnern soll“.<sup>20</sup> Im Denkmalschutzgesetz Mecklenburg-Vorpommern (DSchG M-V) §2 Abs. 1 wird dies wie folgt präzisiert:

*„Denkmale im Sinne dieses Gesetzes 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.“*<sup>21</sup>

Die Auseinandersetzung mit einem Denkmal ist bei Weitem größer, als es innerhalb eines Gesetzestextes möglich zu erfassen ist. Das zeigen unter anderem die bis heute anhaltenden Diskussionen um die Auslegung des Denkmalbegriffes (beispielsweise erwähnt seien die Publikationen von Hans Rudolf Meier, Gottfried Kiesow, Michael Petzet, Georg Mörsch, u.a.).

<sup>18</sup> Vgl. HUBEL 2019, S. 160.

<sup>19</sup> Ebd., S. 160.

<sup>20</sup> Ebd., S. 160.

<sup>21</sup> §2 Abs.1 Dschg M-V, Fassung vom 6.01.1998.

In einem historischen Rückgriff ist die Instandhaltung baulicher Zeugnisse bereits seit der Spätantike präsent. Die Aufmerksamkeit lag dabei jedoch hauptsächlich auf Repräsentationsbauten wie Tempel oder Kirchen. Mit einer „langsamen und widersprüchlichen Entwicklung“<sup>22</sup> bildete sich erst mit der Gotik eine grundlegende Wertschätzung der Architektur. Aus der Erkenntnis heraus, dass auch rein pragmatischen Bauwerken wie einfache Wohngebäude, Verteidigungsanlagen oder Produktionsanlagen ein Erinnerungswert zugeschrieben werden muss, entstanden die ersten Forderungen zu einer Pflege von Denkmälern – der Denkmalpflege.<sup>23</sup>

Spricht man von Erinnerungswerten in der Denkmalpflege sind besonders die Entwicklungen im 19. Jahrhundert hervorzuheben, welche sich als die Anfänge der gesetzlichen Denkmalpflege interpretieren lassen. Zu den ersten öffentlichen Äußerungen zählten neben Wolfgang Goethe (1773)<sup>24</sup> und Karl Friedrich Schinkel (1812)<sup>25</sup> auch der englische Schriftsteller und Kunstkritiker John Ruskin.

*„In ihrer Eigenschaft als Erhalterin und Beschützerin dieser heiligen Erinnerungen haben wir der Baukunst sehr ernste Gedanken zu weihen. Wir können ohne sie leben, ohne sie beten, aber nicht ohne sie erinnern. [...] Baukunst muss lebendige Geschichte sein und als solche erhalten werden.“*<sup>26</sup>

In seiner Publikation „*The Seven Lamps of Architecture*“ von 1900 beschreibt Ruskin seine Architektur-Prinzipien sowie deren Verlust durch Neubau, Abriss und Restauration. Letztere, in seiner Auslegung mit der baulichen Wiederherstellung gleichgestellt, ist für ihn „die schlimmste Art der Zerstörung von Bauwerken.“<sup>27</sup> Er definiert die Schönheit und Lebendigkeit in gerade den Alterungsspuren eines Gebäudes, wie beispielsweise Witterungseinwirkungen, welche durch die Wiederherstellung eine „billigste und banalste Nachahmung“<sup>28</sup> erfahren.

22 HUBEL, 2019, S. 13.

23 Vgl. Ebd., S. 161 ff.

24 Vgl. GOETHE (1977), S. 73-81.

25 Vgl. SCHINKEL (1815), S.70-73.

26 RUSKIN (1900), S. 333 ff.

27 Ebd. S. 363 (31. Lehrspruch).

28 Ebd. S. 365.

## Georg Dehio und Alois Riegl.

Den Antirestaurierungsprinzipien Ruskins schließen sich die Architektur- und Kunsthistoriker Georg Dehio sowie Alois Riegl an. Beide nahmen dessen Thesen auf und formulierten in ihren Programmschriften eigene Positionen zur Denkmalpflege um 1900.

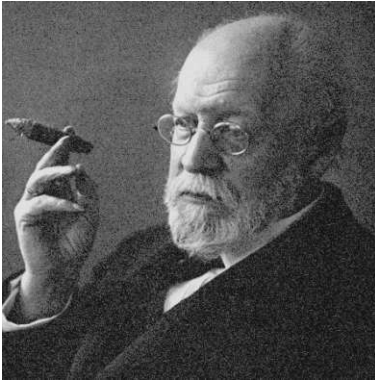


Abb.2

Georg Dehio (1850-1932) widmete sich zunächst mittels einer Flugschrift um 1901 den Umbau- und Restaurationsarbeiten am Heidelberger Schloss, worauf er dessen eigentliche Programmschrift „Denkmalschutz und Denkmalpflege im 19. Jahrhundert“ um 1905 an der Universität Straßburg manifestierte.

Mit seiner grundlegenden Forderung „konservieren, nicht restaurieren“<sup>29)</sup> (zu jener

Zeit wurde Restaurierung als Rekonstruktion, also einer Wiederherstellung verstanden<sup>30)</sup>, sprach er sich gegen eine detailgetreue Erneuerung von Denkmälern aus. Die Parallelen zu Ruskin werden deutlich: „Verlieren würden wir das Echte und gewinnen die Imitation; verlieren das historisch Gewordene und gewinnen das zeitlos Willkürliche“<sup>31)</sup>. In seinen Publikationen und Vorträgen, mit denen er sich nicht nur an das Fachkollegium, sondern auch an die öffentliche Allgemeinheit wandte, verschärft er einerseits seinen Grundsatz der Denkmalpflege und eröffnet andererseits einen Handlungsspielraum: „erhalten und nur erhalten! ergänzen erst dann, wenn die Erhaltung materiell unmöglich geworden ist; Untergegangenes wiederherstellen nur unter ganz bestimmten, beschränkten Bedingungen.“<sup>32)</sup> Dehio definiert daraus, in einer Zeit des aufkommenden Historismus, die Bedeutung des Baudenkmales, welches nur als authentisches Zeugnis gelten kann, wenn es die „Merkmale der Echtheit unverändert bewahrt“<sup>33)</sup>.

29) WOHLLEBEN, MÖRSCH 1988.

30) HUBEL, 2019, S. 84 ff.

31) WOHLLEBEN, MÖRSCH, 1988, S. 41.

32) Ebd., S. 36.

33) HUBEL, 2019, S. 85.



Abb.3

Alois Riegl (1858-1905) sah wie Dehio die gesellschaftliche Akzeptanz und das Verständnis als notwendig an. Entgegen Dehios historischen Bezug, definiert Riegl verschiedene Denkmalwerte und untersucht deren Verhältnis zu der Denkmalpflege. Diese sind grundlegend in Erinnerungs- und Gegenwartswerte unterteilt. Der historische Wert, welcher den Argumenten von Dehio ähnelt, sieht ein Denkmal

als historisches Dokument, als Repräsentation menschlichen Schaffens. Je besser ein Denkmal erhalten werden kann, desto mehr Informationen kann es übermitteln und desto höher ist der historische Wert. Diesen gilt es mit bestmöglichen Mitteln und dem Stand der Technik zu konservieren. Im Widerspruch dazu schreibt er einem Denkmal gleichzeitig einen Alterswert zu. Dieser, deutlich abstraktere und radikalere Wert, ergibt sich aus der emotionalen, individuellen Identifikation mit der Geschichte und hat somit den Anspruch „auf die Masse“<sup>34</sup> zu wirken. Daraus ergibt sich nicht nur das Bewusstsein ein Teil der Traditionskette zu sein, sondern auch ein Nachvollziehen des Alterns und der Vergänglichkeit. Die einzige Konsequenz des Alterswertes, wäre somit ein tatenloses Verfalllassen (Georg Mörsch spricht in seinen Publikationen später von „in Schönheit sterben“<sup>35</sup> lassen). Alois Riegl ist sich des Widerspruchs bewusst und stellt seinem „radikalen Prinzip“<sup>36</sup> die Gegenwartswerte eines Denkmals (Gebrauchs-, Neuheitswert und Kunstwert) gegenüber, woraus sich realitätsbezogene Handlungsspielräume eröffnen.<sup>37</sup>

<sup>34</sup> RIEGL 1903, S. 9.

<sup>35</sup> MÖRSCH 1989, S. 117.

<sup>36</sup> RIEGL 1903, S. 36.

<sup>37</sup> HUBEL 2019, S. 89 ff.; WOHLLEBEN, MÖRSCH 1988, S. 13.

## Charta von Venedig.

Gelten die Theorien Ruskins, Dehios sowie Riegls als Grundlage der Denkmalpflege, war es um 1964 der Anspruch des zweiten internationalen Kongresses der Architekten und Techniker der Denkmalpflege die allgemeinen Prinzipien und Richtlinien als ein Leitfaden zu definieren. In der resultierenden *Charta von Venedig* wurde die Erhaltung des kulturellen Erbes und Kunstwertes sowie die Bewahrung des geschichtlichen Zeugnisses als Zielstellung für die Konservierung und Restaurierung definiert. Die Erhaltung von Denkmälern braucht demnach eine fortwährende Pflege (Art. 4). Diese kann durch eine der Gesellschaft dienlichen Nutzung begünstigt werden (Art. 5). Ein Denkmal ist zudem mit seiner Geschichte und dessen Umgebung verbunden (Art. 6 und 7) (vgl. auch Camillo Sitte „Der Städtebau“<sup>38</sup>). Bauliche Änderungen oder Anfügungen sind nur in erforderlichen Ausnahmefällen zu legitimieren, um den Erhalt des historischen und authentischen Wertes zu garantieren (Art. 8-10). Die Charta fordert weiterhin, dass bei jeglichen Interventionen stets entgegen einer Stilreinheit, also gegen die Wiederherstellung ursprünglicher Stilmittel, gearbeitet wird und sich die neuen Formen respektierend dem Bestand annehmen, an diesen harmonisch eingliedern, aber dennoch davon zu unterscheiden sind (Art. 11-13).<sup>39</sup>

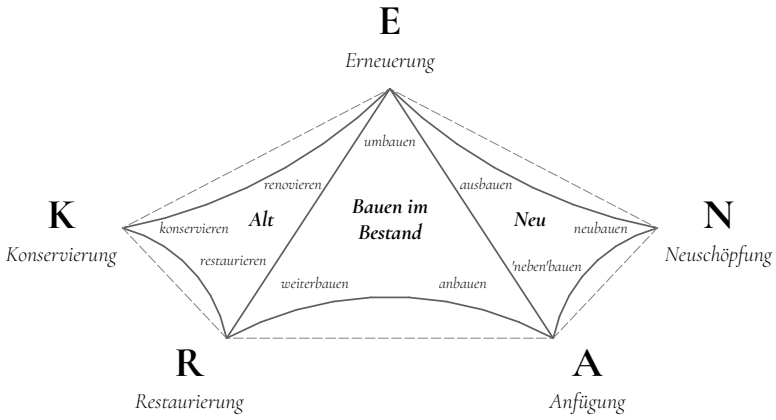
Das der Charta beiliegende Strategiemodell „Bauen im Bestand“ versucht die Prinzipien und Grundsätze zusammenzufassen und als ein Handlungssystem vereinfacht grafisch darzustellen. Dies setzt sich aus einem dreigeteilten Schirmmodell zusammen, welche in Alt, Bauen im Bestand und Neu unterteilt ist. Die Kerngedanken Konservieren, Restaurieren und Renovieren im Umgang mit alter Bausubstanz, stehen durch Artikel 9 (erforderliche, legitimierte Interventionen) in Zusammenhang mit An- und Umbaumaßnahmen. Diese müssen bei unausweichlichen Situationen mit Neu- oder Nebenbauten in Zusammenhang gebracht werden.<sup>40</sup>

Das Strategiemodell dient also unter anderem dazu, die Handlungssystematiken verschiedener Bauprojekte grafisch miteinander zu vergleichen, um eine entsprechende Methodik auszuarbeiten.

<sup>38</sup> Vgl. SITTE 1972.

<sup>39</sup> Vgl. KÜPPER, o. J.

<sup>40</sup> Vgl. KÜPPER, o. J.





## Diskurs des Denkmalbegriffes.

Obwohl seit der Veröffentlichung der *Charta von Venedig* bereits 60 Jahre vergangen sind, in denen weitere Überarbeitungen und Empfehlungen erfolgten, schreibt Hans Rudolf Meier der Charta um 2014 noch eine entsprechende Aktualität zu.<sup>41</sup>

Birgitta Ringbeck (ehem. Ministerialrätin a.D., Leiterin Koordinierungsstelle Welterbe (12/2012 - 10/2022)) verweist in einem Artikel in dem Fachmagazin *Stahlbau* neben aktuellen Gesetzen auch auf Michael Petzet's „Principles of Monument Conservation“<sup>42</sup> (dt. „Grundsätze der Denkmalpflege“)<sup>43</sup>. Petzet Grundsätze wurden in mehrfachen Ausgaben der ICOMOS<sup>44</sup> Hefte publiziert. Sie ähneln sich inhaltlich sehr, unterscheiden sich dennoch in der Tiefe. Ein auffälliger Unterschied, welcher in diesem Zusammenhang erwähnt sein soll, ist der Bezug zu der „Authentizität“ (Band 10, 1992), den er im Band 15 (1995) mit der „Originalität“ ersetzt.<sup>45</sup>

Während die „Authentizität“ in der Charta von Venedig verwendet wird, kommt der Begriff der „Originalität“ nicht vor. Petzet unterscheidet in diesen Begrifflichkeiten nicht, viel eher erweitert er deren Definition. Sie beziehen sich nicht nur auf die „historische Substanz – sondern ebenso auf Form und Gestalt sowie auf die Funktion des Denkmals, und zwar unabhängig davon, ob es sich um einen ‚ursprünglichen‘ oder einen ‚gewachsenen‘ Zustand handelt.“<sup>46</sup> Er sieht den „originalen Zustand als Summe verschiedener Zustände, die sich wie die Jahresringe eines Baumes überlagern.“<sup>47</sup> Dabei findet er in der natürlichen Referenz seinen fundierten Grundsatz, indem er die nachträglichen Veränderungen gleichbedeutend im Zusammenhang mit der Umgebung (vgl. Charta von Venedig Art. 6, 7) interpretiert, aus dem sie ebenso wenig herausgerissen werden dürfen, wie das Denkmal selbst.<sup>48</sup>

Georg Mörsch stellt sich dem gegenüber, indem er sich in seinem Werk „Aufgeklärter Widerstand“ auf eben jene natürliche Referenz der Jahresringe von Bäumen bezieht, als er von einer erforderlichen Hierarchisierung von historischer Schichtenfolge schreibt. Diese können sich überlagern, verdecken, bis dahin, dass „[die Spuren des ursprünglichen Zustandes bis zur Unsichtbarkeit verstellt werden.“<sup>49</sup>

41 Vgl. MEIER 2014, S. 121-123.

42 PETZET 1992, S. 5.

43 Vgl. RINGBECK 2011, S. 449-450.

44 ICOMOS = International Council on Monuments and Sites

45 Vgl. PETZET, 1992, S. 5; PETZET, 1995, S. 92.

46 PETZET, 1995, S. 92.

47 Ebd., S. 92.

48 PETZET; MADER 1995, S. 38.

49 MÖRSCH, 1989, S. 116.

In eben jener Hierarchisierung sieht Mörsch die Legitimierung einer Abtragung, um die „bedeutenden Spuren [...] zu umsorgen, zu betonen, lesbar zu machen [...]“.<sup>50</sup> Anders als Mörsch, welcher in einer vorausgegangene Evaluierung der Vertretbarkeit jener Eingriffe, die Erhaltung des Ganzen propagiert, sieht der Architekturkritiker Dieter Hoffmann-Axthelm darin die „Abschaffung der Denkmalpflege“<sup>51</sup>. Er kritisiert die Unschärfe der Denkmalpflege um 1987 scharf, indem er ihr willkürliche Genehmigungen unterstellt. „Neu ist, daß [sic] die Denkmalpflege [...] zufrieden ist, wenn sie repräsentative Fassaden im Straßenbild sammeln kann, wie aufgespießte Schmetterlinge.“<sup>52</sup> Einige Jahre später mildert er seine Aussagen, indem er sich in dem Gutachten zu der Frage „Kann die Denkmalpflege entstaatlicht werden?“ auf einen „schizophrenen Zustand“<sup>53</sup> der Denkmalpflege beruft. Diesen erklärt er einerseits in der Schutzfunktion vor willkürlichen Abbrüchen, während er sie andererseits inzwischen als zu scharf kritisiert. Dabei legt Hoffmann-Axthelm den Widerspruch dar, welcher sich freiinterpretiert wie folgt formulieren lässt:

*Der Denkmalschutz, als Erhaltung eines Objektes, dessen Charakter durch die historischen Schichten entstanden ist, sieht einen Zustand als vollkommen und schützenswert an, indem er genau jene Individualität untersagt, auf der sein Charakter beruht.<sup>54</sup>*

Die hier referenzierten Autoren decken nur einen Bruchteil der gesamten Denkmaldebatte ab, woraus deren Vielschichtigkeit und Individualität erkennbar wird. Eine denkmalgerechte Einordnung, die Hierarchisierung der bauzeitlichen Schichten sowie eine Evaluierung der Verhältnismäßigkeit jedes Eingriffes sind unentbehrlich. Während sich daraus für jedes Denkmal andere Herausforderungen in der praktischen Denkmalpflege ergeben, weisen viele ähnliche Problematiken und somit auch gleiche Lösungsansätze auf. So finden sich „nachvollziehbare, richtige Gedankengänge und Handlungsweisen“<sup>55</sup> nicht nur in vergleichbaren, realisierten Projekten, sondern auch rückgreifend in theoretischen Ansätzen, welche „aus moderner Sicht natürlich im Einzelnen überarbeitet und durch weitere Schwerpunkte ergänzt werden [müssen; Erg. d. Verf.]“.<sup>56</sup>

<sup>50</sup> MÖRSCH, 1989, S. 116.

<sup>51</sup> HOFFMANN-AXTHELM 1987, S. 181.

<sup>52</sup> Ebd., S. 182.

<sup>53</sup> HOFFMANN-AXTHELM 2000, S. 11.

<sup>54</sup> eigene Interpretation des Verfassers

<sup>55</sup> MÖRSCH, 1989, S. 115

<sup>56</sup> PETZET 1992, S. 7.

## Denkmalschutz und Industriebau.

Neben einer grundlegenden Schwierigkeit der Auslegung des Denkmalbegriffes und dessen Umganges, nimmt die Denkmalpflege von industriellem Erbe eine besondere Rolle ein. Während die pragmatischen, funktionalistischen Konstruktionen einerseits eine Umnutzung beschränken, öffnen diese auch Raum zum Umdenken. Ein industrielles Denkmal ist in seiner Qualität demnach von einem öffentlich-repräsentativen Denkmal zu differenzieren. Dies lässt sich jedoch als ein gesellschaftliches Problem erkennen, bei dem es aufgrund von fehlendem Verständnis zu einer geringeren Wertschätzung der Industriebauten kommt. Was bereits Riegl und Dehio für einen erfolgreichen Denkmalschutz anstrebten, gelang im Zusammenhang mit industriellem Erbe lange Zeit nur sehr schwer.<sup>57</sup>

Birgitta Ringbeck zitiert dazu in ihrem Bericht „Eine internationale Charta für die Industriedenkmalpflege?!“ den Architekten Fritz Schupp, welcher 1929 in Zusammenarbeit mit Martin Kremmer die repräsentative Schachanlage der Zeche Zollverein entwarf: „Wir müssen erkennen, dass die Industrie mit ihren gewaltigen Bauten nicht mehr störendes Glied in unserem Stadtbild [...] ist, sondern ein Symbol der Arbeit, ein Denkmal der Stadt, das jeder Bürger mit wenigstens ebenso großem Stolz den Fremden zeigen soll, wie seine öffentlichen Gebäude.“<sup>58</sup> Ringbeck stellt der Forderung Schupps das Resultat der Charta von Venedig gegenüber, welches 35 Jahre später veröffentlicht wurde und dennoch keinen Bezug auf industrielles Erbe nimmt. Während sich diese jedoch auf grundsätzliche Themen wie die historische Substanz, Form, Gestalt sowie die Funktion des Denkmals beruft<sup>59</sup>, wird erst 2003 mit der Charta für Industriekultur<sup>60</sup> ein entsprechendes Umdenken gefordert.

In der Präambel dieser Charta wird das Erweitern des Denkmalbegriffes in Einbezug der Industriekultur darin begründet, dass in der Archäologie oftmals jene Objekte dem Verständnis helfen, welche zu ihrer Zeit der Produktion und Herstellung von Gegenständen dienten. Darüber hinaus war es keine Geringere als die industrielle Revolution, welche „[...] einen immer größeren Teil der menschlichen Bevölkerung sowie allen anderen Lebensformen auf unserem Planeten beeinflusst hat und bis heute anhält.“<sup>61</sup> Industriebau ist folglich nicht nur

57 Vgl. WOHLLEBEN, MÖRSCH 1988, S. 7.

58 RINGBECK 2011, S. 449.

59 Vgl. PETZET 1995, S. 92.

60 „The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage“ des The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH)

61 TICCIH 2003, S. 1., frei aus dem Engl. übersetzt: „[...] that has affected an ever-greater part of the human population, as well as all the other forms of life on our planet, and that continues to the present day.“



Abb.5



der materielle Beweis des technologischen Fortschritts, sondern besitzt auch historische, soziale, architektonische und wissenschaftliche Werte. Die Charta führt darüber hinaus die Begriffe der „Industrial archeology“ und „Industrial heritage“ ein. Damit ruft sie auf den industriellen Bestand zu identifizieren, aufzuzeichnen und zu schützen, womit das Verständnis industrieller Vergangenheit erhöht werden soll, um mit dem Aufzeigen der pragmatischen, funktionalistischen Architektur das Identitätsgefühl und öffentliche Interesse der Bevölkerung zu stärken.<sup>62</sup>

Sind die allgemeinen Richtlinien innerhalb der Charta großteils frei formuliert, werden für die Instandhaltung und Konservierung reversible, kleinstmögliche Eingriffe (vgl. Burckhardt „The minimal intervention“<sup>63</sup>) gefordert. Diese haben die frühere Nutzung zu interpretieren und die ursprünglichen Muster zu beinhalten (siehe Unterpunkte 5.4 und 5.5)<sup>64</sup>. Wie schon Ruskin oder alle bisher genannten Autor:innen und Chartas ausführten, ist die Rekonstruktion und Wiederherstellung stets der letztmögliche Weg und kann „[...] nur dann angemessen sein, wenn sie der Integrität des gesamten Standorts zugutekommt [...]“<sup>65</sup>.

62 Vgl. TICCIH 2003, S. 2f.

63 Vgl. BURCKHARDT 2022.

64 Vgl. TICCIH 2003, S. 5.

65 Vgl. TICCIH 2003, S. 5 ff., frei aus dem Engl. übersetzt:  
„[...] which is only appropriate if it benefits the integrity of the whole site [...]“

## Umgang mit politischem Erbe.

Im Zuge dieses denkmalpflegerischen Exkurses wird es nicht möglich sein, den gesamtheitlichen Diskurs darzulegen. Da dieser niemals als abgeschlossen gelten wird, entwickeln sich mit dem Fortbestehen und besonders dem ‚Neuentstehen‘ von Denkmälern stetig neue Interpretationsansätze. In diesem Zusammenhang soll der Umgang mit politischem und damit oftmals *kritischem Erbe* nicht unerwähnt bleiben.

Dieter Hoffmann-Axthelm enthebt 2000 in einem Gutachten über „politische Denkmalpflege“ die Qualität von Denkmälern von deren politischen Herkunft. Dabei warnt er davor, dass „die denkmalpflegerische Entscheidung zum Spielball jeweiliger politischer Einstellungen“<sup>66</sup> wird und daraus eine Willkürlichkeit im Umgang mit historischer, politisch ‚belasteter‘ Substanz entsteht. Besonders die Bauten der NS-Zeit sowie der DDR hebt er hervor, indem er die hohe Anzahl politischer Denkmäler an die entsprechende Politik knüpft: „Demokratie ist bekanntlich nicht die geeignete Staatsform für das Entstehen großer Kunst. Die Hauptmasse der schützenswerten Denkmäler kommt aus undemokratischen Zeiten [...]“<sup>67</sup>

Zwar lässt sich diese Position durchaus kritisch einordnen und, im Hinblick auf das historische Erbe anderer Epochen, zunächst als sehr einseitig interpretieren, finden sich darin dennoch allgemeingültige Werte. So verabschiedete der Kulturausschuss des Deutschen Städtetages bereits 1999 die „Hinweise zum Umgang mit baulichen Zeugnissen der NS-Zeit“ in denen versucht wird die „Probleme des ‚richtigen‘ Umgangs mit den baulichen, künstlerischen und technischen Hinterlassenschaften“<sup>68</sup> darzulegen und allgemeine Handlungshinweise zu formulieren. Die zentrale Forderung ist die Gleichstellung der Arbeitsmethodik im Vergleich zu anderen Denkmälern, bei bewusster Auseinandersetzung mit der historischen Verantwortung. So gelten auch im Zusammenhang mit NS-Bauten die grundsätzliche Aufgabe des Erfassens, Bewertens und Erhaltens. Angewiesen auf die Zustimmung der Gesellschaft ist es von Bedeutung die Zeugnisse der Geschichte in ihrer *Authentizität* zu bewahren und diese in der Gegenüberstellung mit dem historischen Zusammenhang einzuordnen. Daraus nimmt die Denkmalpflege nicht nur eine mahnende, sondern gleichzeitig eine politisch aktive Rolle ein, indem sie aktiv an der Aufklärungs- und Erinnerungsarbeit teilnimmt.<sup>69</sup>

<sup>66</sup> HOFFMANN-AXTHELM 2000, S. 18.

<sup>67</sup> Ebd., S. 18.

<sup>68</sup> Kulturausschuss des Deutschen Städtetags 1999, S. 2.

<sup>69</sup> Vgl. Ebd., S. 2.

## Politische Stellungnahme.

Die im Zuge dieser Diplomarbeit thematisierten Getreidespeicher (Silo 1 und 2) im östlichen Rostocker Stadthafen wurden in der Zeit des Nationalsozialismus errichtet. Als ein Teil eines großflächigen Bebauungsplanes sollten sie die Nahrungssicherung während des bevorstehenden Krieges gewährleisten und gelten in ihrer Errichtungszeit zwischen 1935 – 1940 als Teil der deutschen Kriegsvorbereitungsmaßnahmen.

Da beide Speicher während des Krieges nur wenig beschädigt wurden, konnten sie, nach ihrer „Entnazifizierung“<sup>70</sup>, auch während der Zeit der DDR als solche weiter genutzt werden, bis sie 1990 dem Leerstand überlassen wurden.

Diese Arbeit nimmt sich den Problemstellungen einer Umnutzung industriellen Erbes an, welches durch seine Errichtungszeit sowie Weiternutzung in der Nachkriegszeit, als materielles Erbe des Nationalsozialismus sowie demokratischen Zentralismus (DDR) verstanden werden kann. Im Bewusstsein der historischen Verantwortung und unter Berücksichtigung des gesellschaftspolitischen Stellenwertes, soll sich den Silos in einem differenzierten und respektvollen Umgang angenommen werden. Hierbei wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es sich um eine rein wissenschaftliche Arbeit handelt, welche sich aus einer neutralen, objektiven Perspektive mit der politischen Vergangenheit der Bauwerke beschäftigt. Diese Untersuchungen weisen weder eine politische Nähe noch eine Zustimmung zu den Ideologien und Praktiken dieser Regime auf.

Vielmehr soll in dem Bewusstsein der politischen ‚Last‘ ein beispielhafter Umgang mit so genannten „schwierigem Erbe“<sup>71</sup> aufgezeigt werden, welcher sich in einem neutralen, respektierenden Abstand mit der Historie auseinandersetzt. Frei nach Eberhard Hempel und Walter Dirks, welche sich um 1948 kritisch mit dem Wiederaufbau in Deutschland auseinandersetzten, dürfen die „Zeugen der Vergangenheit (...) unser Leben nicht beherrschen, aber sie müssen doch hineinwirken, da in ihnen das Fundament, auf dem auch unsere Gegenwart ruht, sichtbar wird.“<sup>72</sup> Oder um es in Dirks Worten zu sagen: „Wir sollen dieses letzte Kapitel einer langen Geschichte, den Zusammenbruch, nicht wegwischen wollen, (...) es ist die Pointe (...)“<sup>73</sup>

70 KULTURAUSSCHUSS DES DEUTSCHEN STÄDTETAGS 1999, S. 2.  
„[...] Entkleidung von nationalsozialistischen Emblemen oberflächlich getilgt.“

71 BERGMANN, ERB, LICHTBLAU 2023.

72 HEMPEL (1948), in: MEIER 2006, S. 27.

73 DIRKS (1947), in: MEIER 2006, S. 27.

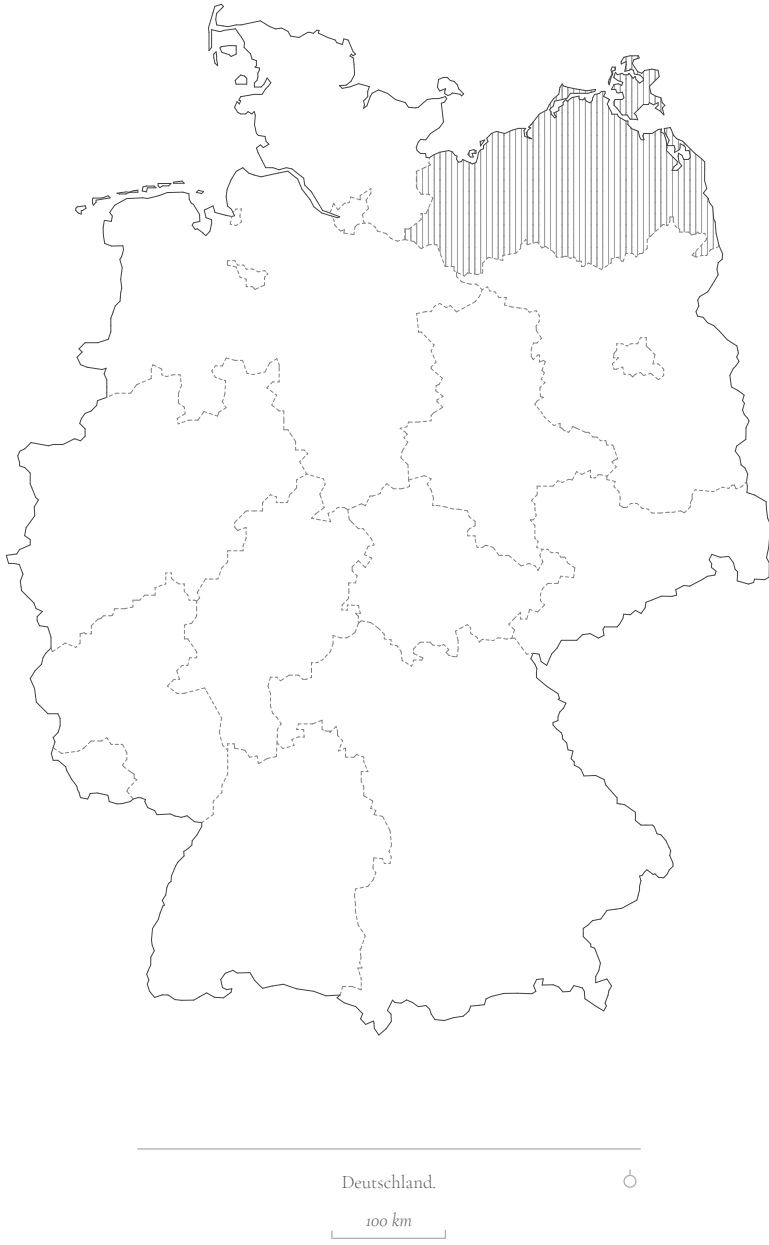


Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

- 2 -

Rostock.







Mecklenburg-Vorpommern. 

100 km

- 2 -  
Rostock.

## Eine Stadt am Meer.

*„Je, Rostock! – Jeden Meckelnbörger geht dat Hart up  
un männigmal ok de Geldbüdel, wenn von Rostock de Red<sup>4</sup> is.“*

Fritz Reuter<sup>74</sup>

Unweit der deutschen Ostseeküste befindet sich die Hanse- und Universitätsstadt Rostock im nördlichen Zentrum Mecklenburg-Vorpommerns. Mit etwa 210.802 Einwohner:innen<sup>75</sup> ist sie als bevölkerungsreichste Stadt gleichzeitig auch die einzige Großstadt im Bundesland.

Der direkte Zugang zum Meer prägte nicht nur historisch die Stadtentwicklung, sondern ist auch heute noch im Stadtraum allgegenwärtig. Das Stadtbild definiert sich durch Gegensätzlichkeit: Urbane Strukturen umrahmen altstädtische Gassen. Private Eigenheime treffen auf geförderte Großwohnsiedlungen. Die Hafenanlagen liegen unweit eines Naturschutzgebietes. Von dem zugehörigen Seebad Warnemünde mit Meerblick und Zugang zum Strand, fährt ein Schiff in einer Stunde zum versiegelten Stadthafen in der Innenstadt.

Rostock, als Dreh- und Angelpunkt zwischen Wirtschaft und Tourismus, nimmt in seiner geografischen Bestimmung stets die vermittelnde Rolle der Nord-Süd-Achse ein. Neben dem Handel mit verschiedenen Gütern im nordöstlich gelegenen Überseehafen oder dem Fährverkehr zu den Ostseeanrainerstaaten Dänemark und Schweden, verzeichnet die Stadt einen hohen Inlandtourismus. Mit dem Terminal Rostock-Warnemünde zählt Rostock bei rund 200 Kreuzfahrtschiffen pro Saison als der größte deutsche Kreuzfahrthafen im Ostseeraum.<sup>76</sup> Aus einem Bewegungsfluss des Ankommens, Verladens, Verweilens und Verlassens profiliert sich Rostock jeher als eine Großstadt des temporären Aufenthaltes.

<sup>74</sup> REUTER 1868, S. 1, plattdeutsch frei übersetzt:  
„Je Rostock! – Jedem Mecklenburger geht das Herz auf und manchmal auch der Geldbeutel,  
wenn von Rostock die Rede ist.“

<sup>75</sup> Vgl. Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2023, S. 36.

<sup>76</sup> Vgl. ANON., „Kreuzfahrtsaison 2024“

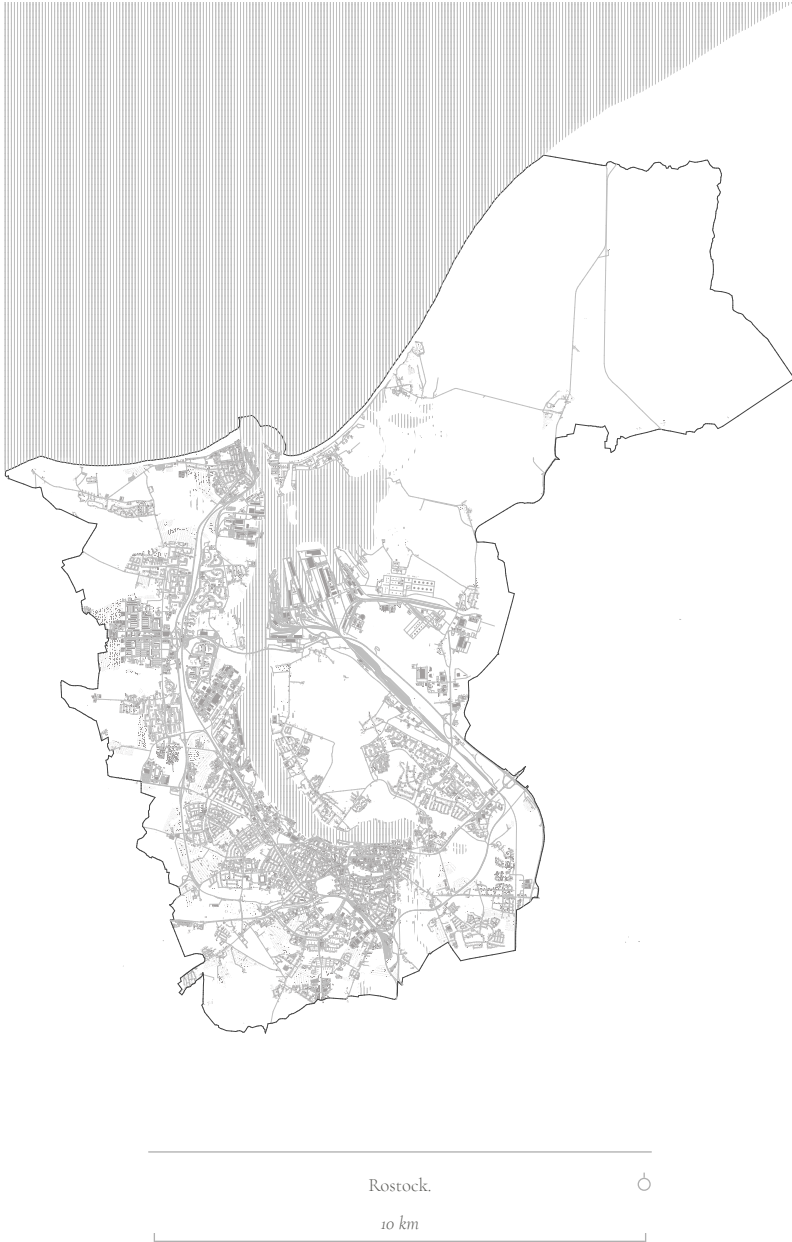




Abb.9 - Blick von Norden auf die Rostocker Innenstadt mit vorgelagertem Stadthafen







ROSTOCHIVM VRBS VANDALICA ANSEATICA ET MEGAPOLITANA

*Rostock, die vandalische, hanseatische und megapolitane Stadt*

- 2 -  
Rostock.

## Rostochium.

Die städtische Historie ist fest verbunden mit dem natürlichen Flusslauf der Warnow. Dessen Form und Ästuar<sup>77</sup> stellten nicht nur eine strategisch wertvolle Lage für eine mögliche Niederlassung dar, sondern definierten auch dessen zukünftigen Stadtnamen: Rostock (lat. Rostochium, altpolabisch: roz = Auseinander, tok = Fluss).<sup>78</sup> Die allgemeine städtische Entwicklung lässt sich metaphorisch geografisch beziehen und mit einem wellenartigen Auf- und Abschwingung vergleichen.

Mit der Ansiedelung erster wendischer<sup>79</sup> Händler:innen und Handwerker:innen im frühen 6. Jahrhundert gründete sich eine slawische Siedlung, welche sich als nördlich vorgelagerter Posten im Handelsnetz etablierte. Über Jahrhunderte gewinnt diese weiterhin an Bedeutung, sodass sich drei Teilstädte bilden, welche sich mit dem lübi-schen Stadtrecht (1218) um 1265 zu einer Stadt zusammenschlossen.<sup>80</sup> Die aus Handels- und Friedensbündnissen entstandene Hanse führt Rostock zu einer Blütezeit, welche die Gründung der Universität sowie die Errichtung großer Sakralbauten begünstigte. Mit dem Niedergang der Hanse um 1669, unter anderem als Folge des 30-jährigen Krieges sowie dem darauffolgenden großflächigen Stadtbrand von 1677 stürzte die Stadt in ein Tief der Bedeutungslosigkeit.<sup>81</sup>

Erst die spät einsetzende Industrialisierung sollte Rostock wieder zu einer Konjunktur verhelfen. Der infrastrukturelle Ausbau der Werft sowie des Gleisnetzes führte auch zu einem Anstieg des touristischen Interesses, vor allem für das Ostseebad Warnemünde. Gleichermassen interessant war Rostock aber auch als industrieller sowie militärischer Standort, was sich besonders zwischen 1914 und 1945 zeigen sollte.<sup>82</sup>

Während im ersten Weltkrieg der Mangel an Rohstoffen und Lebensmitteln zu der städtischen Entbehrung beitrug, wurde Rostock bereits ab 1920 mit Gründung der Flugzeugwerke Heinkel und Arado

77 Vgl. Duden Online (o.J.): Ästuar = Bucht bzw. breiter Wasserkörper an einer Flussmündung

78 Vgl. EICHLER, MÜHLNER 2002, S. 117.

79 Wenden / Vandalen = altertümliche Bezeichnung für slawische Bevölkerung

80 Vgl. KRAUSE 1925, S. 26.

81 MÜNCH in: SCHRÖDER 2003, S. 93 ff.

82 SCHRÖDER 2003, S. 139 - 160.



ein wichtiger Standort der deutschen Flugzeugindustrie. Darüber hinaus trug auch der Hafenausbau dazu bei, Rostock als einen bedeutenden Rüstungsstandort zu entwickeln.<sup>83</sup> Dem daraus resultierenden Bevölkerungsanstieg und dem Bau zahlreicher Wohnsiedlungen für Arbeitende sind dabei die Vertreibung und Auslöschung der jüdischen Bevölkerung gegenüberzustellen und nicht zu vernachlässigen. Aufgrund der erlangten strategischen Bedeutung wurde die Hafenstadt jedoch bereits 1940 Opfer erster Luftangriffe, welche sich 1942 intensivierten und die Stadt großteils zerstörten.<sup>84</sup>

Nach einer langsamen Erholung während der Reparationszahlungen zunächst unter der Sowjetunion und später in der Deutschen Demokratischen Republik erlangte die Stadt erneute Aufmerksamkeit. Als Bezirkshauptstadt<sup>85</sup> erhielt sie eine systematische Aufwertung, die den Ausbau als Schiffbau- und Schifffahrtszentrum der DDR begünstigte. Dies führte zu einem allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung und Bevölkerungszuwachs. Architektonisch reagiert wurde darauf mit großflächigen Plattenbau-Wohnsiedlungen in neuangelegten Stadtteilen, was Rostock städtebaulich bis heute prägt.<sup>86</sup>

Das wirtschaftlich-politische Schwanken, ausgehend von dem gesellschaftspolitischen Wechsel und der deutschen Wiedervereinigung, konnte mittels städtebaulicher Revitalisierungen und Förderprogrammen abgefangen werden, ist jedoch bis heute spürbar. Rostock positioniert sich heute als eine der größten, norddeutschen Städte, welche ihre Bedeutung und Popularität zum großen Teil ihrer geschichtsträchtigen, polarisierten Vergangenheit verdankt. Ehemals militärisch-strategisch, heute wirtschaftlich-touristisch, ist es stets die Anbindung zu der naheliegenden Ostsee, welche Rostock überregional auszeichnet.

83 Vgl. URBSCHAT, in: SCHRÖDER 2003, S. 186 ff., S. 222 ff.

84 Vgl. Ebd. S.246 ff.

85 Der Bezirk Rostock, mit Rostock als Bezirkshauptstadt, war von 1952 bis 1990 einer der 14 Bezirke der DDR. Dies ist heute vergleichbar mit Bundesländern und deren Landeshauptstädten.

86 Vgl. KEIPKE, in: SCHRÖDER 2003, S. 269 ff.

„Söben Toern to Sint Marien Karck,  
Söben Straten by dem Groten Markt,  
Söben Dore, so dar gaen to Lande,  
Söben Kopmannsbrüggen by dem Strande,  
Söben Toern, so up dat Rathus stahn,  
Söben Klocken, so dar dagliken slahn,  
Söben Linden up dem Rosengoern.  
Dat syn de Rostocker Kennewoehn.“<sup>87</sup>

Rostocker Sprichwort

87 LINDENBERG (1596), in SCHRÖDER 2002, S. 83.

plattdeutsch, frei übersetzt:  
Sieben Türen in die Sankt Marienkirche,  
sieben Straßen von dem großen Markt,  
sieben Tore, durch die man ins Land geht,  
sieben Kaufmannsbrücken am Strande,  
sieben Türme, die auf dem Rathaus stehen,  
sieben Glocken, die zugleich schlagen,  
sieben Linden auf dem Rosengarten.  
Das sind die Rostocker Kennzeichen.

- 2 -  
Rostock.

## Der Hafen in der Stadt.

Aus der historischen Betrachtung wird die unentbehrliche Abhängigkeit zwischen der städtebaulichen Entwicklung und des ehemaligen innerstädtischen Hafenbereiches ersichtlich. Galt die Anbindung an die Warnow bereits als Grundlage für eine Niederlassung, entwickelte sich der Hafen über die Jahre nicht nur als wirtschaftlicher Dreh- und Angelpunkt, sondern auch als städtebauliches Zentrum. Dessen besondere Bedeutung in der Stadt erlaubte die metaphorische Interpretation als das treibende Herz der Hansestadt.

In dieser Metapher verbleibend, definiert sich die Entwicklung Rostocks durch die Leistungsfähigkeit des Hafenbetriebes. Gleichzeitig wird diese aber auch durch den städtebaulichen sowie technischen Zustand gefördert, was den Hafen wiederum zu einem Spiegel des technologischen Fortschrittes macht. So wuchs der Hafen kontinuierlich mit der Stadt. Verschiedene Anforderungen, wirtschaftliche Aufschwünge oder politische Kontrollen machten den städtischen Hafen zu einem Ort der Veränderungen und Transformation. Dies wird besonders ersichtlich anhand der unterschiedlichen architektonischen Typologien, welche im Laufe der Jahre am Hafen entstanden. Der Hafen wurde mit seiner Erweiterung in einzelne nutzungsspezifische Bereiche eingeteilt. Neben den großen Umschlagplätzen, an denen unter anderem Getreide und Bier verladen wurden, entstanden große Lagerflächen für Kohle oder Holz im östlichen Hafenbereich.<sup>88</sup> Mit der späteren Niederlassung des Fischereihafens sowie einer ersten Werft im nördlichen Bereich, verzeichnete der Rostocker Hafen eine Diversität in der Produktion, welche bis zur Verlegung des Hafenstandortes 1960 das hanseatische Stadtbild maßgeblich industriell prägte.<sup>89</sup>

<sup>88</sup> Vgl. PRIGNITZ, SCHREIBER 2010, S. 49 ff.

<sup>89</sup> Vgl. PRIGNITZ, SCHREIBER 2010, S. 86.

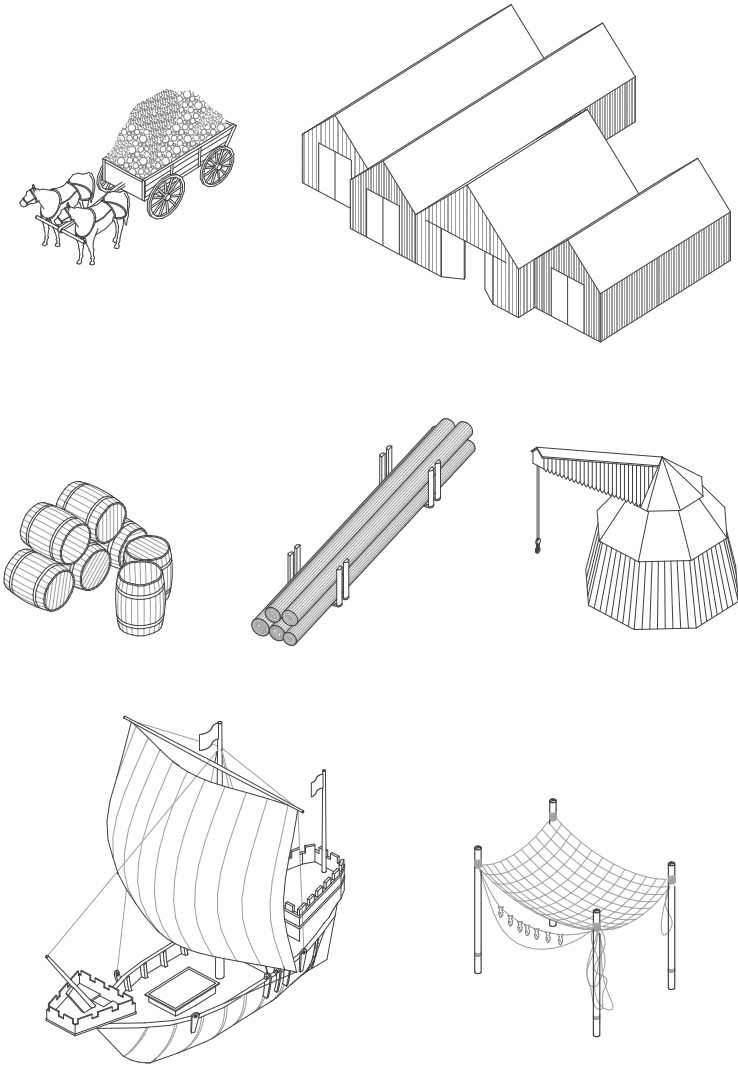


---

Stadthafen.



1 : 35000



ca. 1218 - ca. 1800

## Hopfen und Fischernetze.

Die Ursprünge des Hafens finden sich anstelle der ehemaligen slawischen Siedlungen, im geschützten östlichen Teil der Warnow. Durch die Zollfreiheit ab 1218, den Erwerb der nördlichen Rostocker Heide oder der Fischereigerechtigkeit auf der Unterwarnow ab 1252 wurde der Handel sukzessiv ausgebaut. Dadurch gelang es die Handelsbeziehungen zu der damals mächtigen dänischen Krone zu festigen und dessen Schutz und Privilegien zu genießen.<sup>90</sup> Als Absicherung des florierenden Handels folgten auf die ersten vereinzelt Friedensbündnisse zwischen den Küstenstädten, ab dem 14. Jahrhundert die allgemeine Festigung und der Ausbau eines sich über den Ostseeraum erstreckenden Handelsnetzes. Dieses etablierte sich bald als nord-europäische Großmacht: die Hanse. Dessen Kern, auch als das wendische Quartier bezeichnet, entwickelte sich entlang der heutigen deutschen Ostseeküste. Neben Lübeck und Hamburg zählte Rostock als eine der größten deutschen Hansestädte.<sup>91</sup> Zusätzlich zu den Hansetagen veranstaltete Rostock im 14. Jahrhundert auch den jährlichen Pfingstmarkt, welcher den Ruhm der Stadt weiter erhöhte.<sup>92</sup>

Der regionale Export zeichnete sich zu dieser Zeit hauptsächlich durch Bier und Hopfen aus, wobei auch Getreide, Holz und Fässer verfrachtet wurden. Die angesteuerten Zielländer gingen bereits damals über den Ostseeraum hinaus. So belieferten die als „Bierschiffe“ bezeichneten Rostocker Schiffe neben Russland, Skandinavien auch England, Frankreich und Spanien.<sup>93</sup> Um für den ansteigenden Hafenbetrieb ausreichend Anlegemöglichkeiten zu schaffen, entstanden sieben neue Steganlagen („söben Kopmannsbrüggen“ siehe Seite 45). Für die erweiterte Abfertigung wurden an den Umschlagplätzen kleinere Architekturen, wie Einlagerungshäuser oder erste hölzerne Krankonstruktionen errichtet.<sup>94</sup>

<sup>90</sup> Vgl. PRIGNITZ, SCHREIBER 2010, S. 10.

<sup>91</sup> Vgl. PRIGNITZ, SCHREIBER 2010, S. 14; SCHRÖDER 2003, S. 40 ff.

<sup>92</sup> Vgl. PRIGNITZ, SCHREIBER 2010, S. 20.

<sup>93</sup> Vgl. PRIGNITZ, SCHREIBER 2010, S. 10 ff.

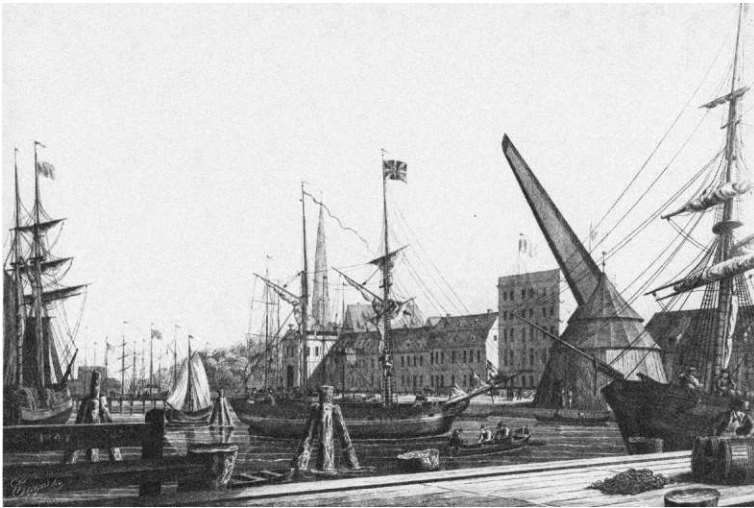
<sup>94</sup> Ebd. S. 17.

Rostocks Schiffswerft stand nicht nur der Reparatur und Wartung von externen Schiffen zu Verfügung, sondern baute mit dem Aufschwung der Hanse auch deren typische Schiffstypen. Die Koggen, die speziell für die Anforderungen eines großen Fassungsvermögens bei gleichzeitiger Stabilität entwickelt wurden, dominierten lange den Ostseeraum. Auch wurden sie später von schnelleren und wendigeren Barken und Karavellen ersetzt. Das städtische Hafengebilde war somit stets durch die großen Segelschiffe geprägt.<sup>95</sup>

Trotz seiner wirtschaftlichen Bedeutung befand sich der hanseatische Rostocker Hafen, zum Schutz der Innenstadt, vor den Stadtmauern und war nur durch die Stadttore erreichbar. Gesellschaftlich in der untersten Schicht stehend, bildeten die Hafearbeiter:innen den wichtigsten Impuls für die Stadt. In den Werftanlagen, der benachbarten Fischerei im nördlichen Hafen oder an den Umschlagsplätzen im östlichen Hafen mussten sämtliche Güter oftmals noch per Hand oder Sackkarre aus den Schiffen transportiert werden. Diese wurden in ein dafür bereitgestelltes Fuhrwerk geladen, welches die Waren anschließend landeinwärts transportierte.<sup>96</sup>

<sup>95</sup> Vgl. PRIGNITZ, SCHREIBER 2010, S. 17.

<sup>96</sup> Vgl. Ebd. S. 16.

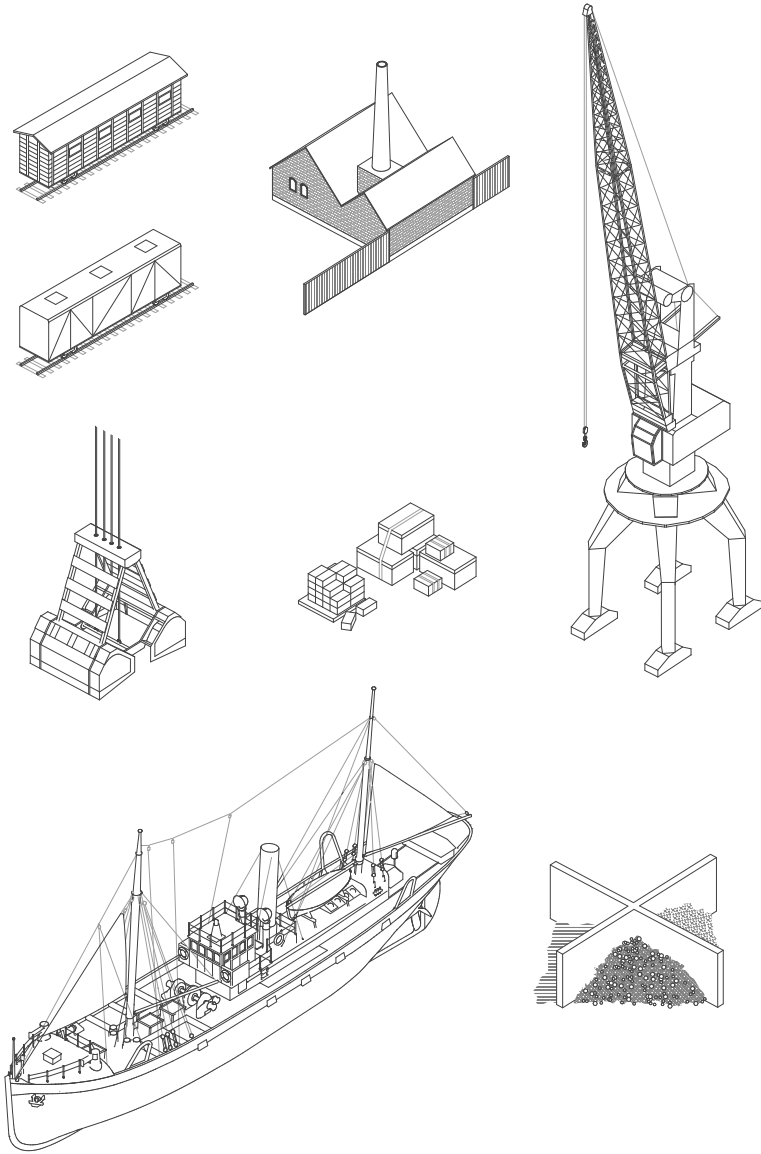


---

Hafenbetrieb mit Tretkran.

- Radierung von 1847 -





ca. 1800 - ca. 1990

## Schmieröl und Gleisanlagen.

Die einsetzende Industrialisierung ab dem Ende des 18. Jahrhunderts führte zu einer großflächigen Umstrukturierung auf dem Hafengelände. Aufgrund neuer Anbau- und Erntemethoden konnten zunächst deutlich höhere Getreideerträge erzielt werden. Durch die hohe Nachfrage der Handelspartner, wie der Niederlande, Frankreich oder Skandinavien, zählte Rostock um 1850 mit 260 Schiffen zu einem der größten Häfen im Ostseeraum.<sup>97</sup> Der hohe Andrang an Schiffen erforderte einen Ausbau der Hafenzufahrt, was ebenfalls zu einer neuen Hafenordnung für die Organisation des Hafensareals führte. Diese sah eine Aufteilung anhand der Lagerung und Abfertigung spezifischer Güter vor. Darauf entstanden situationsbedingte Bauten für eine verbesserte Abfertigung. Während am Kohlenkai gesonderte Lagervorrichtungen und große, mechanische Stahlkräne errichtet wurden, entstanden im Bereich für die Getreideabfertigung verschiedene Lagerbauten.<sup>98</sup>

Die bisherige infrastrukturelle Kapazität des Hafens, geprägt von Fuhrwerken (Kutschen) und ersten Lastenfahrzeugen, war mit der ansteigenden Abfertigung bald ausgeschöpft. Als Reaktion darauf, wurde das Hafensareal um 1850 an das bestehende Eisenbahnnetz angeschlossen. Dies gelang über ein neues Bahngleis durch die Rostocker Altstadt, welches zunächst südöstlich und später auch nordöstlich mit den Bahnhöfen Rostocks verbunden wurde.<sup>99</sup> Mit der sukzessiven Erweiterung der Bahngleise konnten weitaus mehr Güter umgeschlagen werden, was zu stetigen Ausbaumaßnahmen führte. Als besonders städtebaulich prägend galten die ab 1935 errichteten großvolumigen Getreidespeicherbauten im östlichen Hafen. Anlässlich des bevorstehenden Krieges erbaut, dominierten sie fortan das Hafensbild, welches sich inzwischen zu einem repräsentativen Industriehafen gewandelt hatte.<sup>100</sup>

97 Vgl. PRIGNITZ, SCHREIBER 2010, S. 28.

98 Vgl. SCHULTZ, PFAFFEROTT, TACK 2008, S. 19; PRIGNITZ, SCHREIBER 2010, S. 56.

99 Vgl. SCHULTZ, PFAFFEROTT, TACK 2008, S. 15.

100 Vgl. SCHULTZ, PFAFFEROTT, TACK 2008, S. 41.; PRIGNITZ, SCHREIBER 2010, S. 65.

Der Hafen, der während des Zweiten Weltkrieges mit erheblichen Einbußen in Betrieb blieb, erlitt nur wenige Bombenschäden, so dass die dortige Arbeit unter der Neugründung der Deutschen Demokratischen Republik bald wieder aufgenommen werden konnte. Begünstigt wurde dies dadurch, dass die neue Regierung der DDR die Stadt Rostock als einen wichtigen Exportstandort sah und somit dessen Wiederaufbau förderte. Den politischen Regulierungen der aufstrebenden DDR folgend, wurde der Hafenbereich ab 1946 bis 1990 durch einen 2 Meter hohen, 2,3 Kilometer langen und mit Stacheldraht gesicherten Bretterzaun von der Stadt abgetrennt. Durch strenge Zugangskontrollen sollte ein Besteigen der Schiffe und somit illegales Ausreisen beziehungsweise Fliehen verhindert werden.<sup>101</sup>

Als eine der Langzeitfolgen des Krieges galten die im hohen Maß zu erbringenden Reparationsleistungen an die Sowjetunion. Deren Export machte bis zu Zweidrittel des gesamten Umschlages aus und bestand vor allem aus industriellen Gütern, wie Gleisanlagen oder ähnlichen, welche aus der Demontage vieler Industriebetriebe gewonnen wurden. Trotz des wirtschaftlichen Abrüstens konnte der Export von Stückgütern, welche inzwischen hauptsächlich Kohle-Briketts und Weizen waren, aufrechterhalten werden. Mit der staatlichen Übernahme der Hafenverwaltung, welche zwischen 1946 und 1953 noch von der Deutsch-Russischen Transport Aktiengesellschaft (Derutra) erfolgte, wurden erste Schritte für eine Auslagerung des Hafens an den neuen Standort eingeleitet.<sup>102</sup>

Rostocks neuer Überseehafen, wurde weiter nördlich nahe der Ostsee großflächig angelegt und mit zahlreichen Gleisanlagen verbunden. Somit konnte dieser den Umschlag des alten Stadthafens weitestgehend übernehmen.<sup>103</sup> Aus diesem Grund wurde 1960 erstmals eine Studie für die Umgestaltung des alten Stadthafens präsentiert. Darin wurde ein Brückenbau mit innerstädtischer Anbindung an die Autobahn sowie großvolumige Bauten für die „sozialistische Zukunft“<sup>104</sup> vorgeschlagen. Diese scheiterte jedoch neben der Finanzierung auch an der vertraglichen Festschreibung mit der UdSSR für eine industrielle Hafennutzung, sodass dieser bis zu der Wiedervereinigung Deutschlands in Betrieb blieb.<sup>105</sup>

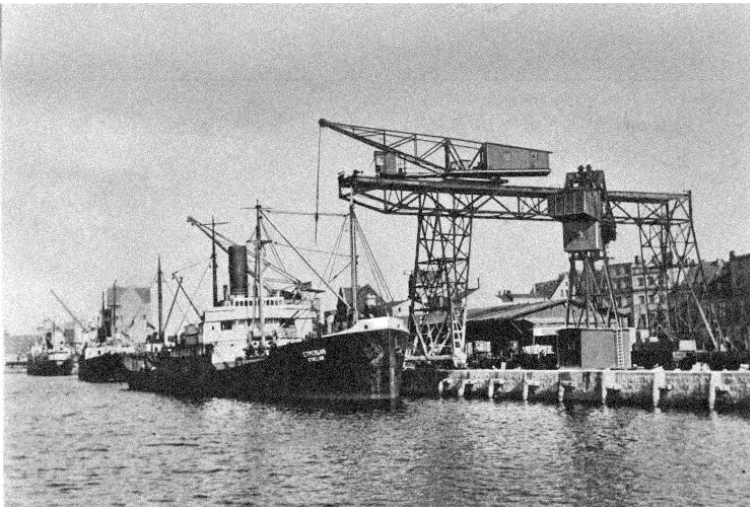
101 Vgl. SCHULTZ, PFAFFEROTT, TACK 2008, S. 47.

102 Vgl. PRIGNITZ, SCHREIBER 2010, S. 76 ff.

103 Vgl. SCHULTZ, PFAFFEROTT, TACK 2008, S. 56 ff.

104 SCHULTZ, PFAFFEROTT, TACK 2008, S. 58.

105 Vgl. Ebd. S. 58.



---

Küstenmotorschiffe am Stadthafen Rostock.

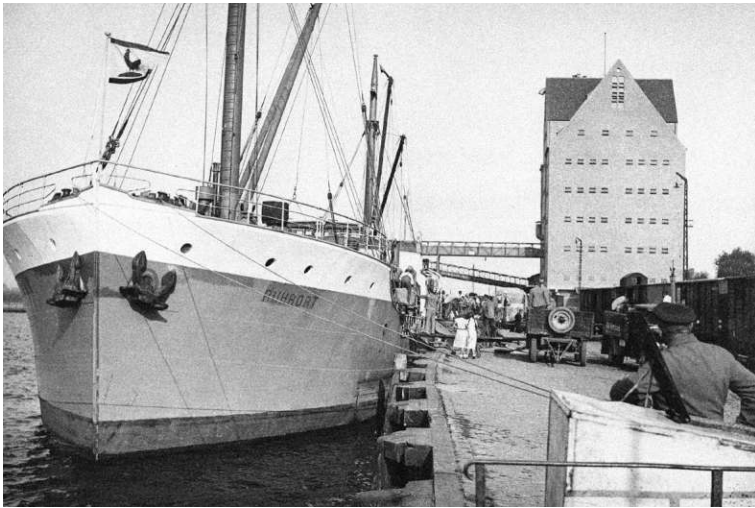
- Fotografie von 1950 -



---

Die ‚Wolgast‘ samt Güterzügen vor dem heutigen ‚Lokschuppen‘.

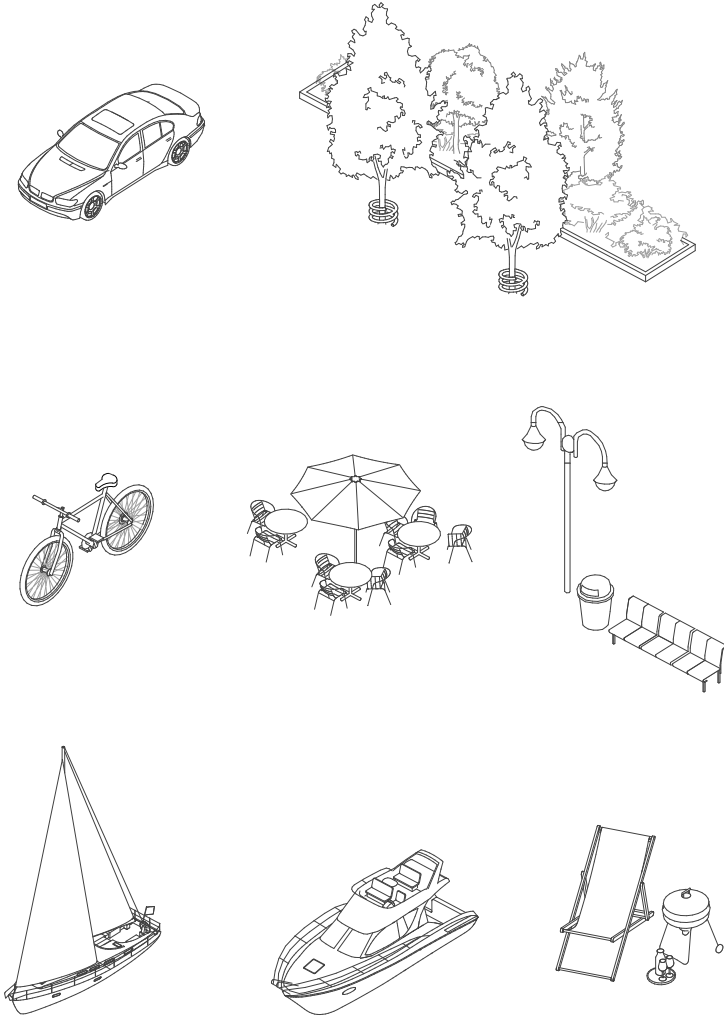
- Fotografie von 1957 -



---

Abfertigung der ‚Ruhrrort‘ vor dem Silo 2.

- Fotografie von 1938 -



ca. 1990 - heute

## Grillkohle und Speisekarten.

Mit dem Eintreten der „Wende“<sup>106</sup> und dem damit einhergehenden Zerfall der DDR überkam das ehemalige Ostdeutschland ein gesamtgesellschaftlicher gesellschaftspolitischer Umschwung, welcher sich auch in der Nutzung des Stadthafens abzeichnete. Die bereits vor der Wiedervereinigung begonnene Auslagerung des Industriedhafens in den neuen Überseehafen im Norden Rostocks erhielt dadurch zunächst einen erheblichen Schub. Der Politik folgend vollzog der ehemalige industrielle Stadthafen selbst eine Wende. Gab es zunächst noch ein geringes Frachtaufkommen im Umschlag von Kohle und Getreide, wurde der Hafen sukzessive vollständig ausgelagert. Mit dem Rückbau der Zaunanlagen erfolgte eine öffentliche Zugänglichkeit, womit das Hafengebiet eine neue Aufmerksamkeit erhielt. Der zunehmende Automobilverkehr entlang des Hafens erschwerte einen hafenseitigen Zugverkehr. Somit wurde dieser zunächst stillgelegt und ab 1992 vollständig zurückgebaut und eingeebnet.<sup>107</sup>

Die verbliebenen Industriegebäude wurden zum großen Teil privat verkauft und erlebten über die Jahre eine soziale Transformation. Während sich zahlreiche Gastronomien am Hafen niederließen, wurden alte Fabrikhallen zu Veranstaltungsflächen revitalisiert sowie drei von den fünf erhaltenen Speicherbauten zu Gewerbenutzungen umgebaut. Die *Transformation des Hafens* zu einem öffentlichen Ort lieferte die Grundlage für die Etablierung verschiedener kultureller Angebote. Dazu zählte auch die Gründung der seit 1991 stattfindenden Hanse Sail. Als maritime Großveranstaltung knüpft sie namentlich an die Idee der früheren Treffen der Hanse an und lädt jährlich zahlreiche Traditionsschiffe sowie zahlreiche Tourist:innen (2023: 500.000 Besucher:innen<sup>108</sup>) in den Rostocker Stadthafen ein.

<sup>106</sup> Vgl. BRÜCKWEH 2020: Umgangssprachliche Bezeichnung der friedlichen Revolution, welche zum Zerfall der Deutschen Demokratischen Republik (DDR) führte

<sup>107</sup> Vgl. SCHULTZ, PFAFFEROTT, TACK 2008, S. 60 ff.

<sup>108</sup> Vgl. ANON., „Maritimes Spektakel in Rostock: 500 000 Menschen besuchten die 32. Hanse Sail“ 2003.



Neben der Hanse Sail, die den Stadthafen am zweiten Augustwochenende in einen Ausnahmezustand versetzt, ist der Hafentag heute vor allem durch große versiegelte (ehemalig industriell genutzte) Freiflächen mit sporadischer Nutzung geprägt. So gilt der Hafen heute als Flaniermeile und wird darüber hinaus für Sportaktivitäten oder als Versammlungsfläche genutzt. Neben großflächigen Parkplätzen gliedern einige kleine Grünzüge die Flächen des einstigen Güterumschlages. Die ehemaligen sieben Steganlagen sind heute modernisiert nachgebildet und dienen als private Anlegeplätze. Neben vereinzelt einlaufenden, größeren Traditionsschiffen besteht eine Fährverbindung zum gegenüberliegenden Gehler Ufer sowie eine Schiffsverbindung in den nördlichen Stadtteil Warnemünde. Die Flächen der ehemaligen Neptunwerft im nördlichen Hafen sowie die alte Holzhalbinsel im östlichen Hafen sind eingeebnet und neu angelegt. Dortige Neubauten transformieren das alte Industrieareal zu heutigen Wohnvierteln mit gewerblichen Nutzungen.

*„Wo heute die Menschen flanieren und den Blick auf das Wasser genießen, lagen zuvor Gleisstränge und Fahrwege für den Güterumschlag des Hafens.“<sup>109</sup>*

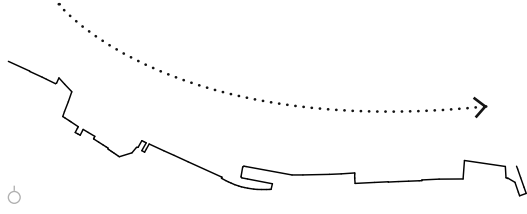
<sup>109</sup> SCHULTZ, PFAFFEROTT, TACK 2008, S. 5.



---

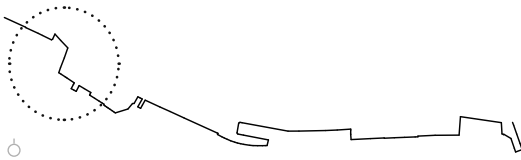
jährliche Hanse Sail im Stadthafen.

- Fotografie von 2022 -



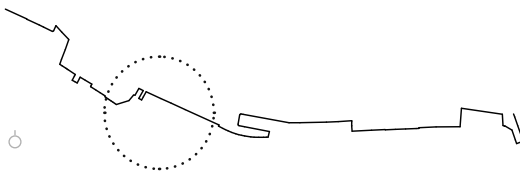
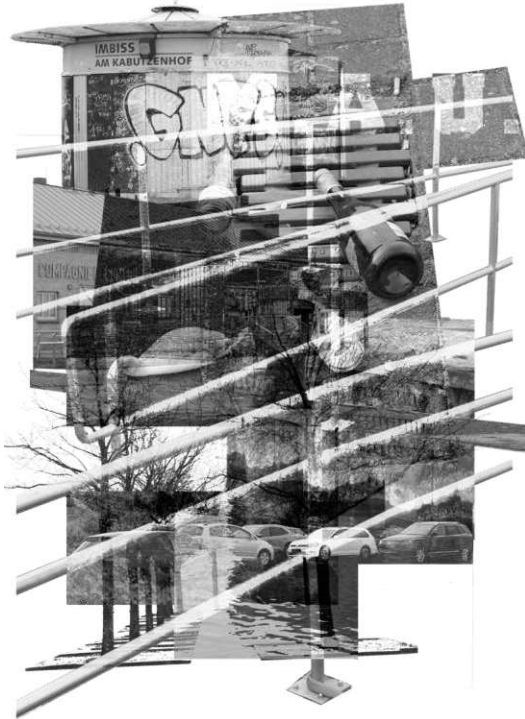
## Ein Hafenspaziergang.

*- Eindrücke aus dem heutigen Stadthafen -*



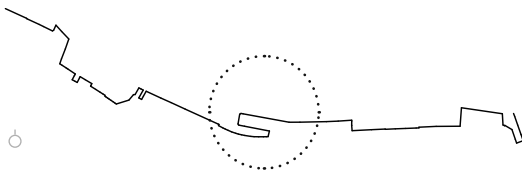
westlicher Stadthafen.

bis 1990: Neptunwerft  
ab 1990: Wohnen / Gewerbe / Einkaufszentrum / Theater / Club



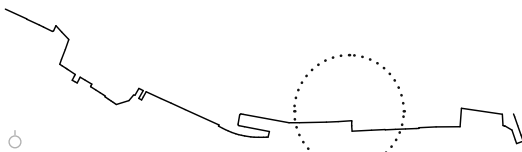
westlicher Stadthafen.

bis 1990: Neptunwerft / Lagerflächen  
ab 1990: Stellplätze / Theater / Veranstaltung / Anlegestellen



zentraler Stadthafen.

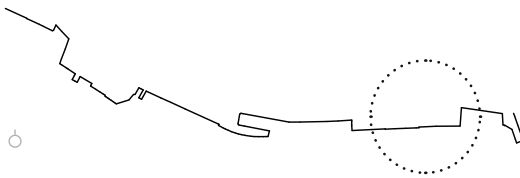
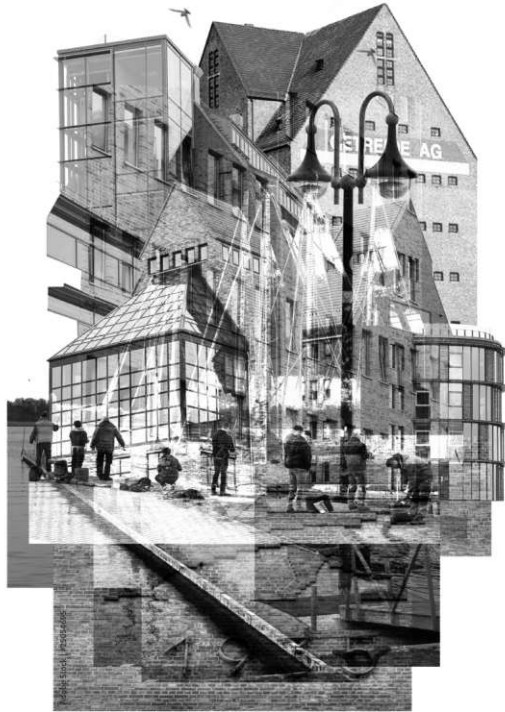
bis 1990: Umschlagsflächen / Kohlenkai  
ab 1990: Stellplätze / Freiflächen / Gastronomie / Veranstaltung



zentraler Stadthafen.

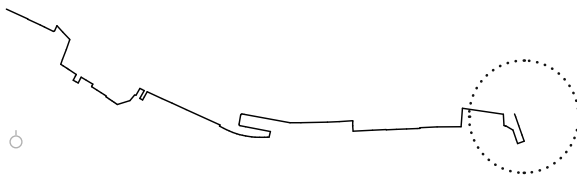
bis 1990: Umschlagsflächen / Christinenhafen  
 ab 1990: Stellplätze / Freiflächen / Gastronomie / Fähranleger





östlicher Stadthafen.

bis 1990: Umschlagsflächen / Getreidelager / Silos  
 ab 1990: Gewerbe / Gastronomie / Stellplätze / Anlegestellen



östlicher Stadthafen.

bis 1990: Umschlagsflächen / Holzlager  
ab 1990: Wohnen / Gewerbe / Gastronomie / Sportangebote



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

- 3 -

Das Siloensemble.

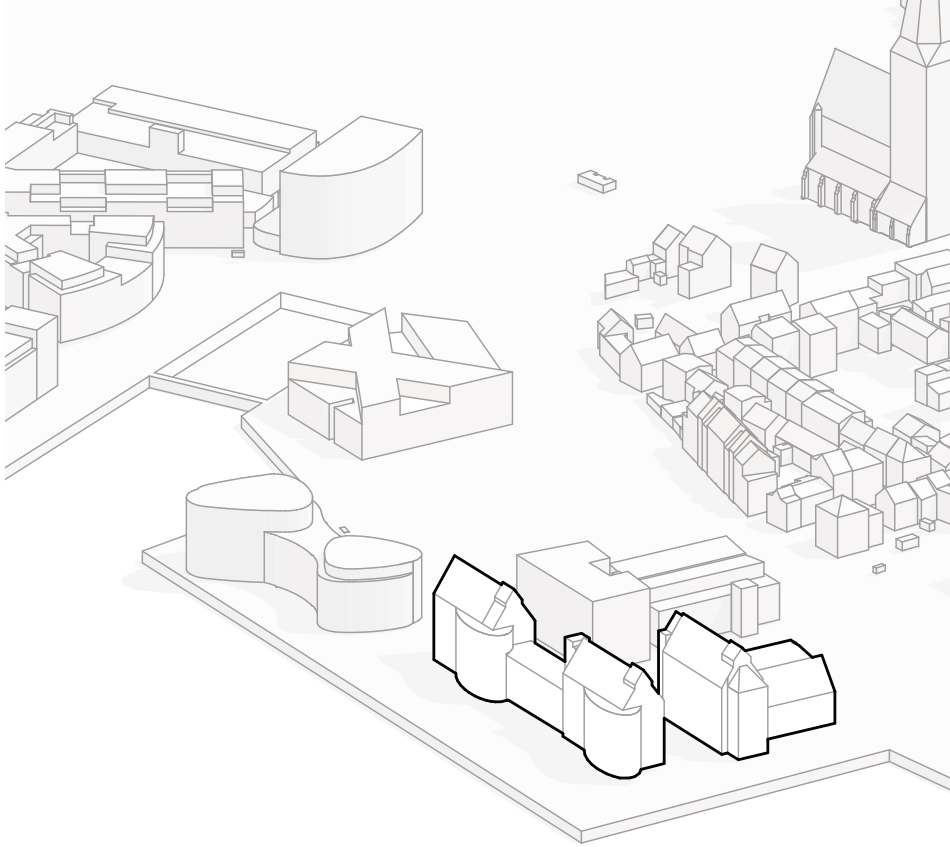


Abb.26 - östlicher Stadthafen

.....  
Silo 5

.....  
Silo 4

.....  
Silo 3

.....  
Silo 2

.....  
Silo 1

.....  
'Lokschuppen'

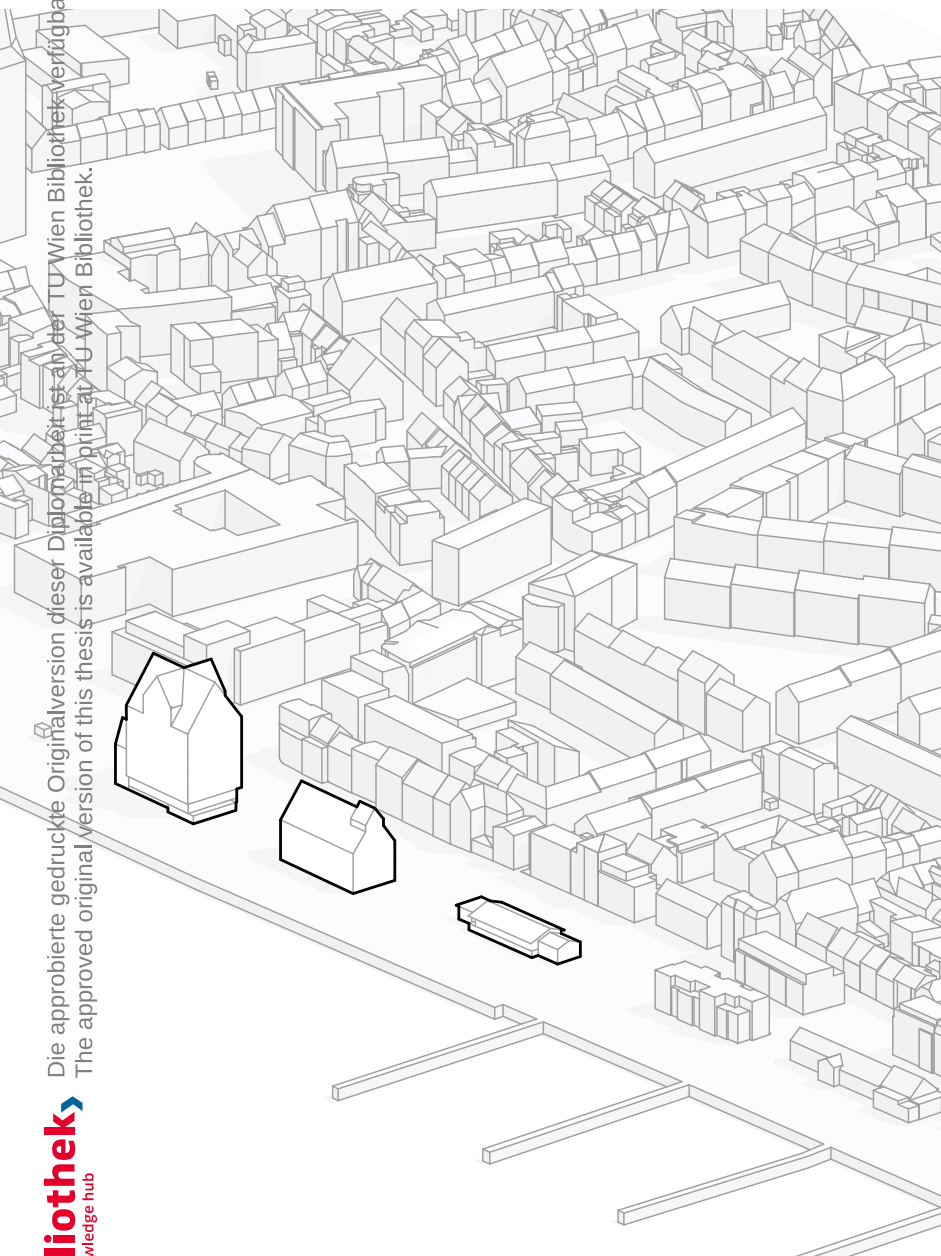




Abb.27 - östlicher Stadthafen, 1:4000

Silo 5



St. Petri

Alter Markt



## Fünf Große und ein Kleiner.

Nach der öffentlichen *Transformation des Rostocker Stadthafenareals* ab 1990 sind heute nur noch wenige Zeugnisse der ehemaligen industriellen Blüte erhalten. Dies liegt dem großflächigen Rückbau im Sinne der öffentlichen Zugänglichkeit zu Grunde. Neben Infrastruktureinrichtungen wie den Gleisanlagen wurden auch einige baufällige und nicht mehr benötigte Produktionsgebäude, Hallen und Schuppen zurückgebaut, während noch intakte Bautypologien eine Umnutzung erfuhren. Beispielhaft erwähnt sei die Umnutzung ehemaliger Produktionshallen zu einem Einkaufszentrum oder für Theatervorstellungen sowie der Ausbau alter Verwaltungsgebäude für gewerbliche oder gastronomische Nutzungen. Durch weitere Restaurationsarbeiten gelang der Erhalt von fünf Krananlagen in unterschiedlichen Größen. Diese stehen heute teils versetzt, teils an ihrem ursprünglichen Standort und bestimmen als Zeitzeugen das westliche und zentrale Hafenbild. Im weiteren Anschluss daran lassen sich im östlichen Hafen die fünf erhaltenen Hochsilos erkennen. Als die ersten großvolumigen Bauten auf dem Hafenareal prägen sie seit 1935 das Stadtbild.

Die Errichtung der Silobauten erfolgte ursprünglich aus zwei unterschiedlichen Interessenspunkten. Aus der regionalen, städtischen Sicht verstärkten sich seit dem ersten Weltkrieg die Forderungen nach einer Erweiterung von Getreidelagerflächen. Aus einem Briefverkehr im September 1929 zwischen dem damaligen Hafenmeister und dem Stadtrat, bestätigt dieser die aufkommenden Klagen der Leitung des Rostocker Güterbahnhofs. Diese beruft sich auf den starken Umschlag an Getreide (1929: 107.000 Tonnen), bei denen rund 75 Prozent mit der Bahn angeliefert werden.<sup>110</sup> Durch fehlende Infrastruktur und Lagerflächen für Schüttgüter kam es zu massiven Verzögerungen beim Rangieren der Bahn, weshalb von katastrophalen Zuständen am Rostocker Hafen berichtet wurde. Dadurch konnten die Hafendarbeiter:innen ihrer Arbeit nicht nachgehen und es kam zu einem anstauenden Ablauf des Be- und Entladens der Schiffe. Das

<sup>110</sup> Vgl. PRIGNITZ, SCHREIBER 2010, S. 65



Situierung der Silos im Stadthafen.



1 : 35000

fürhte wiederum zur generellen Meidung des Rostocker Hafens. Dem zu erwartenden Schaden für die Stadt und den Handel könnte somit nur mit dem Bau neuer Lagerhäuser entgegengewirkt werden.<sup>111</sup>

Nur zwei Jahre später ist in der Ausgabe der „Rostocker Nachrichten“ vom 29. März 1931 öffentlich von den „Wild-West-Zustände(n) am Strande [...]“<sup>112</sup> zu lesen. Im April 1931 verschärfen sich dort bereits die allgemeinen Forderungen nach einem Neubau, durch Aufzeigen der zu erwartenden Vorteile eines Speicherbaus: „sich Regen, bringt Segen.“<sup>113</sup> Jegliche Bemühungen seitens der Hafenverwaltung, ob im Austausch mit anderen Seestädten oder in der direkten Verhandlung mit der Stadt erbrachten zunächst kein Ergebnis.

Die politischen Entwicklungen mit der Machtübernahme der NSDAP und deren Auseinandersetzung mit der Bedeutung der Ernährungsfrage kam dem entgegen. Aufbauend auf die traumatischen Erfahrungen der Hungersnöte im ersten Weltkrieg, wurde der Nahrungsmittelproduktion und der entsprechenden Lagerung eine kriegsentscheidende Rolle neben der Rüstungsindustrie zugesprochen. Der einberufene Reichsnährstand beschäftigte sich ab 1933 mit den Grundproblemen der Landwirtschaft.<sup>114</sup> Als eine der Lösungen dafür wurde eine „vermehrte Produktion und verbesserte Lagerung“<sup>115</sup> gefordert. Mit der zusätzlich ab 1934 ausgerufenen ‚Erzeugungsschlacht‘ wurden die Bestrebungen dahingehend verstärkt, „[...] um durch umfangreiche Lebensmittelproduktion und Lebensmittelbevorratung Autarkie zu erreichen.“<sup>116</sup> So wurde unter anderem der Getreideexport gesetzlich verboten und finanzielle Mittel für die Planung von staatlich geförderten Silobauten zur Verfügung gestellt.<sup>117</sup>

Die Speicherbauten in Rostock gelten als eine der ersten Reichstypenspeicher, welche später im Rahmen des Vierjahresplanes von 1936 von dem Reichsnährstand und der Wehrmacht an strategisch wert-

111 Vgl. Stadtrarchiv Rostock (AHSR), Objektrakte „1.2.5.134“, Briefverkehr 1929.

112 AHSR, Objektrakte „1.2.5.134“, Artikel in Rostocker Nachrichten vom 29.03.1931.

113 AHSR, Objektrakte „1.2.5.134“, Artikel in Rostocker Nachrichten vom 03.04.1931.

114 Vgl. KIRCHNER 2020, S. 7.

115 HENDEL 2015, S. 10 ff.

116 KIRCHNER 2020, S. 7.

117 Vgl. PRIGNITZ, SCHREIBER 2010, S. 65 ff.

vollen Standorten im gesamten Deutschen Reich errichtet wurden.<sup>118</sup> In diesem Zusammenhang ist der Blick auf die öffentlichen Nachrichten interessant. Besonders zu erwähnen ist die nachträgliche Berichterstattung über die Notwendigkeit der Speicherbauten und die Versuche, das Baugeschehen am Hafen zu legitimieren. So heißt es beispielsweise in einem Artikel aus dem „Niederdeutschen Beobachter“ des 17. Juni 1939:

*„Aus Nährpolitik wurde wieder Wehrpolitik in der Erkenntnis, dass auch das schärfste Schwert in der Hand nichts nutzt bei dauernd knurrenden Magen. [...] Im ganzen deutschen Vaterland erklingt wieder das Lied der Arbeit, dieses Lebenslied des immer planenden und schaffenden Kaufmanns. [...] Aus vielen Bausteinen zusammengetragenen Silo als Baustein des großen Werkes, dem alle deutsche Arbeit gilt [...]“<sup>119</sup>*

Der Grundstein für die Errichtung der Silos war die Verpachtung von 938 Quadratmetern des Hafengeländes von der Stadt an die Mecklenburgische Landwirtschaftliche Hauptgenossenschaft Raiffeisen eGmbH „für die Errichtung eines Getreidespeichers und zur Fortführung der auf dem Grundstück bereits befindlichen Speicherbetriebe“.<sup>120</sup> Damit begannen die Planungen für insgesamt neun Speicherbauten, von denen jedoch nur fünf realisiert wurden. Die von 1935 bis 1939 errichteten Bauten wurden dabei nicht anhand ihrer chronologischen Errichtungsreihenfolge, sondern durch deren Abfolge von West nach Ost nummeriert.<sup>121</sup> Hatte man beim Bau des ersten großvolumigen Speichers (Silo 2) noch eine besondere architektonische Ausformulierung gewählt, so entwickelte sich bereits mit den weiteren Speicherbauten ein typisierter, normierter Baustil.

<sup>118</sup> OELGEKLAUS 2008, S. 62.

<sup>119</sup> AHSR, Objektakte „3.10.8.3.2.“, Artikel im niederdeutschen Beobachter vom 17.06.1939.

<sup>120</sup> Vgl. PRIGNITZ, SCHREIBER 2010, S. 65.

<sup>121</sup> KIRCHNER 2020, S. 7.

So wurden Silo 3, 4 und 5 als gleicher Bautypus auf der Fläche des ehemaligen Holzlagers errichtet und bilden in sich eine formale Einheit. Das Silo 1, als letzter errichteter Speicher, nimmt bautypologischen Bezug zu den Silo 3, 4 und 5. Er wird jedoch in einer deutlich verringerten Gebäudehöhe ausgeführt. Grund dafür waren unter anderem die städtebaulichen Anforderungen des Bauplatzes. Dieser lässt sich als Baulücke zwischen dem damaligen Vorzeigebau Silo 2 und dem ältesten erhaltenen Gebäude am Hafeneareal, dem westlichen, deutlich kleineren Zollboden beschreiben.

Betrachtet man das Konglomerat der sechs Speicherbauten heute, erkennt man die unterschiedliche Bedeutung der Bauwerke nicht nur anhand des baulichen Zustandes, sondern viel mehr in deren heutigen Nutzung. Während der Zollboden bereits früh zu einem Veranstaltungsraum ausgebaut wurde, sind das Silo 1 und auch das Silo 2, bis auf die ersten zwei Geschosse, in ihrem bauzeitlichen Zustand erhalten. Sämtliche Siloschächte und Rohrleitssysteme sind ebenfalls erhalten und heutzutage ungenutzt. Dementgegen wurden Silo 3, 4 und 5 bereits Anfang 2000 aufeinanderfolgend für Büro- und Gastronomienutzungen umgebaut.<sup>122</sup> Da sich die Speicherbauten zu jener Zeit nicht unter Denkmalschutz befanden, wurden nur die zwei Bildwände<sup>123</sup> an den Nordseiten der Silos 4 und 5 zum Erhalt definiert.<sup>124</sup> Daraufhin erfolgte im Zuge der weiteren Planung der Rückbau aller anderen baulichen Anlagen vollständig. Der formähnlichen Ersatzneubau imitiert die Kubatur der ehemaligen Speicher, wobei dieser mit deutlich mehr Fensteröffnungen im Sinne einer besseren Belichtung des Innenraumes ausgeführt wurde. Neben hohen, gläsernen Anbauten an den Giebel- und Längsseiten der drei Speicher wurden Silo 4 und 5 über einen Zwischenbau, als gläserne Brücke, miteinander verbunden.<sup>125</sup> Der ehemalige Charakter von drei massiven, baugleichen Solitären wird durch die zeitgenössischen Eingriffe verfälscht und erschwert ablesbar.

122 Vgl. ANON. 2003, in: <https://www.baunetz.de/cid/14379> [Zugriff 22.8.2024].

123 Erg. d. Verf.: In das Bestandsmauerwerk der Silos 4 und 5 ist jeweils eine regionaltypische, bildhafte Darstellung eingearbeitet worden.

124 Vgl. ENGEL 2008.

125 Vgl. VO 2010, Anlage 1: Begründung, S. 1.

*// Die Silos 3 bis 5 lassen sich als eine Ansammlung beispielhafter Umnutzungen von industriellem Erbe aus den frühen 2000er Jahren betrachten. Ihrer historischen Bedeutung sowie Präsenz im städtischen Raum bewusst, werden die Bauten, als eine in sich geschlossene Einheit interpretiert. Die dort angewandten Umgänge mit bestehender Bausubstanz gelten als Zeugen des damaligen denkmalpflegerischen Verständnisses, von denen sich diese Arbeit distanziert. Aus diesem Grund werden in der vorliegenden Arbeit Silo 3 bis 5 nicht weiter thematisiert und der Fokus auf die davon westlich liegenden Speicherbauten Silo 1 und Silo 2 sowie den Zollboden (heute ‚Lokschuppen‘) gelegt.*

*Diese geben, in ihrer Kubatur und Materialität zum großen Teil noch erhalten, einen historischen Einblick in die Diversität und den architektonischen Wandel während der industriellen Nutzung des Hafengeländes. In ihrer Gebäudetypologie und Konstruktion verschieden, vereinen sich die Baukörper in ihrer vorgesehenen Nutzung als Speicherbauten. Ausgehend von ihren zusätzlichen städtebaulichen Bezügen werden der ‚Lokschuppen‘, Silo 1 und Silo 2 im Folgenden als ein bauliches Ensemble verstanden und als solches analysiert.*



Abb.29 - Konjunkturphase der industriellen Nutzung (1940)



Abb.30 - öffentliche Nutzungen treffen auf industrielle Zeitzeugen (1995)



Abb.31 - öffentliche Flaniermeile mit umgebauten und leerstehenden Silos (2021)



Abb.32 - Umbaumaßnahmen an Silo 1 (2024)





---

Die umgebauten Silo 3 und Silo 4.

- Fotografie von 2024 -



---

Verbindungs- und Vorbau an Silo 5.

- Fotografie von 2024 -



Abb.35 - Das Siloensemble, 1:2000

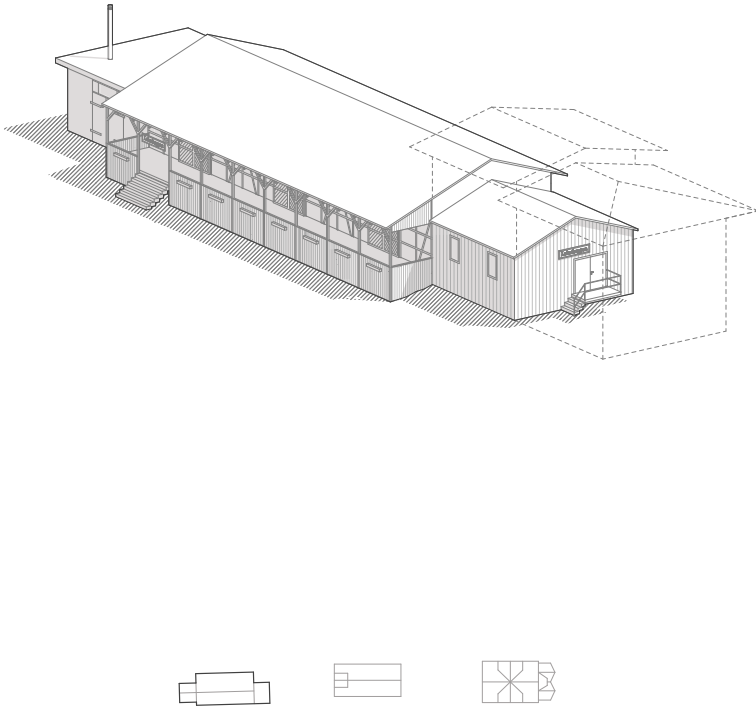




Abb.36 - Zollboden (heute ‚Lokschuppen‘), Silo 1, Silo 2 (v.l.n.r.) um 1980







Objekt:  
Zollboden / „Lokschuppen“

Fertigstellung:  
1882

Für eine schnellere Abfertigung, welche mit dem Bahnanschluss des Hafengeländes um 1854 gefordert wurde, mussten Möglichkeiten für die Zwischenlagerung der Güter entwickelt werden. Die daraufhin errichteten Güterböden waren eingeschossige hallenartige Holzfachwerkkonstruktionen entlang der Gleisanlagen.<sup>126</sup> Dessen Erdgeschossniveau wurde im Sinne eines vereinfachten Ein- und Ausladens auf die Höhe des Bodens der Güterwaggons (+1,28m) angehoben. Die Erdgeschossplatte kragt zu den Gleisen hin aus, sodass sie als Laderampe für die Waggons diente. Zudem folgten die regelmäßigen Öffnungen an beiden Längsseiten des Baukörpers dem Prinzip des Durchladens. Da die Güterböden nur als ein temporäres Lager dienten, war es möglich die Güter von der Wasserseite einzuladen und auf der anderen Seite in die Waggons in Richtung Inland auszuladen.

Der heutige ‚Lokschuppen‘ ist der letzte Vertreter dieses Bautypus und gilt somit als ältestes erhaltenes Bauwerk am Stadthafen. Nach seiner Errichtung um 1882 erfolgten 1921 sowie 1936 zwei zweigeschossige Anbauten, welche für Verwaltungsarbeiten dienten und Wohnungen für Hafenmitarbeiter:innen bereitstellten. Zusätzlich wurde der Güterboden in eine normale und zollfreie Zwischenlagerung unterteilt, woraus die frühere Bezeichnung „Zollboden“ hervorging.<sup>127</sup>

Um dem über die Jahre ansteigenden Umschlagvolumen des Hafens gerecht zu werden, ersetzten ab 1935 die größeren Speicherbauten im östlichen Hafen die kleineren Güterböden. Deren besonderer Vorteil neben den großen Lagerflächen war die maschinelle und dadurch deutlich schnellere Abfertigung des Einlagerungsprozesses im Verhältnis zu der schweren Handarbeit, wie sie noch bei den Güterböden nötig war.<sup>128</sup>

Der ab 1990 einkehrende wirtschaftliche Umschwung mit dem Niedergang der DDR führte zum privaten Verkauf des Bauwerks. Durch mehrere bauliche Maßnahmen erfolgte ein sukzessiver Umbau. Wie der heutige Besitzer berichtete, erfolgten die ersten Interven-

<sup>126</sup> Vgl. SCHULTZ, PFAFFEROTT, TACK 2008, S. 15 ff.

<sup>127</sup> Vgl. SCHULTZ, PFAFFEROTT, TACK 2008, S. 19.

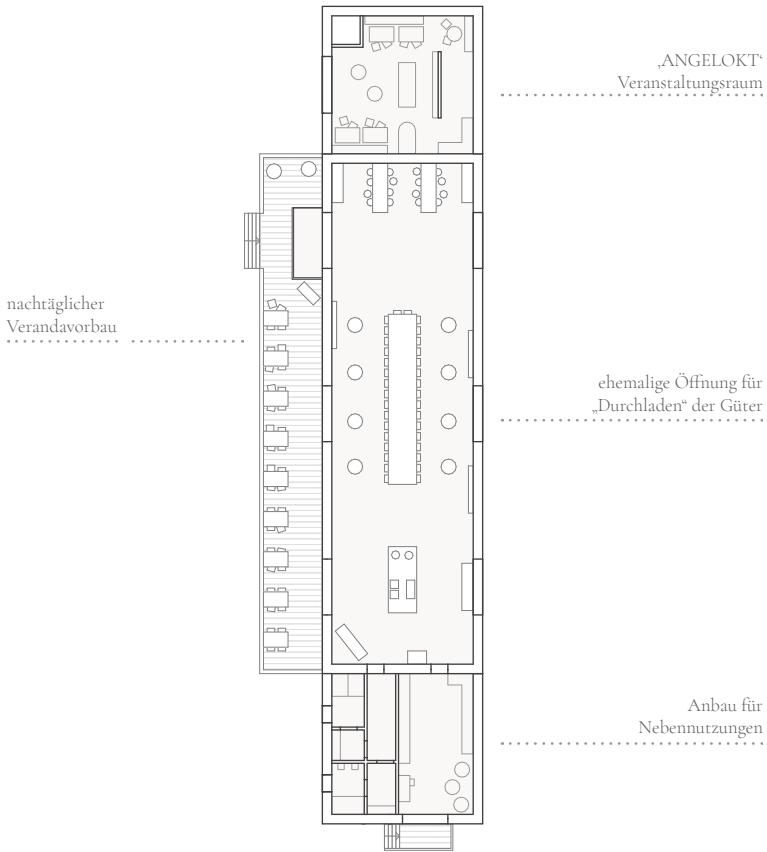
<sup>128</sup> Vgl. PRIGNITZ, SCHREIBER 2010, S. 56.

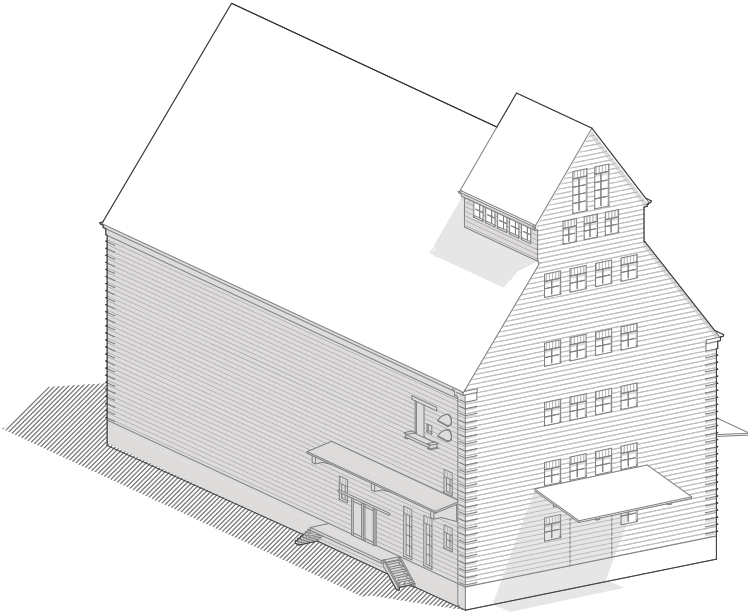
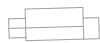


tionen 1994 im Gebäudeinneren. Wenig später erfolgte der Rückbau der westlichen zweigeschossigen Anbauten sowie die thermische Sanierung des Haupthauses. Im Zuge dessen wurde das Holzfachwerk grundlegend restauriert. Während die Fassade saniert und optisch erhalten blieb, wurden die straßenseitigen Öffnungen von innen zugemauert, gedämmt und verputzt. Daher ist die ehemalige Funktion des Durchladens von innen nicht mehr ablesbar. Im Weiteren wurde die Laderampe wasserseitig um einen hölzernen Verandavorbau erweitert, welcher sich konstruktiv an das Hauptfachwerk anlehnt und auch farblich entsprechend angestrichen wurde.<sup>129</sup> Als nachträgliche bauliche Erweiterungen gelten zudem der westliche Anbau für Nebennutzungen sowie der Ausbau des östlichen Anbaus für kleinere Veranstaltungen.

Das Gebäude wird seither als Veranstaltungsort für bis zu 200 Personen genutzt und vermietet. Im Sinne der Vermarktung erhielt das Gebäude dafür den Namen ‚Lokschuppen‘. Dies erweckt einen falschen Bezug zu einer Garage für Lokomotiven, was jedoch zu keiner Zeit der Fall war.

<sup>129</sup> Vgl. SCHULTZ, PFAFFEROTT, TACK 2008, S. 76 ff.





Objekt:  
**Silo 1**

Fertigstellung:  
**1940**

Der Getreidespeicher Silo 1 nimmt aus verschiedenen Gründen eine besondere Rolle in der Auseinandersetzung mit den einzelnen Elementen des Speicherensembles ein. Aus historischer Sicht bildet seine Errichtung um 1940 den unvollendeten Abschluss der ursprünglich geplanten Reihe der neun Speicherbauten, welche seit 1935 auf dem gesamten östlichen Hafen errichtet werden sollten. Dies liegt vor allem den politischen Entwicklungen zu Grunde, welche mit dem Angriff Deutschlands auf Polen im September 1939 und dem damit beginnenden zweiten Weltkrieg massiven Einfluss auf die bauliche Entwicklung Deutschlands nahm.<sup>130</sup>

In seiner Setzung nimmt das Silo 1 den Platz zwischen dem zu jener Zeit ältesten sowie neuesten Gebäude (ehemaliger Zollboden und Silo 2) am Hafen ein. Der dadurch geschaffene Bezug, als Bindeglied zwischen den bedeutenden Bauten erlaubt die Deutung eines städtebaulichen Ensembles. Um dies zu unterstützen, erforderte es eine architektonische Reaktion, welche das Gebäude zudem von den anderen Speicherbauten in Rostock unterscheiden lässt: seine Größe. Mit einer Firsthöhe von rund 25 Meter nimmt er ein vermittelndes Größenverhältnis zwischen dem Zollboden (7m Firsthöhe) sowie dem Silo 2 (40m Firsthöhe) ein.<sup>131</sup> Während das Silo 1 eine bautypologisch starke Referenz in Formensprache, Materialität und strukturellem Aufbau zu Silo 3 bis 5 zieht, wurden diese in den Jahren zuvor jedoch mit einer deutlich größeren Gebäudehöhe errichtet.

Durch die über die Jahre wandelnden Anforderungen und sich daraus entwickelnden typisierten Speicheraufbauten ergeben sich auch die konstruktiven Unterschiede im direkten Vergleich der drei Speicherbauten des Ensembles. Gegenüber dem alten Zollboden (Holzkonstruktion) und dem Silo 2 (Betonkonstruktion) wurde das Silo 1 in einer Hybridbauweise realisiert. In einer gutachterlichen Stellungnahme anlässlich zukünftiger Umbauplanungen seitens ‚GSPart ARCHI-

<sup>130</sup> KIRCHNER 2020, S. 7.

<sup>131</sup> Maße entnommen aus Bestandsplänen

TEKTEN BAUINGENIEUR\* SACHVERSTÄNDIGE<sup>132</sup> aus dem Jahr 2021, wird die Konstruktion des Silos ausführlich untersucht:

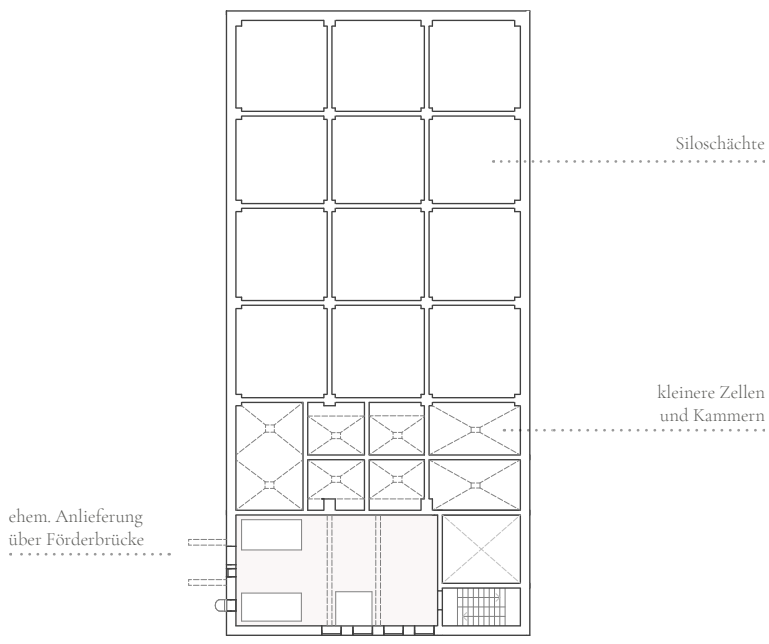
*„Ausweislich der Bestandsunterlagen [...] wurde das ehemalige Getreidesilo 1 im Jahr 1939/40 errichtet, als innenliegende Stahlbetonkonstruktion mit eingestellten und aufgemauerten Silozellen, die sich zumeist über die gesamte Gebäudehöhe erstrecken. Die Kammerwände der Silozellen sind aus ca. 24 cm dickem und behrtem Ziegelmauerwerk hergestellt, wobei die äußere Kammerwand der fassadenseitigen Silos zugleich die tragende Innenschale des zweischaligen Fassadenaufbaus darstellt. Die Kreuzungs- und Eckbereiche der Silo-Kammerwände wurden zur besseren Befüllung und Entleerung abgeschrägt ausgeführt und ausbetoniert.“<sup>132</sup>*

Der generelle Aufbau des Speichers lässt sich in drei Gebäudeteilen beschreiben: dem Kellergeschoss, dem westlichen Kopfteil und dem Bereich der Siloschächte. Im vollflächigen Kellergeschoss befinden sich die massiven Trichter der insgesamt 15 Siloschächte, welche sich in 12 große und drei kleinere Schächte aufteilen. Durch das im Souterrain liegende Kellergeschoss ergibt sich das auf etwa 1,28 Meter angehobene Erdgeschossniveau, welches auch auf die Höhe der anliefernden Güterzüge zurückgeht.

Der gesamte Aufbau wird im Längsschnitt des Silos ersichtlich. Im siebengeschossigen, westlichen Kopfteil befanden sich erdgeschossig die Ausgänge zu den Laderampen an den nördlichen und südlichen Gleisanlagen. Zudem waren hier Waagen und die Förderanlage positioniert. Mit dieser war es möglich über die im dritten Obergeschoss angeschlossene Förderbrücke Schiffe sowie Züge zu Be- oder Entladen. Mit Erreichen des Speichers wurde das Schüttgut geprüft, gewogen und über die Förderanlage in den Dachstuhl transportiert, wo dessen Verteilung in die entsprechenden Siloschächte erfolgte.

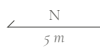
In seiner ursprünglich vorgesehenen Nutzung wurde das Gebäude, wie viele der damaligen Industriebauten bis 1990 als Getreidespeicher genutzt. Seitdem steht dieser leer und diente temporär für vereinzelte und teils illegale Veranstaltungen.

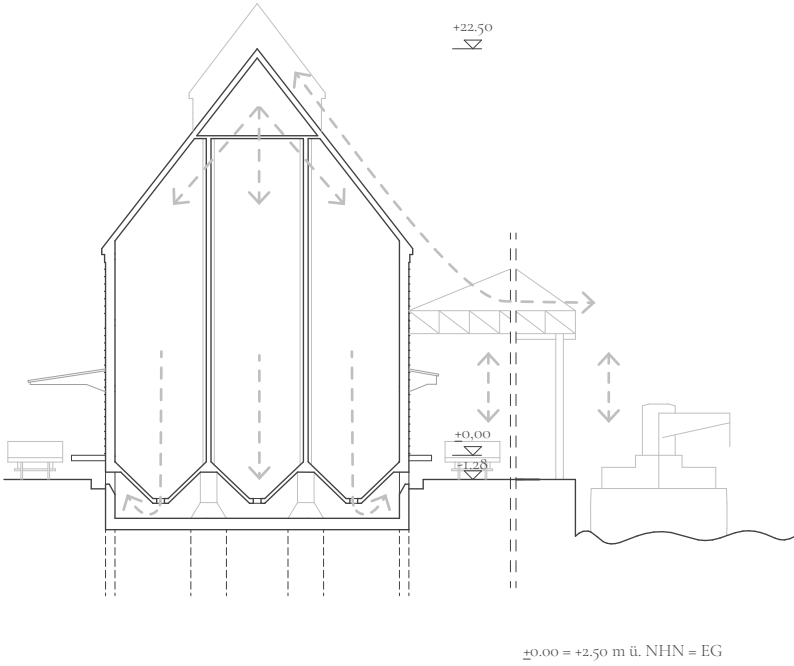
<sup>132</sup> LAKD, Objektrakte „Silo 1 Am Strande 2d“ M.n.r..02, gutachterliche Stellungnahme 2021.



1. Obergeschoss Bestand

1 : 400

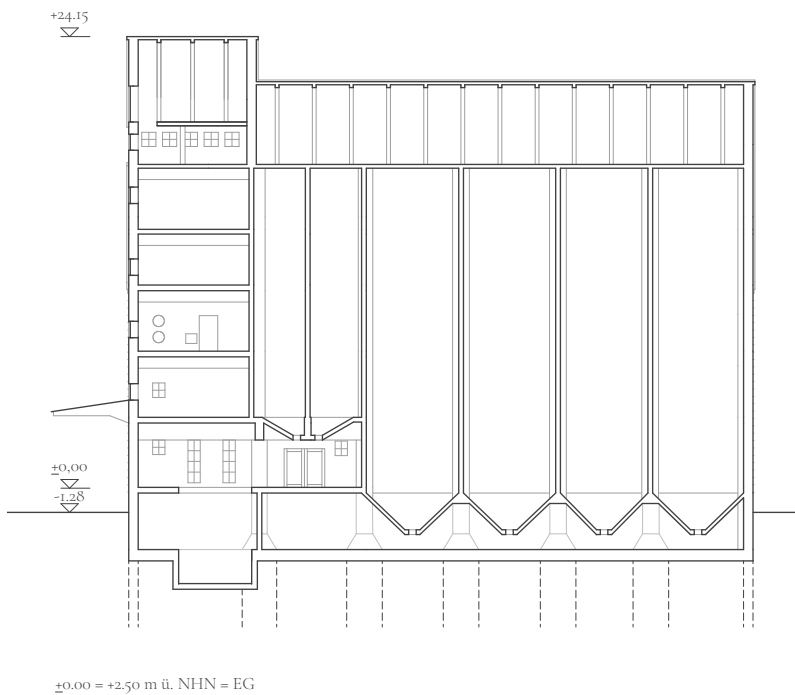




Querschnitt Bestand mit ursprünglicher Funktionsweise

1 : 400

5 m



Längsschnitt Bestand

1 : 400

5 m





---

Umbau Silo 1 zu Gewerbe- und Gastronomienutzung

Visualisierung: PMR - Projektmanagement Rostock GmbH

## Revitalisierung Silo 1.

Mit den Umbaumaßnahmen der nördlichen Silo 3 bis 5 oder dem westlichen Zollboden wurden auch für die Getreidespeicher Silo 1 und 2 erste Planungen zu einer möglichen Revitalisierung vorgelegt. Für die Bauvoranfrage aus dem Jahr 2003 wurde auf den seit 1994 ausgeschriebenen Denkmalschutzbereich „Silohalbinsel“ verwiesen. Dieser definiert Handlungsanweisungen im Umgang mit den Bestandsbauten, indem er nach §2 (3) Denkmalschutzgesetz M-V (DSchG M-V) das äußere Erscheinungsbild als geschützt definiert.<sup>133</sup> Der denkmalschutzrechtlichen Bestimmung folgend wurden in den darauffolgenden Jahren verschiedene Entwürfe vorgelegt. Neben dem Umbau der Silos mit verschiedensten Ansätzen wurde so auch der Neubau eines Parkhauses als Zwischen- und Verbindungsbau der beiden Speicher diskutiert. Zudem wurden mehrere Anfragen zur Nutzung der Speicher als Projektionsfläche für Werbezwecke, mit Verweis auf den Denkmalschutzbereich abgelehnt.<sup>134</sup> In langjähriger Zusammenarbeit mit dem Denkmalschutzamt, dem Land Mecklenburg-Vorpommern und wechselnden Planer:innen konnte in dem vergangenen Jahr ein Entwurf aus dem Jahr 2017 sukzessive überarbeitet werden, sodass 2021 die baurechtliche sowie denkmalpflegerische Genehmigung erteilt wurde.<sup>135</sup>

Der Entwurf geht auf das Planungsbüro ‚PMR Projektmanagement Rostock GmbH‘ zurück und sieht auf insgesamt sieben Geschossen eine neue Fläche von 2.781 m<sup>2</sup> für Gewerbenutzungen sowie die Schaffung von 40 neuen PKW-Stellplätzen vor. Die Fertigstellung ist 2025 geplant.<sup>136</sup> Der Grundriss verhält sich dabei schlicht und wird durch einen mittigen Erschließungskern in einen östlichen sowie westlichen Gebäudeflügel geteilt.

Im Erdgeschoss befindet sich zukünftig eine Einzelhandelsfläche sowie ein Restaurant. Dieses wird durch einen gläsernen Vorbau an der westlichen Gebäudeecke nach außen erweitert. Zusätzlich ist ein Außenbereich für Sitzplätze vorgesehen. Dieser positioniert sich auf

<sup>133</sup> Vgl. LAKD Objektakte „Am Strande 2d Silor“ M.nr.:01, Bauvoranfrage 2003.

<sup>134</sup> Vgl. LAKD Objektakte „Am Strande 2d Silor“ M.nr.:01, denkmalschutzrechtliche Stellungnahme 2002.

<sup>135</sup> Vgl. LAKD Objektakte „Silo 1 Am Strande 2d“ M.nr.:02, Nachtragsgenehmigung 2021.

<sup>136</sup> Vgl. ENO ENERGY 2023.

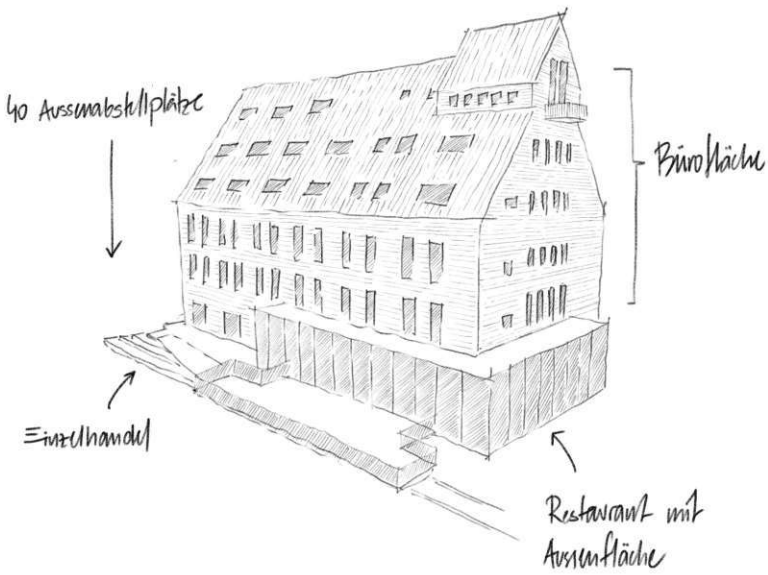
der bestehenden Gleisanlage und baut in seiner Ausformulierung einen historischen Bezug auf. In den oberen fünf Geschossen sollen Büroeinheiten mit flexibler Ausstattung realisiert werden. Das Dachgeschoss wird als großzügige Fläche samt Galeriegeschoss und kleineren Balkonen ebenfalls für Büronutzung ausgebaut.<sup>137</sup>

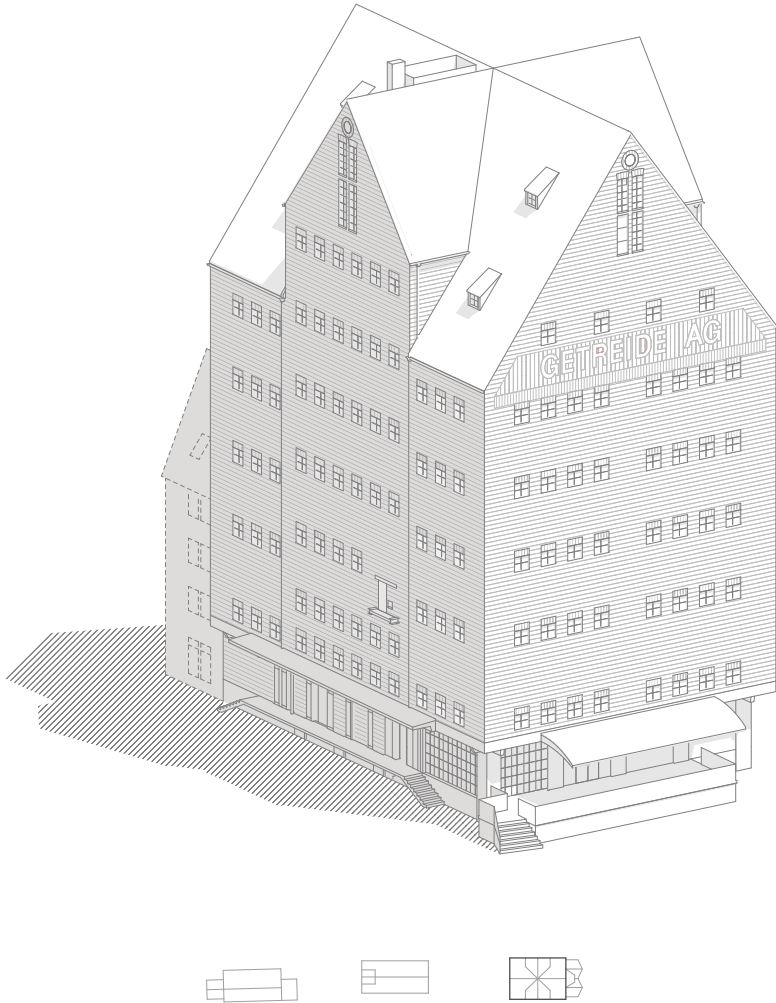
In der Ausführung wird dafür die äußere Ziegelschicht von den Bestandswänden abgetragen und diese statisch abgefangen. Anschließend wird der Bestand vollständig entkernt. Nach der etappenweisen Errichtung der neuen Konstruktion im Inneren werden zusätzlich erforderliche Öffnungen erstellt. Anschließend wird die Bestandswand außenseitig gedämmt und die neue Fassade aus den alten Ziegelsteinen erstellt. In Zustimmung mit dem Denkmalschutzamt wird dadurch das äußere Erscheinungsbild versucht wieder herzustellen.<sup>138</sup>

*// Im Zuge der Arbeit distanziert sich der Autor von dem gegenwärtigen Umbau des Silo 1. In respektvoller Anerkennung des baulichen und finanziellen Aufwandes der involvierten Parteien sowie durch den intensiven Austausch mit dem Denkmalschutzamt soll diese Arbeit einen alternativen Ansatz einer Revitalisierung aufzeigen. Dies erfolgt aus einer anderen Herangehensweise, welche im Rahmen dieser universitären Arbeit gewählt wurde. Das bedeutet, dass sich unabhängig von der zukünftig vorgesehenen Nutzung andere Möglichkeiten im Umgang mit Bestandsbauten ergeben. Um infolgedessen neue Ansätze aufzeigen zu können, wird das Silo 1 für die weitere Bearbeitung in seinem bauzeitlichen Zustand vor den Umbaumaßnahmen betrachtet und so die Grundlage für die weitere Betrachtung und den Entwurf bilden.*

<sup>137</sup> Vgl. ENO ENERGY 2023.

<sup>138</sup> Vgl. Objektrakte „Silo 1 Am Strande 2d-02“, gutachterliche Stellungnahme 2021, Genehmigungsplanung 2021.





Objekt:  
**Silo 2**

Fertigstellung:  
**1935**

*„Wenn man sich dem Strande [Hauptstraße entlang des Stadthafens; Erg. d. Verf.] nähert, so sieht man schon von weither den Hochbau des Getreide-Silo-Neubaues [sic] die ganze Hafengegend überragen, wodurch das Rostocker Hafenbild ein verändertes Aussehen erhalten hat. Wie ein gewaltiger Turm wirkt er mit seinen farbigen Ziegelwänden. Und wenn man dann dicht am Fuße dieses Riesenbauwerks steht, so muß [sic] man den Kopf tief in den Nacken legen, damit das Auge die volle Höhe erfassen kann. Der Silo besitzt eine Höhe von 40,40 Meter.“<sup>139</sup>*

Bereits während der Errichtung, aber vor allem kurz vor der Fertigstellung des ersten Getreidespeichers am Rostocker Stadthafen berichtete die regionale Zeitung ‚Rostocker Anzeiger‘ am 1. September 1935 über „Ein Werk, das sich sehen lassen kann.“<sup>140</sup>

Der größte Neubau am Hafen erlangte zu dieser Zeit eine beträchtliche Aufmerksamkeit. War die Rostocker Silhouette bis lang nur von den sieben Kirchtürmen der Innenstadt geprägt, reihte sich die neue Typologie der „Agrarkirche“ hinzu und erweiterte diese in ein „Doppelturmprinzip“<sup>141</sup>.

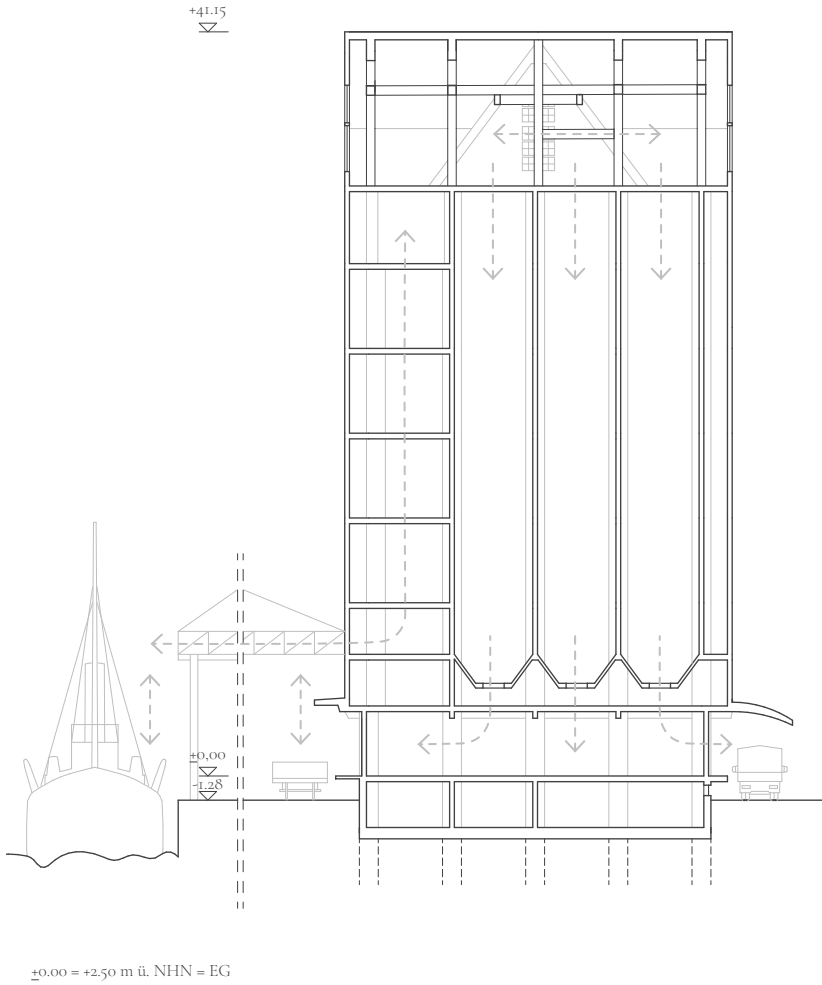
Das neue Silo repräsentierte die Rolle der wirtschaftlichen Bedeutung des Stadthafens nicht nur am Hafen und in der gesamten Stadt, sondern auch über dessen Grenzen hinweg. Gleichzeitig wurden damit die weiteren Silobauplanungen eingeläutet und der Grundstein für die kriegsvorbereitenden Maßnahmen der nationalsozialistischen Agrarpolitik gelegt.

Um das generelle Verständnis und somit vermutlich auch die Toleranz der Bevölkerung für das erste massive Bauwerk am Hafen zu stärken, wurde in der Zeitung über den Aufbau und die Funktion des Speichers berichtet:

<sup>139</sup> LAKD Objektrakte „Am Strande 2e Silo 2“ M.nr.:01, Artikel im Rostocker Anzeiger vom 01.09.1935.

<sup>140</sup> Ebd.

<sup>141</sup> PRETTERHOFER, SPATH, VÖCKLER 2010, S. 61.



Querschnitt Bestand mit ursprünglicher Funktionsweise

1 : 400

5 m

*„Im Inneren ist alles aus Beton. Das Erdgeschoss bildet einen einzigen großen Raum, in dem viele starke Tragepfeiler stehen. Er ist zur Lagerung von Getreide in Säcken bestimmt. Dann geht es eine bequeme Treppe in mehreren Absätzen aufwärts zum nächsten Stockwerk. Hier sieht es schon wesentlich anders aus. Wir kommen hier in das [sic] Bereich der Getreidezellen. Das sind besondere kleinere Räume – jeder etliche tausend Zentner Getreide fassend – in denen sich große Trichter aus Eisenbeton befinden. Aus den oberen Stockwerken wird das Getreide durch diese Trichter in die Zellen geschüttet. Im Silo sind insgesamt 56 solcher Einzelzellen vorhanden. Sie sollten [sic] dazu dienen, Getreide verschiedener Qualität, verschiedener Art oder verschiedener Besitzer aufzunehmen. Somit hat jeder, der Getreide an den Silo liefert, die Möglichkeit, sein Getreide gesondert zu lagern. Von sechs Schüttböden aus wird das Getreide in die Zellen geschüttet. So geht es durch fünf Stockwerke hinauf.“<sup>142</sup>*

Die in dem Artikel angesprochene Massivität des inneren Betonmonolithen geht zurück auf die in den 1920-30er Jahren aufkommende Eisenbetonbauweise. Bereits Architekten, wie Walter Gropius oder Le Corbusier referenzierten jene Bauten als „Vorbild für die Architektur [...] [oder; Erg. d. Verf.] für die Gebäudemaschinen [...]“<sup>143</sup> und etablierten somit den seriellen Betonbau auch in Europa.<sup>144</sup> Für das Silo 2 wurde dabei das für „Deutschland neue Bausystem [...], nämlich den Gleitschalungsbau [...]“<sup>145</sup> angewandt, welcher eine schnelle Errichtung ermöglichte. Die grundlegenden Eigenschaften dieser Bauweise (Schalungen, Aushärten, etc.) förderten die Typisierung im Speicherbau, sodass diese bereits in den benachbarten Getreidespeichern angewendet wurde.<sup>146</sup>

Bei dem Versuch die innere Betonstruktur in einen Zusammenhang mit der Fassade zu bringen, wird deren fehlende Konnektivität deutlich. Das bezieht sich vor allem auf die dem massiven Stahlbetontragwerk vorgegangene Fassade, welche das Bauwerk optisch in den Stadtraum zu integrieren versucht. So wird dessen statischer Charakter nur durch die Vordächer, Laderampen oder Stahlbetonstützen im Erdgeschoss sichtbar, wohingegen in den oberen auskra-

<sup>142</sup> LAKD Objektrakte „Am Strande 2e Silo 2“ M.nr.:01, Artikel im Rostocker Anzeiger vom 01.09.1935.

<sup>143</sup> PRETTERHOFER, SPATH, VÖCKLER 2010, S. 50 ff.

<sup>144</sup> Vgl. Ebd., S. 50.

<sup>145</sup> LAKD Objektrakte „Am Strande 2e Silo 2“ M.nr.:01, Artikel im Rostocker Anzeiger vom 01.09.1935.

<sup>146</sup> Vgl. KIRCHNER 2020, S. 5.



genden Geschossen die Backsteinfassade dominiert. Deren Rasterung erfolgt mittels quadratischer Fensteröffnungen, welche eher dem äußeren Erscheinungsbild dienen als der Belichtung des Innenraumes. Spürbar wird dies anhand der geringen Brüstungshöhe der Fenster in dem außenliegenden, umlaufenden Erschließungsgang, welcher der Revision und Kontrolle des Getreides diente (siehe Abb. 69 u. 70).<sup>147</sup>

Während im Osten und Westen die Fassade durch prägnante Hauptgiebel abgeschlossen ist, erfolgt dies im Norden und Süden durch fassadenbündige Quergiebel, welche bis an den First hinauf reichen. Schmale, hohe Doppelfenster inszenieren auf allen vier Giebelflächen das dahinterliegende Dachgeschoss. Anhand der überhöhten Ausformulierung des Daches wird die Bedeutung des Dachgeschosses für den generellen Funktionsablauf des Speichers nach außen sichtbar. Mit den sich hier befindlichen zwei großen Verteileranlagen konnte das angelieferte Getreide über ein entsprechendes Rohrsystem in jede Silozelle separat eingespeist werden.<sup>148</sup> Das Getreide wurde zuvor über die Förderbrücke den Schiffen oder Zügen entnommen, abgewogen, klassifiziert und über ein Förderwerk hinaufbefördert. Das Dachgeschoss, funktionell als das Herz des Gebäudes zu verstehen, zeichnet sich deshalb besonders von dem restlichen Bauwerk ab. Zum Schutz vor möglichen Bombenangriffen wurde die Dachkonstruktion ebenfalls aus massiven Stahlbetonelementen errichtet, wobei ihm gleichermaßen eine entsprechende architektonische Betonung zugeschrieben wurde.<sup>149</sup>

*„Bei einer Höhe der Traufe von gut 27 Metern und der des Firsts bei genauer Messung von 41,5 Meter [sic] nimmt das Dach ein Drittel der Gesamthöhe ein – und betont diese Tatsache durch besondere Ausformung. [...] So verweist er durch mächtige Quergiebel auf historische Speicherbauten und betont gleichzeitig durch das hohe Dach in funktionalistischer Weise die Tatsache, dass das wichtigste Wirken in einem modernen und durch Förderanlagen geprägten Silo von oben, aus dem Dach heraus, gesteuert wird.“<sup>150</sup>*

147 Vgl. KIRCHNER 2020, S. 3.

148 Vgl. Ebd., S. 5.

149 Vgl. Ebd., S. 8.

150 Ebd., S. 2 und S. 5.

Um der gestalterischen Aufgabe der Dachform gerecht zu werden, wurde der renommierte Architekt Paul Bonatz herangezogen. Bonatz galt als einer der Hauptvertreter der Stuttgarter Schule<sup>151</sup> und zählte mit dem Stuttgarter Hauptbahnhof 1922 „nicht nur [als; Erg. d. Verf.] der bedeutendste Architekt für zentrale Aufgaben der Infrastruktur in Deutschland, sondern auch als Hochschullehrer von hohem Einfluss auf die Bauentwicklung im Allgemeinen.“<sup>152</sup>

Jörg Kirchner setzte sich im Zuge der Denkmalwertbegründung des Silo 2 intensiv mit dem Hintergrund des Bauwerks auseinander. Er berichtet, dass Paul Bonatz erst zu einem Zeitpunkt zu der Planung hinzugezogen wurde, als diese schon beinahe fertiggestellt war. Mit seinen Studierenden erarbeitete Bonatz mehrere Varianten, aus denen die heutige Form hervorging. Bei dem, im Sinne des Heimatschutzes, funktionalen Entwurf rückte der technische Charakter in den Hintergrund. Viel eher wurde durch die Backsteinfassade mit den zahlreichen Fensteröffnungen der Versuch unternommen sich in die Umgebung der hanseatischen Wohnbautypologien einzugliedern.<sup>153</sup> Als auffallendes Gestaltungsmerkmal neben der sonst so schlichten Formensprache, wurde auf der stadtseitigen, südlichen Fassade neben dem Errichtungsdatum (1935) und einem Hakenkreuz auch der Rostocker Greif in Form eines Ziegelreliefs in die Fassade eingearbeitet.<sup>154</sup>

In diesem Zusammenhang ist ein kurzer Einblick in die (fehlende) Kommunikation mit dem damaligen staatlichen Denkmalpfleger Adolf Friedrich Lorenz interessant. Im Zuge der Denkmalwertbegründung Kirchners wird dessen beschränkte Teilnahme und bewusste Ausgrenzung im Zuge der Planung deutlich. Dort heißt es, dass der Denkmalpfleger bewusst nicht zu den Abstimmungen eingeladen und somit übergangen wurde.<sup>155</sup> In den Worten Lorenz' über den Wiederaufbau Rostocks nach dem Zweiten Weltkrieg heißt es dort weiter: „Dieses seit Jahrhunderten bekannte schöne Bild ... [sic] mit seiner ruhigen Uferlinie ... [sic] und der monumentalen Bekrönung der vier großen Kirchen ist unbedingt zu erhalten. Die Unruhe, die in die Uferlinie durch die weit vorgezogenen Hafenkais mit den Silospeichern und durch hässliche [sic] Schuppen hinzugekommen ist, ist allerdings schwer zu beseitigen.“<sup>156</sup>

151 Architektonische Stilrichtung, welche ausgehend von der Technischen Universität Stuttgart den Historismus ablehnte, sich einer klassischen, konservativen Bauweise annahm und dabei Materialität und Tradition in den Vordergrund stellte. (vgl. Heimatschutzarchitektur)

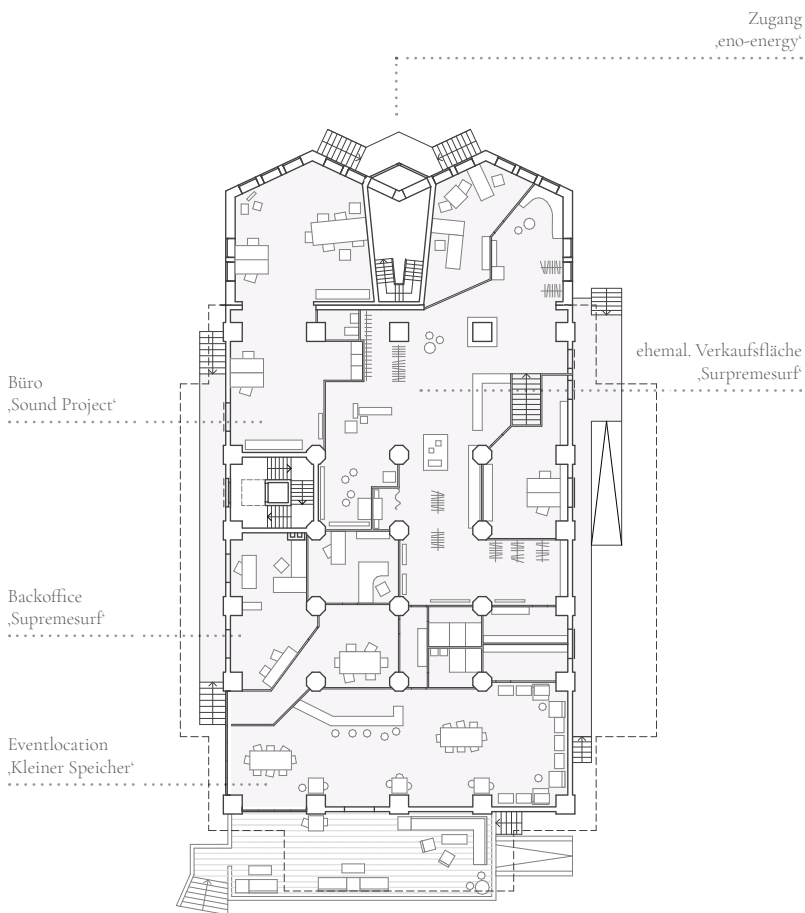
152 KIRCHNER 2020, S. 8.

153 Vgl. Ebd., S. 9 ff.

154 Vgl. Ebd., S. 12.

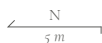
155 Vgl. Ebd. S. 11.

156 Ebd., S. 11.



Erdgeschoss Bestand

1 : 400

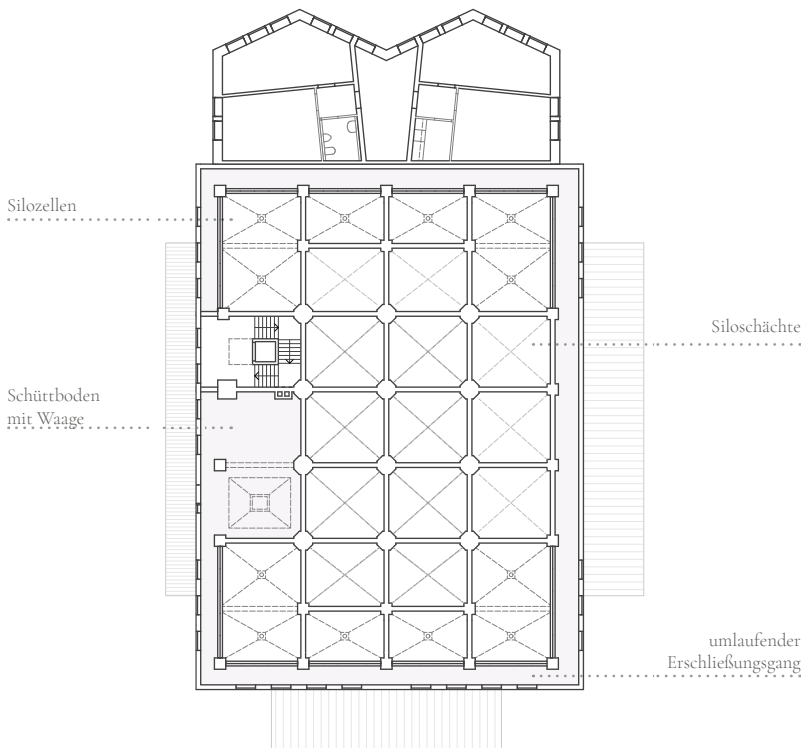


Mit der generellen Umstrukturierung der Hafenanlage und dem Eigentümerwechsel des Silo 2, wurde dieser um den Büroanbau an der östlichen Fassade 1992 erweitert. Bis auf einen Durchbruch im Erdgeschoss wurde dieser statisch separiert errichtet. Im gleichen Schritt wurde das Erdgeschoss zu einer Club- und Barlocation ausgebaut. Weitere Planungen für die Umnutzung der oberen Geschosse, wie beispielsweise eine Hotelnutzung oder auch als Parkhaus scheiterten in den Verhandlungen mit dem Denkmalamt, sodass zunächst nur das Erdgeschoss thermisch getrennt ausgebaut wurde.<sup>157</sup> Mit einer gewerblichen Umnutzung wurde die Erdgeschosszone von einem lokalen Surfshop bis 2023 bespielt. Heute befindet sich im westlichen Bereich die Eventlocation ‚Kleiner Speicher‘, während wasserseitig noch einige Büroeinheiten angemietet sind. Der Büroanbau wird bis dato von der Firma ‚eno energy‘ genutzt. Der großflächige Verkaufsraum ist gegenwärtig (Stand 2024) leerstehend, wohingegen das Keller- sowie erste Zwischengeschoss noch als Lagerfläche des Surfshops genutzt wird.<sup>158</sup> Der restliche Speicher (Schächte, Zellen, Dachgeschoss) ist in seinem bauzeitlichen Zustand erhalten und ungenutzt.

*// An die gegenwärtig laufenden Planungen einer Revitalisierung des Silos schließt diese Arbeit an, distanziert sich jedoch, indem sie als eigenständige und unabhängige Arbeit auftritt. Im Diskurs und Austausch mit den Eigentümer:innen, dem Planungsbüro sowie dem örtlichen Denkmalschutzamt konnte ein umfassender Einblick in die Problemstellungen und Anforderungen an das Bauwerk erhalten werden. Darauf aufbauend leitet diese Arbeit einen Beitrag als ein theoretischer Entwurf, um in einem universitären Rahmen neue Ansätze im Umgang mit dem spezifischen Bestandsbau aufzuzeigen.*

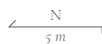
157 LAKD Objektrakte „Am Strande 2e Silo 2“ M.nr.:01, Planzeichnungen Erdgeschossausbau 1992.

158 BÜSSING 2024.



2. - 5. Obergeschoss Bestand

1 : 400



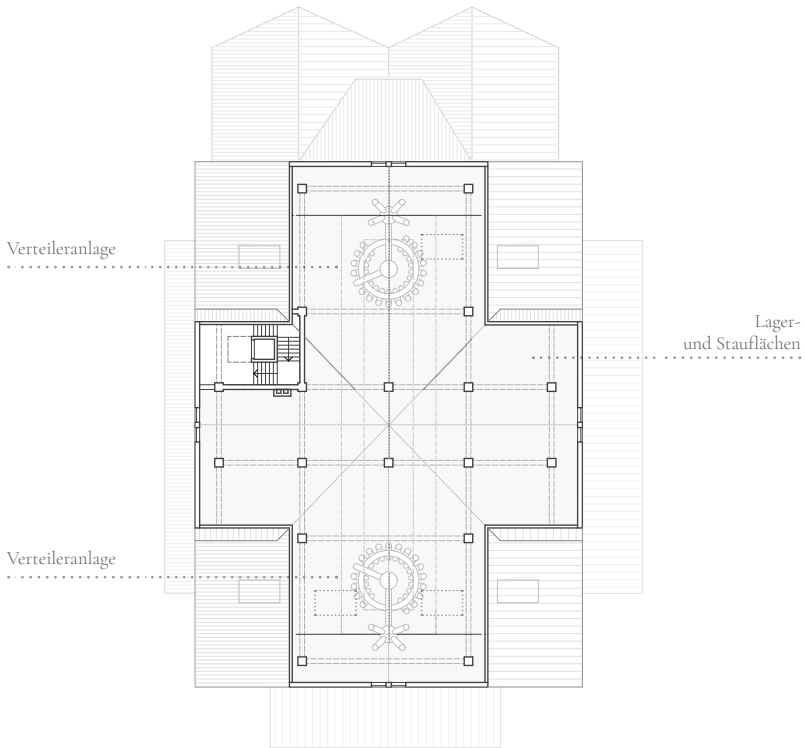
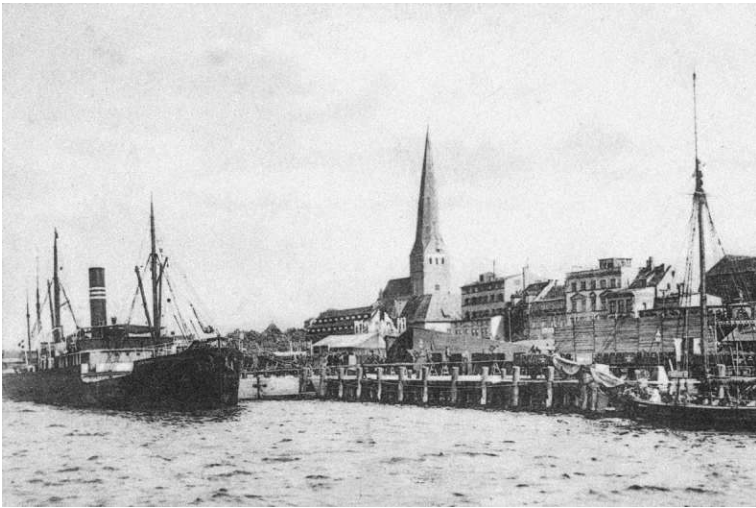


Abb.49



---

Der Stadthafen ordnete sich lange Zeit der Innenstadt unter.

- Fotografie vor 1930 -

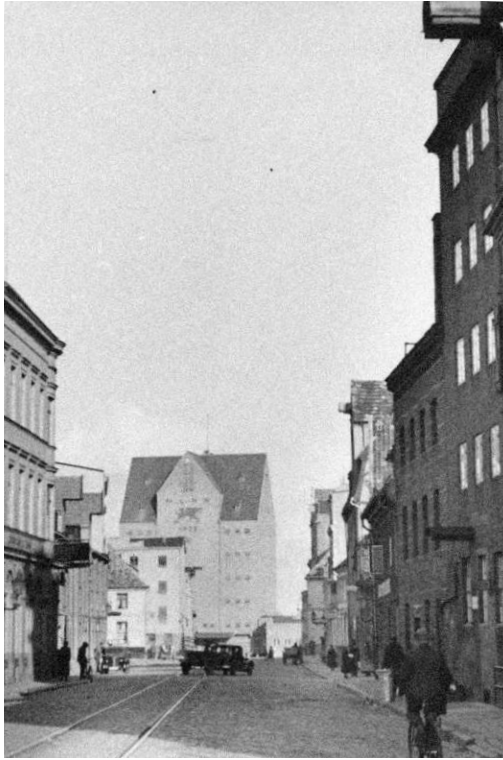


---

Mit dem Silo 2 erhält der Hafen eine neue Präsenz.

- Fotografie um 1935 -





---

Die Gleisanlage zum Stadthafen wurde durch die Innenstadt verlegt.

- Fotografie von 1941 -



---

Heute verweist ein Wasserspiel auf die einstige Grube und Gleisanlage.

- Fotografie von 2024 -



Objekt:  
**eno energy**

Fertigstellung:  
**1992**

Der in seiner Form auffallende Anbau auf der Ostseite des Silo 2 geht auf eine Erweiterungsplanung aus dem Jahr 1992 zurück. Er gilt als ein Teil der vielfältigen städtebaulichen Maßnahmen im ehemaligen industriellen Hafenaerial, nachdem dieses ab 1990 der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurde. Während die Entwürfe für die benachbarten Silos 3, 4 und 5 einige Jahre später starke Eingriffe in die bestehende Bausubstanz vorsahen, versuchten die Architekt:innen für den Anbau auf die Gestaltungselemente des Silo 2 zurückzugreifen.<sup>159</sup>

Angelehnt an dessen Dachform wurde ein Doppelgiebel entwickelt und durch die konvexe Faltung der Außenwände eine weitere Gliederung erzeugt. Konstruktiv handelt es sich um einen dreischaligen Mauerwerksaufbau, mit monolithischer Stahlbetondeckenplatte, welche entlang der Siloaußenwand auf einen Stahlbetonbalken aufgelegt wurde. So wurde das Gebäude in den oberen Geschossen konstruktiv unabhängig und von Silo 2 entkoppelt errichtet, wohingegen im Erdgeschoss einzelne Durchbrüche erfolgten.

Der ursprünglich als zweigeschossig geplante und später als dreigeschossig ausgeführte Bau gliedert sich in drei Gebäudeteile:<sup>160</sup> Das Erdgeschoss, welches dem Geschossniveau des Silos (1,28m) angepasst wurde und für Verkaufsflächen vorgesehen war, das zentral gelegene Treppenhaus im inneren Eck, sowie die jeweiligen Büroflügel. Diese sind jeweils über einen Vorraum mit WC und Küche erreichbar. Über die Mittelachse des Gebäudes gespiegelt, flankieren sie das Treppenhaus. Die früheren Geschäftsflächen im Erdgeschoss sind inzwischen ebenfalls zu Büroflächen umgebaut und als solche genutzt.

<sup>159</sup> Vgl. PUTZGER & PLANER ARCHITEKTEN 1991 (nicht öffentlich zugänglich).

<sup>160</sup> Vgl. Ebd.

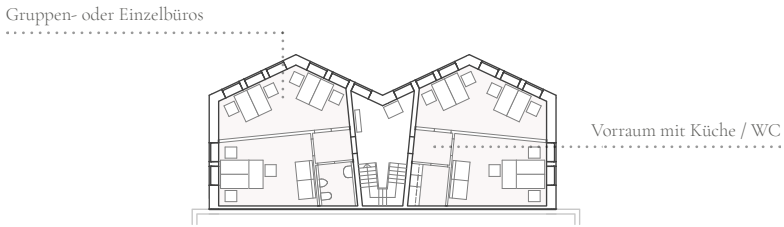
Der Anbau befindet sich in einem aktuellen denkmalschutzrechtlichen Diskurs. Aus der Denkmalwertbegründung von 2020, welche Silo 2 in seiner Wertigkeit eines Einzeldenkmals begründet, ist zu entnehmen: „Die Gesamterscheinung des Bauwerks beeinträchtigen der nach 1990 errichtete, östliche Verwaltungsanbau [...]“<sup>161</sup>. Aus den Akten des Landesarchivs Schwerin ist ersichtlich, dass über den Umgang mit dem Anbau bereits diskutiert wurde. Während das Amt für Kultur und Denkmalpflege aus denkmalpflegerischer Sicht einen Abriss forderte, äußerten sich die Eigentümer:innen für den Erhalt und die Weiternutzung als Gewerbebau.<sup>162</sup>

*// An die bestehende, offene Diskussion über den Rückbau oder den Erhalt des Büroanbaus schließt diese Arbeit an. Dafür wird dieser als ein Teil des Bestandes aufgenommen und als solcher gleichermaßen analysiert. Mit diesem Gedanken des Fortschreibens von architektonischen Zeitschichten (vgl. Mörsch<sup>163</sup>) wird auf eine gewisse ‚Vereinheitlichung‘ in der Bestandsanalyse abgezielt. Mit den darauffolgenden denkmalpflegerischen Strategien erfolgt eine persönliche Stellungnahme, worauf der weitere Entwurf ausgearbeitet wurde.*

<sup>161</sup> KIRCHNER 2020, S. 14.

<sup>162</sup> Vgl. LAKD Objektakte „Silo 2 Am Stande 2e“ M.nr.:02, Briefverkehr 2020.

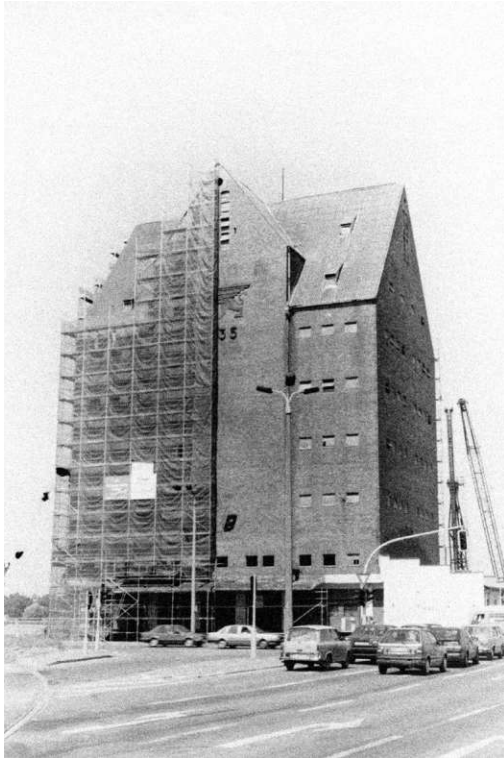
<sup>163</sup> MÖRSCH, 1989, S. 116.



Regelgeschoss Bestand

1 : 400

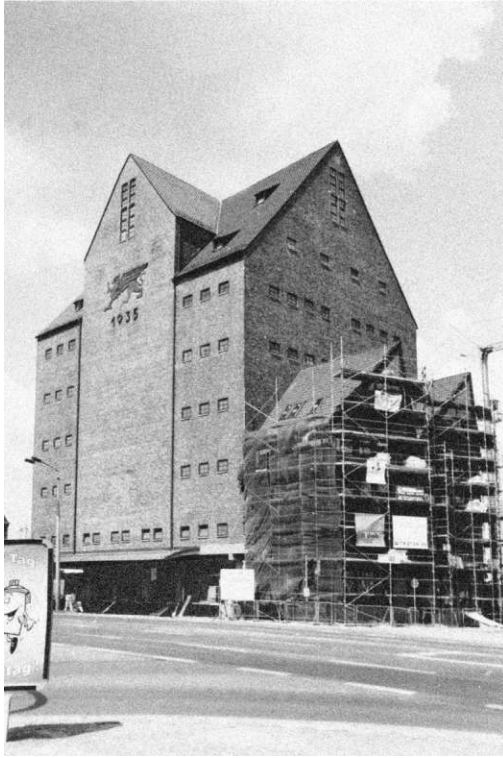




---

Das Silo 2 noch als Solitär zum Baubeginn des Anbaus.

- Fotografie um 1991 -

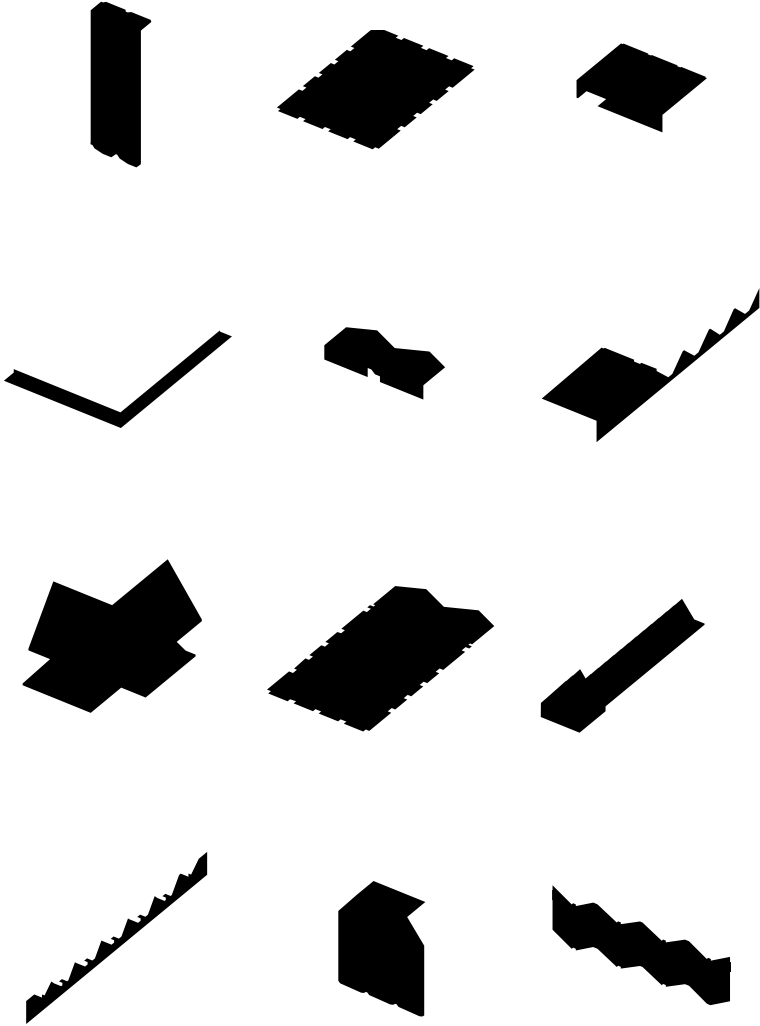


---

Als neue Zeitschicht fügt sich der Anbau an den Bestand.

- Fotografie um 1991 -



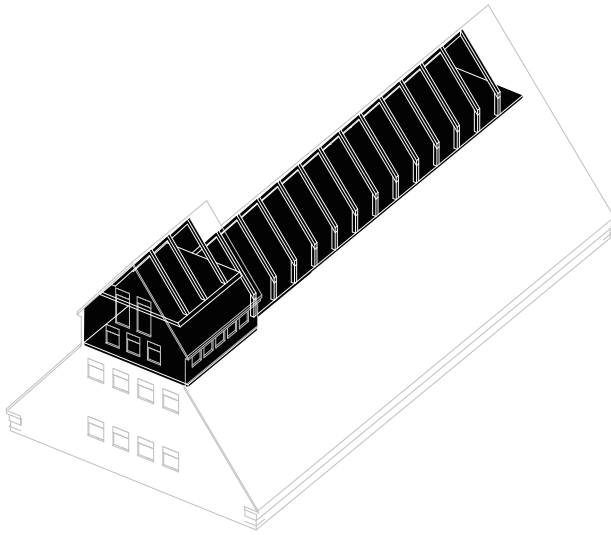


- 3.I -

## Raumtypologien des Bestandes

Raumtypologie des Bestandes.

## Dachgeschoss Silo 1



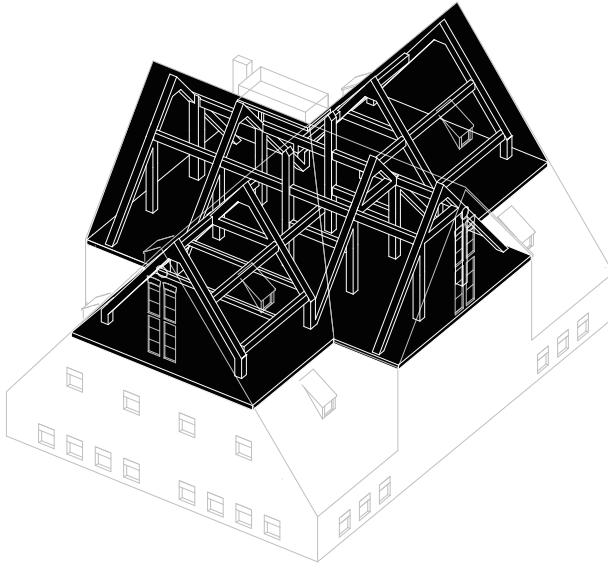
- lang | gedrungen | dunkel | geteilt | hell -

Das Dachgeschoss ist in seiner Längsrichtung funktionell gestaffelt. Der westlich vorgelagerte Kopfteil wurde für die Verteilung des Getreides mittels einer Laterne räumlich überhöht. Der weitere Dachraum, welcher der Einspeisung in die einzelnen

Schachträume diente, zeichnet sich durch seine Gedrungenheit aus. Gegenüber dem hinteren, länglichen Teil ist der Kopfteil in seiner Mehrgeschossigkeit durch die westlichen Fensteröffnungen natürlich belichtet.

*Raumtypologie des Bestandes.*

## Dachgeschoss Silo 1



*- hoch / imposant / hell / allseitig / mächtig -*

Als „Herz des Silos“<sup>164</sup> bezeichnet, wurde das hohe, einheitliche Grundkörper stilistisch überformt. Die Konstruktion als Pfettendach ist in Beton errichtet sowie gedeckt worden. Dadurch entsteht eine imposante filigran-

monolithische Raumwirkung. Durch die natürliche Belichtung der allseitigen, schmalen, lanzettenartigen Fenster erfährt der Raum eine zusätzliche Sakralität. Der Raum ist offen, hell und hebt sich durch seine Einzigartigkeit hervor.

<sup>164</sup> KIRCHNER 2020, S. 4.



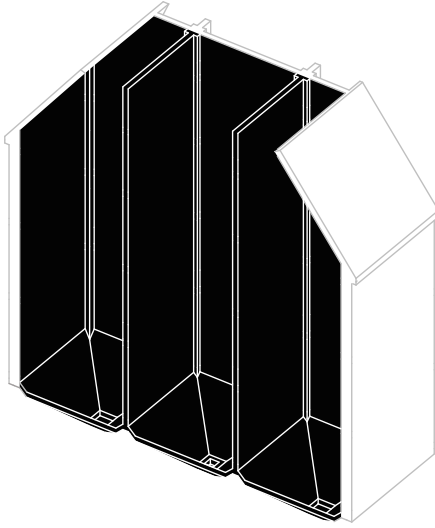
Dachgeschoss Silo 2.



Verteileranlage im Silo 2 (DG).

*Raumtypologie des Bestandes.*

## Getreideschächte Silo 1



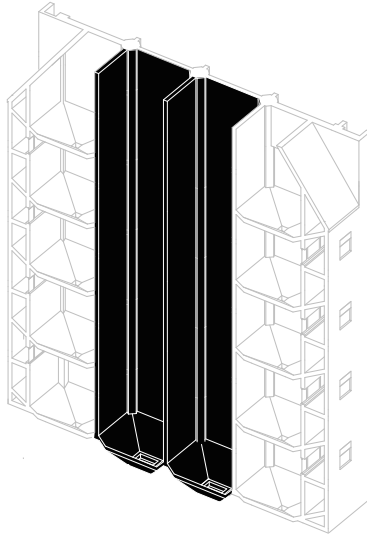
*- kahl | gefasst | rhythmisch | eng | dunkel -*

Die 12 Schächte mit jeweils etwa 4,5m\*4,5m Grundfläche und einer Höhe von 18 Metern definieren die Kubatur des Speichers. Die Räume sind nicht belichtet und zeichnen sich neben ihrem extrudierten, quadratischen Grundkörper auch durch den abschlie-

ßenden, massiven Trichter aus. Die einzelnen Wandscheiben wurden bewehrt gemauert und anschließend verputzt. Die tragenden Stützen heben sich durch negative Ecken innerhalb jedes Schachtes ab.

*Raumtypologie des Bestandes.*

## Getreideschächte Silo 2



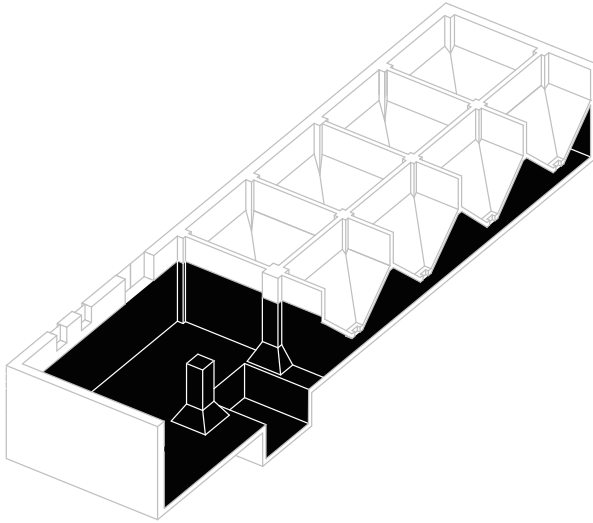
*- gestreckt / roh / schmal / monoton / dunkel -*

Die insgesamt 13 Schächte mit jeweils 3,5m\*3,5m Grundfläche und einer Raumhöhe von 24 Metern bilden das Zentrum des Silos. Die massiven Betonstützen in den Eckpunkten definieren die hohen Räume, welche jeweils durch einen großen Trichter abgeschlossen sind. Durch das fehlende Tageslicht kann das Raumvolumen nur schwer wahrgenommen werden, jedoch lässt die räumliche Präsenz einen Eindruck über das ehemalige Fassungsvermögen vermuten.



*Raumtypologie des Bestandes.*

## Trichtergeschoss Silo 1



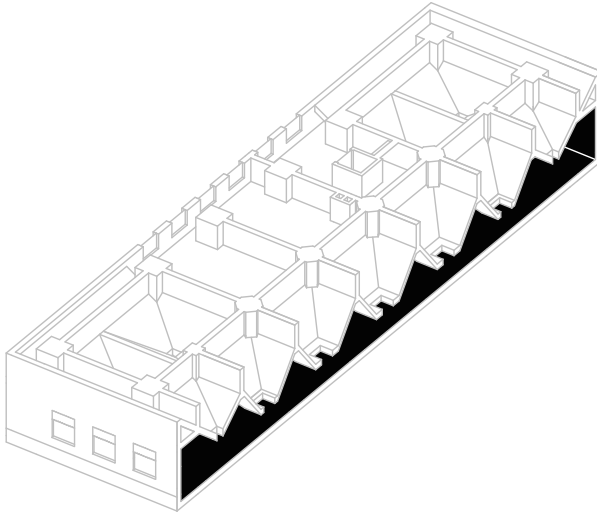
*- divers | geteilt | aufblickend | niedrig | eng -*

Das sich im Souterrain befindende Kellergeschoss folgt der Teilung des gesamten Silos in einen vorderen und hinteren Raumteil. Unter dem Kopfbau befinden sich im vorderen Teil Deckendurchbrüche sowie das Treppenhaus, wohingegen sich

im hinteren Bereich die Trichteranlagen aufreihen. Diese bezeichnen in ihrem Volumen das Raumgefüge und verhindern eine aufrechte Durchwegung. Durch kleine Öffnungen in den Seitenwänden dringt schwaches Licht in den Raum.

Raumtypologie des Bestandes.

## Trichtergeschoss Silo 2

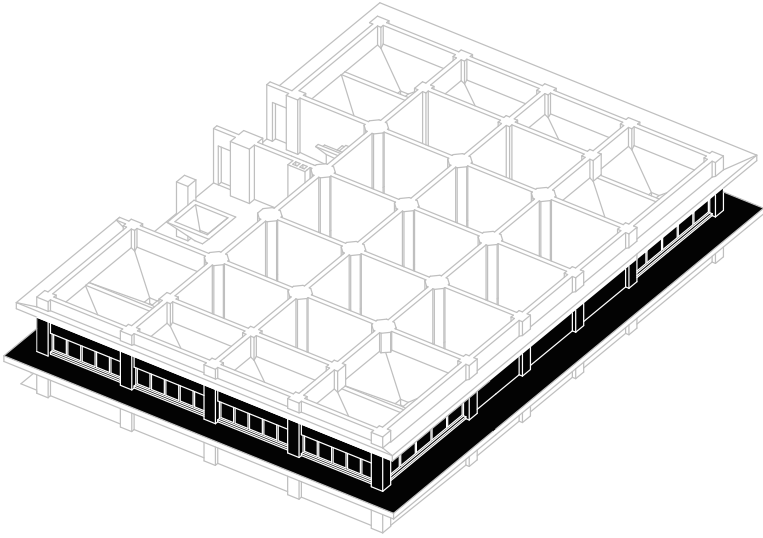


- roh | imposant | funktionell | verwirrend | flach -

Die 25 massiven, rau betonierten Trichter (Siloschächte und Getreidezellen zusammen) hängen wie gedrungene Pyramidenstümpfe von der Decke und prägen das erste Obergeschoss im Silo 2. Im Negativraum der Trichter entstehen flache und enge Durchgänge, welche ehemals der Löschung und heute als Lagerfläche dienen. Das Geschoss ist allseitig und im Vergleich zu den anderen Geschossen deutlich stärker natürlich belichtet.

*Raumtypologie des Bestandes.*

## Erschließungsgang Silo 2



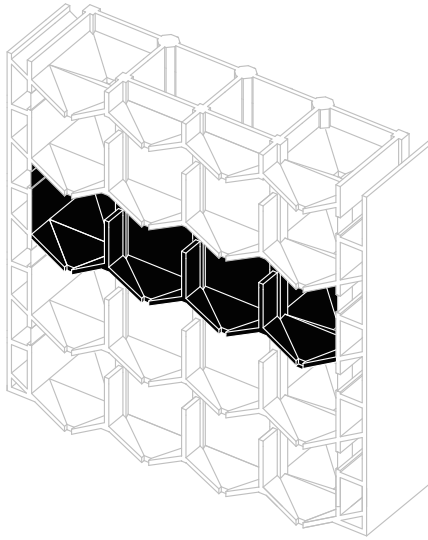
*- hell | geschnitten | endlos | eng | einblickend -*

Der umlaufende, erschließende Gang hat eine Breite von 80 bis 100 Zentimetern und ist mit einer mittleren Höhe von zwei Metern sehr schmal und eng ausgeführt. Er bildet die einzige Geschossigkeit im Bereich der Siloschächte und ermöglichte durch Schiebe-

elemente die Kontrolle und Revision in den einzelnen Getreidezellen. Der Gang ist durch die kleinen quadratischen Fenster, deren Brüstungshöhe jedoch nur wenige Zentimeter beträgt, ausreichend natürlich belichtet.

Raumtypologie des Bestandes.

## Getreidezellen Silo 2



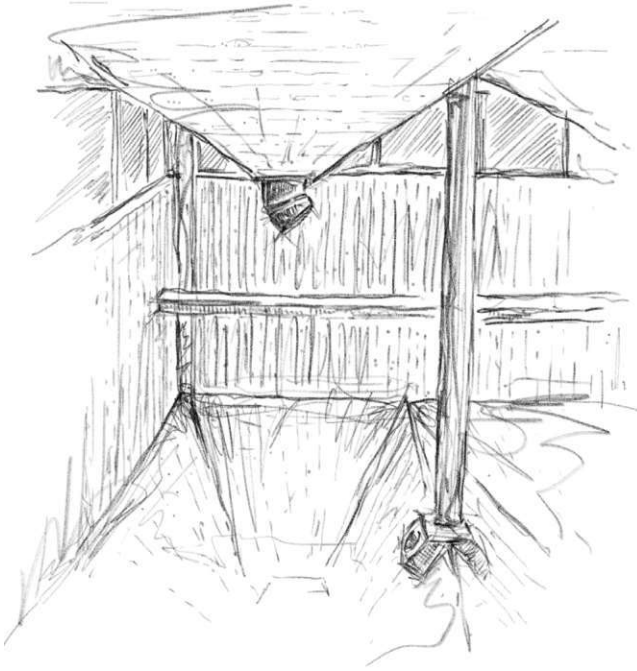
- klein | einzeln | gegliedert | erschlossen | zahlreich -

Die einzelnen Getreidezellen lassen sich als kleinformatige, gestaffelte sowie gestapelte Getreideschächte bezeichnen. Diese sind anhand ihrer ehemaligen individuellen Lagerung optisch, jedoch nicht räumlich voneinander getrennt. Der

Innenraum zeichnet sich durch den massiven Trichter der oberen Zelle und dessen dagegen filigran wirkendes Rohrsystem aus. Bei der Öffnung der oberen Schiebelelemente im Erschließungsgang werden die Räume schwach indirekt belichtet.



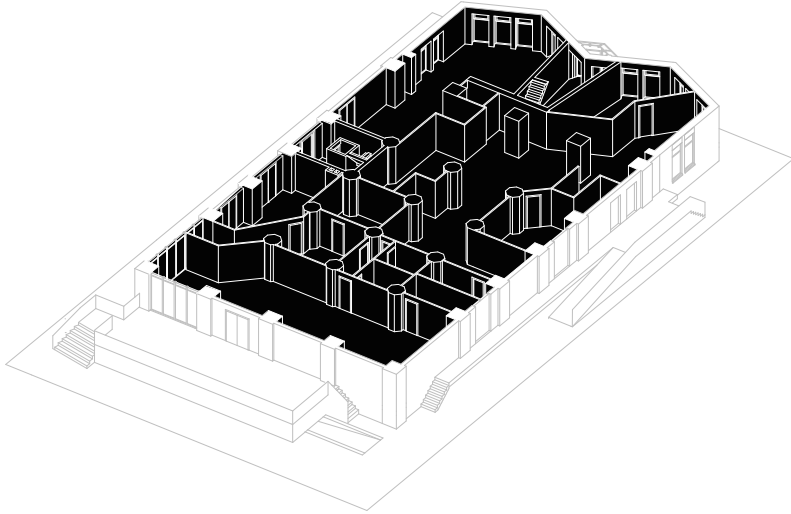
Erschließungsgang Silo 2.



Innenraum Getreidezellen Silo 2.

Raumtypologie des Bestandes.

## Erdgeschoss Silo 2



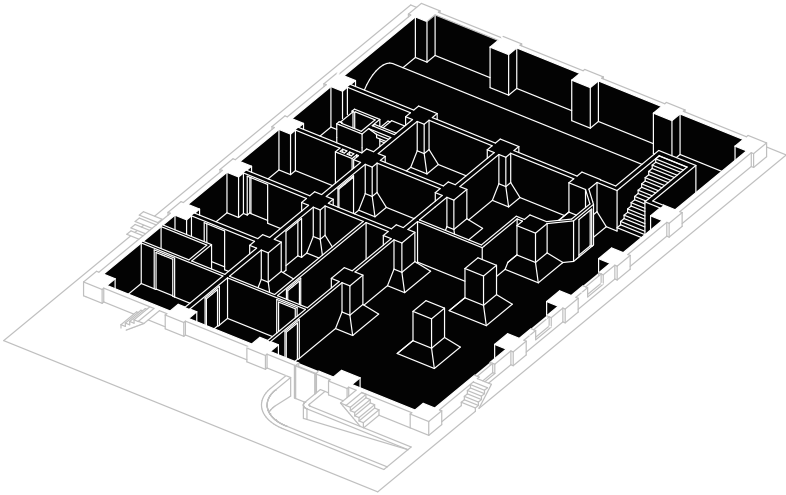
- verwirrend | reagierend | verfremdet | divers | hoch -

Das Erdgeschoss, ursprünglich als einheitlicher Raum realisiert, ist heute durch Umbauten und Durchbrüche in eine kleinteilige, beinahe willkürliche Raumfolge gegliedert. Bei einer Raumhöhe von 3,40 Metern ist das klare Stützenraster durch Abhän-

gungen, Einbauten und Materialwechsel zusätzlich verfälscht. Neue Verglasungen belichten die westlichen und nördlichen Aufenthaltsräume, während der südöstliche Verkaufsbereich ohne Tageslicht genutzt wird.

*Raumtypologie des Bestandes.*

## Kellergeschoss Silo 2



*- verschachtelt | dunkel | eng | feucht | kühl -*

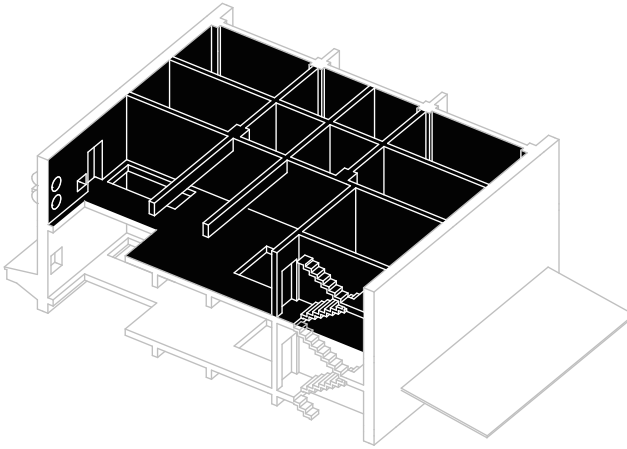
Das 2,60 Meter hohe und von Tageslicht abgeschottete Kellergeschoss ist zweiteilig genutzt. Während im äußeren, östlichen Raster ein städtischer Kanal verlegt ist, wurde der westliche Bereich durch Einbauten in einzelne Lagerräume geteilt.

Diese sind definiert durch die massiven Betonstützen, welche sich besonders durch ihren großflächigen Sockel auszeichnen. Das Geschoss ist über eine innere Treppe sowie eine äußere Rampe erschlossen und über kleine Öffnungen durchlüftet.



Raumtypologie des Bestandes.

## Kopfbau Silo 1



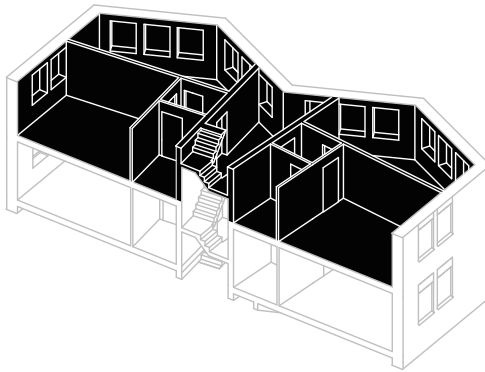
- kleinteilig / manigfaltig / dunkel / hell / rhythmisch -

Die im vorgelagerten Teil des Silo 1 befindlichen Geschosse zeichnen sich durch ihre Kleinteiligkeit bei entsprechend hoher Raumhöhe aus. Einzelne geschossübergreifende Getreidezellen sowie Deckendurchbrüche verbinden die fünf Ebenen miteinander.

Das oberste Geschoss ist funktionell in Form einer Laterne überhöht. Der westliche und größere Raum ist durch die Fenster an der Stirnseite im Vergleich zu den hinteren, kleineren Räumen natürlich belichtet.

Raumtypologie des Bestandes.

## eno energy



- hell | überformt | kompakt | unterteilt | geneigt -

Die Büroflächen sind stark durch die formalistische Kubatur geprägt. Durch die in sich verdrehte Raumaufteilung sowie die im Verhältnis zu den Silos geringen Raumhöhen entsteht eine verschachtelte Raumwirkung, welche durch die vielen

Fenster jedoch gut belichtet ist. Der fehlende Bezug zu dem Silo 2 wird durch die konstruktive Trennung und Raumorientierung verstärkt, was den Räumen einen isolierten, introvertierten Charakter zukommen lässt.

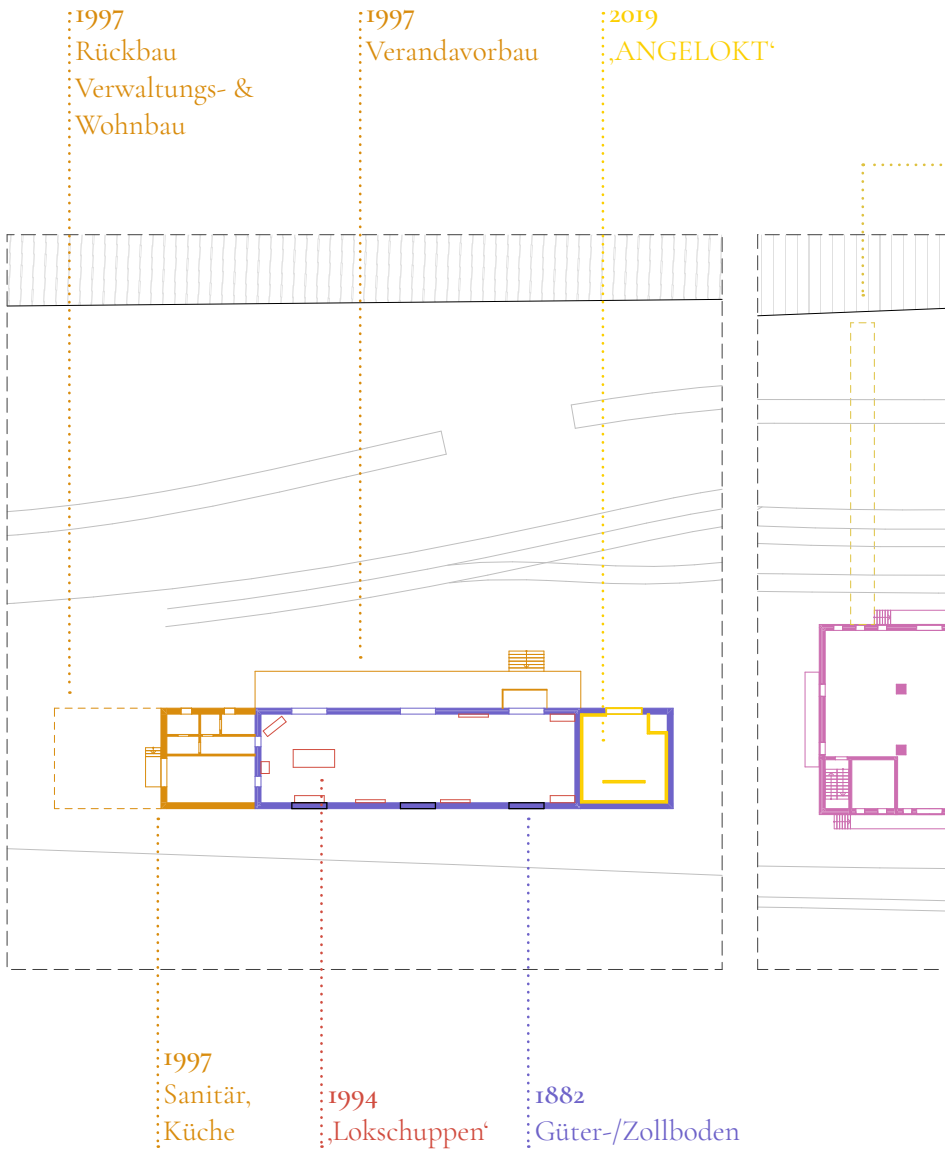


Abb.75 - Baualtersplan (Darstellung der baulichen Chronologie)

Vgl. LAKD, Objektakten „Am Strande 2e Silo2“ M.nr.:01, „Silo 2 Am Strande 2e“ M.nr.:02.

Vgl. LAKD, Objektakten „Am Strande 2d Silo1“ M.nr.:01, „Silo 1 Am Strande 2d“ M.nr.:02.

Vgl. AHSR, Objektakten „1.2.5.133“, „1.2.5.134“, „3.10.8.3.2“, „1.1.12.1.162“.

Vgl. SCHULTZ, PFAFFEROTT, TACK 2008, S. 19, S. 76.

1938  
Silo 1

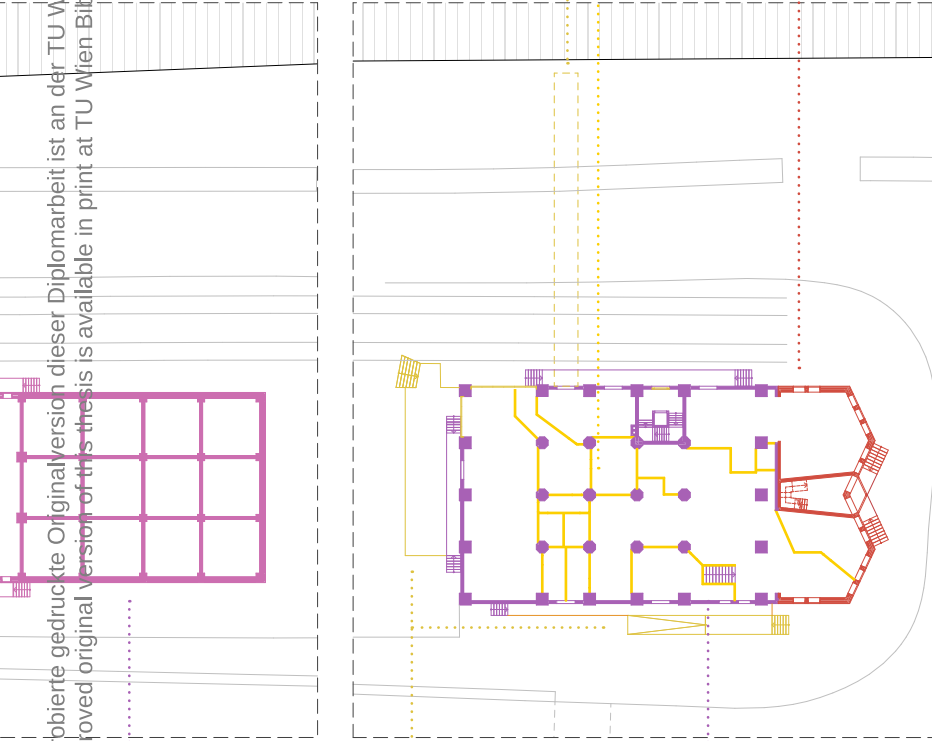
2004-2006  
Rückbau  
Förderbrücken

2005  
Terrasse &  
Zugang (Club)

2016  
Surfshop

1935  
Silo 2

1992  
Büroanbau



„Der Ruhm eines Bauwerks liegt in seiner Zukunft.“<sup>165</sup>  
*John Ruskin*



## Denkmalschutzbereich „Silohalbinsel“

Anhand seiner historischen Entwicklung und der damit einhergehenden Transformation des Ortes definiert sich der Hafen heute aus einer Vielzahl von städtischen Räumen. Durch ihre architektonischen Typologien erfahren sie eine soziokulturelle Differenzierung. Diese ergibt sich aus den verschiedenen Nutzungszonen, deren Übergänge zwar nicht direkt baulich aber durch sequenzielle Teilungen räumlich spürbar werden. So haben sich an den verschiedenen Standorten, entsprechend der ehemaligen Zonierung unterschiedliche Nutzungen etabliert. Dabei fällt eine Staffelung von Gewerbe- zu Wohnungsbauten ausgehend vom zentralen Hafen auf (siehe Seite 62-69). Die differenzierte Revitalisierung und Umgestaltung des Hafens ist ein Prozess, der zum Schutz der historischen Wertschätzung, der Wahrung und dem Umgang mit bestehenden Bauten dem Denkmalschutz eine bedeutende Rolle gibt.

Im Fokus auf die ehemalige Zonierung für den Getreideumschlag, also jener städtebauliche Rahmen, welcher die Speicherbauten umfasst, werden die massiven Umbaumaßnahmen ab 1990 deutlich sichtbar. Diese erfolgten nach den damaligen denkmalschutzrechtlichen Anforderungen. Weitere bauliche Vorhaben wurden mittels der Verordnung „über die Ausweisung des Denkmalschutzbereiches „Silohalbinsel“ vom 6. Oktober 2010 eingeschränkt.<sup>166</sup>

Für das bessere Verständnis hilft zunächst ein kurzer, fachlicher Exkurs, um die Definition und den Wirkungsgrad eines Denkmalschutzbereiches darzulegen. Dieser wird im Denkmalschutzgesetz Mecklenburg-Vorpommern in der Fassung vom 6. Januar 1998 (DSchG M-V; zuletzt geändert am 12. Juli 2010 (GVOBl. M-V S. 383, 392)) in § 2 Abs. 3 wie folgt definiert:

*„Denkmalschutzbereiche sind Gruppen baulicher Anlagen, die aus den in Absatz 1 genannten Gründen erhaltenswert sind, unabhängig*

<sup>166</sup> Vgl. Verordnung der Hansestadt Rostock vom 6.10.2010. (VO 2010)

*davon, ob die einzelnen baulichen Anlagen für sich Baudenkmale sind. Denkmalbereiche können Stadtgrundrisse, Stadt-, Ortsbilder und -silhouetten, Stadtteile und -viertel, Siedlungen, Gehöftgruppen, Straßenzüge, bauliche Gesamtanlagen, Produktionsstätten und Einzelbauten sein sowie deren engere Umgebung, sofern sie für deren Erscheinungsbild bedeutend sind. Mit dem Denkmalbereich wird das äußere Erscheinungsbild geschützt.“<sup>167</sup>*

In der besagten Verordnung der Hansestadt Rostock wird der Denkmalbereich ‚Silohalbinsel‘ entlang der Kaikante von dem westlichen Vorplatz des ‚Lokschuppens‘ bis hinter Silo 5 im Osten begrenzt. Weiter wird im §2 das „Ziel der Unterschutzstellung“ erläutert:

*„Mit dem Denkmalbereich wird das äußere Erscheinungsbild seiner baulichen Anlagen und Strukturen geschützt, das durch deren historische Substanz geprägt wird. Sanierung und Veränderungen müssen denkmal- und materialgerecht erfolgen (DschG M-V & 6 Abs. 1).“<sup>168</sup>*

Fortführend werden auch jene Punkte angeführt, welche das historische Erscheinungsbild in seiner Authentizität bezeugen. Gleichzeitig werden Handlungsanweisungen definiert. So heißt es darin:

„Die baulichen Anlagen und die Gestaltung der nach außen sichtbaren Bauteile“<sup>169</sup>, zeichnen sich durch die „klare und monumentale Architektur der Silobauten“<sup>170</sup> samt der Backsteinfassaden, Dachproportionen und kleinformatiger Fensteranordnungen aus. „Um- und Neubauten nehmen diese Gestaltungsprinzipien auf und ergänzen sie mit modernen Materialien.“<sup>171</sup> Zudem wird die „Maßstäblichkeit der Bebauung“<sup>172</sup> sowie deren „räumlichen Bezüge“<sup>173</sup> thematisiert. Explizit werden dabei die „Sichtbeziehungen [...] [, welche; Erg. d. Verf.] in ihrer Gesamtheit wesentlich zum Charakter des Denkmalbereichs beitragen [...] [sowie die, Erg. d. Verf.] sichtbare, wirkungsvolle Silhouette.“<sup>174</sup> hervorgehoben. Im letzten Punkt sind die Frei- und Verkehrsflächen ausführlicher definiert, wobei die „Oberflächenmaterialien [...] entscheidend das Erscheinungsbild des Straßenzuges“<sup>175</sup> prägen.

167 § 2 Absatz 1 Dschg M-V, Fassung vom 6.01.1998.

168 § 2 VO 2010.

169 § 3 Absatz 2 Unterpunkt A Satz 1 VO 2010, S. 2.

170 Ebd., S.2.

171 § 3 Absatz 2 Unterpunkt A Satz 2 VO 2010, S. 2.

172 § 3 Absatz 2 Unterpunkt B VO 2010, S. 2..

173 § 3 Absatz 2 Unterpunkt C VO 2010, S. 2..

174 § 3 Absatz 2 Unterpunkt C Satz 3 u. 4 VO 2010, S. 2..

175 § 3 Absatz 2 Unterpunkt D Satz 1 VO 2010, S. 2..



In der Begründung für die Verordnung wird die Silohalbinsel als „wichtiges bauliches Zeugnis der Weiterentwicklung der Hafenumschlagstechnologie sowie der Industriearchitektur im 19. und 20. Jh.“<sup>176</sup> festgeschrieben. Zusammenfassend wird dort auch auf die historische Entwicklung sowie die Gestaltungsmerkmale der einzelnen Silos eingegangen und gleichermaßen versucht bisherige Umbauten zu rechtfertigen: „Silo 4/5 wurden bis auf die Bildwände und das Kellergeschoss abgebrochen, da die Silos aus gemauerten haushohen Schächten ohne Geschossdecken bestanden und eine etagenweise Umnutzung nicht möglich war.“<sup>177</sup> Im Weiteren wird der heutige Grünstreifen als „hafenuntypisch“<sup>178</sup> deklariert, wohingegen die „großflächigen Pflasterungen um Silo 3 – 5“<sup>179</sup> dem Hafencharakter entsprechen.

Beim Betrachten der Verordnung des Denkmalsbereichs ‚Silohalbinsel‘ vom 6. Oktober 2010 fällt auf, dass sie erst weit nach jeglichen Um- sowie Neubaumaßnahmen an Silo 3 bis 5 (1999-2002<sup>180</sup>) in Kraft getreten ist und somit als Folge und vorbeugende Maßnahme interpretiert werden kann. Gleichzeitig werden die Handlungsanweisungen für zukünftige Um- und Neubauten nur sehr oberflächlich definiert. Die in einem Satz formulierten Vorgaben knüpfen an aktuelle, denkmalpflegerische Ansätze an, indem sie bei Neubauten auf einen Bezug zum Bestands verweisen, sind darüber hinaus aber frei interpretierbar. Zudem ist zu erwähnen, dass neben dem Silo 2 auch der ‚Lokschuppen‘ mit dem nördlichen Vorplatz, den Gleisanlagen samt Waggons als Einzeldenkmal ausgeschrieben ist.<sup>181</sup>

*//Im Zuge dieser Arbeit wird die Revitalisierung des ‚Lokschuppen‘, durch die behutsamen Interventionen in ihrer präzisen Ausführung als erfolgreich angesehen. Dadurch wird dieser als ein sich abhebendes Beispiel der Hafenumgestaltung interpretiert. Dies unterstreicht nicht nur der Einzeldenkmalstatus, sondern auch die hohe gesellschaftliche Akzeptanz. Daraus folgt, dass der Zustand und die Nutzung des ‚Lokschuppen‘ als gegeben definiert werden und kein weiterer Handlungsbedarf angesehen wird. Vielmehr soll der Fokus auf Silo 1, 2 sowie deren Umgebungsgestaltung und Anbindung an den ‚Lokschuppen‘ gelegt werden.*

176 VO 2010, Anlage 1: Begründung, S. 1.

177 VO 2010, Anlage 1: Begründung, S. 1.

178 Ebd., S. 1.

179 Ebd., S. 1.

180 Vgl. Ebd., S. 1.

181 ANON. „Denkmalliste der Hanse- und Universitätsstadt Rostock“ 2023, S. 15.



Denkmalschutzbereich.

## Denkmalpflegerische Einordnung Silo 1.

Aus dem Archiv des Landesamtes für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern in der Landeshauptstadt Schwerin geht ein langjähriger Diskurs über die Möglichkeiten und Ansätze einer Revitalisierung des Speichergebäudes hervor.<sup>182</sup>

Die allumfassende Grundlage, welche bei jeder baurechtlichen Anfrage referenziert wird, ist die zuvor bereits erläuterte „Verordnung der Hansestadt Rostock über die Ausweisung des Denkmalsbereiches ‚Silohalbinsel‘“<sup>183</sup> vom 6. Oktober 2010. Anhand der definierten Werte erfolgten zahlreiche denkmalschutzrechtliche Stellungnahmen, welche als Anforderungen für eine Revitalisierung im Zuge dieser Arbeit neuinterpretiert werden. Die folgende Auflistung wurde vom Verfasser aus den Akten zusammengestellt:

- *Die bauliche Hülle, „bestehend aus Trag- und Dachkonstruktion sowie der Klinkerverblendschale“<sup>184</sup> ist weitestmöglich zu erhalten.*
- *Ein „Erhalt technischer Relikte wie Lüftungsrohre oder der Ansatz der Förderbrücke wäre wünschenswert.“<sup>185</sup>*
- *Balkone und Auskragungen sind zur Wahrung der geschlossenen Kubatur sowie der charakteristischen Massivität nicht zulässig.<sup>186</sup>*
- *Die gegebenenfalls notwendigen Überbauungen der bestehenden nördlichen Gleisanlagen müssen einen Bezug zu diesen aufweisen, um deren Erinnerungswert (Vgl. Riegl S. 25) hervorzuheben.<sup>187</sup>*
- *Wohnnutzungen im Speicher sind unzulässig.<sup>188</sup>*
- *„Die 3 Linden an der westlichen Seite des Silos 1 sind langfristig zu erhalten.“<sup>189</sup>*

182 Vgl. LAKD, Objektakten „Am Strande 2d Silo1“ M.nr.:01, „Silo 1 Am Strande 2d“ M.nr.:02

183 Vgl. VO 2010.

184 LAKD, Objektakte „Silo 1 Am Strande 2d“ M.nr.:02, Antrag auf Einvernehmen 2020.

185 LAKD, Objektakte „Am Strande 2d Silor“ M.nr.:01, Aktenvermerk 2017.

186 Vgl. Ebd.

187 Vgl. Ebd.

188 Vgl. Ebd.

189 LAKD, Objektakte „Am Strande 2d Silor“ M.nr.:01, Baugenehmigung 2019.

- *Mögliche Neu- und Umbauten haben die Prinzipien der Bestandsgebäude zu beachten und aufzunehmen („[...]monumentale Architektur der Silobauten, große, zusammenhängende Klinkerflächen, dominante Ziegeldächer, kleinteilige Fenster [...]“<sup>190</sup>).*
- *Jegliche neuen Fenster in der Fassade oder im Dach werden für die bessere Belichtung des Innenraumes toleriert, müssen jedoch auf ein notwendiges Minimum reduziert werden. Zudem müssen sie im geringeren Verhältnis zu den Klinkerflächen, bündig in der Fassade ausgeführt werden.<sup>191</sup>*
- *Neu- und Anbauten haben sich „durch leichte Materialität deutlich von den Silobauten abzuheben.“<sup>192</sup>*
- *Bei Baumaßnahmen „ist eine Freiflächenplanung erforderlich, die auch die vorhandenen Gleisanlagen berücksichtigt.“<sup>193</sup>*

Die zusammengestellten Anforderungen geben einen Überblick zum Umgang mit dem Bestandsgebäude. In Anbetracht seiner historischen Bedeutung muss dem Bauwerk eine besondere Aufmerksamkeit zugetragen werden. Diese geht aus seinem Status als letzter Speicherbau im Hafen hervor, welcher gleichzeitig das einzige Bauwerk ist, das neben Silo 2 und dem ‚Lokschuppen‘ keinen Einzeldenkmalstatus besitzt. Die aus der Definition des Denkmalsbereichs folgenden geringen Vorschriften werden dem Gebäude nicht gerecht. Dies wird ebenfalls anhand der Vielzahl an Ablehnungen vorheriger Planungen sowie dem langen Diskurs bis zur Genehmigung für den jetzigen Umbau erkennbar.

Der Speicherbau Silo 1 wird deshalb im Zuge des folgenden Entwurfes dem Silo 2 für die Ausarbeitung des denkmalpflegerischen Konzeptes gleichgestellt, womit ihm eine respektvolle Würdigung entgegengebracht werden soll. Jegliche Argumentationen für Interventionen am Bestand werden gleichgültig diskutiert, sodass die Zielstellung einer Zusammenlegung zweier individueller Bauwerke zu einer zukünftigen allumfassenden Nutzung ermöglicht werden kann.

190 LAKD, Objektakte „Am Strande 2d Silor“ M.nr.:01, denkmalschutzrechtliche Stellungnahme 2003.

191 Vgl. LAKD, Objektakte „Am Strande 2d Silor“ M.nr.:01, Aktenvermerk 2017.

192 LAKD, Objektakte „Am Strande 2d Silor“ M.nr.:01, denkmalschutzrechtliche Stellungnahme 2003.

193 Ebd.

## Einzeldenkmal Silo 2.

Neben den für Silo 1 bereits erläuterten Anforderungen an Baulichkeiten innerhalb des Denkmalschutzbereiches gelten für das Silo 2 spezifische denkmalschutzrechtliche Vorgaben. Diese wurden innerhalb einer Denkmalwertbegründung des Landesamtes für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern im Januar 2020 definiert.

In diesem Schreiben nimmt Dr. Jörg Kirchner als Verfasser zunächst Bezug auf den grundlagenbildenden §2 Abs.1 des Denkmalschutzgesetz Mecklenburg-Vorpommern (siehe Seite 22). Der Gesetzesauszug dient dabei der einleitenden Erläuterung der Allgemeingültigkeit von Denkmälern sowie deren Definition, welche die Erhaltung und Nutzung an deren historischer, architektonischer oder kultureller Bedeutung knüpft.<sup>194</sup>

In einer detaillierten Bauwerksbeschreibung gibt Dr. Kirchner zunächst einen tiefgründigen Einblick in die bauliche Struktur des Silos. Im Weiteren erörtert er die Funktionen und Abläufe und bringt diese in Verbindung mit der Konstruktion und spezifischen Bauweise. Dabei bezieht er die historisch-technische Bedeutung mit ein, um den Erhaltungsstand zu definieren. Folglich legt er die Denkmalfähigkeit des Objektes anhand der Denkmalwerte dar:

*„Der historische Wert ergibt sich daraus, dass das Objekt hohen Zeugniswert sowohl für die wirtschafts- und baugeschichtliche sowie die stadtgeschichtliche als auch für die Entwicklung der Kriegsvorbereitung des Zweiten Weltkriegs besitzt. [...] Zudem ist die Erhaltung das [sic] Bauwerk aus wissenschaftlichen Gründen von Bedeutung, da es Entscheidungsprozesse der staatlichen Verwaltung, insbesondere der Denkmalpflege, authentisch dokumentiert.“<sup>195</sup>*

<sup>194</sup> Vgl. §2 Abs. 1 DSchG M-V.

<sup>195</sup> KIRCHNER 2020, S. 4.

In dem historischen Rückgriff auf die nationalsozialistische Agrarpolitik schließt Dr. Kirchner die Bedeutung seitens Paul Bonatz, sowie die folgenden Abstimmungen mit der staatlichen Denkmalpflege, mit ein. Er mündet in einem „Resümee zu den geschichtlichen, städtebaulichen und wissenschaftlichen Gründen des Denkmalwertes“<sup>196</sup>. Darin hebt er den „sehr hohen historischen und städtebaulichen Zeugniswert“<sup>197</sup>, sowie den Einfluss des Prototypcharakters für die darauffolgenden Typenspeicher besonders hervor. Darüber hinaus benennt Dr. Kirchner das Silo nicht nur in dessen städtebaulicher Präsenz als einen „herausragenden neuzeitlichen Dominanten im Stadtbild“<sup>198</sup>, sondern schreibt ihm in seiner architektonischen Ausformulierung zudem eine außerordentliche Bedeutung zu. Abschließend sieht er auch in den staatlichen Abhandlungen, im Besonderen der damaligen (fehlenden) Zusammenarbeit mit der Denkmalpflege, ein wissenschaftliches Interesse, was für den Erhalt des Silos spricht.<sup>199</sup>

Mit den genannten Punkten findet Dr. Kirchner am Ende seiner 30-seitigen Stellungnahme ausreichend Argumente, um den Denkmalwert des Silo 2 festzustellen und fachlich zu begründen. Ausgehend von seinen historischen Ausführungen, stellt er den Bezug zu der bis heute andauernden Präsenz des Silos im Stadthafen her. In Anlehnung an §2 Abs.1 DschG-MV begründet er sein Plädoyer für die Eintragung als Einzeldenkmal, „da das öffentliche Interesse an der Erhaltung und der sinnvollen Nutzung des Bauwerks gegeben ist. [...] Der weithin sichtbare und markante Bau gehört zu den historisch bedeutenden Bildmotiven der Stadt.“<sup>200</sup>

196 KIRCHNER 2020, S. 13.

197 Ebd. S. 13.

198 Ebd. S. 13.

199 Ebd. S. 13.

200 Ebd. S. 13 ff.

Mit der erfolgreichen Feststellung der Denkmalfähigkeit und Denkmalwürdigkeit formuliert Dr. Kirchner die konstituierenden Elemente des Silo 2 nach ihrer Wertigkeit:<sup>201</sup>

1. *Die präsenste Lage und Sichtbarkeit innerhalb des Hafens.*
2. *Die äußere Erscheinung des massiven Backsteinsolitärs, welcher geprägt ist „durch sein hohes charakteristisches Dach mit Stirn- und Schildgiebeln und [...] durch das eingezogene Erdgeschoss mit Rampen und vorkragenden Verdachungen, das dem schweren Baukörper einen schlanken Sockel mit erkennbarer Stahlbetonkonstruktion bietet. Weitgehend geschlossene Backsteinfassade mit wenigen Öffnungen bilden die Fassaden zwischen Dach und Sockel“<sup>202</sup>*
3. *Das Greifrelief an der südlichen Fassade.*
4. *„die lanzettartigen Doppelfenster in den vier Giebeln“<sup>203</sup>*
5. *„die im Inneren erhaltenen Silozellen samt Trichter sowie zwei mit Waagen ausgestattete Verteilstationen im Dachgeschoss.“<sup>204</sup>*

Zudem bezieht er sich auf den östlichen Gewerbeanbau sowie die westlichen Vorbauten im Erdgeschoss, in dem er diese als Missstände kategorisiert, welche „den schlanken Sockel verunklären.“<sup>205</sup>

Über dies hinaus werden in der Denkmalwertbegründung Hinweise „bei Erwägung für eine nutzungsbedingte Veränderung des Bauwerks“<sup>206</sup> formuliert. Diese sollen die „gestalterischen und historischen Merkmale des Bauwerks“<sup>207</sup> respektieren und erhalten. Dazu zählt vor allem die bereits formulierten konstituierenden Elemente, wie der Solitärcharakter oder die prägnante Dachform. Abschließend wird der generelle Verzicht auf einen massiven Anbau ausgesprochen und bei gegebenenfalls neuen notwendigen Belichtungen auf eine „ruhige und gleichmäßige Fassadenöffnung“<sup>208</sup> verwiesen.

<sup>201</sup> Vgl. KIRCHNER, S. 14.

<sup>202</sup> Ebd., S. 14.

<sup>203</sup> Ebd., S. 14.

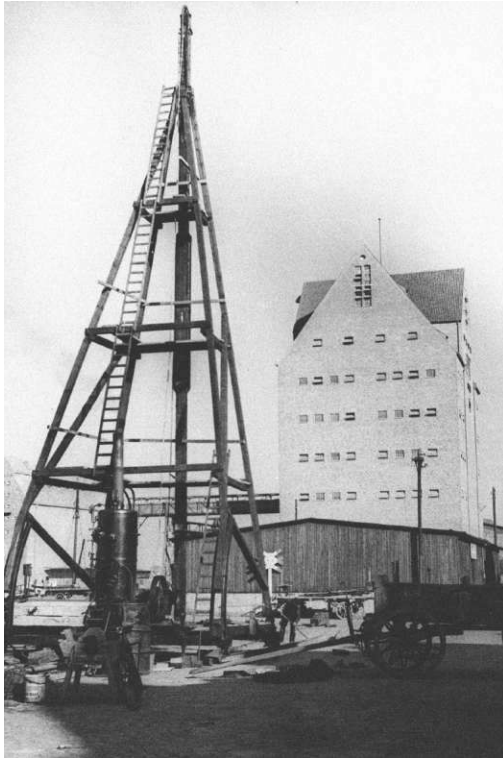
<sup>204</sup> Ebd., S. 14.

<sup>205</sup> Ebd., S. 14.

<sup>206</sup> Ebd., S. 14.

<sup>207</sup> Ebd. S. 14.

<sup>208</sup> Ebd. S. 14.



---

Baubeginn des Silo 1, als letzter Speicherbau im Stadthafen.

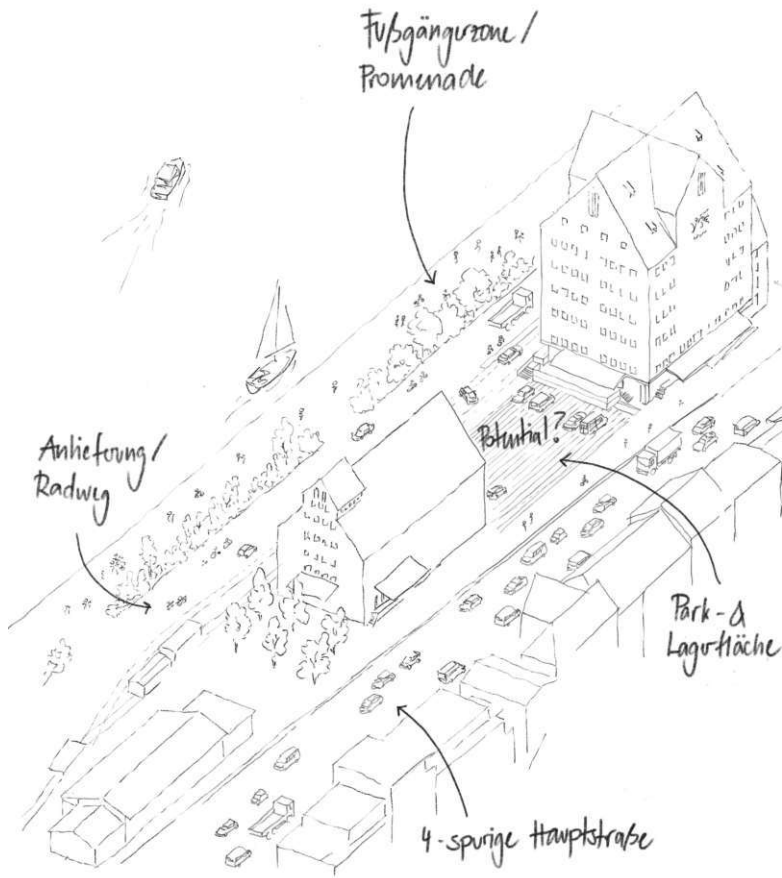
- Fotografie aus Westen um 1939 -



„Jeder Eingriff bedingt eine Zerstörung.  
Zerstöre deshalb mit Verstand.“<sup>[4209]</sup>  
*Luigi Snozzi*

- 4.I -

## Denkmalpflegerische Strategien



## - A -

Die städtebauliche Situation der Getreidespeicher ist besonders durch den umfassenden Verkehrsraum stark geprägt. Die nördlichen und südlichen Bewegungsströme bewirken eine inselartige Isolation der drei Bestandsbauten in dem Stadtraum. Dabei kommt den Zwischenräumen eine besondere Bedeutung zu. Die ehemaligen logistischen Freiflächen, welche die städtebauliche Präsenz der Bestandsbauten betonten, sind heute einerseits als Abstellfläche, andererseits als Durchgangsfläche verwahrlost.

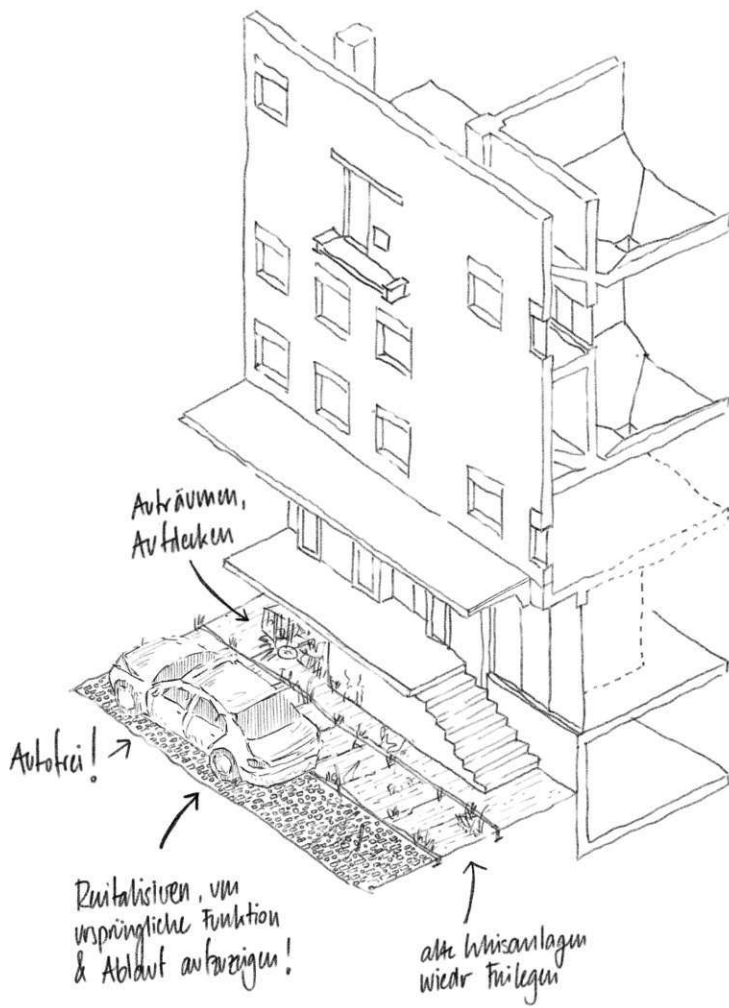
Um im Zuge einer geplanten Revitalisierung, dem städtebaulichen Verlust entgegenzuwirken und den Bestand in seiner historischen Bedeutung wieder hervorzuheben, ist eine städtebauliche Akzentuierung notwendig. Besonders den Zwischenräumen lässt sich hierfür ein höheres Potential zuschreiben, sodass sich mit geringen Interventionen neue städtische Plätze herausarbeiten lassen, um den Bestand wieder mehr in den Stadtraum zu integrieren.

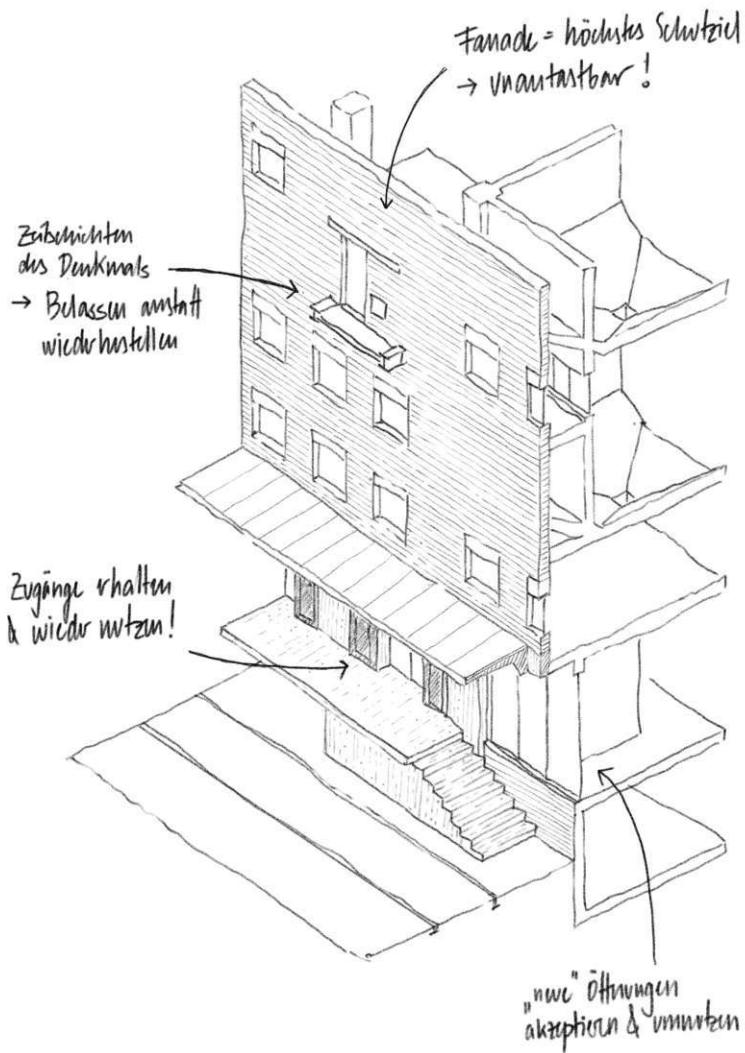
## - B -

Die zahlreichen Umbau- und Umnutzungsmaßnahmen des Erdgeschoßes von Silo 2 sowie des Freiraumes zu Silo 1 haben die bauzeitliche Umgebungsgestaltung der Speicher stark beeinflusst. Die einst klaren und freien Flächen, welche der Anlieferung dienten, sind heute überbaut, verstellt, eingeebnet oder überwuchert. Als Abstellflächen oder Parkplätze genutzt, lassen sich die ehemaligen Abläufe nur noch schwer erkennen.

Mit dem Rückbau des Terrassenvorbaus an Silo 2 sowie Entrümpfung und Freilegung der noch erhaltenen Oberflächen, lässt sich der rurbane Freiraum<sup>210</sup> städtebaulich revitalisierend seinem bauzeitlichen Zustand zurückführen, was ebenfalls im Sinne des Denkmalschutzbereiches ist. Die, durch die entsprechenden Interventionen, freigelegten Gleisanlagen verschaffen einen besseren Zugang zu den historischen Abläufen und fördern somit das Bewusstsein und Verständnis der Bedeutung des industriellen Erbes.

<sup>210</sup> Vgl. PRETTERHOFER, SPATH, VÖCKLER 2010, S. 17.





## - C -

In ihrer Präsenz und Bedeutung im überregionalen Kontext kommt dem äußeren Erscheinungsbild der Getreidespeicher eine besondere Bedeutung zu. Dies geht nicht nur aus der Zielstellung des Denkmalschutzbereiches hervor, sondern ist auch in der Denkmalwertbegründung des Silo 2 und somit auch für Silo 1 definiert.

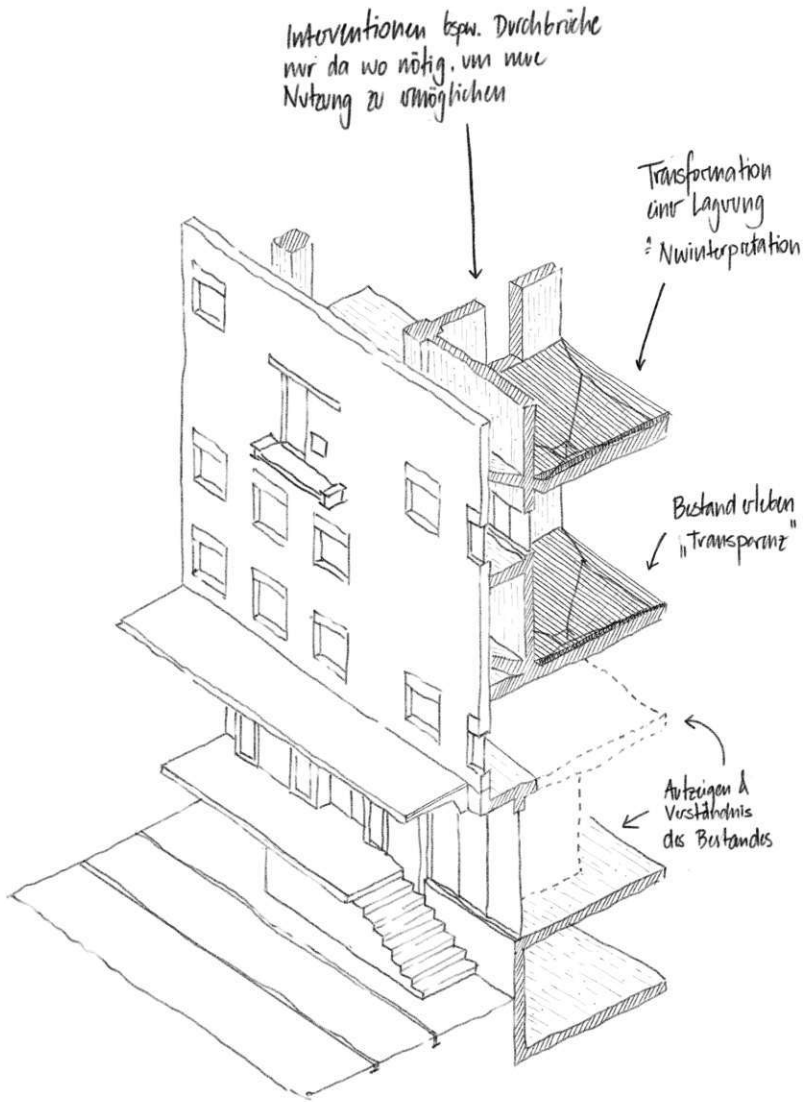
Darauf aufbauend wird die Fassade beider Bestandsbauten, als höchstes Schutzziel definiert und entsprechend ihrer Qualitäten untersucht. Den Gedanken Petzets (siehe Seite. 28) folgend, wird dabei der Zustand des Bestandes in seiner Schichtung der baulichen Anpassungen als Genius Loci – als Initialpunkt für die weiteren Schritte gesehen. Dies bedeutet, dass jegliche bisherige Eingriffe, wie der Rückbau der Förderbrücken oder die neuen Verglasungen im Erdgeschoss von Silo 2 als gegeben und nicht revidierbar angenommen werden. Dies erlaubt den Bestand als Ressource zu interpretieren, anstatt ihn durch rekonstruierende Maßnahmen wiederherzustellen. Unter der Wahrung dessen könnten minimale äußere Interventionen, wie die Instandsetzung der bestehenden Tore, bereits Potenziale für die Revitalisierung darstellen.

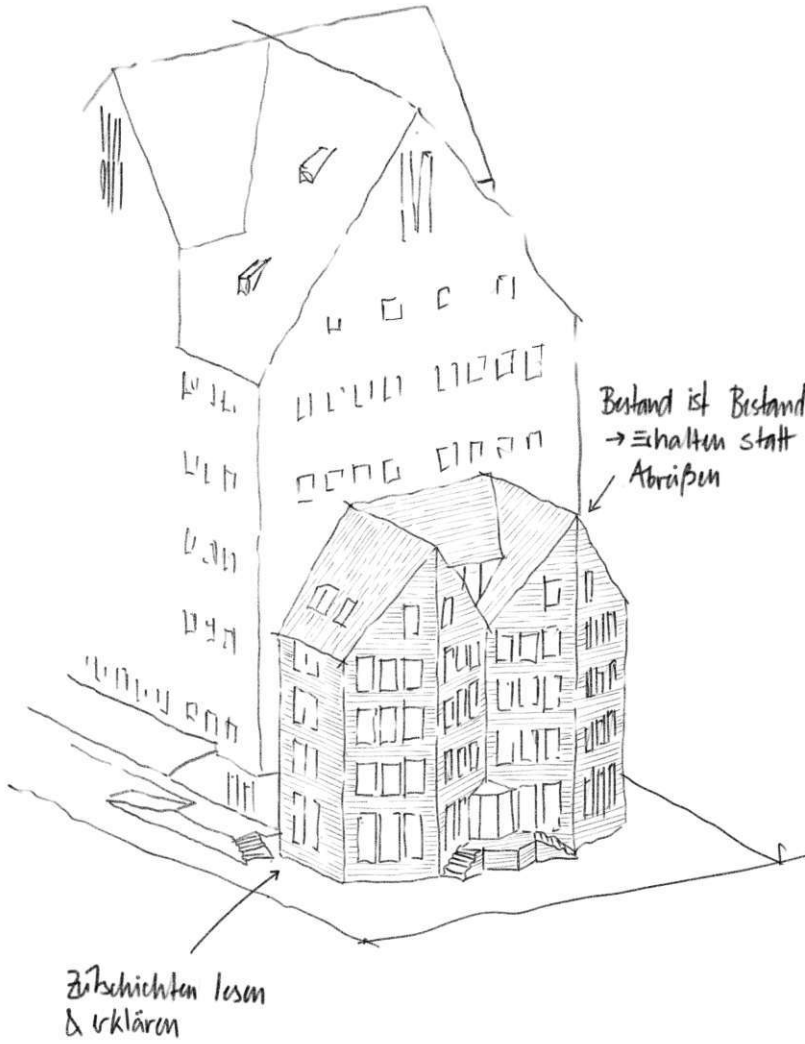


- D -

Ausgehend von der, aus der Denkmalwertbegründung zu Silo 2 hervorgehenden, hierarchischen Wertigkeit der konstituierenden Elemente des Denkmals sind die inneren erhaltenen Silozellen, Trichter sowie Verteilstationen am geringsten gewertet. Dadurch ergeben sich Möglichkeiten, entsprechend der Verhältnismäßigkeit, innere Interventionen anzudenken, welche für eine Revitalisierung notwendig wären.

In der Interpretation der inneren Struktur, im Speziellen der Silozellen, lässt sich in der historischen Funktionalität sowie in ihrer räumlichen Anordnung ein System erkennen. Jenes ließe sich für eine Umnutzung reinterpretieren. Entsprechende bestehende Geschossigkeiten der Lagerung, ablesbar an den Trichtern, könnten revitalisierend in neue Geschossflächen umgenutzt werden. In der Transformation der Lagerung würden die neuen Elemente die Position des ehemaligen Getreides einnehmen.





## - E -

In den denkmalpflegerisch-gesetzlichen Anforderungen an die Speichergebäude wird der Rückbau des Verwaltungsanbaues gefordert. Ausgehend von dem Erhaltungswunsch seitens des Eigentümers sowie dem unabwendbaren gesellschaftspolitischen Wandel im Umgang mit Bestandsbauten, bedarf es eine neue Abwägung zum Erhalt des Anbaues. In seinem nun 30-jährigen Bestehen sollte dieser viel eher als Erweiterung des Denkmals, als Zeitzeuge und weitere Schicht des Konglomerates verstanden werden. Auf die Charta von Venedig Bezug nehmend, heißt es darin: „Interessiere dich nicht nur für den Urzustand [...], sondern respektiere die Gesamtheit aller historischen Gegebenheiten, vor allem dann, wenn deren Erhalt die Konservierung tiefer liegender Schichten gewährleistet [...]“<sup>211</sup> Darüber hinaus steht der Rückbau und die damit erhoffte denkmalpflegerische Wiederherstellung in keinem Verhältnis zu der Wirtschaftlichkeit eines solchen Bauvorhabens. Aus diesen Gründen wird der Anbau als erweiterter Bestand gesehen und damit als schützens- und erhaltenswert definiert.

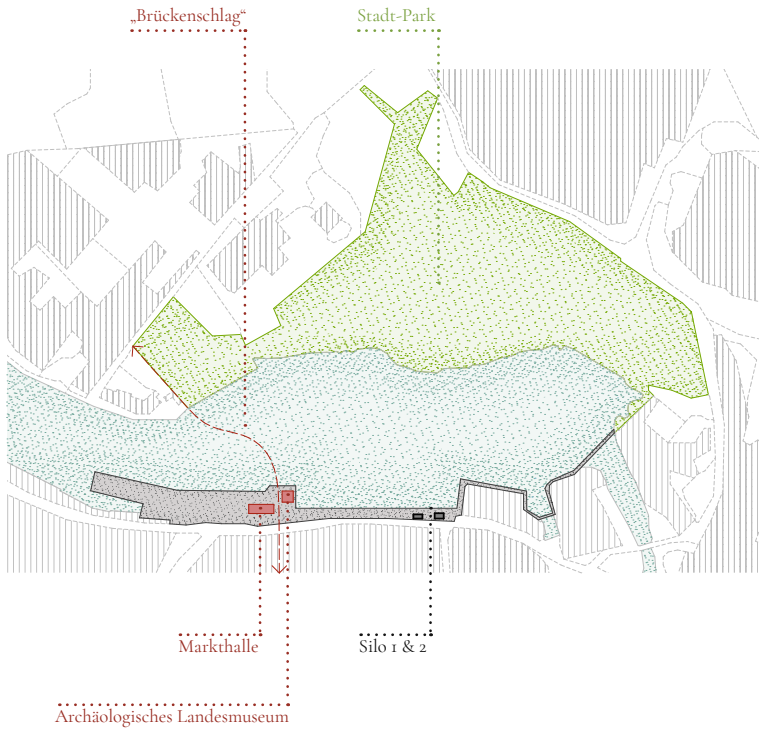
211 KÜPPER, o. J., Unterpunkt „Konservieren“.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

- 5 -

**Neue Pläne für den Hafen.**



ursprüngliches Planungsgebiet der BUGA 2025.

## Bundesgartenschau 2025.

Mit dem Scheitern der großen Umplanung des Hafengeländes 1960<sup>212</sup> kam es zu einer sukzessiven Zersiedlung in Form verschiedener Neubautypologien, sodass ein gesamtheitliches städtebauliches Konzept für das Hafengebiet weiterhin fehlte.

Erst 2018 konnte mit der erfolgreichen Bewerbung als Veranstalter der Bundesgartenschau 2025 (BUGA) eine Neuauflage zur städtebaulichen Aufwertung großflächig ausgearbeitet werden. Das Konzept nahm die Leitidee des „Brückenschlag“<sup>213</sup> von der einstigen Planung wieder auf und schlug eine geschwungene Fußgängerbrücke zum gegenüberliegenden Ufer vor. Das als ‚Warnow-Rund‘ betitelte Konzept schließt an die großen Grünflächen nördlich des Stadthafens an und verbindet diese mit der Innenstadt. Für die städtebauliche Hafenumgestaltung samt Hochwasserschutz sowie für die nördlichen moorigen, naturbelassenen Flächen wurde jeweils ein Realisierungswettbewerb ausgeschrieben.<sup>214</sup>

Zudem fixierte man die Errichtung von zwei Neubauten in axialer Anbindung zu der Innenstadt und der geplanten Fußgängerbrücke. Im „Wohnzimmer der Stadt“<sup>215</sup> war demnach neben einer Markthalle auch der Neubau des Archäologischen Landesmuseums Mecklenburg-Vorpommerns vorgesehen.

Aufgrund des kurzen Planungszeitraumes (7 statt üblicherweise 10 Jahre), der Corona-Pandemie sowie der Folgen des Ukrainekriegs, kam es zu erheblichen Problemen und Verzögerungen, sodass sich Stadtvertretung der Hansestadt Rostock (Bürgerschaft) 2022 zur Absage der BUGA verpflichtet sah. Die Stadt hält jedoch an dem Konzept fest und möchte neben dem Hochwasserschutz, auch die Brücke und das Archäologische Landesmuseum realisieren.<sup>216</sup>

212 Vgl. SCHULTZ, PFAFFEROTT, TACK 2008, S. 58.

213 Oberbürgermeister Rostock (OB HRO): „Buga 2025 - Bewerbung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock“, 2018.

214 Vgl. ANON. 2021, wa-ID: wa-2030289; ANON. 2021, wa-ID: wa-2030297.

215 Bezeichnung des Stadthafens in: OB HRO, „Buga 2025 - Bewerbung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock“, 2018, S.18.

216 Vgl. ANON. „Keine Bundesgartenschau in Rostock“ 2022.



## Archäologisches Landesmuseum.

Als einziges Bundesland in Deutschland<sup>217</sup>, welches bisher kein eigenes Archäologisches Landesmuseum (ALM) aufweisen kann, beschloss der Landtag Mecklenburg-Vorpommern 2016 die Förderung für einen entsprechenden Neubau. Dieser soll, entgegen der aktuellen Situation aus dezentraler Lagerung, zu einer zentralen Anlaufstelle im Land werden und den zahlreichen archäologischen Relikten einen angemessenen Raum bieten. Mit der Zustimmung der Bürgerschaft von Rostock (2018) sowie einigen Verzögerungen aufgrund der Corona-Pandemie, wurde 2022 im Zuge der BUGA-Planung ein Architekturwettbewerb ausgeschrieben.<sup>218</sup>

*„Das Land Mecklenburg-Vorpommern beabsichtigt die Errichtung eines Museumsneubaus im Christinenhafen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock. Dieser soll nicht nur die Sammlung des Archäologischen Landesmuseums und damit das archäologische Erbe Mecklenburg-Vorpommerns präsentieren, sondern auch die wissenschaftliche Vernetzung in Zusammenarbeit mit der Universität Rostock unterstützen. Gleichzeitig ist der Neubau ein wesentlicher Baustein zur städtebaulichen Aufwertung und Weiterentwicklung des Rostocker Stadthafens.“<sup>219</sup>*

Es handelte sich hierbei um einen nicht offenen Realisierungswettbewerb mit vorgeschaltetem EWR-offenen Bewerbungsverfahren zu dem 20 Teilnehmer:innen geladen waren. In den einleitenden Worten der Ausschreibung wird, neben dem Querverweis zu dem parallel laufenden städtebaulichen Wettbewerb zur Umgestaltung des Stadthafens auf die Bedeutung des Projektes hingewiesen:

*„Der Neubau [...] soll in diesem Umfeld als Landmarke fungieren. [...] An dem Standort [...] soll ein besonderer Ort mit hohem gestalterischen Anspruch geschaffen werden, der den Übergang zwischen Land und Wasser auf einzigartige Weise architektonisch inszeniert*

217 Vgl. BÖHM, KWASNY 2024.

218 Vgl. Ebd.

219 ANON. 2022, wa-ID: wa-2031738.

*[...] Seitens des Auslobers wird dabei eine intensive Auseinandersetzung mit dem maritimen Charakter des Ortes gewünscht. Die Lage im Hafbereich, auf heutigen Wasserflächen, ist zentrales Entwurfsthema [...]. Das Museum soll den Prinzipien der Flexibilität, Nachhaltigkeit und Digitalisierung in Verbindung mit der sozialen Inklusion sowie mit einem hohen ästhetischen Anspruch Rechnung tragen.<sup>220</sup>*

Das Gebäude soll neben den musealen Ausstellungen als zentraler Standort für die archäologische Forschungsgemeinde dienen, was eine Zusammenarbeit mit der Universität Rostock ermöglicht.<sup>221</sup> Dafür sollen auch Tagungsbereiche angeboten werden. Auf einer Gesamtnutzfläche von 6.500 m<sup>2</sup> BGF wird folgendes Raumprogramm definiert:

Dauerausstellung	1.400 m <sup>2</sup>
Wechslausstellungen	450 m <sup>2</sup>
Museumspädagogische Angebote	125 m <sup>2</sup>
Veranstaltungen und Tagungen	300 m <sup>2</sup>
Museumsshop und Café	250 m <sup>2</sup>

Neben dem Raumprogramm und den Anforderungen an städtebaulichen und architektonischen Qualitäten, wurden die eingereichten Arbeiten auch anhand der Baukonstruktion im Verhältnis zur Realisierbarkeit, Energieeffizienz, Wirtschaftlichkeit sowie Nachhaltigkeit bewertet.

Die erste Platzierung und somit der Bauauftrag ging an Lundgaard & Trandberg Arkitekter aus Kopenhagen. Daneben erreichten Nieto Sobejano Arquitectos (Berlin) den zweiten Platz, sowie COBE (Kopenhagen) den dritten. Eine Anerkennung ging an Barozzi Veiga, Bez+kock architekten sowie JSWD Architekten.

<sup>220</sup> ANON. 2022, wa-ID: wa-2031738.

<sup>221</sup> Vgl. BÖHM, KWASNY 2024.

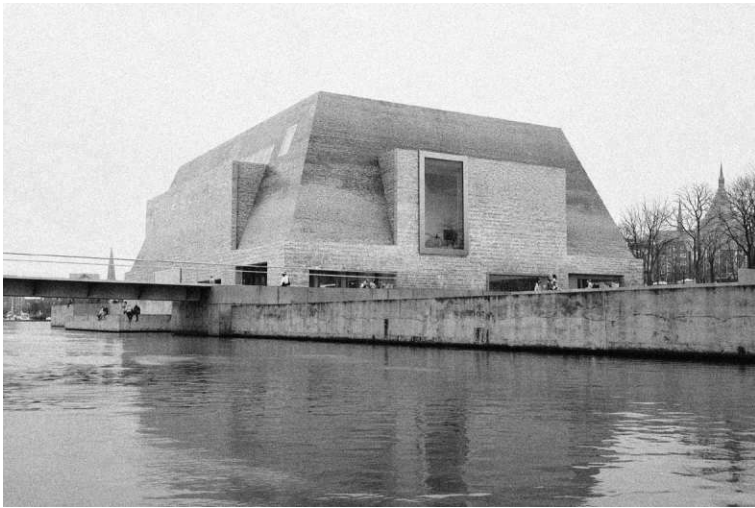
Das Siegerprojekt des dänischen Architekturbüros Lundgaard & Trandberg Arkitekter hebt sich besonders durch seine Massivität von den anderen eingereichten Arbeiten ab. Entgegen den anderen Teilnehmer:innen schlagen sie für das Wassergrundstück eine vollständige Aufschüttung und Erweiterung der Hafenkante vor. Der darauf platzierte Baukörper ist geprägt von großflächig geschlossenen Backsteinfassaden, womit er sich in seiner Materialität an die Hafenarchitektur anlehnt. Die Kubatur folgt den Dachformen der Umgebungsbebauung, welche sich entsprechend der Errichtungszeit durch Mansardflachdächer auszeichnet. Daraus entsteht eine gedrungene Skulptur in exponierter Lage, welche die Anforderungen eines Landmarks gerecht zu werden versucht.

Das Gebäude gliedert sich in zwei Geschosse, welche durch eine repräsentative Treppe im Foyer miteinander verbunden sind. Während sich im Erdgeschosssockel das Café, Tagungsbereiche und Nebenutzungen befinden, sind die Dauer- und Wechselausstellungen im darüberliegenden großzügigen Dachgeschoss angeordnet. Das sich hervorhebende, überdimensionierte Dach transferiert die Nutzung in seiner Formensprache nach außen, indem es allseitig durch große Giebelflächen unterbrochen wird. Vereinzelt großformatige Öffnungen erlauben Blickbeziehungen innerhalb des Gebäudes sowie zum Stadthafen. Während der restliche Baukörper eher eine introvertierte Haltung im Fokus auf die Ausstellung vermittelt, ermöglicht die Dachterrasse einen umlaufenden Ausblick auf die Innenstadt sowie die naheliegende Warnow.

Als ein zentraler Standort zur Ausstellung archäologischer Sammlungen des Bundeslandes erhielt das Projekt eine allgemeine Zustimmung, wird aber in seinem Standort auf ehemaliger Wasserfläche kritisiert. Der massiv gedrungene Körper konnte zwar im Wettbewerb die Forderungen eines Landmarkes erfüllen, wurde jedoch innerhalb der Rostocker Bevölkerung und der regionalen Medien „Von Schatztruhe bis Sarkophag“<sup>44/222</sup> bezeichnet und als nicht ortstypisch angezweifelt.<sup>223</sup>

<sup>222</sup> BAHR 2022.

<sup>223</sup> Vgl. BAHR 2022; LABUDE-GERICKE 2022.



---

Präsenz durch Massivität.

*Visualisierung: KVANT i. Z. m. Lundgaard & Tranberg Architects*

„Das Neue ohne die Reflektion des Alten  
bleibt kraftlos und entbehrt der Nachhaltigkeit.“<sup>224</sup>  
*Charta von Venedig*

- 6 -

Entwurf.

## Entwurfstheoretische Stellungnahmen.

Der nachfolgende Entwurf baut auf die in der bisherigen Arbeit analysierten Grundlagen auf und setzt sich kritisch mit den aktuellen Planungen am Rostocker Stadthafen auseinander.

Als entwurfstheoretische Stellungnahme versteht sich die Darlegung der Herangehensweisen spezifischer Thematiken. Eine entsprechende Positionierung zu jenen Themen soll nicht nur als Ausgangslage für den Entwurf dienen, sondern auch die Komplexität der Arbeit einschränken. Die folgenden Themenschwerpunkte können daher als Motivation sowie als Notwendigkeit für die Arbeit angesehen werden:

### 1. Umbaumaßnahmen an Silo 1

Die Auseinandersetzung mit dem Umbau des Silo 1 erfolgt aus differenzierten Herangehensweisen, welche sich in persönliche, architekturtheoretische sowie denkmalpflegerische Werte unterscheiden lassen.

Neben dem Silo 2 galt das Silo 1 als einer der letzten, in seinem bauzeitlichen Zustand weitestgehend erhaltenen Industriebauten am Hafanareal. Gliederte es sich durch seine Materialität und Formensprache in das Siloensemble schlüssig ein, konnte es sich besonders durch seine Massivität und Geschlossenheit davon abheben. Der somit über Jahre hinweg prägende Charakter eines geschlossenen Siloensembles erfuhr eine Akzeptanz, womit eine emotionale Bindung zum Bauobjekt einhergeht. Jegliche baulich sichtbare Eingriffe würden dessen Wert verfälschen.

Die aktuellen Planungen an Silo 1 folgen dem Auftrag zum Umbau für gewerbliche sowie gastronomische Nutzungen. Entsprechend jeder Nutzung gelten variierenden baurechtliche Anforderungen, beispielweise für die Belichtung, Erschließung oder Logistik. Besonders im Umbau gilt es jede baurechtliche Maßnahme in Abstimmung mit dem Bestand zu evaluieren. Da sich der Entwurf im Hinblick einer musealen

Nutzung dem Bestand annimmt, bietet dies einen differenzierten Ansatz der Rauminterpretation. Als Beispiel sei hier die notwendige natürliche Belichtung genannt, die in Gewerberäumen höher sein muss als in Ausstellungsräumen.

Die denkmalpflegerischen Vorgaben für das Silo 1 sind anhand seiner Lage im Denkmalsbereich „Silohalbinsel“ definiert. Die im Laufe der vorliegenden Arbeit aufgezeigten Potenziale des Objektes bedingen jedoch eine verschärfte denkmalschutzrechtliche Einordnung. So ist die historische Bedeutung sowie der erhaltene bauzeitliche Zustand vergleichbar mit dem des Silo 2. Als letzter erhaltener Typenspeicher, am Standort zwischen zwei gelisteten Einzeldenkmälern, soll das Silo 1 aus denkmalpflegerischer Sicht gleichbedeutend wie Silo 2 behandelt werden.

## 2. Bestandsbauten Silo 1 und 2 sowie ‚Lokschuppen‘

Ausgehend von der Annahme einer denkmalpflegerischen Gleichstellung der beiden Getreidespeicher soll ein gesamtgesellschaftliches Konzept erarbeitet werden, welche beide Bestandsbauten revitalisiert. Dies folgt neben dem städtebaulichen Zusammenhang auch aus deren historischen Verknüpfungspunkten, wie der Errichtungszeit und Intention, der ursprünglichen Nutzung sowie der Nutzungsdauer bis zum heutigen Leerstand. Die zukünftige Nutzung soll somit nicht nur dem Leerstand und Verfall der Bestandsbauten revitalisierend entgegenwirken, sondern auch deren Bedeutung repräsentieren.

Der in städtebaulichem sowie historischem Zusammenhang stehende ‚Lokschuppen‘ wird einerseits durch seinen guten baulichen Zustand, andererseits durch die Nutzung als renommiertes, angenommenes Lokal in die Planung städtebaulich sowie landschaftsarchitektonisch eingebunden - bedarf jedoch keiner weiteren architektonischen Intervention.



### 3. Neubau des archäologischen Landesmuseums

In der grundsätzlichen städtebaulichen und ortsbildlichen Auseinandersetzung mit dem Stadthafen, fällt dessen architektonische Diversität aufgrund seiner transformativen Entwicklung auf. Dabei werden die unterschiedlichen Ansätze deutlich, bei denen sich einerseits mittels neuer Formensprache an die vorhandenen Strukturen angelehnt wird, während andererseits moderne Typologien an das stetig wandelnde Hafengebilde anknüpfen. In dieser Interpretation ließe sich ein Neubau als ein Fortschreiben der Hafensstruktur argumentieren. Es bedarf jedoch darüber hinaus eine umfassendere Auseinandersetzung mit den räumlichen Potentialen im Hinblick auf eine nachhaltige Hafengestaltung.

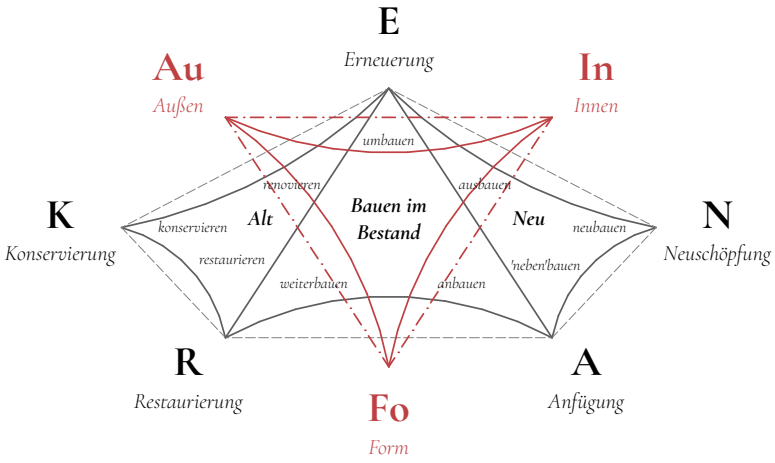
Es ist zu hinterfragen, ob bei der Ausschreibung für den Neubau des Archäologischen Landesmuseums Mecklenburg-Vorpommern, dessen Standort, als Landmark neben der geplanten Brücke, als örtlich zu beschränkt angesetzt wurde. Immerhin wird aus der Planung der BUGA eine zukünftige Hierarchisierung des Stadthafens ersichtlich. Auffällig wird dies an der detaillierten Ausarbeitung des Areals um die Brücke, bei gleichzeitiger Vernachlässigung des östlichen, deutlich stärker verdichteten Hafens.

Ein weitaus größerer Punkt ist die grundsätzliche Ausgangslage der geplanten Errichtung eines Neubaus auf heutiger Wasserfläche. Ausgehend davon, dass ein neuer Museumsstandort im Stadthafen gerechtfertigt ist, stellt sich die Frage nach der Wahl des speziellen Wasserbauplatzes. Erfordert dieser grundlegend schon eine aufwendige und kostenintensive Planung, ist gleichzeitig die Intention zu hinterfragen, ein Museum für archäologische Ausgrabungen auf einer Wasserfläche zu situieren.

Darüber hinaus bieten die Bestandsbauten Silo 1 und 2, für die zu jener Zeit des Wettbewerbs und bis heute eine Nutzung gesucht wird, in Summe in etwa jene erforderliche Nutzfläche, welche für das neue Museum gefordert ist.

Mit einem entfernteren Blick auf das Bauvorhaben ist in der heutigen Zeit die Errichtung eines repräsentativen, massiven Neubaus neben den ohnehin schon relevanten nachhaltigen und wirtschaftlichen Betrachtungspunkten, auch aus ethischer und soziokultureller Sicht zu hinterfragen. Ein Neubau dieses Ausmaßes an einem Ort, welche Jahrzehnte als Freifläche angenommen und genutzt wurde, stößt nicht ohne Grund auf Empörung und Ablehnung in der Rostocker Bevölkerung.

Die sich aus diesen drei Punkten ergebende, zusammenhängende Fragestellung soll in dem nachfolgenden Entwurf bearbeitet werden. Es soll ein alternatives Konzept als gesamtheitlicher Revitalisierungsvorschlag des Siloensembles generiert werden, um einerseits einen Gegenentwurf zu dem geplanten Neubau zu formulieren und so einer weiteren Flächenversiegelung am Stadthafen entgegenzuwirken. Andererseits soll mittels einer respektierenden Umnutzung des Bestandes, dieser reaktivierend der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Im Sinne des geforderten Landmarkcharakters, wird das Silo 2 als industrielles Bestandslandmark interpretiert und soll als solches in einem Kontext genutzt und somit erhalten werden.



## Referenzen.

Die nachfolgenden Referenzbeispiele sollen eine vereinfachte Übersicht für mögliche Ansätze im Umgang mit industriellem Erbe geben. Die Auswahl erfolgte vor allem anhand vergleichbarer Umnutzungen zu einem Ausstellungsgebäude. Darüber hinaus wurden Bauwerke ausgewählt, welche nicht nur gestalterisch, sondern auch bauphysikalisch interessante Lösungen aufzeigen.

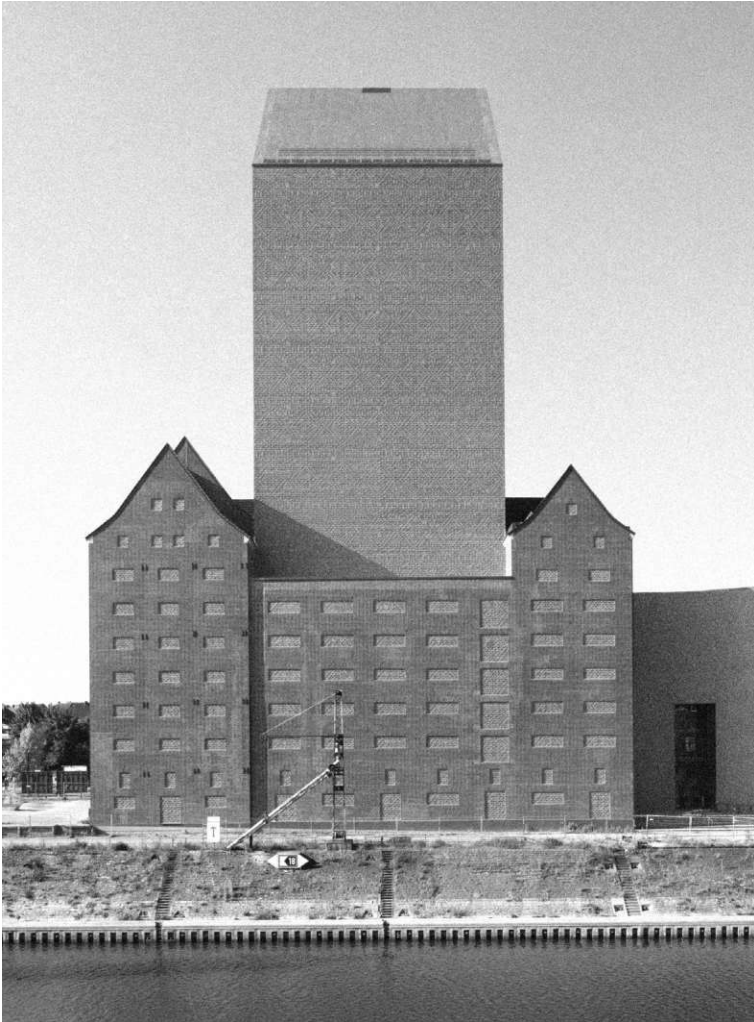
Jede Referenz wurde zudem anhand des Strategiemodells der Charta von Venedig (siehe Seite 27) bewertet. Obwohl diese auch nach 60-jährigen Bestehen noch als „Richtschnur“ und Argumentationshilfe<sup>225</sup> angesehen werden kann, wird sie um die vom Autor gewählten Bewertungskriterien Außen, Innen sowie Form erweitert und wie folgt frei interpretiert:

<b>Erneuerung</b>	<i>Faktor der umnutzenden Interventionen</i>
<b>Konservierung</b>	<i>Faktor der erhaltenen historischen Werte</i>
<b>Restaurierung</b>	<i>Faktor der erhaltenden Maßnahmen</i>
<b>Anfügung</b>	<i>Faktor der erweiternden Bauten</i>
<b>Neuschöpfung</b>	<i>Faktor des Neubaus als additives Ensemble</i>
<b>Aussen</b>	<i>Faktor der äußeren Präsenz des Bestandes</i>
<b>Innen</b>	<i>Faktor der inneren Präsenz des Bestandes</i>
<b>Form</b>	<i>Faktor der Differenzierung neuer Adaptionen</i>

<sup>225</sup> MEIER 2014, S. 122.

Architekt/-in:  
O&O Baukunst

Ort:  
Duisburg, DE

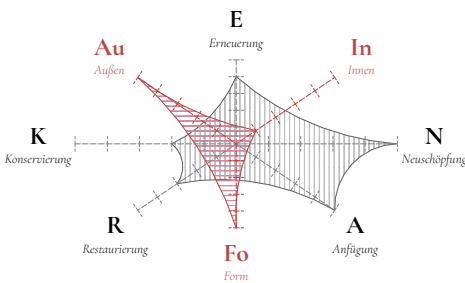


**Projekt:**  
 Landesarchiv NRW Duisburg

**Fertigstellung:**  
 2013

Der aus einem Wettbewerb hervorgegangene Entwurf des Architekturbüros Ortner & Ortner Baukunst (Wien/Berlin) für das Landesarchiv Nordrhein-Westfalen wurde 2013 errichtet. Neben der Revitalisierung eines ehemaligen Getreidespeichers, wurde dieser mit einem turmähnlichen Bauwerk um 77m überhöht und erhielt einen wellenförmigen Anbau. Die Fläche des Bestandsbaus samt Turm dient als Archivfläche, während die Verwaltung im Anbau situiert ist.

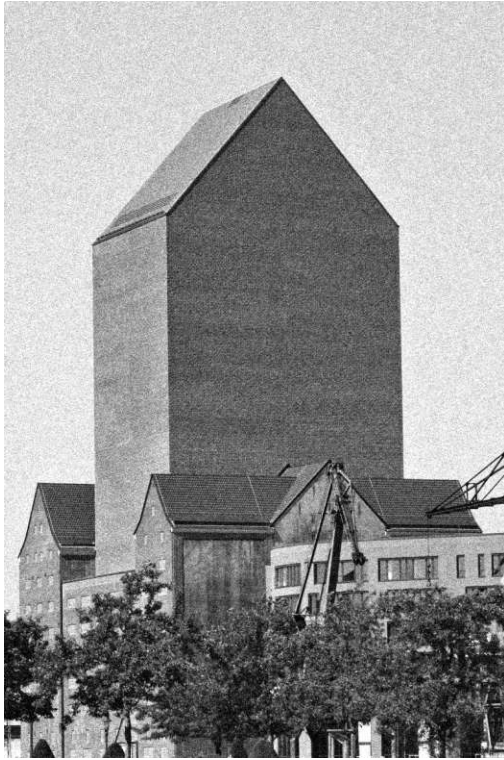
Um die klimatischen Anforderungen zu bewältigen, wurden zunächst die Bestandsfenster verschlossen und das gesamte Bauwerk aufgrund des Denkmalschutzes innenliegend gedämmt. Die Stahlkonstruktion des Turmes wurde an dem bestehenden Stahlbetontragwerk vorbeigeleitet, womit dieser zusätzlich für die anfallenden Lasten der Archivregale unterfangen wird. Bezugnehmend auf den Bestand, wurden die Neubauten in Sichtmauerwerk im Reichsformat geplant, wobei sich diese durch feine ornamentale Strukturen optisch differenzieren. Während der Turm diesem Ansatz folgt, wurde der Anbau aus Kostengründen verputzt und rot gestrichen. Die dadurch entstandene Diskrepanz verstärkt das Abheben des neuen Volumens.<sup>226</sup>



- + Monumentalität als Repräsentation
- + Moderne Formensprache
- + Zitat der Bestandsmaterialität
- + Bestand = Nutzung 1 + erweitert
- + Neubau = Nutzungen 2,3,4,...

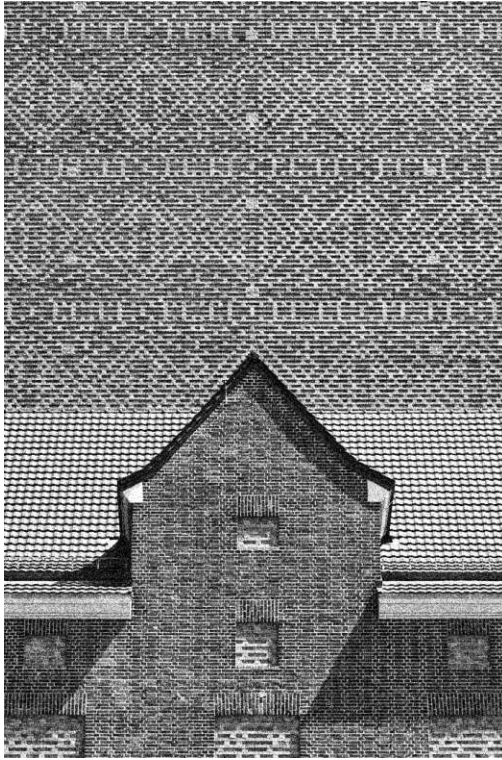
- Formalität neuer Anbau (Welle)
- Materialität neuer Anbau (WDVS)
- Bestand Innen = Neubau

226 ARNDT 2014, S. 26 ff.



---

Integration in den Bestand.



---

Kommunikation zwischen Neu und Alt.



Architekt/-in:  
AFF Architekten

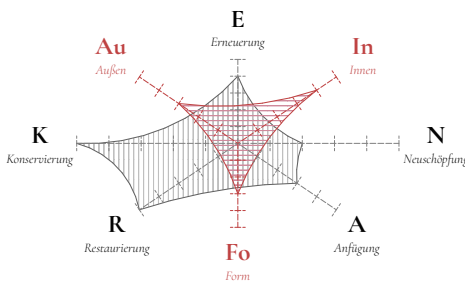
Ort:  
Berlin



**Projekt:**  
**Kornversuchsspeicher**

**Fertigstellung:**  
 2023

Anlässlich des städtebaulichen Großprojektes „Europacity“, welches auf dem ehemaligen Güterbahnhof im Zentrum Berlins entsteht, galt es, das einzige Bestandsgebäude des alten Bahnhofes, einen ehemaligen Kornversuchsspeicher, zu einer gewerblichen Nutzung mit Veranstaltungsflächen zu revitalisieren. Das ansässige Architekturbüro AFF Architekten sah dafür zunächst eine Aufstockung im Dachgeschoss vor, welcher das bauzeitliche Erscheinungsbild zitiert. Durch den weitergeführten Blockverband mit feinen Vor- und Rücksprünge hebt sich der Aufbau von dem Bestand ab. Durch die behutsame, im Inneren ablesbare Innendämmung konnte die äußere Bestandsfassade erhalten werden, wobei deren Ausfachung teilweise durch großformatige Verglasungen ersetzt wurde. Der Rückbau vereinzelter Schüttdböden im Inneren ermöglicht räumliche Bezüge zwischen den neuen Galeriegeschossen. Heben sich diese durch ihre Materialität von dem Bestand ab, passt sich der neue Erschließungskern aus Stahlbeton der bestehenden Stahlbetonkonstruktion an. Im zentralen Kern, welcher die ehemaligen zwei Baukörper miteinander verbindet, befinden sich neben dem Treppenhaus mit Lift auch Sanitär- sowie Technikräume.<sup>227</sup>



- + Differenzierung Alt vs. Neu
- + Anpassen/Absetzen durch Material
- + Ablesbarkeit Innendämmung
- + räumliche Bezüge Innen
- + Präsenz des Bestandes Innen
- großformatige Verglasungen
- Balkonartige Vorbauten

<sup>227</sup> TIETZ 2023, S. 68–76; SCHOLDER 2023, S. 37–41.



---

Bestandswand mit sichtbarer Innendämmung.



---

Räumliche Bezüge der neuen Galeriegeschosse.

Architekt/-in:  
Herzog de Meuron

Ort:  
Duisburg

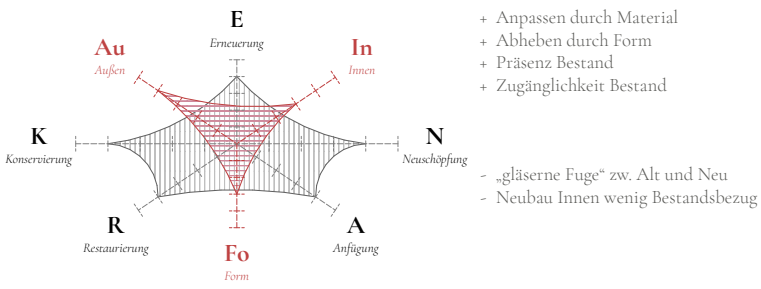


**Projekt:**  
**Erweiterung Museum Küppersmühle**

**Fertigstellung:**  
**1999, 2021**

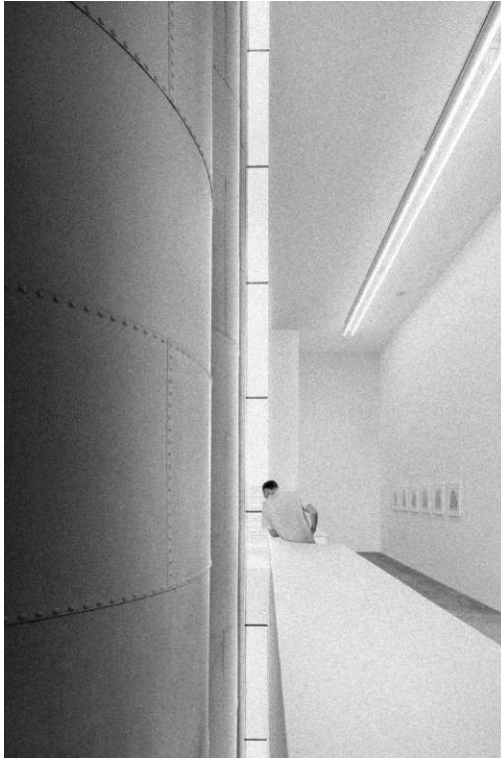
Der Erweiterungsbau des Museums Küppersmühle aus dem Jahr 2021 wurde von dem schweizerischen Architekturbüro Herzog de Meuron errichtet und ist der dritte Entwurf, den die Architekt:innen diesem Objekt widmen. Deren Aus- und Umbau der ursprünglichen Mühle zur Kunstsammlung erfolgte bereits 1999. Die Erweiterung wurde 2008 in Auftrag gegeben und sah zunächst eine Aufstockung der Silos in Form eines überdimensionierten Schiffscontainers vor. Durch finanzielle sowie baustatische Probleme wurde der Entwurf eingestellt.

In ihrer Überarbeitung sehen die Architekt:innen einen deutlich reduzierteren Umgang mit der bestehenden Bausubstanz vor. Der Neubau nutzt die ehemaligen Siloschächte als Vermittler und schließt über Durchbrüche an den Bestandsbau an. Neben der Dimensionierung und Höhenstaffelung, nimmt der Entwurf auch die bestehende Materialität auf. Dadurch kommt es zu einem optischen Verschmelzen von Alt und Neu. Der Baukörper gliedert sich in drei Bereiche, welche durch die Fassadengestaltung, angepasst an die inneren Nutzungen, differenziert werden.<sup>228</sup>



<sup>228</sup> WINTERHAFER 2021., S. 8 ff.





---

Präsenz der Silos im Neubau.



---

Einblick in den ehemaligen Siloschacht.



Architekt/-in:  
Herzog de Meuron

Ort:  
London

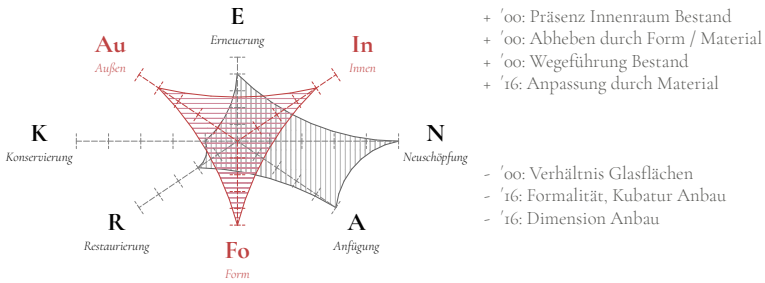


**Projekt:**  
**Tate Modern London**

**Fertigstellung:**  
**2000, 2016**

Die architektonischen Interventionen des schweizerischen Architekturbüros Herzog de Meuron an der ehemaligen Bankside Power Station waren in zwei unabhängige Etappen unterteilt. Der allgemeine Umbau des alten Kraftwerks zum zukünftigen Museum erfolgte bereits von 1995 bis 2000. Hierfür sahen die Architekt:innen einen grundlegenden Eingriff in die Bausubstanz vor. Während die ehemalige Turbinenhalle in ihrer raumhohen Präsenz die vermittelnde Rolle einer Plaza einnimmt, wurden die vor- und rückgelagerten Flügelbauten zurückgebaut und als neue Ausstellungskuben in den Bestand eingesetzt.

Ausgehend von dem verzeichneten Erfolg wurde bereits 2005 der Auftrag zu einem Erweiterungsbau erteilt, welcher 2016 fertiggestellt wurde. Der 11-geschossige Neubau ersetzt das ehemalige Schalterhaus („Switch House“) und verdoppelt so die bisherige Ausstellungsfläche des Museums. Durch seine in sich verdrehte Form nimmt der Neubau einen skulpturalen Charakter ein und schließt südlich an den Bestandsbau an. Die ehemals geplante vollflächige Verglasung wurde im Laufe des Entwurfes von einer Ziegelfassade ersetzt und somit ein materieller Bezug zum Bestand hergestellt.<sup>229</sup>



229 BRINKMANN 2016, S. 14 ff.



---

Präsenz der Zeitschichten.



---

Ehemalige Turbinenhalle als Ort der Vermittlung.



**Architekt/-in:**  
**Lacaton & Vassal**

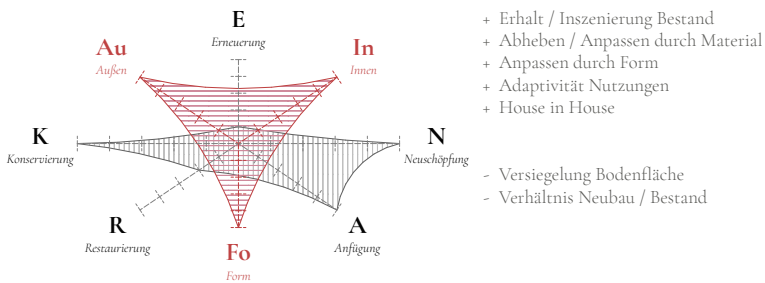
**Ort:**  
**Dünkirchen (F)**



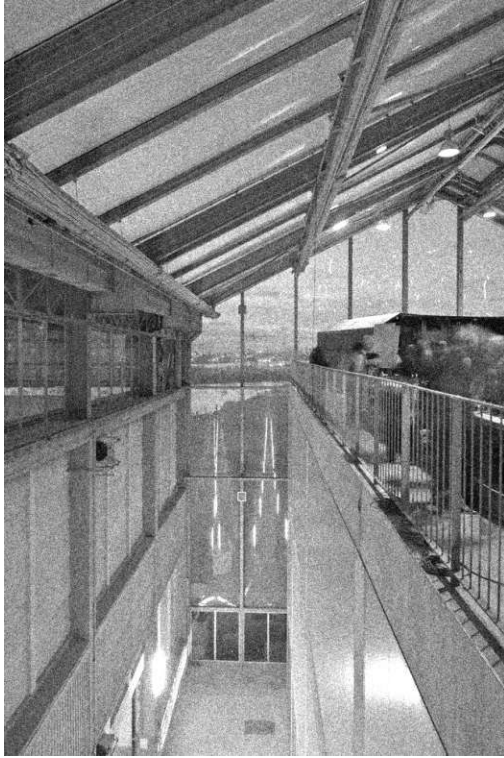
**Projekt:**  
**FRAC Nord-Pas de Calais**

**Fertigstellung:**  
**2013**

Das Projekt ging als Sieger des Wettbewerbes für den Umbau einer ehemaligen Industriehalle zum regionalen Zentrum für zeitgenössische Kunst (FRAC - Fonds Régionaux d'Art Contemporain) hervor. Das sich durch Pragmatik, Funktionalität und Nachhaltigkeit auszeichnende französische Architekturbüro Lacaton & Vassal formulierte dafür einen alternativen Ansatz entgegen den Wettbewerbsanforderungen. Statt die alte Werfthalle mit einem Neubau auszubauen, erkannten sie deren architektonische Qualität und räumliche Flexibilität. Zur Wahrung dessen, wurde ein Neubau konzipiert, welcher die Proportionen des Bestandes aufnimmt und an dessen Längsseite anschließt. Die Einfachheit der Bestandskonstruktion interpretierend, entstand aus vorgefertigten Industrieelementen und einer zweifachen, transparenten Außenhaut ein im Grundriss flexibler Neubau, welcher über eine Fußgängerbrücke mit dem Bestand verbunden ist. Der dadurch erschaffene „Zwilling“ steht im Dialog mit dem Bestand, ermöglicht eine gemeinsame oder separierte Nutzung und sichert somit dessen Erhalt.<sup>230</sup>

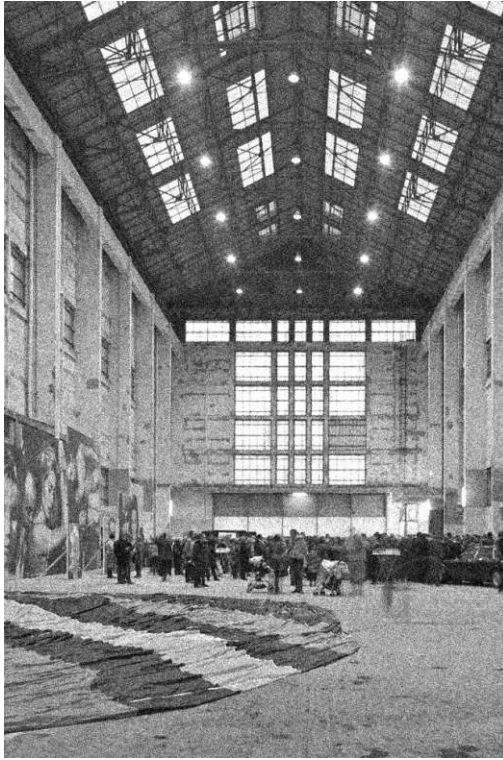


<sup>230</sup> KABISCH 2014, S. 24.



---

Anfügen und Abheben.



---

Inszenierung des Bestandes.



*„Nutze ein Denkmal und du erhältst es, nutze ein Denkmal um und du sicherst seinen Fortbestand. [...] Passe ein Denkmal an neue Nutzungen an, aber achte dabei auf seine Bestimmung, seine Ordnung, seine Struktur und seine Farbigkeit.“<sup>231</sup>*

- Charta von Vendig -

<sup>231</sup> KÜPPER o.J., Unterpunkt „Umnutzung“.

- 6.1 -

Konzept.

In dem Rückgriff auf die Prinzipien der Charta von Venedig werden die Bestandsbauten neben ihrer Typologie sowie Konstruktion auch anhand der Pragmatik und Funktion untersucht und reinterpretiert. Dabei wird die Gebäudeaufteilung anhand der Nutzungen deutlich. Das Silo 2 ist vertikal gestaffelt. Die ersten zwei Geschosse sind durchgehend und offen, darüber folgen die Schächte und Zellen, welche mit dem großen Dachgeschoss abgeschlossen werden. Das Silo 1 hingegen ist horizontal in den Schacht- und Kopfbereich unterteilt.

Ausgehend von dem historischen Kontext erfolgt eine Interpretation der ehemaligen Nutzung: Ein Silo, ist in seiner Infrastruktur dafür ausgelegt, Getreide zu lagern. Nutzt man seine Typologie in einen musealen Kontext um, so ließe sich die Lagerung zukünftiger Exponate mit dem Getreide in einen Zusammenhang bringen. Es erfolgt eine *Transformation einer Lagerung*.

Diese Herangehensweise erlaubt spezifische, den Bestand respektierende Eingriffe. So kann die großzügige Erdgeschosszone des Silo 2 für offene, museumspädagogische Angebote genutzt werden. Anstelle des Getreides wird zukünftig die Ausstellung positioniert. Durch leichte Einbauten lassen sich neue Geschosse realisieren, wodurch die großen Schächte - als ehemalige Orte der temporären Lagerung - zu Flächen der Wechselausstellung werden. Die bestehenden Geschosse im Kopfbereich von Silo 1 sowie die einzelnen Getreidezellen in Silo 2 werden als Dauerausstellungsflächen umgenutzt. Das repräsentative Dachgeschoss des Silo 2 lässt sich in diesem Verständnis als offener Veranstaltung- und Tagungsraum nutzen, wodurch dessen räumliche Qualität erhalten werden kann. Der Gewerbeanbau des Silo 2 kann weiterhin genutzt werden und wird der Verwaltung sowie Vereinsflächen zugeschrieben.



**Braucht es einen Neubau?**

- II -

Mit der Revitalisierung beider Getreidespeicher lässt sich bereits ein Großteil der geforderten Nutzungsfläche des Archäologischen Landesmuseums (ALM) realisieren. Den Bestand in seiner räumlichen und baulichen Kapazität umnutzend, lässt beide Silos als zwei separierte Ausstellungsgebäude interpretieren. Für ein einheitliches Museum bedarf es einer Verbindung beider Baukörper, womit die Frage des zukünftigen Einganges aufkommt.

Ein Foyer, als erster und letzter Raum eines Museumbesuches, ist ein transformativer Ort, welcher als Schwelle zwischen Außenwelt und Ausstellung fungiert. Mehr als nur der Ticketverkauf, findet hier eine Orientierung und Einleitung in den Ausstellungsbereich statt. Über seine vermittelnde Rolle hinaus, ist es ebenso ein Ort der Begegnungen und Kommunikation. Oftmals in räumlicher Verbindung mit dem Museumsshop sowie Café wird das Foyer zu einem Zwischenraum, welcher die Ruhe der Ausstellung mit der Dynamik des Alltages verbindet.

Basierend auf den denkmalpflegerischen Anforderungen entsteht die Problematik, ohne äußere Interventionen eine Eingangsgeste zu schaffen, welche dem Bestand sowie seiner neuen Nutzung gerecht wird. Zudem findet sich in dem Umnutzungskonzept des Bestandes kein potenzieller Raum, welcher den Anforderungen eines Foyers gerecht werden könnte.

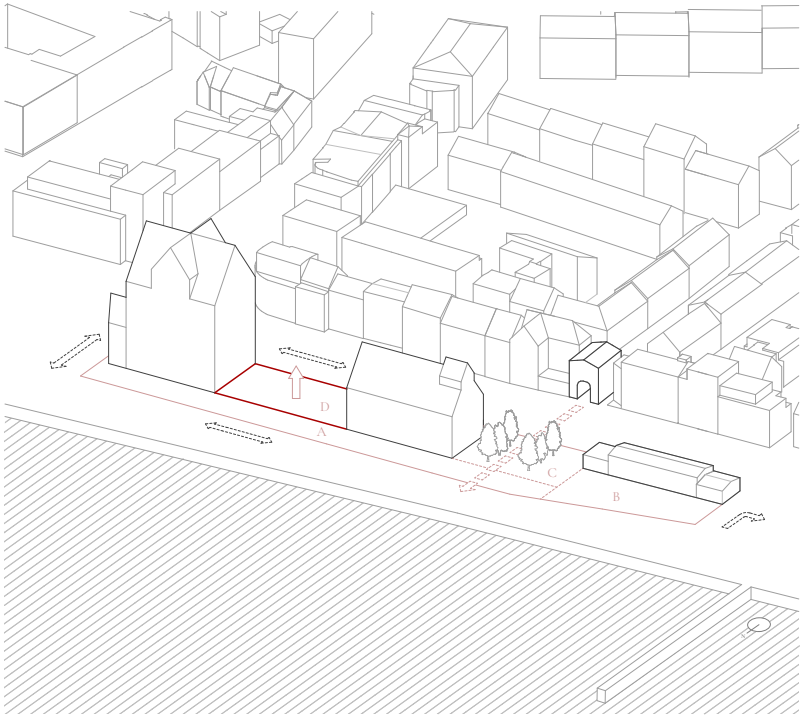
Ein adäquater Neubau kann auf die genannten Themen reagieren und eine neue Nutzung formal repräsentieren. Durch ein verbindendes Bauwerk ließe sich der Bestand in den neuen Kontext seiner zukünftigen Nutzung setzen. Um dafür eine entsprechende Haltung zu formulieren, bedarf es einer bewussten architektonischen Geste, welche sich dennoch dem Bestand unterzuordnen weiß.

- III -

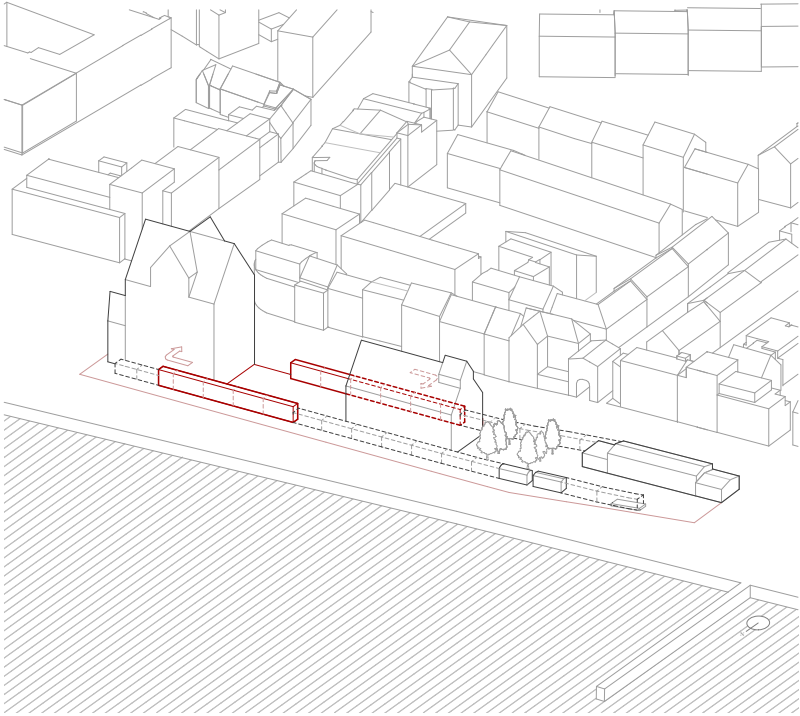
Mit dem Ziel, den geplanten Neubau in die Bestandstruktur zu integrieren, bedarf es einer großräumigen, städtebaulichen Auseinandersetzung. Das bisherige Bild am Stadthafen zeichnet sich durch viele in sich städtebaulich-isolierten Baukörper aus, welche in keinem Zusammenhang zueinanderstehen.

In Eingrenzung auf die Getreidespeicher zeichnet sich durch die allseitige Rahmung von Verkehrsflächen ein Betrachtungsperimeter ab, welcher die drei Bestandsgebäude umfasst. Dieser lässt sich städtebaulich vereinen, bedarf jedoch eine landschaftsarchitektonische Zonierung: Der nördliche, vorgelagerte Freiraum (A), der westliche Vorbereich des ‚Lokschuppen‘ (B), sowie die zwischenräumlichen Platzsituationen (C, D), welche durch die Staffelung der drei solitären Bestandsbauten aufgespannt werden. Der westliche Zwischenraum (C) ist leicht begrünt und befindet sich in der Achse des ehemaligen Stadtors ‚Mönchentor‘, welche durch die axial gesetzte Baumallee auf das Grundstück transferiert wird. Als eine der altstädtischen Sichtachsen sind diese städtebaulich geschützt und dürfen nicht verbaut werden. Dem entgegen zeichnet sich der Platz (D) zwischen Silo 1 und 2 als ein versiegelter, wenig genutzter Parkplatz aus.

Das städtebauliche Potenzial des Zwischenraumes (D) erkennend, soll dieser aufgewertet werden und als neuer Bauplatz dienen. Aufbauend auf die denkmalpflegerische Strategie einer städtebaulichen Akzentuierung (siehe Seite 159) wird in Form eines Plateaus (+0.64m) eine räumliche Differenzierung zum umliegenden Straßenraum geschaffen. Durch die bewusste Höhengschwelle wird der städtische Raum neu gefasst und als Stadtplateau hervorgehoben. Gleichermassen wird somit die sukzessive Bewältigung des Niveauunterschiedes von Stadtniveau (+0.00) zu dem Erdgeschossniveau der Silos (+1.28m) eingeleitet.







- IV -

Die vor dem ‚Lokschuppen‘ stehenden, denkmalgeschützten Güterwaggons stellen noch heute repräsentativ die ursprüngliche Infrastruktur am Stadthafen dar. Während die südlichen Gleise sowie der Großteil im Hafenaerial zurückgebaut wurden, verlaufen heute noch zwei Gleisstränge nördlich von Silo 2 bis zum ‚Lokschuppen‘. Diese sind aktuell nur teilweise freigelegt, zählen dennoch als größte und letzte Gleisanlage im Hafen als schützenswert.

Im Sinne einer funktional-pragmatischen Erschließung während der Anlieferung oder Löschung der Speicher wurden diese über deren nördliche sowie südliche erdgeschossigen Flanken erschlossen. Dies förderte ein flexibles Durchladen und eine entsprechend schnelle Abfertigung. Der ursprüngliche ‚Bewegungsablauf‘ des Schüttgutes lässt sich demnach wie folgt zusammenfassen:

Mit der Bewegung entlang der Längsachse kommt es bei Erreichen des Zuganges zu einem Richtungswechsel und das Gebäude wird in Querrichtung erschlossen. Das Getreide durchläuft den Speicherzyklus und verlässt das Gebäude auf die gleiche Weise.

Die neue Erschließung beruft sich in einem historischen Rückgriff auf die infrastrukturelle Durchwegung des Grundstückes sowie die Erschließung des Bestandes. Dafür wird die Typologie des Güterzuges in seiner Form referenziert und in einer Reinterpretation als neuer Erschließungskörper auf den einstigen Gleisanlagen positioniert. Die bestehenden Zugänge werden revitalisiert, sodass es einerseits zu keinen äußerlichen Interventionen kommt und sich andererseits der neue Bewegungsablauf dem Alten angleicht: Nach dem Entlangschreiten, betritt man den Bestand mit einem Richtungswechsel. Um dies zu unterstützen und gleichzeitig entsprechend der denkmalpflegerischen Anforderungen die Erdgeschosszone weiterhin ersichtlich zu lassen, enden die neuen Typologien auf Höhe der Zugänge.

- V -

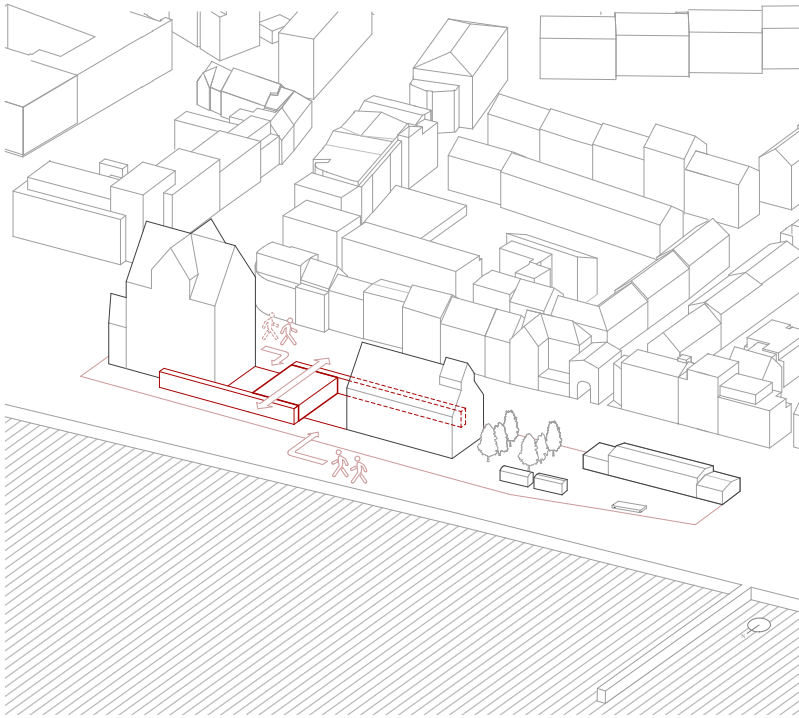
Um sich dem Bestand gegenüber möglichst respektvoll zu positionieren, wird eine neue, die Erschließungskörper verbindende, Kubatur zentral positioniert. In einem den Bestand würdigenden Abstand positioniert sich der Baukörper als Mittelpunkt des zukünftigen Museums und bildet somit die Adresse.

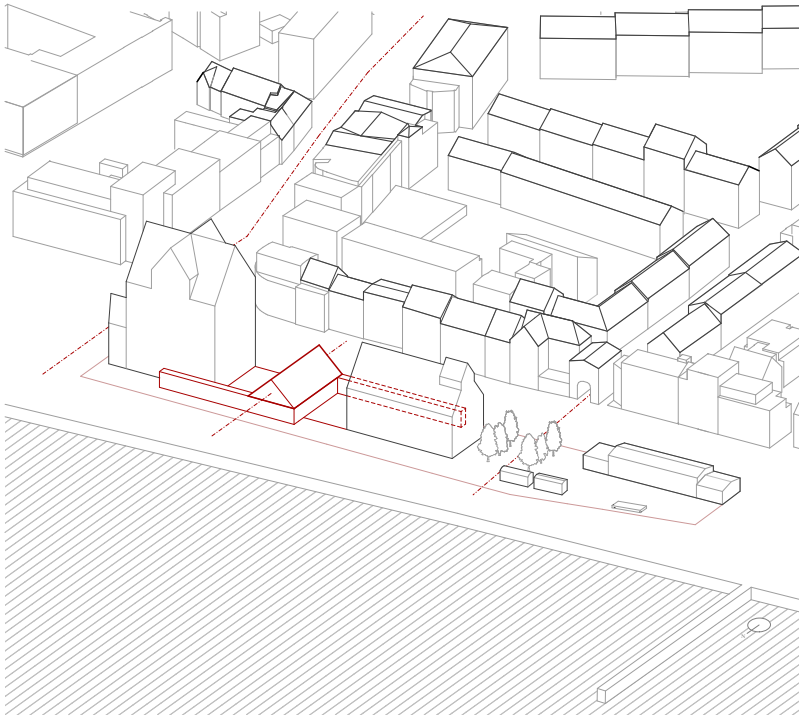
Durch die zentrale Verbindung der Erschließungskörper formuliert der Entwurf eine Z-förmige Setzung, womit sie dem Bewegungsablauf im städtischen Raum folgt. Dieser lässt sich grundlegend in Nord und Süd unterteilen. Der südliche Zugang erfolgt aus der Innenstadt entlang der Grubenstraße, wohingegen der nördliche Zugang von der Uferpromenade erfolgt.

Im Vergleich kann der nördliche Strom an Besucher:innen allein dadurch, dass es sich um eine Flaniermeile entlang der Warnow handelt, als deutlich stärker eingestuft werden als der südliche Zugang über die stark frequentierte Grubenstraße. Dies darf jedoch nicht (mehr) ausschlaggebend für die Orientierung der Zugänge eines Neubaus sein. Den Grund erkennt man in den besagten Nachbarbauungen, welche in ihrer einseitigen Orientierung zum Wasser die Trennung des Hafens von der Innenstadt weiterhin fördern.

In der Überzeugung des zukünftigen Umdenkens und der Reduzierung des täglichen Automobilverkehrs muss die städtebauliche Situation erneut eingeschätzt werden, wodurch auf heutiger Straßenfläche neuer städtischer Raum gewonnen werden kann.

Um vorausschauend eine Flexibilität zu gewährleisten, spannt der Neubau in eine Zweiseitigkeit in Form von zwei Vorplätze zu den Bestandsbauten auf. Ungerichtet und offen positioniert sich das neue zentrale Element – das Portalgebäude – zwischen den Silos und lädt zum zweiseitigen Eintreten ein.





- VI -

In ihrer städtebaulichen Typologie zeichnet sich gerade die naheliegende Umgebung durch eine vielseitige Dachlandschaft aus. Dies liegt vor allem den Bombenangriffen Ende des Zweiten Weltkrieges zu Grunde. Obgleich in zahlreichen Fällen die regional-typische Satteldachform aufgenommen wurde, repräsentieren auch eine Vielzahl jüngerer Bauwerke die Modernität und Formensprache ihrer Errichtungszeit.

Die Dachform des Portalgebäudes knüpft an die in der Umgebung vorherrschenden Satteldachtypen an und bezieht sich gleichzeitig auf deren Tradition im norddeutschen Raum. Das große Satteldach legt sich dabei additiv auf die zuvor entstandene Z-Form und schließt diese oberhalb ab. Die Höhenstaffelung der drei Bestandsgebäude aufnehmend, jedoch nicht störend, nimmt der First des neuen Daches die Traufkante des Silo 1 auf und gliedert sich in den Zwischenraum ein.

Mit der Ausrichtung des Daches wird dabei bewusst die bestehende Flucht der Silos sowie die generelle Orientierung der Stadthafenbebauung gebrochen. Dies erfolgt aus verschiedenen Gründen: Allem voran folgt die Drehung des Volumens der bereits beschriebenen Intention einer zweiseitigen Erschließung ohne Hierarchisierung. Gleichermäßen gelingt es durch den ‚Bruch der Achse‘ eine entsprechende Aufmerksamkeit zu generieren, wobei die Flucht des Daches gleichermäßen in die Vorplätze und Eingänge einleitet. All das unterstreichend bricht die Dachform zwar die umliegende Firstachse, richtet sich dafür aber nach den städtebaulichen Achsen. Diese verlaufen aus der südlichen Innenstadt kommend entlang der Grubenstraße oder durch das ehemalige Stadttor frontal zur Hafenkante.

- VII -

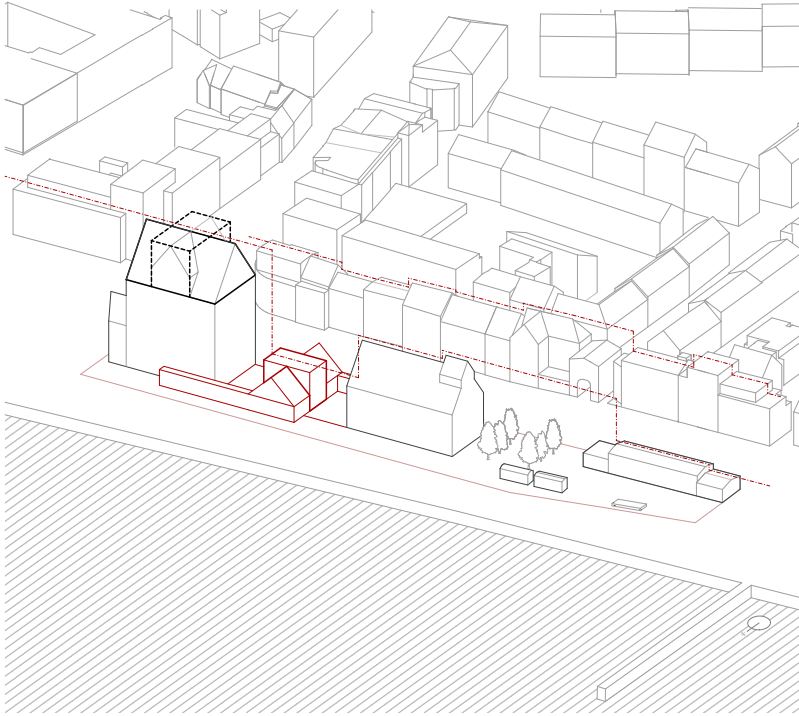
In dem Rückgriff auf die Charta von Venedig ist für den Fall einer „Neuschöpfung“ folgendes Prinzip für eine neuschaffenden Typologie formuliert: „Das Neue ohne die Reflektion des Alten bleibt kraftlos und entbehrt der Nachhaltigkeit.“<sup>232</sup>

Daran anknüpfend fällt in der Reflektion der Bestandsbauten / des Alten besonders das stark überformte Dach des Silo 2 auf. Wie bereits erläutert folgte die Form hierfür dem Ausdruck der inneren Funktion. Ließe sich hieraus eines der grundlegenden Leitmotive in der Architektur („form follows function“<sup>233</sup>, L. H. Sullivan) ableiten, so lässt sich der Dachgestaltung neben seiner baulichen Präsenz, auch eine architekturtheoretisch-historische Repräsentation zuschreiben. Folglich ist der Gedanke Paul Bonatz' möglicherweise wie folgend zu reflektieren: Der Bereich eines Gebäudeteils wird anhand dessen Relevanz für die Nutzung gestalterisch ausformuliert und betont.

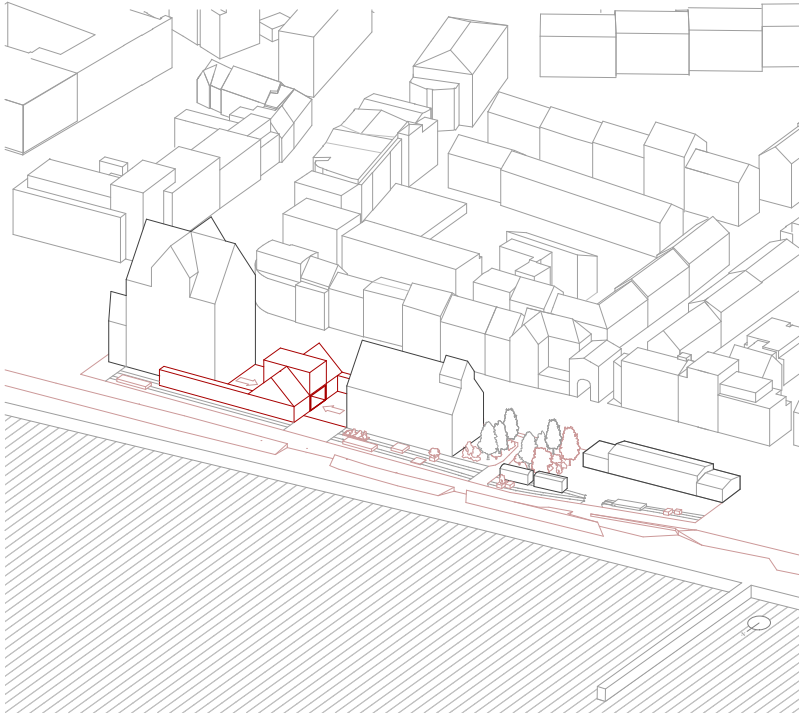
Anlehnend an jenes System wird dem Foyer in dem neuen Portalgebäude, als Ort des Ankommens und Verteilens, eine ähnliche Bedeutung zugeschrieben. Demnach erfolgt eine formale und zeitgenössische Neuinterpretation der Dachform. Anstelle des im Bestand firsthohen Quergiebels durchschneidet der Kubus des Foyers das Satteldach. Daraus entsteht eine skulpturale Dachform, welche die städtebaulichen Achsen aufnimmt (Satteldach) und gleichermaßen auch auf die Hafensflucht reagiert (Getreidespeicherdächer, bauliche Orientierung, etc.). Die geschaffene Kubatur schafft nicht nur eine Zweiseitigkeit in ihren Vorplatzsituationen, sondern erfährt durch den zusätzlich eingestellten Kubus auch eine Adressierung der Zugänge.

<sup>232</sup> KÜPPERER o.J., Unterpunkt „Neuschöpfung“.

<sup>233</sup> SULLIVAN 1896, S. 409.







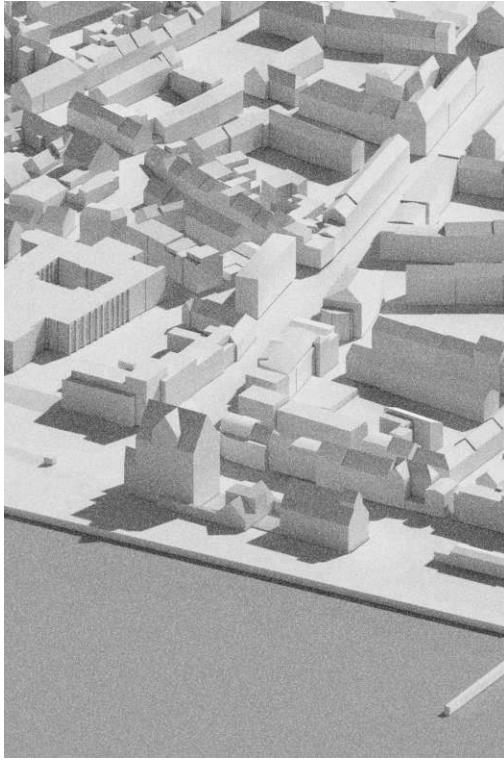
- VIII -

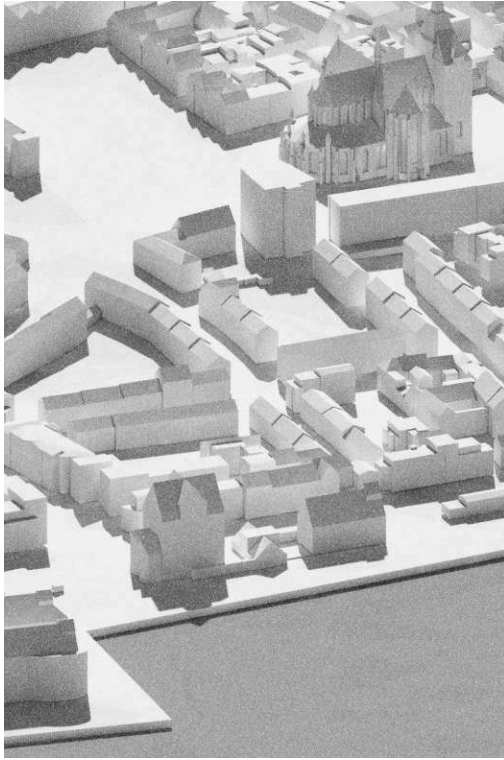
Neben den formal-baulichen Eingriffen in das bestehende Speicherensemble, ist die Auseinandersetzung mit dem Ort nicht zu vernachlässigen. Wichtig dabei ist die umfassende und ganzheitliche Betrachtung des aufgezogenen Betrachtungsperimeters.

Besonders die im Bereich der Speicher erhalten Bodenbelägen, Gleis- oder Straßenführungen lassen sich als Zeitschichten der Nutzungsperioden interpretieren. Eine denkmalpflegerische Abwägung der Bedeutung jener Schichten öffnet Spielräume für eine Revitalisierung oder Erweiterung spezifischer Flächen. So könnten jenes noch erhaltene Bodenelement der ursprünglichen industriellen Nutzung, aufgearbeitet und wieder freigelegt werden. Dies gilt im Besonderen für die nördlichen zwei Gleisstränge, welche grundlegend erhalten jedoch überwuchert und verstellt sind.

Eine entsprechende Revitalisierung der ehemaligen industriellen Infrastruktur würde einen Beitrag für das Verständnis sowie die öffentliche Identifikation mit der Hafengeschichte bewirken („Restauriere und du festigst wieder“<sup>234</sup>). Durch geringe Interventionen kann ein Einblick über das ursprüngliche Ausmaß gegeben werden, wobei der geschaffene Freiraum gleichermaßen als öffentlicher Platz genutzt und bespielt werden kann. Als Beispiel sei hier die Inszenierung der bestehenden Waggonen, einfache Möblierungen, wie Sitz- und Liegemöglichkeiten sowie neue Begrünungen erwähnt, welche gleichermaßen den Bestand reinszenieren, wie auch neue Begegnungsräume schaffen würden.

<sup>234</sup> KÜPPER o.J., Unterpunkt „Restaurieren“.







ALM\*

\*Archäologisches Landesmuseum

## Situierung.

1:2000





## Landschaftsarchitektonische Interventionen.

Eine einheitliche landschaftsarchitektonische Überarbeitung des Stadthafenareals wurde mit dem Wettbewerb „Zentraler Bereich Stadthafen Rostock“<sup>235</sup> im Herbst 2021 beauftragt. Das Konzept hatte seinen Schwerpunkt an der Brückenverbindung, sah jedoch auch die Eingliederung des Hochwasserschutzes entlang der Kaikante vor. Im Bereich der heutigen Begrünungsflächen, nördlich der Getreidespeicher soll dafür eine 1,20m hohe Mauer errichtet werden. Durch entsprechende Geländemodellierung wird diese in den Grünbereich integriert, sodass sie nur an den vorgesehenen Schleusen sichtbar wird.

Das betrachtete Grundstück, welches die drei Bestandsgebäude umfasst, liegt demnach hinter dem Hochwasserschutz, was eine Freiheit in der landschaftlichen Gestaltung zulässt. Anknüpfend an die bereits beschriebenen Punkte, wird der Freilegung der erhaltenen Gleisanlagen ein hohes Potential zugeschrieben. Mittels barrierefreier Aufschüttungen im Bereich der Zugänge lässt sich die Gleisanlage entsprechend zonieren, woraus verschiedene Bereiche generiert werden können.

Dadurch, dass sich die bauliche Intervention für den geplanten Neubau auf den Zwischenraum der Speicher bezieht, lassen sich zuvor versiegelte Flächen wieder freilegen und renaturalisieren. Damit sind vor allem die südliche Fläche vor Silo 1 sowie der Freiraum der aktuellen sporadischen Baumallee zwischen Silo 1 und ‚Lokschuppen‘ gemeint. Mittels einer diversen Begrünung lässt sich hier eine Art Parksituation schaffen, welche die Achse zum gegenüberliegenden ‚Mönchentor‘ erhalten würde. Ein besonderes Anliegen ist es zudem jegliche Gestaltung des Freiraumes sowie der Möblierung im Sinne des Animal Aided Design (AAD)<sup>236</sup> zu planen und damit potenzielle Lebensräume der städtischen Tierwelt in den Entwurf zu integrieren.

<sup>235</sup> Vgl. ANON. 2021, wa-ID: wa-2030289.

<sup>236</sup> Vgl. animal-aided-design.de.



Abb.117 - Lageplan, 1:1000

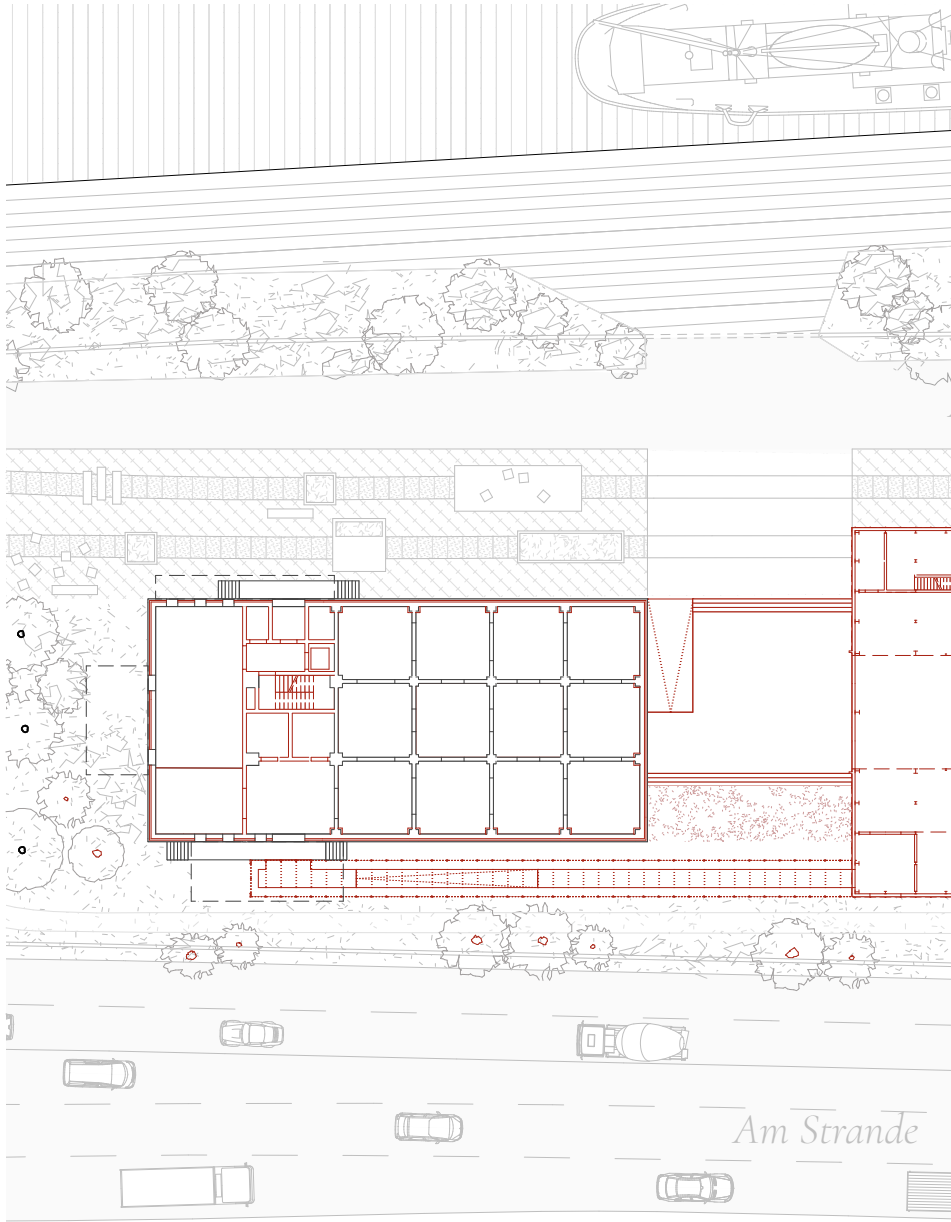
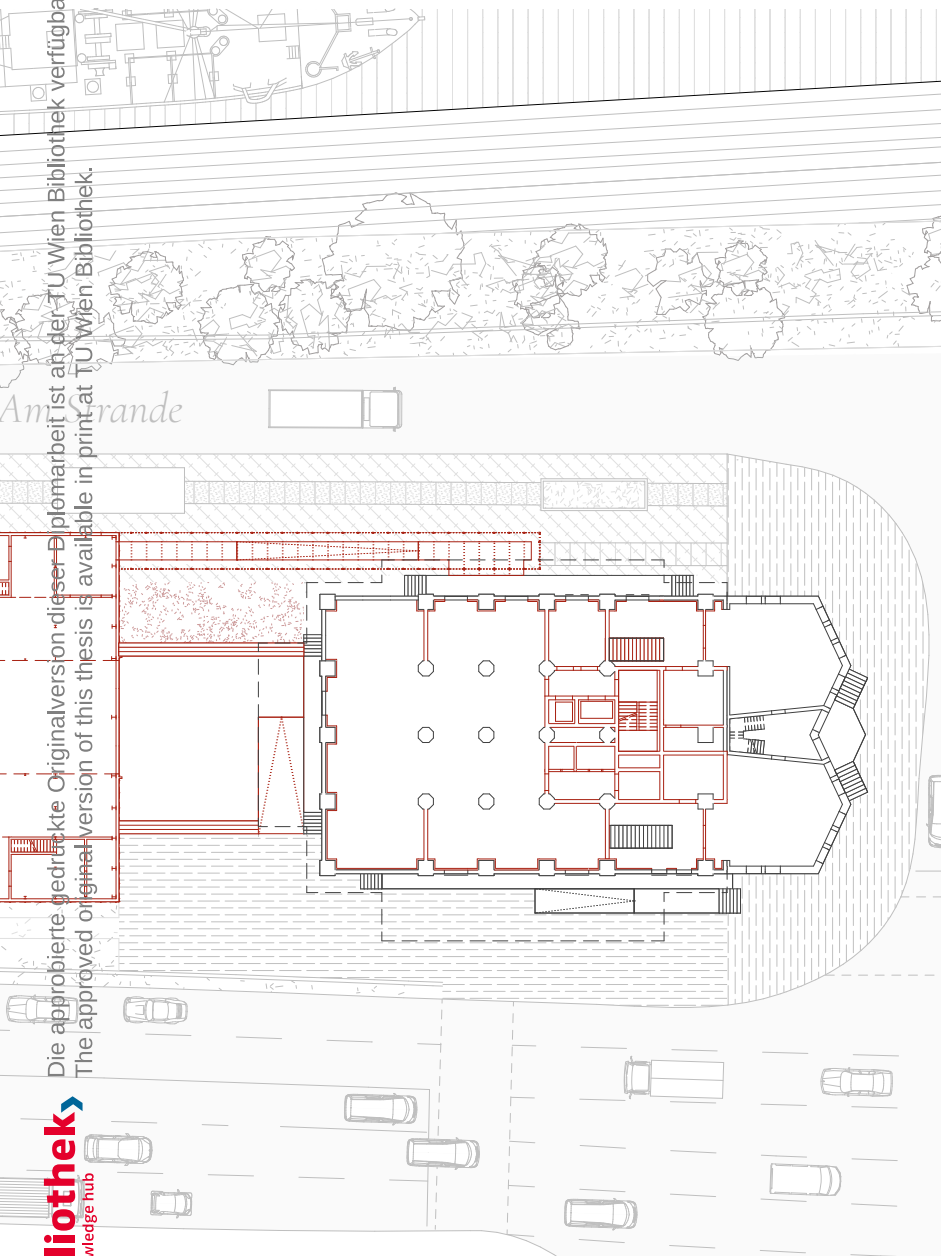
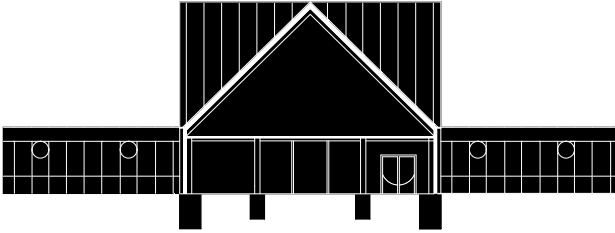


Abb.118 - Erdgeschoss, 1:500

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



## **Eingang** *in die Geschichte.*



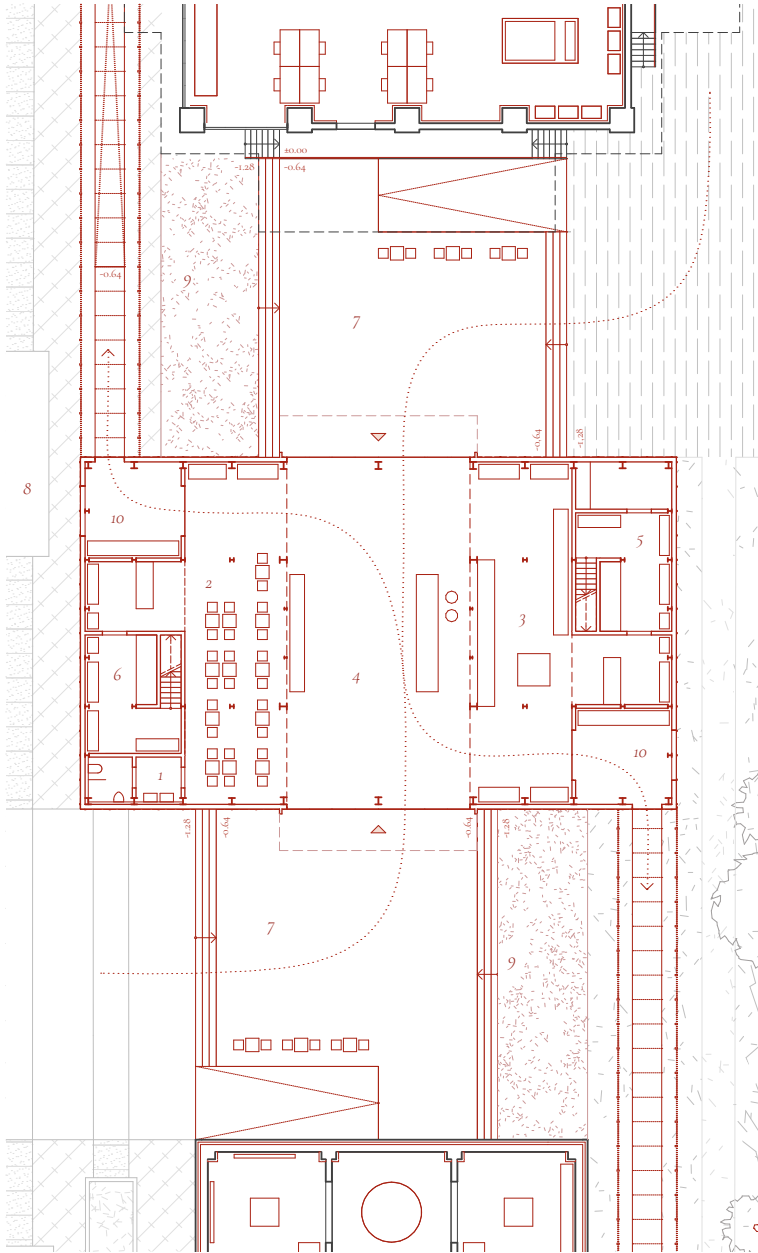
Der Neubau positioniert sich zentral in den Zwischenraum der Bestandsbauten und tritt über die aufgespannten Vorplätze mit ihnen in einen Dialog.

Der neue Körper nähert sich formal dem Bestand an, hebt sich jedoch durch dessen filigrane Stahlkonstruktion und Fassadendeckung von ihm ab. Dabei variiert die architektonische Haltung im städtischen Raum abhängig von den Öffnungszeiten des Museums. Im geöffneten Zustand dienen große Faltelemente als Vordächer und leiten in das Foyer ein, während diese außerhalb der Öffnungszeiten geschlossen sind, womit sich der Neubau in seine monolithische Nachbarschaft einfügt (siehe Abb. 121 u. 122).

Auf beiden Seiten des Gebäudes laden große Freitreppen und Rampen zum Betreten der Plateaubene (+0.64m) ein. Mit dem Eintreten in das Gebäude öffnet sich das großzügige Foyer. Konzeptuell und konstruktiv an einen Industriehallenbau angelehnt, fungiert dieses zudem als Hochregal und Zwischenlager unterschiedlicher Exponate. Die flankierenden Nebennutzungen (Café und Museumsshop) nehmen, der räumlichen Hierarchie folgend, eine deutliche geringe Raumhöhe ein und ordnen sich dem Foyer unter. Hier finden sich auch die Schwellenräume (Luftschleusen), welche in die Erschließungskörper und weiter in die Getreidespeicher einleiten. Um unterirdische Arbeiten nahe der Wassergrenze zu vermeiden, werden jegliche haustechnische Anlagen in die oberen Geschosse unter den Satteldächern verlegt. Um die Sicherheit im Falle eines Brandes zu gewährleisten, wird die freiliegende Stahlkonstruktion entsprechend angestrichen. Eine Sprinkleranlage in den Nutzungsflügeln trägt zusätzlich zur Eindämmung der Brandausbreitung bei. Zudem kann aufgrund der zahlreich ausgewiesenen Notausgänge, die sich sowohl an den Haupteingängen als auch über die Luftschleusen befinden, stets ein kurzer Fluchtweg garantiert werden.

Entgegen dem typischen, definierten Museumsablauf wird ein offenes Konzept angestrebt, welches die Besucher:innen über Reihenfolge und Ablauf selbst entscheiden lässt. Um den Solitärcharakter der Bestandsbauten zu bewahren, können die Museumsbereiche in den Silos unabhängig voneinander besucht werden. Da der Zugang über die kalten Erschließungsgänge erfolgt, befindet sich sowohl in Silo 1 also auch in Silo 2 eine Ticketkontrolle sowie Garderobe.

Das Portalgebäude wird zum zentralen Element des neuen Museums. In seiner verbindenden Rolle entsteht eine räumliche Symbiose aus Bewegung und Pause. Wie einst in den Getreidespeichern, erfolgt eine Transformation der Bewegungsströme.



- |   |       |    |                              |
|---|-------|----|------------------------------|
| 1 | WC    | 6  | Küche                        |
| 2 | Café  | 7  | Vorplatz                     |
| 3 | Shop  | 8  | öffentliche Installation     |
| 4 | Foyer | 9  | interaktive Ausgrabung       |
| 5 | Lager | 10 | Schwellenraum (Luftschleuse) |

Erdgeschoss  
1:300







Offen.

- Blick von Norden -



Geschlossen.

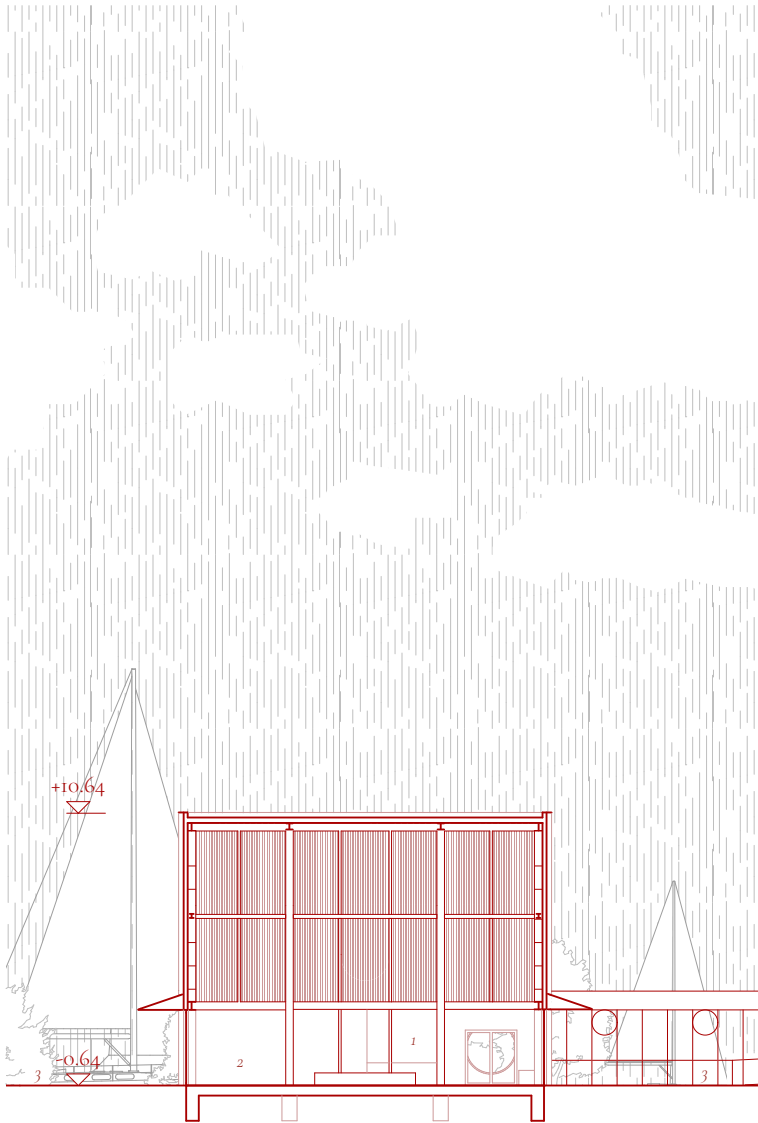
- Blick von Süden -



- 1 Vorplatz
- 2 öffentliche Installation

Ansicht Norden  
1:300



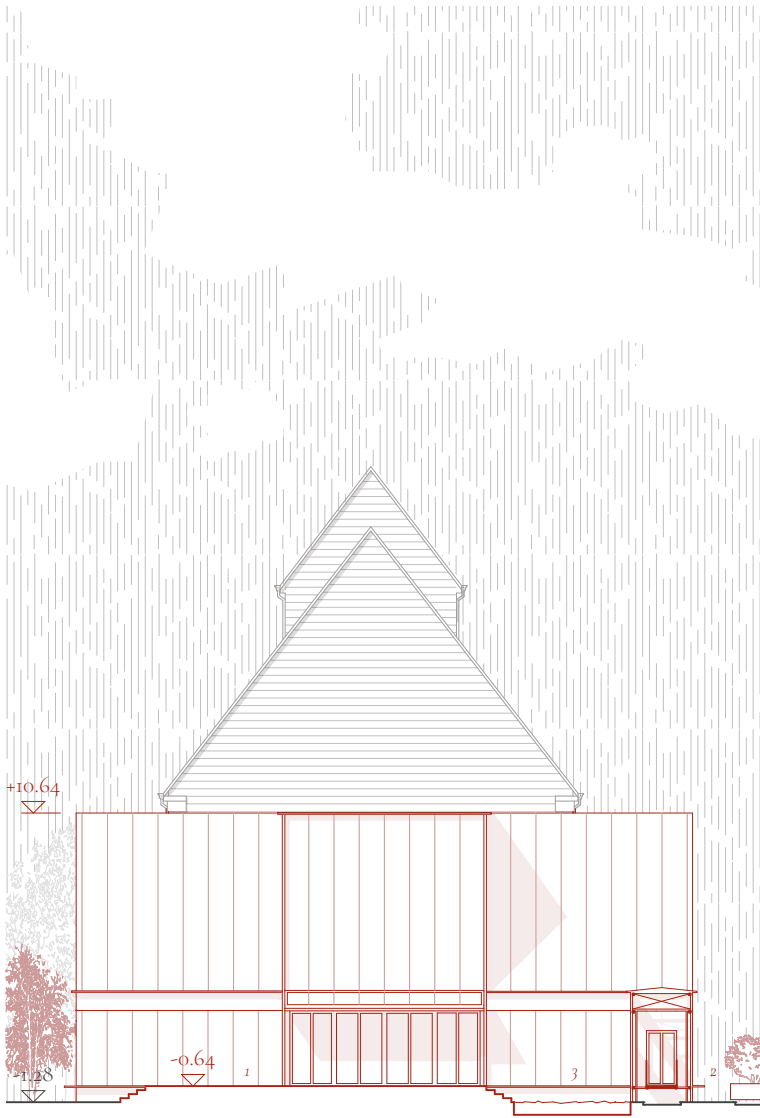


- 1 Café
- 2 Foyer
- 3 Vorplatz

Schnitt  
 1:300

3 m

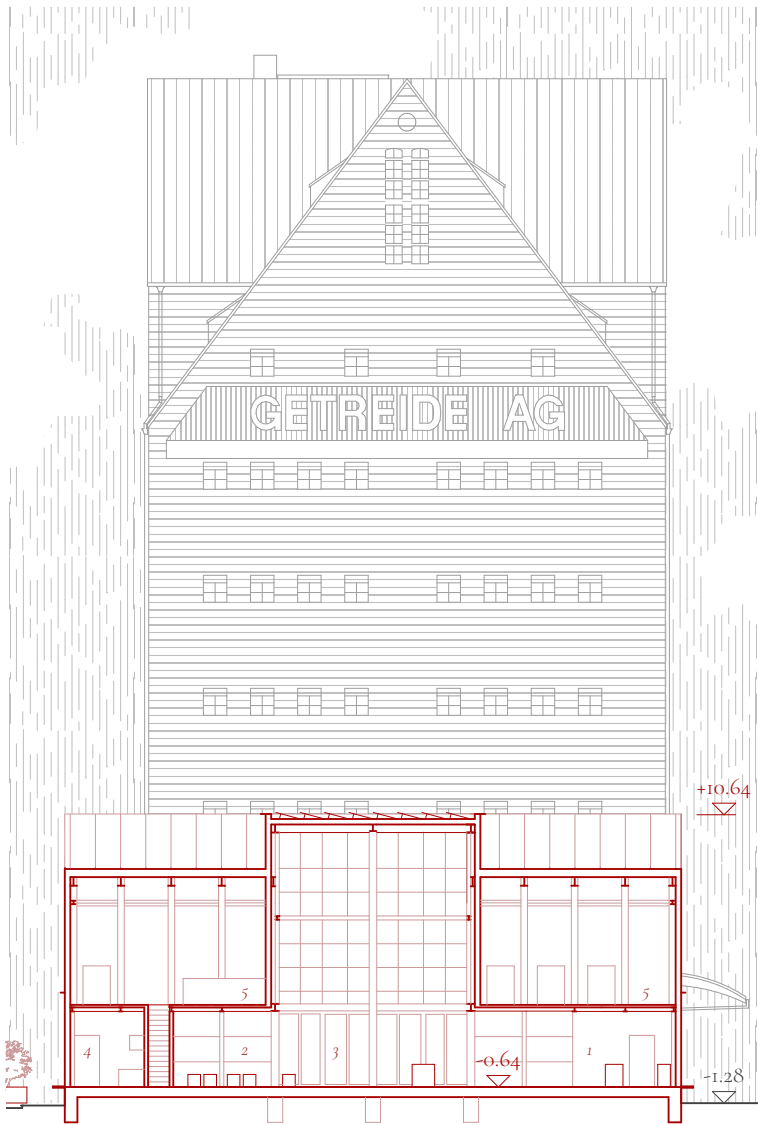
Abb.124



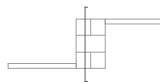
- 1 Vorplatz
- 2 öffentliche Installation
- 3 interaktive Ausgrabung

Ansicht Osten  
1:300

3 m



- 1 Shop
- 2 Café
- 3 Foyer
- 4 Küche
- 5 Haustechnik & Lager

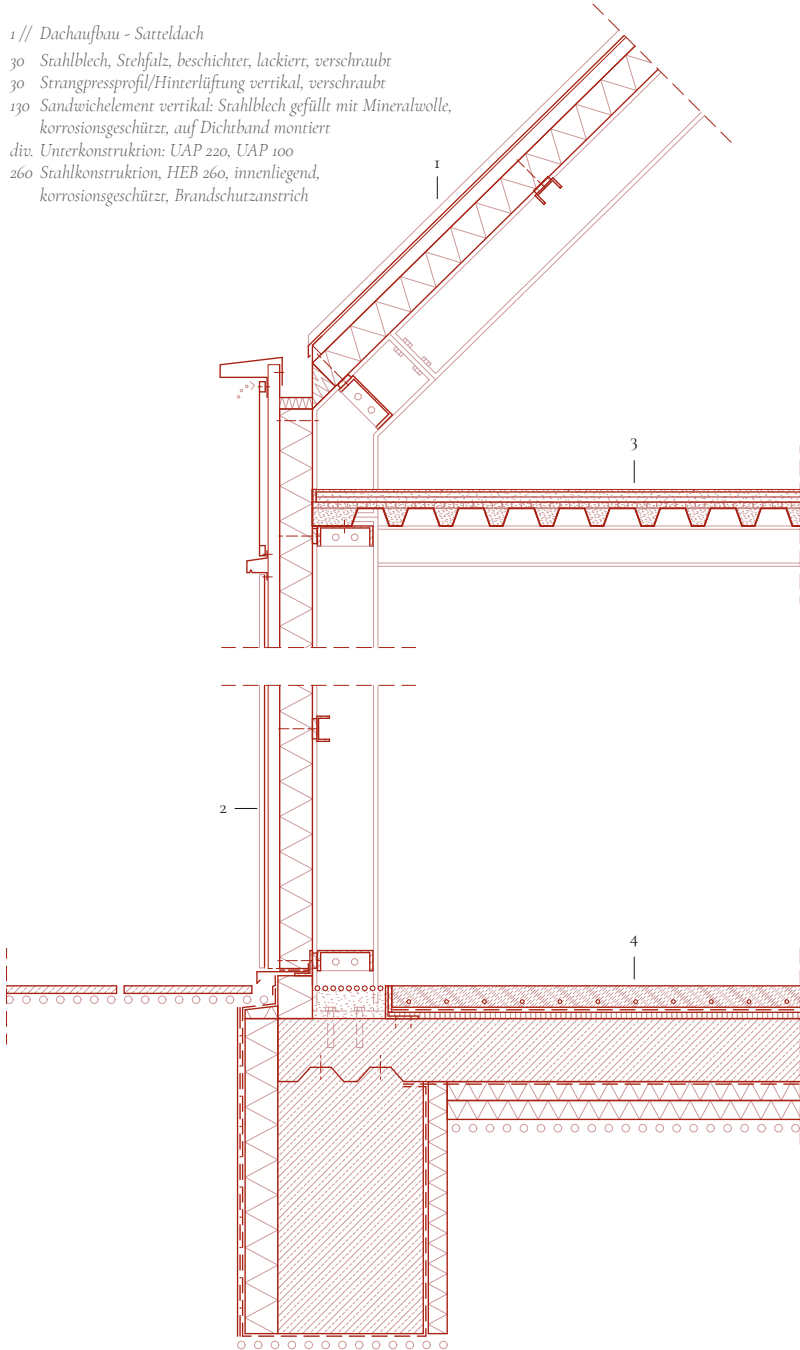


Schnitt  
1:300



1 // Dachaufbau - Satteldach

- 30 Stahlblech, Stehfalz, beschichtet, lackiert, verschraubt
- 30 Strangpressprofil/Hinterlüftung vertikal, verschraubt
- 130 Sandwichelement vertikal: Stahlblech gefüllt mit Mineralwolle, korrosionsgeschützt, auf Dichtband montiert
- div. Unterkonstruktion: UAP 220, UAP 100
- 260 Stahlkonstruktion, HEB 260, innenliegend, korrosionsgeschützt, Brandschutzanstrich

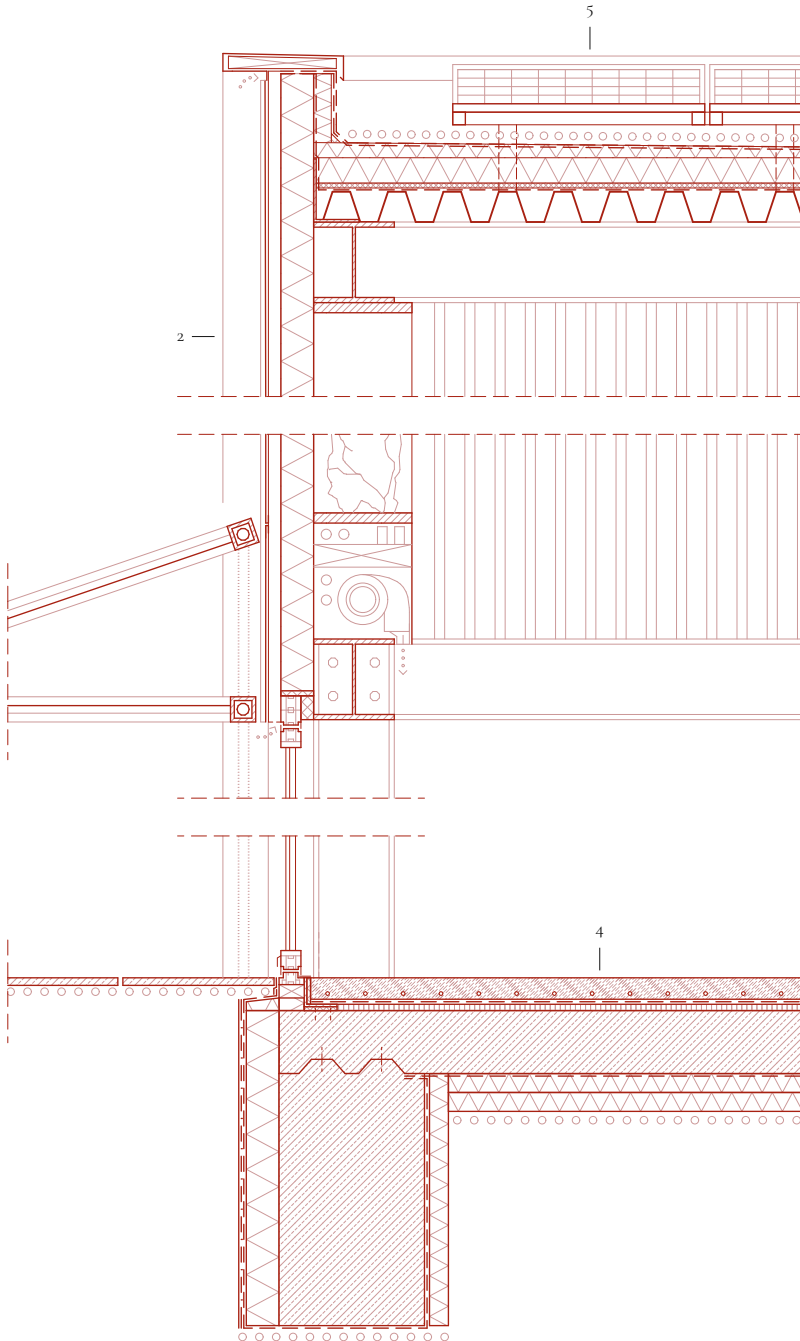


2 // Wandaufbau

- 30 Stahlblech, Stehfalz, beschichtet, lackiert, verschraubt oberhalb: Glattblech auf Rasterklickschiene, lackiert
- 30 Strangpressprofil/Hinterlüftung vertikal, verschraubt
- 130 Sandwichelement vertikal: Stahlblech gefüllt mit Mineralwolle, korrosionsgeschützt
- div. Unterkonstruktion: UAP 220, UAP 100
- 260 Stahlkonstruktion, HEB 260, innenliegend, korrosionsgeschützt, Brandschutzanstrich

3 // Deckenaufbau

- 7 PVC-Fliese (ecotile), lose verlegt, wiederverwendet
- 40 Trockenestrich, Gipsfaserplatte, zweilagig, verschraubt
- 30 Wabenplatte Pappe
- 70 Trapezblech Stahl, korrosionsgeschützt, gefüllt mit Sand für Schallschutz, verschraubt auf Träger
- 160 Stahlprofil HEB 160, verschraubt an Stütze, korrosionsgeschützt, Brandschutzanstrich



4 // Bodenaufbau

- 30 Recyclingestrich aus Abbrüche des Bestandes, beheizt
- 18 Trennlage auf Trägerplatte Holzwerkstoff
- 250 Bodenplatte Fertigteil Stahlbeton, wiederverwendbar;  
Abdichtungsbahn gegen Bodenfeuchte EPDM,  
materialhomogen verschweißt
- 150 Perimeterdämmung Schaumglasplatten,  
lose verlegt, zweilagig

5 // Dachaufbau - Flachdach

- PV-Anlage, abgedichtet und auf Trapezblech montiert
- >50 Recycling-Betonschutt aus Abbruch, lose geschüttet;
- Dachabdichtungsbahn EPDM, zweilagig, verschweißt;
- 60 Gefälledämmung Schaumglasplatten, lose verlegt;
- 100 Dämmung Schaumglasplatten, lose im Verband verlegt;  
PE-Folie, diffusionshemmend;
- 30 Hartfaserplatte; Dampfsperre
- 120 Trapezblech, verschraubt auf Träger,
- 320 Stahlprofil HEB 320, verschraubt an Stütze,  
korrosionsgeschützt, Brandschutzansrich





Foyer.



Café.

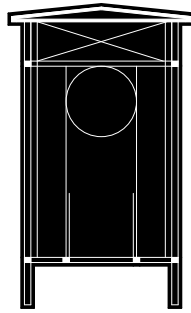


Schwellenraum.



Zugang.

Gleisgang.



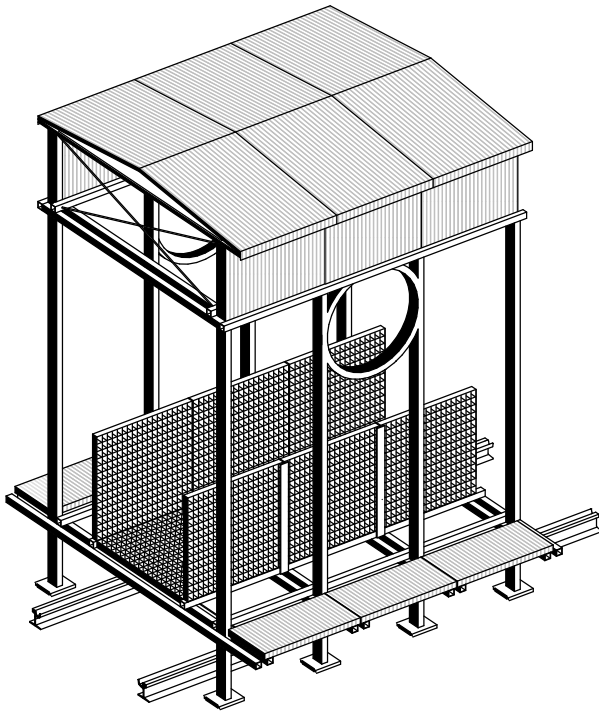
Über den neuen Erschließungsgang werden die Bestandsbauten mit dem Neubau nicht nur funktionell, sondern auch baulich verbunden. Im Sinne seiner denkmalpflegerischen Legitimation erfolgen deshalb in seiner Setzung und architektonischen Ausformulierung historische Rückgriffe.

Der ehemalige Bewegungsablauf des Getreides wird dafür neuinterpretiert. Dessen Ausgangspunkt bilden die erhaltenen Gleisanlagen des früheren Zugverkehrs. So positioniert sich der neue Verbindungsgang auf den Gleisanlagen und nimmt in seiner Proportion Bezug auf die ehemaligen Güterzüge. Die filigrane Stahlkonstruktion knüpft daran an und stellt einen Zusammenhang zu dem neuen Foyergebäude her.

Der Verbindungsgang, welcher als Rampe den weiteren Niveausprung auf 1,28m ermöglicht, setzt sich vor den Bestand. Durch seine feine Gliederung tritt er jedoch in den Hintergrund, sodass die Erdgeschosszonen der Silos nicht verfälscht werden. Die einzige bauliche Verbindung erfolgt über Brücken in Höhe der Zugangstore.

Den Solitärcharakter respektierend wird auch das neue Foyergebäude als ein solches herausgearbeitet, sodass der Verbindungsgang als eine offene und kalte Erschließung fungiert. Anlehnend an die Idee eines Freilichtmuseums wird mit der Bewegung zu den ‚Ausstellungssilos‘ der Fokus auf deren bauliche Präsenz gelenkt. Der Bestand wird zum Exponat, bis er mit dem Eintreten selbst zum Ausstellungsraum wird.

In bewusster Auseinandersetzung mit dem Bestand, einerseits in Form der Silos andererseits in Form der erhaltenen Gleisanlagen, wird eine filigrane Stahlkonstruktion gewählt. Diese wird nur punktuell aufgeständert, fügt sich somit an den Bestand und ordnet sich diesem unter. Gleichzeitig öffnet sich die Konstruktion auch in den umliegenden Außenraum. Durch unterschiedliche Bespielungen, wie beispielsweise die durchlaufende Sitzmöglichkeit, etabliert sich der Erschließungsgang in den städtischen Raum. Als Ort der Information, Reflektion und Kommunikation fügt er sich zwischen Bestand und Neubau.







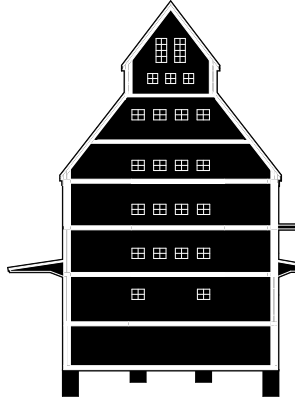
Anfügen.

- Blick von Norden -



Unterordnen.  
- Blick von Westen -

## Silo 1.

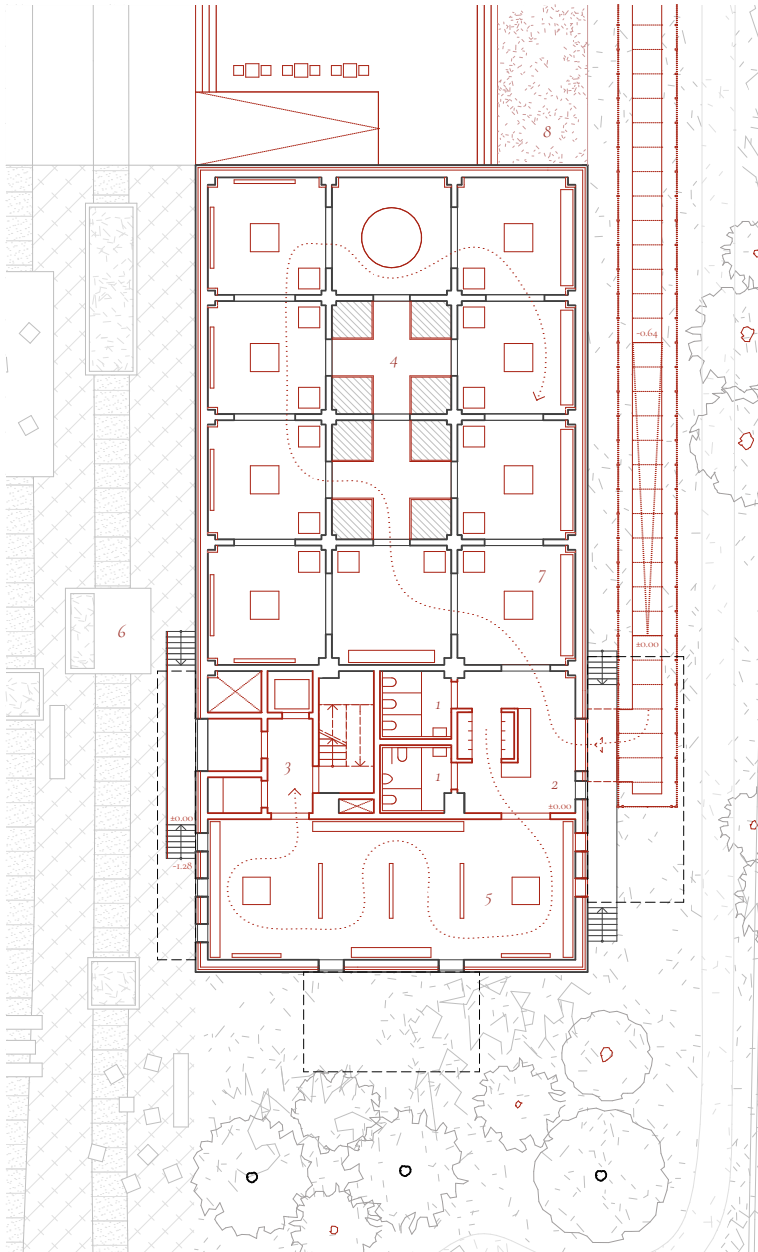


Für das Silo 1 wird ein gleichwertiger Umgang wie mit Silo 2 angestrebt. Den dafür definierten denkmalschutzrechtlichen Angleichungen folgend, soll der Bestand in seiner Authentizität erhalten werden. Die sich daraus ergebenden Eingriffe sind neben der Instandsetzung der Fassade auf den Innenraum beschränkt.

Der Zugang erfolgt über das südliche Bestandstor in den eingestellten Erschließungskern. Dieser folgt dem Bestandsraster und unterstützt die horizontale Gliederung des Gebäudes. Neben dem Sicherheitstreppenraum, der sowohl im Normal- als auch im Brandfall genutzt wird, befindet sich hier der Eingangsbereich. Dieser dient neben der Ticketkontrolle, der Garderobe sowie den Sanitärbereichen, auch als Ausgangspunkt zu den Ausstellungsbereichen.

In den ehemaligen Siloschächten erzeugen einzelne Durchbrüche eine Enfilade, welche durch eine eingezogene Stahlkonstruktion auf Höhe der Trichter (+0.00 m) zugänglich wird. Zehn der zwölf Schächte werden als einzelne Kabinette der Wechselausstellung genutzt, wohingegen die zwei zentralen Schächte die ehemalige Nutzung als Getreidespeicher thematisieren.

Der westliche Kopfteil wird in seiner bestehenden Geschossigkeit aufgearbeitet und als Dauerausstellungsfläche umgenutzt. Dem kuratorischen Konzept folgend, erfolgt die epochale Gliederung der Ausstellung geschossweise. So gibt der Ausstellungsbereich Silo 1 einen Überblick verschiedener, kleinteiliger Exponate. Diese sind über die Geschosse epochal gegliedert, wobei sich im Dachgeschoss eine Sonderausstellung der industriellen Geschichte des Bestandes widmet.



- |   |              |   |                        |
|---|--------------|---|------------------------|
| 1 | WC           | 5 | Dauerausstellung       |
| 2 | Vorraum      | 6 | öffentl. Installation  |
| 3 | Erschließung | 7 | Wechselausstellung     |
| 4 | Schachtraum  | 8 | interaktive Ausgrabung |

Erdgeschoss  
1:300





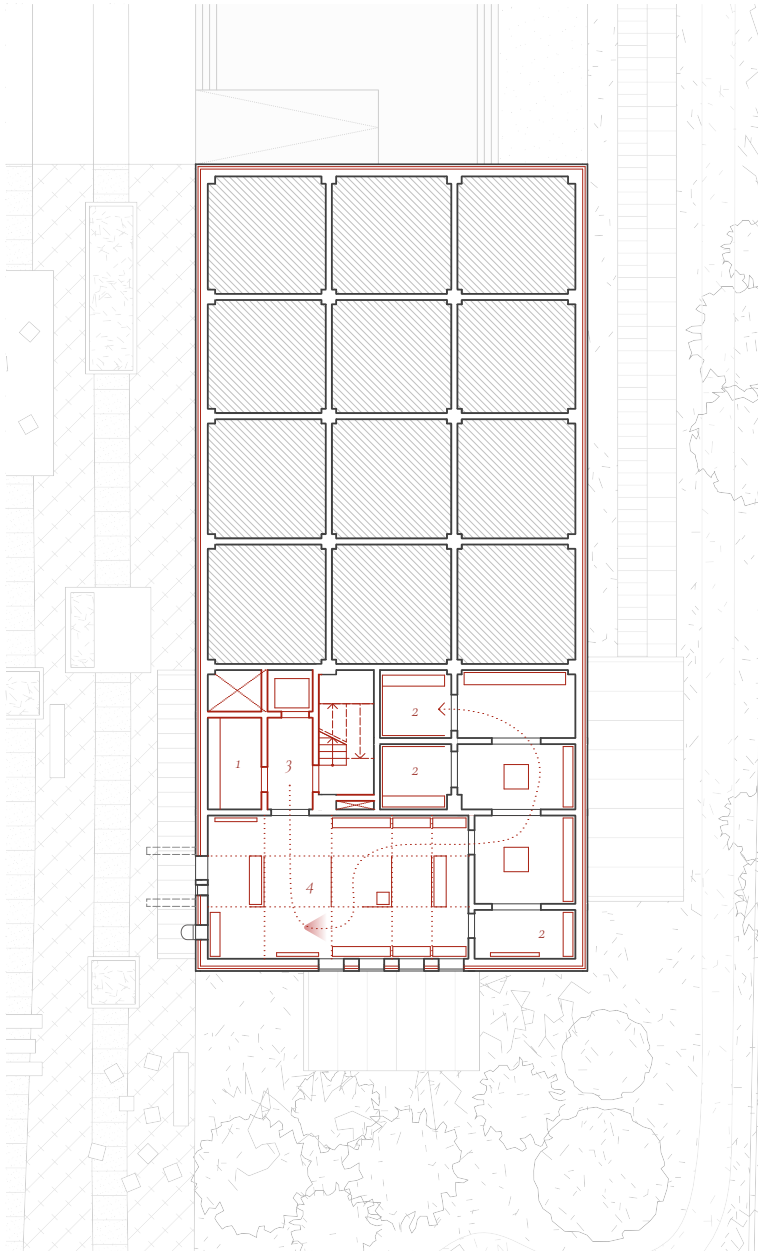


Bestand erleben.





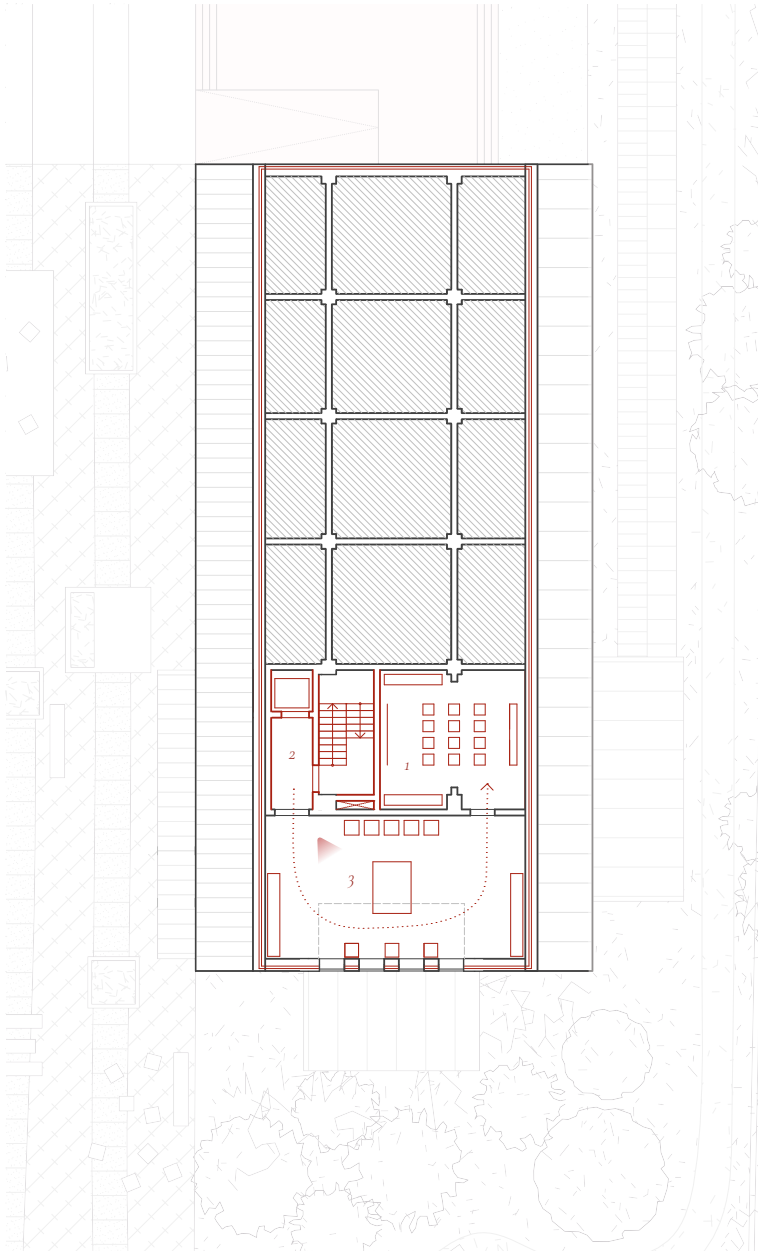
Dauerausstellung,  
- Regelgeschoss -



- 1 Lager
- 2 Kabinett
- 3 Erschließung
- 4 Dauerausstellung

2. Obergeschoss  
1:300





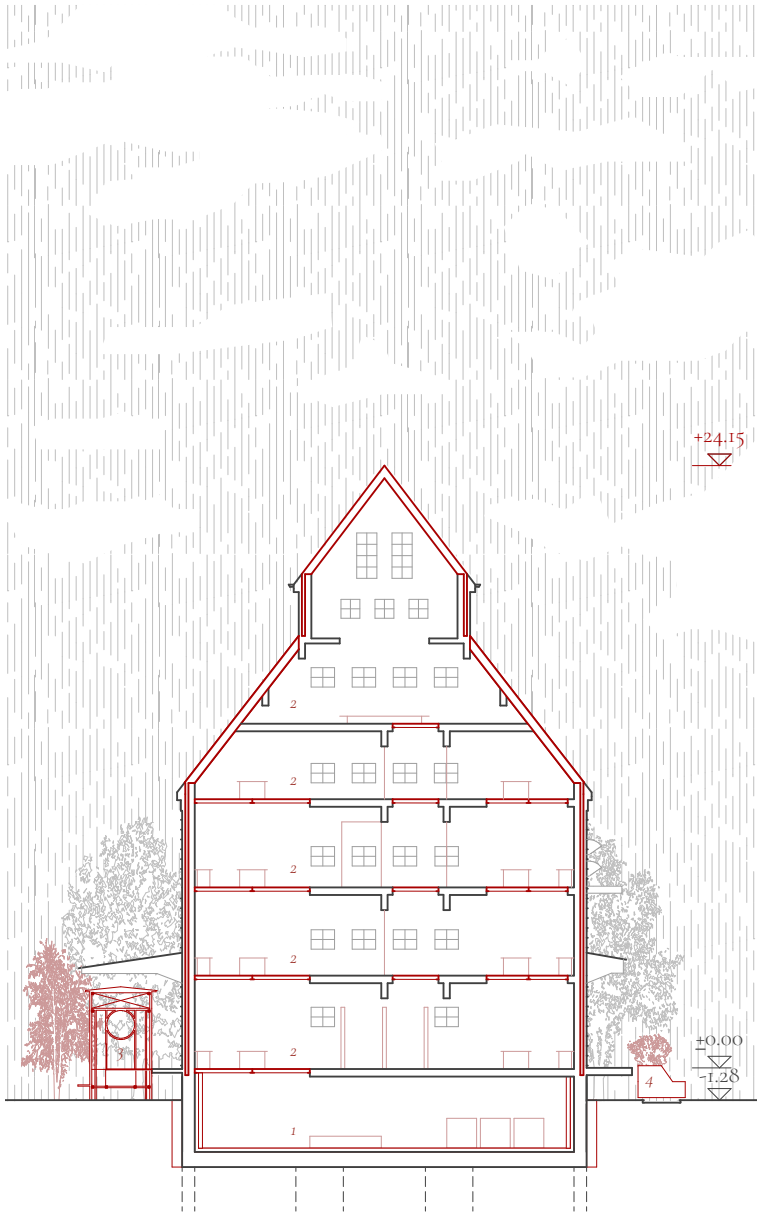
- 1 Multimedia
- 2 Erschließung
- 3 Dauerausstellung

Dachgeschoss  
1:300





Dauerausstellung,  
- Dachgeschoss -

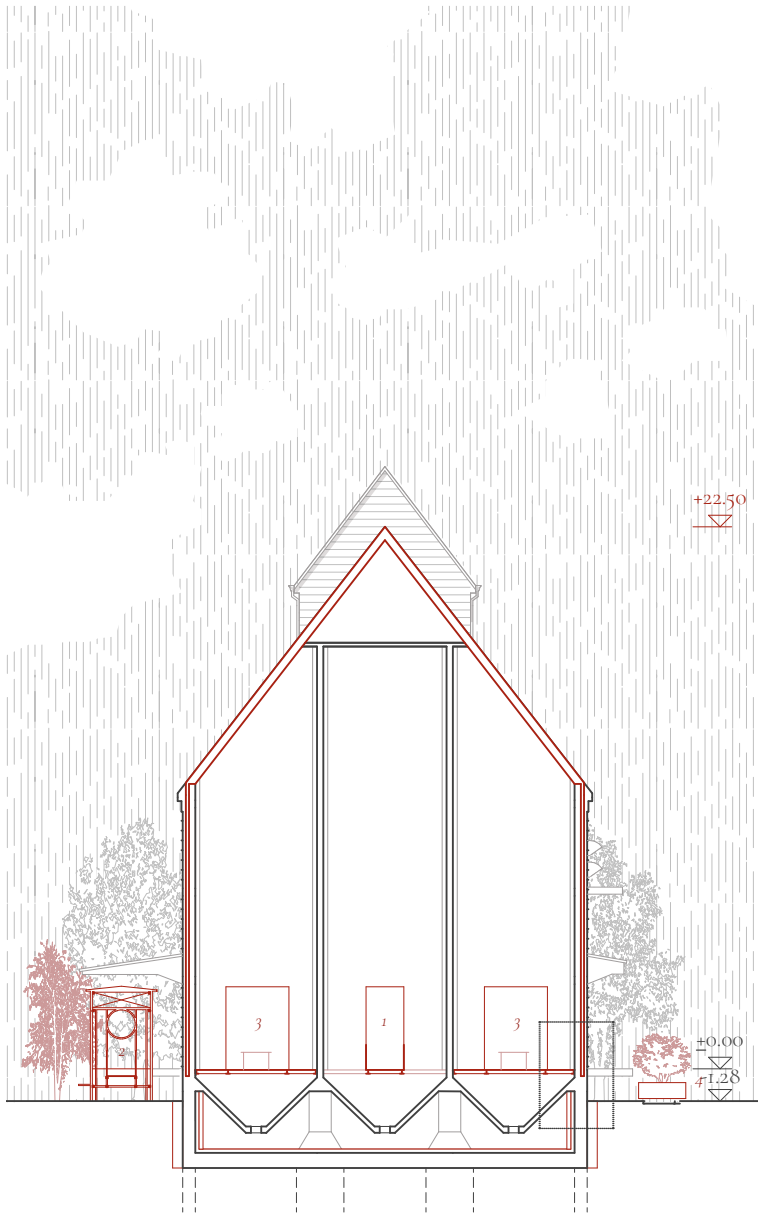


- 1 Haustechnik
- 2 Dauerausstellung
- 3 Erschließungsgang
- 4 öffentl. Installation



Schnitt  
1:300

3 m



- 1 Schachtraum
- 2 Erschließungsgang
- 3 Wechselausstellung
- 4 öffentl. Installation



Schnitt  
1:300

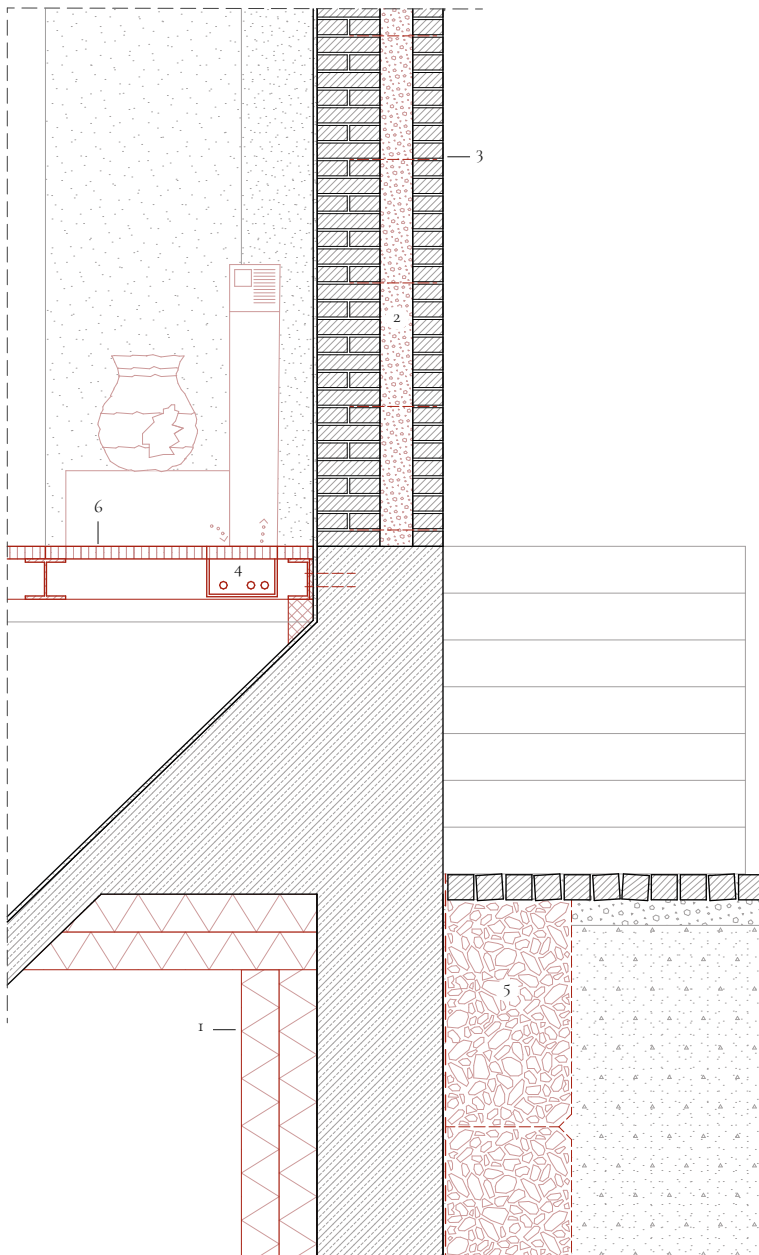


Abb.146

Die zweischalige Bestandsfassade unterteilt sich in eine außenliegende Verblendschale, welche über einen Luftraum mit der tragenden Innenwand verankert ist. Anknüpfend an die vorliegende Gutachterliche Stellungnahme<sup>237</sup> sind für eine Revitalisierung entsprechende Arbeiten an dem Bestandsmauerwerk notwendig. Beispielhaft erwähnt seien hierbei die vollflächige Sichtfugensanierung, das Einbringen neuer Sanierungsanker sowie das nachträgliche Einschneiden für Dehnfugen. In dem Gutachten wird für eine thermische Sanierung auf ein PUR-Ortschaumsystem hingewiesen. Neben der Dämmwirkung soll damit auch die abgängige Verblendschale kraftschlüssig verklebt werden. Da es sich hierbei jedoch um ein irreversibles Verfahren handelt, wird im Gegensatz dazu ein nachhaltigeres Dämmkonzept vorgeschlagen.

Durch ein Raster von Bohrungen in der Verblendschale wird schichtweise ein flockiges Granulat aus Steinwolle eingeblasen. Die formstabile Steinwolle verkeilt und verfilzt sich untereinander zu einer Art Dämmplatte, sodass ein Zusammensacken innerhalb des Zwischenraumes verhindert wird. Anschließend werden nach Einbringen von Sanierungsankern die Bohrungen wieder verschlossen und die Sichtfugen saniert. In den Bereichen der außenliegenden Stützen sowie im Kellergeschoss wird zudem eine innenliegende Dämmung in Form von Steinwolle-Dämmplatten vorgesehen.

<sup>237</sup> Vgl. LAKD, Objektrakte „Silo 1 Am Strande 2d“ M.nr.:02, gutachterliche Stellungnahme 2021



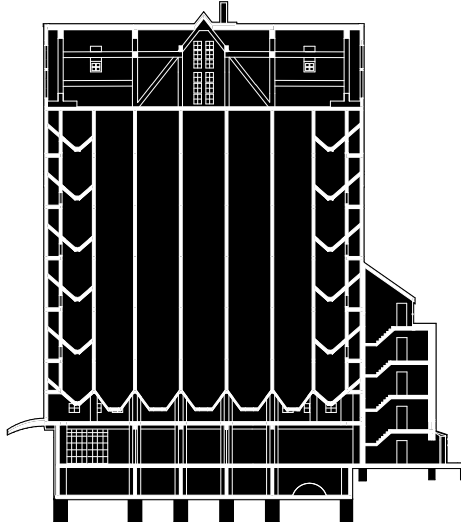
- 1 Innendämmung: Steinwolleplatten, zweilagig
- 2 Einblasdämmung: Steinwolle, schichtweise eingefüllt
- 3 Sanierungsanker für Rückverankerung der Verblandschale an Innenwand
- 4 Unterflurkonvektor mit Revisionsklappe, innerhalb Stahlrahmenkonstruktion
- 5 Perimeterdämmung: Schaumglasschotter in Säcken aus Textilgewebe als Montagehilfe
- 6 Deckensystem: Gitterrost auf Stahlrahmenkonstruktion, brandschutzbeschichtet, korrosionsgeschützt, an Bestand aufgesetzt, akustisch entkoppelt, verschraubt

Schnitt  
1:30

30 cm



## Silo 2.



Das Silo 2 wird entsprechend revitalisiert, so dass der bestehende ‚Landmark-Charakter‘ auch in Zukunft eine repräsentative Rolle für das Archäologische Landesmuseum (ALM) einnehmen wird. Als industrieller Zeitzeuge einerseits und als umgebautes Lagerhaus andererseits wird das Silo in einen komplementären Kontext gestellt, indem es Exponat und Ausstellungsraum zugleich wird.

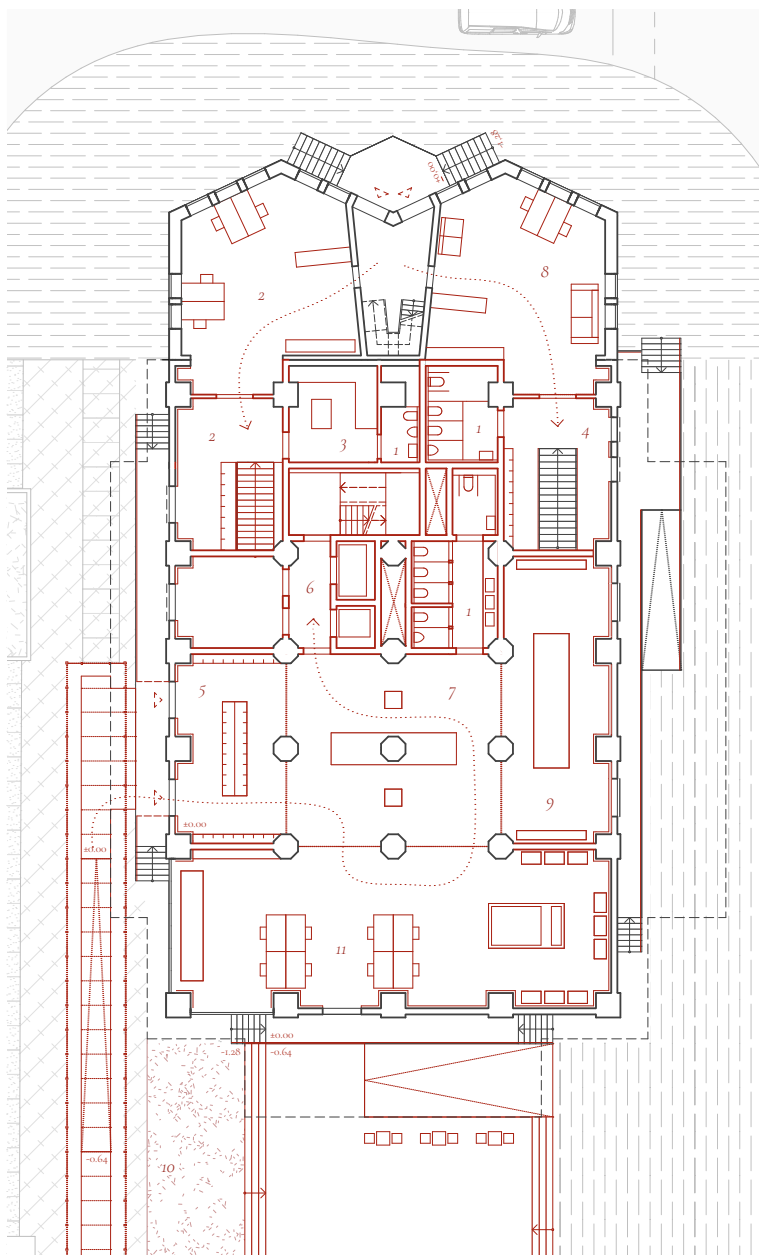
Der größte bauliche Eingriff in den Bestand ist der Erschließungskern, welcher innerhalb des Bestandsrasters als Sicherheitstreppenraum ausgebildet wird. Neben Lift und Treppenhaus, welche im Normal- sowie Brandfall genutzt werden, befinden sich hier auch Sanitärflächen sowie technische Anlagen. Zudem teilt der Erschließungskern aufgrund seiner dezentralen Lage das Erdgeschoss in einen östlichen und westlichen Gebäudeteil.

Über den separaten östlichen Zugang im heutigen Gewerbeanbau werden externe Nutzungen wie der Archivverein sowie das Depot erschlossen, die im Untergeschoss über zusätzliche Werkstatt- und Archivflächen verfügen. Die Obergeschosse dienen der Museumsverwaltung.

Das offene Erdgeschoss wird durch leichte Einbauten zониert. Der Zutritt erfolgt über den nördlichen bestehenden Eingang, wo zunächst eine Ticketkontrolle erfolgt. Im Anschluss gelangt man über die Garderobe zu den Sonderausstellungen sowie museumspädagogischen, interaktiven Angeboten. Der bestehende westliche Zugang bleibt zudem erhalten und ermöglicht die Anbindung an das Plateau sowie die dort befindliche interaktive Ausgrabungsstätte.

In den oberen Geschossen werden die einstigen Ebenen der Getreidelagerung als neue Ebenen der Ausstellung umgenutzt. Ausgehend davon entsteht eine neue Geschossigkeit innerhalb des Silos, welche sich von dem Bestand abhebt und ihn gleichermaßen ausstellt. Über Durchbrüche und die eingehängte Stahlkonstruktion werden die einzelnen Siloschächte räumlich erschlossen, wodurch es zu einer Symbiose der archäologischen sowie industriellen Ausstellung kommt.

Das abschließende Dachgeschoss wird durch den eingesetzten Kern in einen geschlossenen und offenen Bereich geteilt. Während sich im östlichen Bereich Nebennutzung und Lagerräume befinden, kann der westliche offene Bereich in seiner bestehenden Qualität als Tagungs- und Veranstaltungsraum erhalten und genutzt werden.



- |   |              |    |                         |
|---|--------------|----|-------------------------|
| 1 | WC           | 7  | Fund des Monats         |
| 2 | Depot        | 8  | Archäologieverein       |
| 3 | Küche        | 9  | Sonderausstellung       |
| 4 | Werkstatt    | 10 | interaktive Ausgrabung  |
| 5 | Vorräum      | 11 | interaktive Archäologie |
| 6 | Erschließung |    |                         |

Erdgeschoss  
1:300

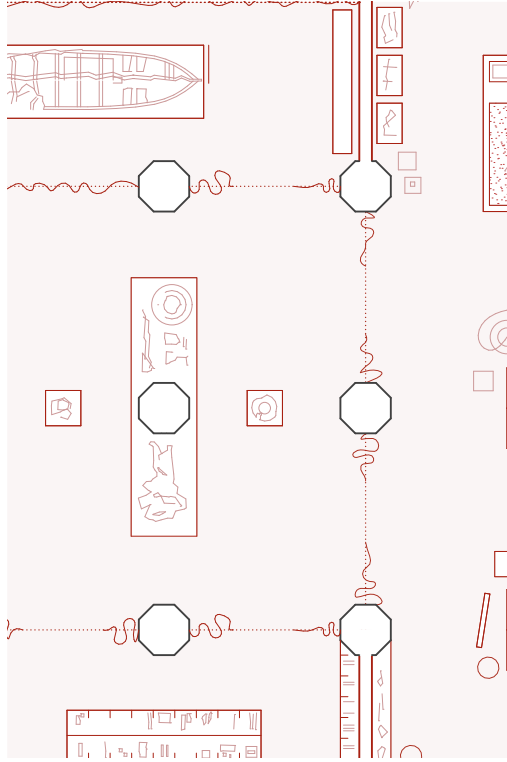


Abb.149

Szenario Erdgeschoss.

1 : 150

1,5m

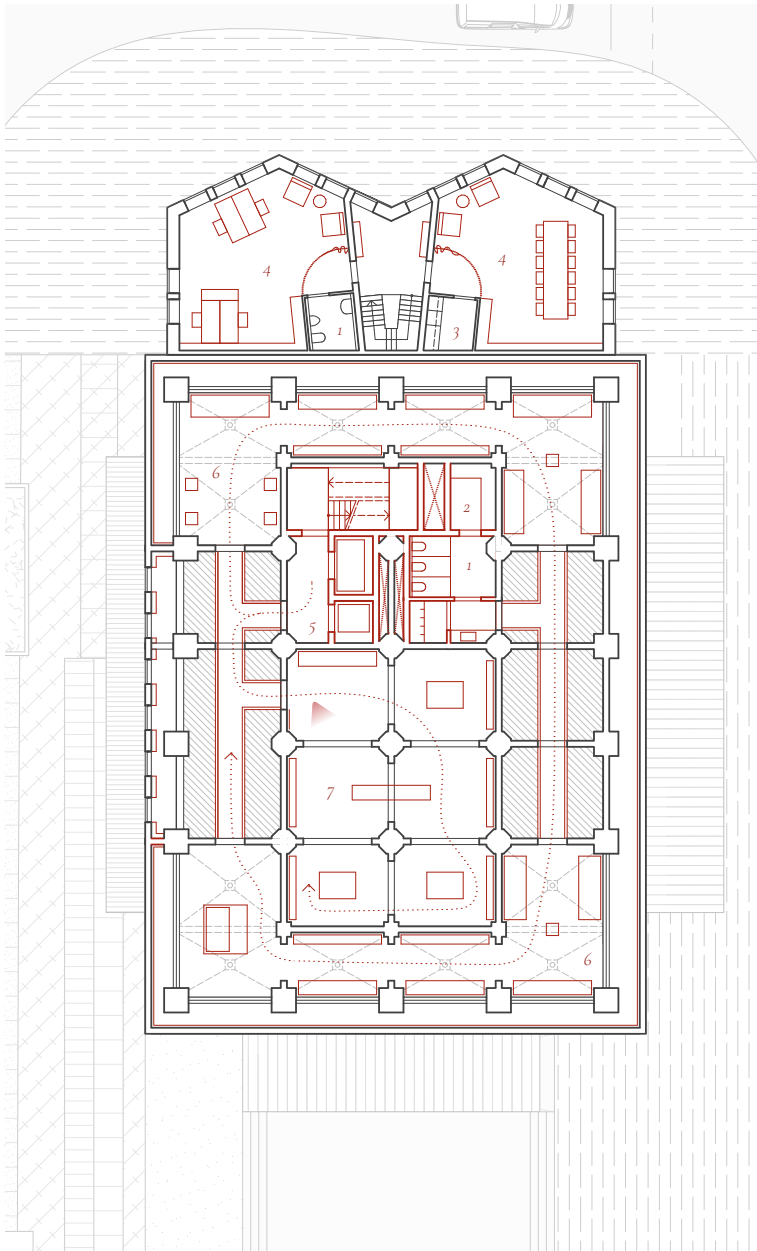




Fund des Monats.



Wechselausstellung.

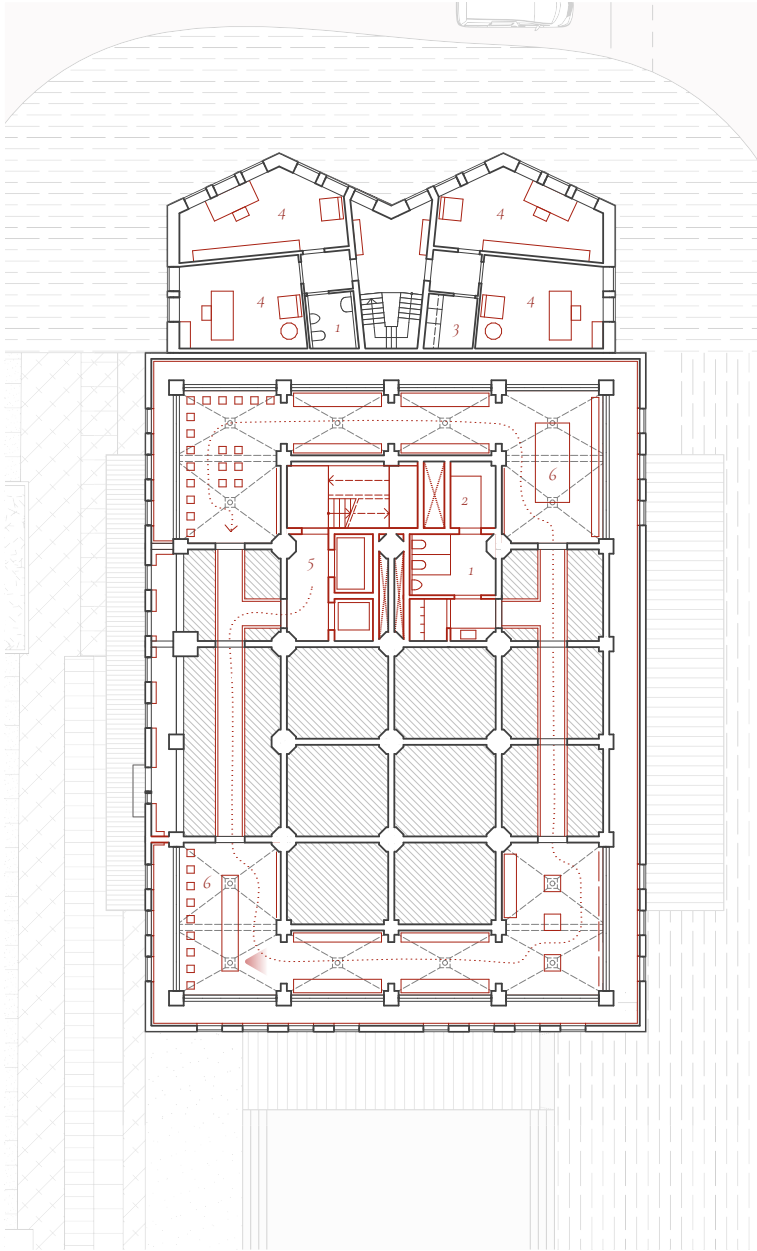


- 1 WC
- 2 Lager
- 3 Küche
- 4 Verwaltung
- 5 Erschließung
- 6 Dauerausstellung
- 7 Wechselausstellung

1. Obergeschoss  
1:300







- 1 WC
- 2 Lager
- 3 Küche
- 4 Verwaltung
- 5 Erschließung
- 6 Dauerausstellung

2. - 5. Obergeschoss  
1:300

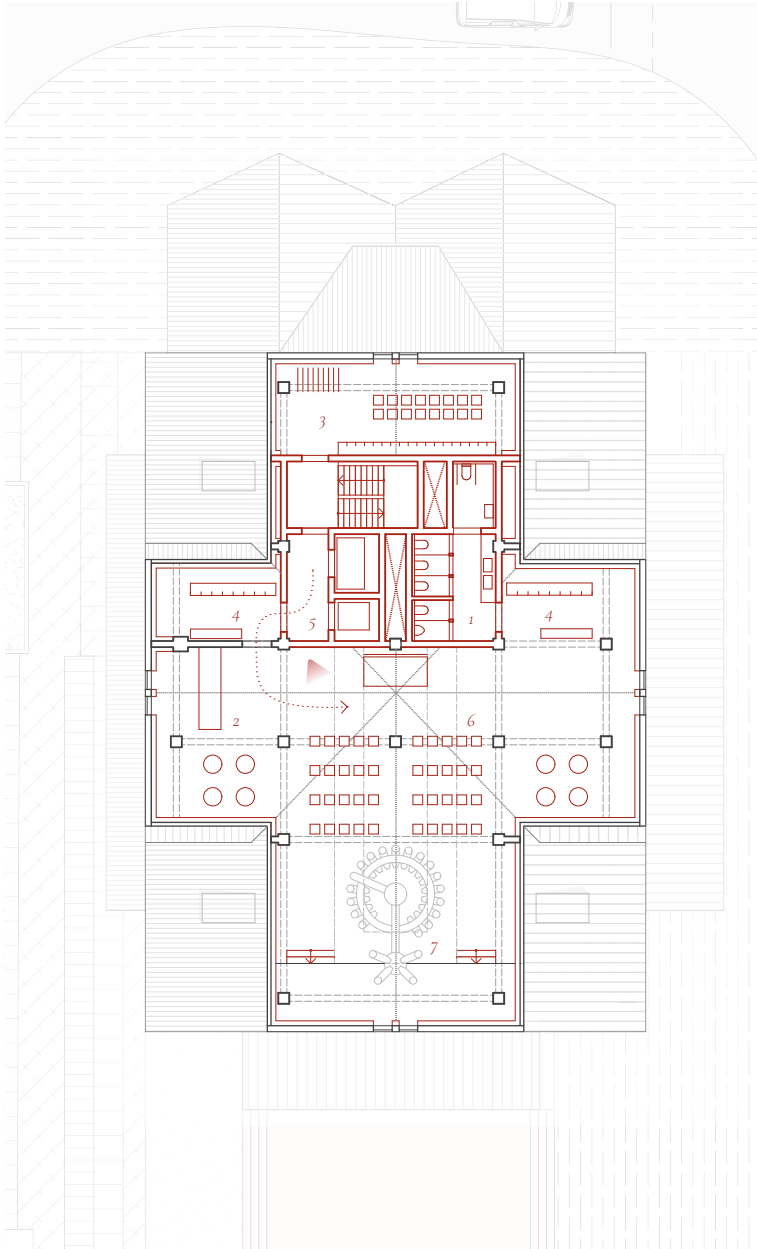




Dauerausstellung,  
- Regelgeschoss -



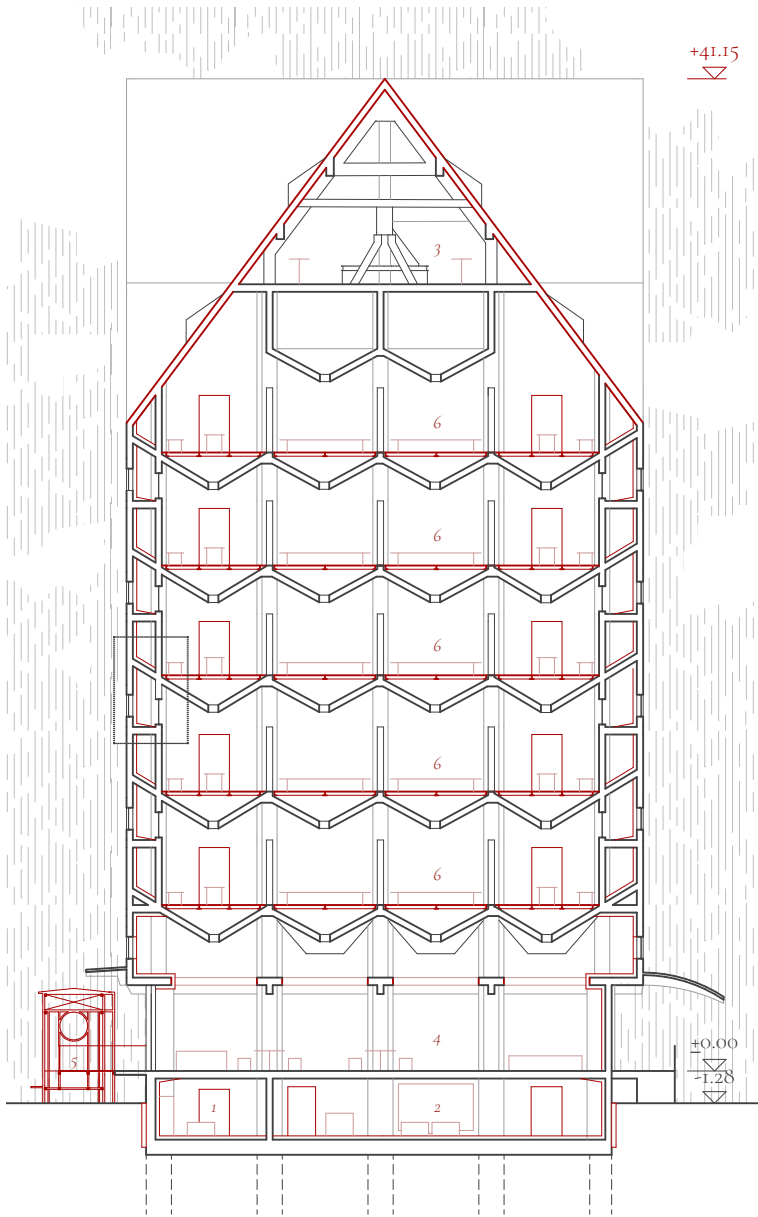
Veranstaltung.



- 1 WC
- 2 Bar
- 3 Lager
- 4 Garderobe
- 5 Erschließung
- 6 Veranstaltung
- 7 ehemal. Verteilanlage (Bestand)

Dachgeschoss  
1:300

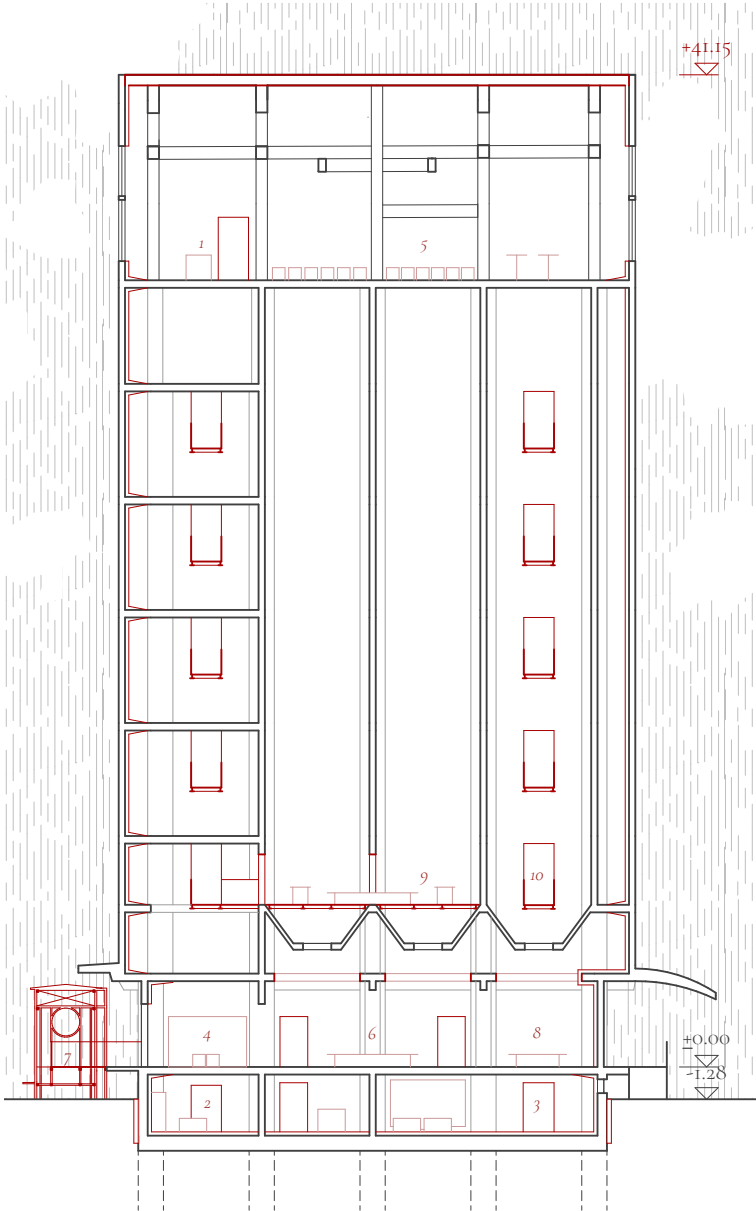




- 1 Depot
- 2 Werkstatt
- 3 Veranstaltung
- 4 interakt. Archäologie
- 5 Erschließungsgang
- 6 Dauerausstellung

Schnitt  
1:300

3 m



- 1 Bar
- 2 Depot
- 3 Werkstatt
- 4 Vorraum
- 5 Veranstaltung
- 6 Fund des Monats
- 7 Erschließungsgang
- 8 Sonderausstellung
- 9 Wechselausstellung
- 10 Brückenverbindung

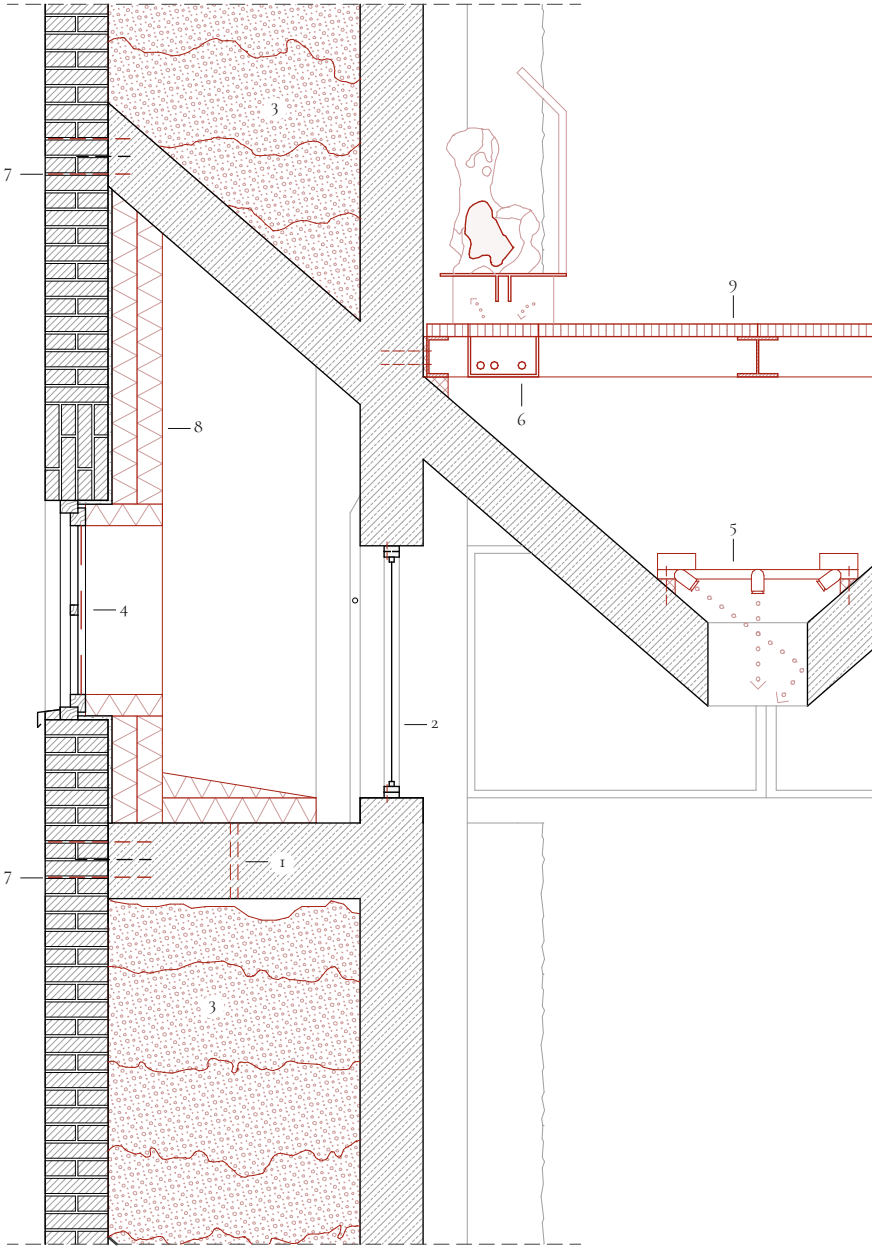


Abb.159

Schnitt  
1:300



Unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Anforderungen ist die bestehende Fassade grundsätzlich instand zu setzen. Da es sich um eine innenliegende Stahlbetonkonstruktion mit vorgehangener Mauerwerkverblendschale handelt, sind die Erkenntnisse aus der Umbauplanung an Silo 1 differenziert anwendbar. So wird von einer ähnlichen Mauerwerksqualität ausgegangen, sodass deren Sichtfugen ebenfalls saniert und das Mauerwerk über Sanierungsanker neu rückverankert werden muss. Zudem müssen die Fenster auf ihre Dichtigkeit geprüft und entsprechend ausgetauscht werden. Für die thermische Sanierung erfolgt im Bereich der Erschließungsgänge eine kapillaraktive, diffusionsoffene Innendämmung, während in die leeren Zwischenräume ebenfalls ein Granulat aus Steinwolle eingeblasen wird. Die bauthermische Aktivierung der äußeren Mauerwerkschale deckt einen Teil des bauphysikalischen Konzeptes ab. Darüber hinaus wird der konstruktive Aufbau als räumliche, bauthermische Schichtung interpretiert. Neben dem Mauerwerk kann somit auch der ehemalige Erschließungsgang als Luftpolster sowie das Betontragwerk in seiner Materialstärke in die Dämmwirkung miteinbezogen werden.

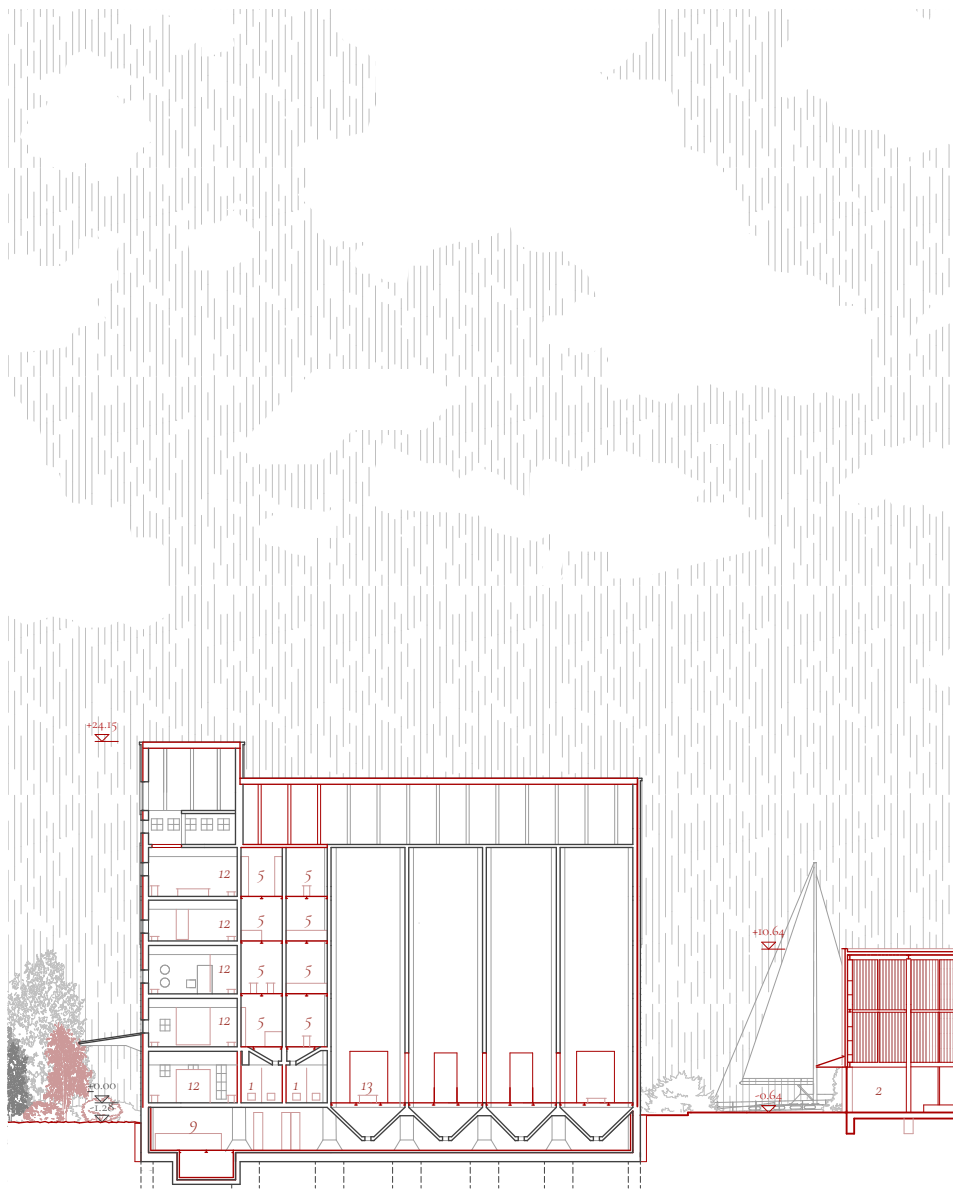


- 1 Bohrung zum Eintragen der Einblasdämmung
- 2 Schiebeelemente (Bestand), geöffnet und fixiert
- 3 Einblasdämmung: Steinwolle, schichtweise eingefüllt
- 4 Bestandsfenster, auf Dichtheit geprüft und gegebenenfalls ersetzt
- 5 Lichtsystem, dreh-/dimmbar, an Bestand aufgesetzt und verschraubt
- 6 Unterflurkonvektor mit Revisionsklappe, innerhalb Stahlrahmenkonstruktion
- 7 Sanierungsanker für Rückverankerung der Verblandschale an Betonelemente
- 8 Innendämmung: Schaumglasplatten, zweilagig (kapillaraktiv, diffusionsoffen)
- 9 Deckensystem: Gitterrost auf Stahlrahmenkonstruktion, brandschutzbeschichtet, korrosionsgeschützt, an Bestand aufgesetzt, akustisch entkoppelt, verschraubt

Detail  
 1:30

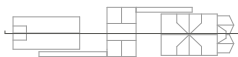
30 cm

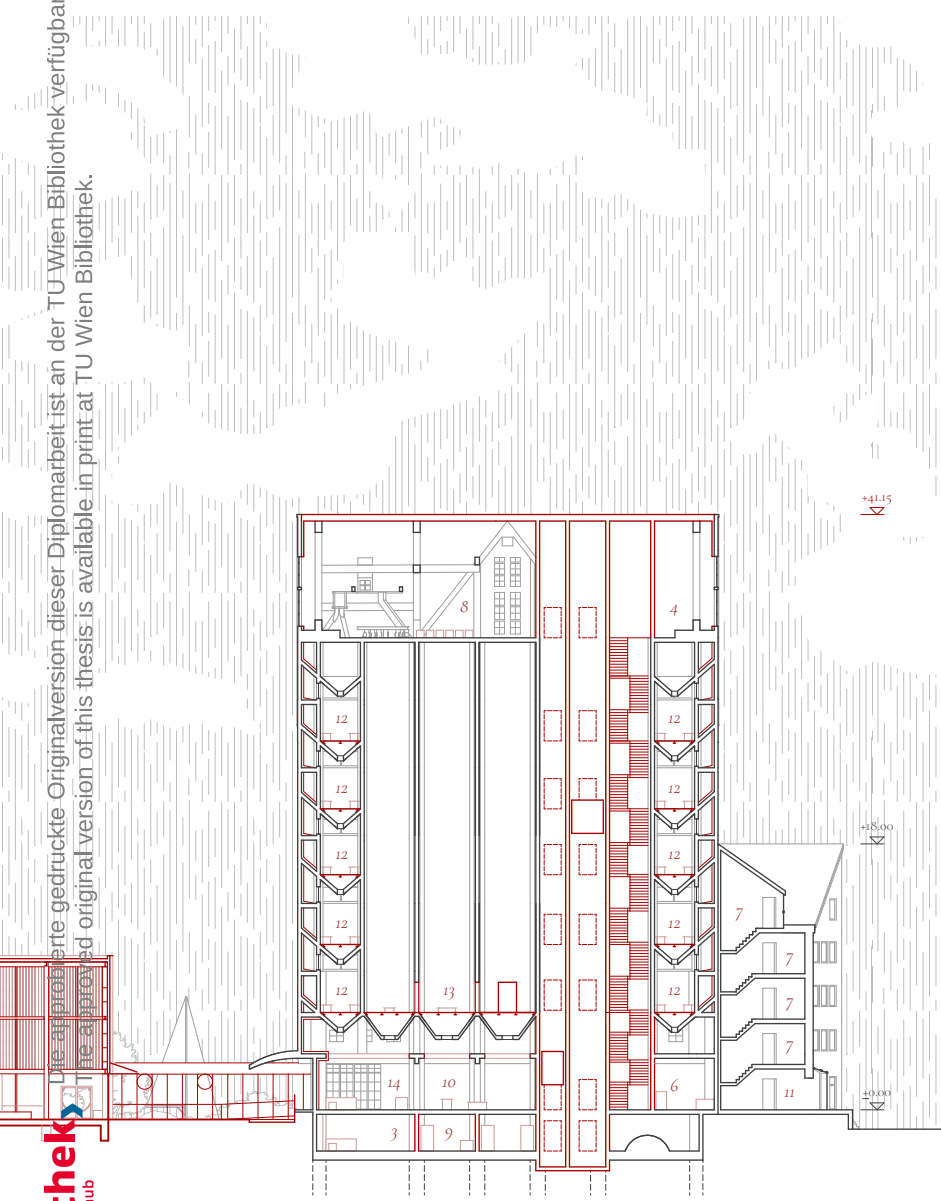




Längsschnitt

1 : 500





- |   |            |    |                       |
|---|------------|----|-----------------------|
| 1 | WC         | 8  | Veranstaltung         |
| 2 | Foyer      | 9  | Haustechnik           |
| 3 | Depot      | 10 | Fund des Monats       |
| 4 | Lager      | 11 | Archäologieverein     |
| 5 | Kabinett   | 12 | Dauerausstellung      |
| 6 | Küche      | 13 | Wechselausstellung    |
| 7 | Verwaltung | 14 | interakt. Archäologie |

Abb.161



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

## Epilog.

Im Spannungsfeld zwischen Neubau und Bestand versteht sich die vorliegende Arbeit als ein Beitrag zum zeitgenössischen Architekturdiskurs. Die dafür zuvor definierten Entwurfsparameter, also einerseits der Erhalt der beiden Getreidespeicher und andererseits die Vermeidung des Museumneubaues, eröffnen einen Disput, der innerhalb des Entwurfs bearbeitet wurde.

Aufbauend auf die denkmalpflegerischen Theorien sowie die historische Aufarbeitung konnten zunächst die Potentiale und die Bedeutung der Getreidespeicher aufgezeigt werden. Die darauffolgende raumtypologische Katalogisierung veranschaulicht zudem deren Diversität an räumlichen Qualitäten. In weiterer Reflexion der einstigen Funktionen und Abläufe ließ sich ein Konzept aufzeigen, welches bei einer bewussten Auseinandersetzung mit dem Bestand, die Anforderungen eines Museums erfüllt. Neben dem Alters- sowie Erinnerungswert (siehe Seite 25), welche grundlegend in der Geschichte der Getreidespeicher liegen, ist es mit einer Revitalisierung somit auch möglich deren Gebrauchswert wieder zu steigern.

Generell gilt zu verstehen, dass es stets zu Differenzierungen in Bezug auf den baulichen Aufwand, die Bauzeit sowie Kosten zwischen Bestandsumbauten im Vergleich zu Neubauten kommen muss. Dennoch gilt es wirtschaftlich und vor allem nachhaltig abzuwägen, welche bauliche Interventionen gerechtfertigt sind. Nicht unerwähnt bleiben darf in diesem Zusammenhang die Betrachtung der grauen Energie. Diese umfasst die Ressourcen, die es für die Herstellung, den Transport oder die Montage benötigt werden. Sie wird auch als unsichtbare Energie bezeichnet (vgl. bspw. die Publikationen des Instituts für Graue Energie<sup>238</sup>) und muss im Neubau stets mit der Energie verglichen werden, welche bereits für die Errichtung des Bestandes aufgewendet wurde.

238 IfGE e.V., „Institut Für Graue Energie“.

Ebenfalls hervorzuheben ist, dass die Herangehensweise mit einer definierten Entwurfsaufgabe sich einem Bestandsbau anzunehmen nicht die Regel ist und auch nicht sein kann. Vielmehr bedarf es hier einer individuellen Evaluierung der bestehenden Substanz, um mögliche Ressourcen für eine Revitalisierung zu identifizieren.

Aufgrund der polarisierenden Ausgangssituation und um einer weiteren Flächenversiegelung ressourcenschonend entgegenzuwirken, wurde sich dennoch für eine Bearbeitung der gewählten Thematik entschieden, auch im Sinne der persönlichen Zielstellung. So konnte neben der fachlichen Weiterbildung, auch die persönliche Haltung anhand der Herausforderungen im Umgang mit Bestand gestärkt werden. Somit wurde der Entwurf in bestem Wissen und Gewissen als subjektiver Anteil eines gesellschaftspolitischen Themas ausgearbeitet.

Als ortsspezifisches Konzept soll der Entwurf darüber hinaus ebenfalls als ein überregionaler Beitrag verstanden werden, welcher in seiner Adaptierbarkeit und Reversibilität auch auf andere Entwurfsaufgaben innerhalb von industriellen Bestandsbauten anwendbar ist.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Anhang.



# Quellenverzeichnis

## Literatur

- ANON., „Archäologisches Landesmuseum Mecklenburg-Vorpommern, Rostock“, wa-ID: wa-2031738, in: Wettbewerbe-aktuell, Bd. 4/2022, Freiburg 2022, S. 32-40.
- ANON., „Zentraler Bereich Stadthafen Rostock - BUGA 2025 in Rostock“, wa-ID: wa-2030289, in: Wettbewerbe-aktuell, Bd. 8/2021, Freiburg 2021, S. 45-51
- ANON., „Gestaltung eines Stadtparks auf einer ehemaligen Deponie BUGA 2025“ wa-ID: wa-2030297, in: Wettbewerbe-aktuell, Bd. 2/2021, Freiburg 2021 S. 51-57
- ARNDT, Alexander, „Ziegehohe Speichermasse - Das Landesarchiv NRW in Duisburg“, Deutsche BauZeitschrift, Ausg. 01/2014, Berlin/Gütersloh 2014, S. 26 - 35.
- BAHR, Nicolas, „Von ‚Schatztruhe‘ Bis ‚Sarkophag‘“, NNN - Norddeutsche Neuste Nachrichten vom 17.02.2022, Rostock 2022, S. 7.
- BERGMANN, Werner; ERB, Rainer; LICHTBLAU, Albert, *Schwieriges Erbe: Der Umgang mit Nationalsozialismus und Antisemitismus in Österreich, der DDR und der Bundesrepublik Deutschland*, Frankfurt/M. 2023
- BRINKMANN, Ulrich, „Tate Modern London“, in: Bauwelt, Ausg. 30/2016, Berlin 2016, S. 14 ff.
- BRÜCKWEH Kerstin, *Die lange Geschichte der „Wende“ - Lebenswelt und Systemwechsel in Ostdeutschland vor, während und nach 1989*, in: Deutschland Archiv, 08.09.2020, in: www.bpb.de/314982 [Zugriff: 26.11.2024]
- BURCKHARDT, Lucius, *The Minimal Intervention*, Ritter Markus [Hrsg.], Schmitz Martin [Hrsg.], Berlin/Boston 2022.
- BÜSING Stefanie, „Nach Aus von Supremesurf: Neue Pläne für Alten Speicher“, in: OstseeZeitung vom 13.01.2024, S. 10
- CRAMER, Johannes; BREITLING, Stefan, *Architektur im Bestand: Planung, Entwurf, Ausführung*, Berlin/Boston 2007.
- DIRKS, Walter, *Mut Zum Abschied, Zur Wiederherstellung Des Frankfurter Goethehauses (1947)*, in: Rekonstruktion in der Denkmalpflege: Texte aus Geschichte und Gegenwart, Jan Friedrich Hanselmann [Hrsg.], Stuttgart 2009, S. 90 - 96., zitiert nach: MEIER 2006: Materialien zur Vorlesung Geschichte und Theorie der Denkmalpflege, S. 26
- EICHLER, Ernst, WERNER Mühler, *Die Namen der Städte in Mecklenburg-Vorpommern: Herkunft und Bedeutung*, Rostock 2002
- GOETHE, Johann Wolfgang, *Von deutscher Baukunst – 1773*, in: Fritz Schumacher [Hrsg.], Lesebuch für Baumeister Vol. 49, Berlin/Boston 1977, S. 73-81.
- HANSE- UND UNIVERSITÄTSSTADT ROSTOCK, Die Oberbürgermeisterin, Presse- und Informationsstelle, *Statistisches Jahrbuch Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2023*, Rostock 2023.
- HANSE- UND UNIVERSITÄTSSTADT ROSTOCK, Der Oberbürgermeister, *BUGA 2025 - Bewerbung Der Hanse- und Universitätsstadt Rostock*, Rostock 2018.
- HEMPEL, Eberhard, *Ruinenschönheit*, in: Zeitschrift für Kunst, Ausg. 2/1948, Leipzig 1948, S. 76-91. zitiert nach: MEIER 2006: Materialien zur Vorlesung Geschichte und Theorie der Denkmalpflege, S. 27
- HENDEL, Joachim, *Den Krieg ernähren: Kriegsgerechtere Agrar- und Ernährungspolitik in sechs NS-Gauen des „Innerreiches“ 1933 Bis 1945*, Studien zur Geschichte des Nationalsozialismus Bd. 2, Hamburg 2015
- HUBEL, Achim, „Denkmalpflege: Geschichte, Themen, Aufgaben“ 2. durchges. u. aktualisierte Aufl, Stuttgart 2019.
- HOFFMANN-AXTHELM, Dieter, *Kann Die Denkmalpflege entstaatlicht werden? Gutachten Für Die Bundestagsfraktion Von Bündnis 90/Die Grünen*, in: Entstaatlichung der Denkmalpflege? Eine Debatte über die Zukunft der Denkmalpflege, o.O. 2000, in: [https://www.antje-vollmer.de/index\\_html\\_files/Denkmalerschutz.pdf](https://www.antje-vollmer.de/index_html_files/Denkmalerschutz.pdf) [Zugriff: 14.09.2024]

HOFFMANN-AXTHELM, Dieter, *Wie kommt die Geschichte ins Entwerfen? Aufsätze zu Architektur und Stadt*, Bauwelt-Fundamente, Braunschweig 1987.

INTERNATIONAL COUNCIL ON MONUMENTS AND SITES (ICOMOS), *The Burma Charter: The Australia ICOMOS Charter for Places of Cultural Significance*, Burra (1979) überarbeitet 2013, in: <https://australia.icomos.org/wp-content/uploads/The-Burma-Charter-2013-Adopted-31.10.2013.pdf> [Zugriff 24.08.2024]

KABISCH, Wolfgang, „Kunstzentrum Frae Nord-Pas De Calais“, in: *Bauwelt Ausg.* 19/2014, Berlin 2014, S. 24.

KIRCHNER, Dr. Jörg, „Denkmalwertbegründung - Rostock, Silo 2“, Landesamt für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin 2020.

KRAUSE, Ludwig, „Das Wendische Rostock“, Rostock 1925, in: Verein für Rostocker Geschichte [Hrsg.], „Beiträge zur Geschichte der Stadt Rostock“, Rostock 1890 - 1941, S. 12 - 83, in: <https://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1735730998> [Zugriff: 17.04.2024]

KULTURAUSSCHUSS DES DEUTSCHEN STÄDTETAGS, *Hinweise zum Umgang mit baulichen Zeugnissen der NS-Zeit*, Weimar 1999.

LABUDE-GERICKE, Claudia, „Ein Museum auf dänische Art“, in: *Ostsee-Zeitung* vom 17.02.2022, Rostock 2022, S. 1.

LINDENBERG, Peter, „Civis Rostochiensis Chronicon.“ Rostock 1596, in: SCHRÖDER, Karsten, *In deinen Mauern herrsche Eintracht und allgemeines Wohlergehen: Eine Geschichte der Stadt Rostock von ihren Ursprüngen bis zum Jahr 1990*, Rostock 2002, S. 83.

MEIER, Hans-Rudolf, „50 Jahre Charta Von Venedig - Geschichte, Rezeption, Perspektiven“, in: *Die Denkmalpflege* (Ausg. 02/14), München/Berlin 2014, S. 121-123

MEIER, Hans-Rudolf, „Materialien zur Vorlesung Geschichte und Theorie der Denkmalpflege“, Dresden 2006

MÖRSCH, Georg, *Aufgeklärter Widerstand - Das Denkmal als Frage und Aufgabe*, Basel 1989.

MÜLLER-WILLE, Staffan, „Linnaeus and the Four Corners of the World“, in: Coles, K.A., Bauer, R., Nunes, Z., Peterson, C.L., *The Cultural Politics of Blood, 1500–1900*, London 2014.

OELGEKLAUS, Angelika, *Die Speicherstadt Münster: Heeresverpflegungsamt und Reichstypenspeicher - Konversion und Denkmalschutz*, Münster 2008.

PETZET, Michael; MADER, Gert, *Praktische Denkmalpflege*. 2. Aufl., Stuttgart 1993.

PETZET, Michael, *Grundsätze Der Denkmalpflege*, in: Nationalkomitee der Bundesrepublik Deutschland [Hrsg.], ICOMOS – Hefte des Deutschen Nationalkomitees (Bd. 10), München 1992.

PETZET, Michael, *Grundsätze Der Denkmalpflege*, in: Nationalkomitee der Bundesrepublik Deutschland [Hrsg.], ICOMOS – Hefte des Deutschen Nationalkomitees (Bd. 15), München 1995.

PRETTERHOFER, Heidi; SPATH, Dieter; VÖLKER, Kai, *Land: Rurbanismus oder Leben im postruralen Raum*, Graz 2010.

PRIGNITZ, Horst; SCHREIBER, Ingbert, *Der Hafen Rostock: Sehandel und Güterumschlag im Wandel der Zeit*, Rostock 2010.

PUTZGER & PLANER ARCHITEKTEN, *Planungsunterlagen für Bauvorhaben Getreidesilo 2 Anbau*, Rostock 1991 (nicht öffentlich zugänglich)

REUTER, Friez. 13. Band: *Olle Kamellen - De meckelnbörgschen Montecchi nn Capuletti oder De Reis' nah Konstantinopel*, Wismar/Rostock/Ludwigslust 1868

RIEGL, Alois., *Der Moderne Denkmalkultus: Sein Wesen und seine Entstehung*, Wien 1903.

- RINGBECK, Birgitta, „Eine Internationale Charta Für Die Industriedenkmalpflege?“, in: Stahlbau 80, Heft 6, Berlin 2011, S. 449 - 450.
- ROSA, Hartmut, *Beschleunigung: Die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne*, 5. Aufl., Frankfurt/M. 2008.
- RUSKIN, John, *Die Sieben Leuchter der Baukunst*, übersetzt aus dem Engl. von Wilhelm Schoelermann, in: Ausgewählte Werke in vollständiger Übersetzung (Band 1), Leipzig 1904, in: <http://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/ruskin1900bdt> [Zugriff: 12.07.2024]
- SCHINKEL, Karl-Friedrich, *Memorandum zur Denkmalpflege*, 1815 in: Huse, Norbert [Hrsg.], *Denkmalpflege - Deutsche Texte aus drei Jahrhunderten*, München 2006, S. 70
- SCHOLDER, Natalie, „*Kornversuchsspeicher, Berlin*“, *DeutscheBauZeitschrift*, Ausg. 07-08/2023, Berlin/Güterslog 2023, S. 37-41.
- SCHRÖDER, Karsten, *In deinen Mauern gerrsche Eintracht und allgemeines Wohlergehen: Eine Geschichte der Stadtr Rostock von ihren Ursprüngen bis zum Jahre 1990*, Rostock 2003
- SCHULTZ, Lothar, PFAFFEROTT Klaus, TACK Hans-Georg, *Die Eisenbahn im Rostocker Stadthafen: Ein Streifzug durch 140 Jahre Eisenbahn- und Stadtgeschichte*, Berlin 2008.
- SITTE, Camillo, *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, in: Schriftenreihe des Institutes für Städtebau, Raumplanung und Raumordnung, Technische Hochschule Wien, Nachdr. d. 3. Aufl., Wien 1901 (Orig.-Manuskriptes aus dem Jahre 1889), Wien 1972.
- SULLIVAN, Luis H., „The tall office building artistically considered“, in: Lippincott's, London/Paris/Philadelphia 1896, S. 403-409
- THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE (TICCIH), *The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage*, Moskau 2003, in: <https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilCharter.pdf> [Zugriff: 09.09.2024]
- TIETZ, Jürgen, „*Frische Körnung*“, in: db deutsche bauzeitung, Ausg. 12/2023, Leinfelden-Echterdingen 2003, S. 68-76.
- VEREIN FÜR ROSTOCKER GESCHICHTE, *Beiträge zur Geschichte der Stadt Rostock*, Rostock 1890 - 1941
- WINTERHAGER, Uta, „*Weitergedacht: Erweiterung MKM Museum Küppersmühle von Herzog & De Meuron*“, in: DETAIL, Ausg. 11/2021, München 2021, S. 8 ff.
- WOHLLEBEN, Marion; MÖRSCH, Georg, *Georg Dehio und Alois Riegl – Konservieren, nicht Restaurieren*, Berlin/Boston 1988.

### Gesetzestexte

- HANSE- UND UNIVERSITÄTSSTADT ROSTOCK, Amt- und Mitteilungsblatt Nr. 20 vom 06.10.2010, *Verordnung der Hansestadt Rostock über die Ausweisung des Denkmalbereiches „Silohalbinsel“*, Rostock 2010.
- MINISTERIUM FÜR BILDUNG, WISSENSCHAFT UND KULTUR MECKLENBURG-VORPOMMERN, *Denkmalschutzgesetz (DSchG M-V) in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. Januar 1998*, GVOBL M-V 1998, 12, Gliederungsnr.: 224-2, letzte berücksichtigte Änderung: § 25 neu gefasst durch Artikel 10 des Gesetzes vom 12. Juli 2010 (GVOBL M-V S. 383, 392) [letzter Zugriff: 24.11.2024]

## Archivquellen

Stadtarchiv Rostock (AHSR)

Objekttakte: „1.1.3.24.219“, „1.1.13.1772“, „1.1.12.1.646“, „1.1.12.1.162“, „1.1.13.841“, „1.2.5.133“, „1.2.5.134“, „3.10.8.3.2“

Landesamt für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern (LAKD)

Objekttakte: Rostock 2241, „Am Strande 2d Silo 1“ Mappennr.: 01

Objekttakte: Rostock 2241, „Silo 1 Am Strande 2d“ Mappennr.: 02

Objekttakte: Rostock 2241, „Am Strande 2e Silo 2“ Mappennr.: 01

Objekttakte: Rostock 2241, „Silo 2 Am Strande 2e“ Mappennr.: 02

## Onlinequellen

Animal Aided Design (AAD), in: <https://animal-aided-design.de/portfolio-items/animal-aided-design/> [Zugriff: 15.10.2024]

ANON., *Denkmalliste*, in:

[https://rathaus.rostock.de/media/rostock\\_01.a.4984.de/datei/Denkmalliste%2020-07-23.447474.pdf](https://rathaus.rostock.de/media/rostock_01.a.4984.de/datei/Denkmalliste%2020-07-23.447474.pdf) [Zugriff: 18.07.2024]

ANON., „Maritimes Spektakel in Rostock: 500 000 Menschen besuchen die 32. Hanse Sail“, in:

<https://www.hansesail.com/presse/pressemitteilungen/details/maritimes-spektakel-in-rostock-500-000-menschen-besuchen-die-32-hanse-sail> [Zugriff: 25.11.2024]

ANON., „Tiefgründig - Richtfest Für Silo-Umbau in Rostock“, in: [https://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen\\_Richtfest\\_fuer\\_Silo-Umbau\\_in\\_Rostock.14379.html](https://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen_Richtfest_fuer_Silo-Umbau_in_Rostock.14379.html) [Zugriff 22.8.2024].

Bundesgartenschau, in: <https://www.bundesgartenschau.de/aktuell/nachricht/keine-bundesgartenschau-in-rostock.html> [Zugriff: 06.06.2024]

BÖHM, Thomas; KWASNY Christin (MV1 - Heimat bewegt), „Stadt-Streit-Kultur: Archäologisches Landesmuseum in Rostock - Planungen Für Baustart 2026 Laufen“ 04.03.2024, in: <https://www.youtube.com/watch?v=OOWqD9kz8o> [Zugriff: 24.10.2024]

DUDEN / DUDENREDAKTION, o.O., o.J.:

„Ästuar“ auf Duden Online. URL: <https://www.duden.de/node/3203/revision/1456646> [Zugriff: 15.03.2024]

„Kompensieren“ auf Duden Online. URL: <https://www.duden.de/rechtschreibung/kompensieren> [Zugriff 27.10.2024]

ENGEL, Dipl.-Ing. (FH) Gonni, *Arbeitsspeicher - Sanierung, Rück- Und Neubau Der Getreidesilos 4 Und 5 in Rostock*, in: *bauhandwerk*, Ausg. 09/2008, in: [https://www.bauhandwerk.de/artikel/bhw\\_Arbeitsspeicher\\_Sanierung\\_Rueck-\\_und\\_Neubau\\_der\\_Getreidesilos\\_4\\_und\\_5\\_in-33518.html](https://www.bauhandwerk.de/artikel/bhw_Arbeitsspeicher_Sanierung_Rueck-_und_Neubau_der_Getreidesilos_4_und_5_in-33518.html) [Zugriff: 22.8.2024]

ENO ENERGY, *Exposé Büro- und Gewerbeflächen: Rostock, Kempowski-Ufer 3*, in: [https://silo-stadthafen.de/wp-content/uploads/2023/03/Expose\\_Silo\\_03\\_2023.pdf](https://silo-stadthafen.de/wp-content/uploads/2023/03/Expose_Silo_03_2023.pdf) [Zugriff: 12.12.2023]

IfGE e.V. „Institut Für Graue Energie“, in: <https://www.institut-graue-energie.de> [Zugriff: 15.11.2024]

KIRCHNER, Dr. Jörg, *Der Architekt Paul Bonatz und das Getreidesilo im Rostocker Hafen von 1935. Ein Vorratsbau für den Krieg zwischen Monumentalität und Heimatstil*, in: <https://www.kulturwerte-mv.de/Landesdenkmalpflege/Quenal-des-Monats/Bisherige-Beiträge/2021-01-denkmal-bonatz-getreidesilo-rostocker-hafen-1935/> [Zugriff: 25.04.2024]

KÜPPER, Dr. Hanns Michael. „Charta Von Venedig - Architektur und Denkmalpflege“, in: <https://www.charta-von-venedig.de> [Zugriff: 22.11.2023]

LANDESAMT FÜR INNERE VERWALTUNG

Amt für Geoinformation, Vermessungs- und Katasterwesen @ GeoBasis-DE/M-V <2023>

[Datenbezug: 25.01.2024]

STAATLICHES AMT FÜR LANDWIRTSCHAFT UND UMWELT MITTLERES MECKLENBURG

[Datenbezug: 03.04.2024]

## Abbildungsverzeichnis

- Abb.1 eigene Darstellung
- Abb.2 Anon., in: <https://www.ardaudiothek.de/episode/zeitwort/22-09-1905-das-erste-dehio-handbuch-erschneit/swr-kultur/94801496/> [Zugriff: 04.11.2024]
- Abb.3 Anon., in: <https://www.leonardolibri.com/autore-30770-alois-riegl.html> [Zugriff: 04.11.2024]
- Abb.4 eigene Darstellung erstellt auf Grundlage von <https://www.charta-von-venedig.de/konservieren-restaurieren-renovieren-anfuegen-neumachen.html> [Zugriff: 22.09.2024]
- Abb.5 - Abb.8 eigene Darstellung
- Abb.9 @tangolf, Adobe Stock Datei-Nr.: 533602392, in: [https://stock.adobe.com/at/images/panorama-luftbild-rostock-stadthafen-skyline-warnow-petrikirche/533602392?prev\\_url=detail](https://stock.adobe.com/at/images/panorama-luftbild-rostock-stadthafen-skyline-warnow-petrikirche/533602392?prev_url=detail) [Zugriff: 23.11.24]
- Abb.10 Franz Hogenberg, 1579: Panorama Rostocks von Noden (Gehlsdorfer Ufer), kolorierter Kupferstich, Braun und Hogenberg, *Civitates orbis terrarum*, Bd. V 1597, in: [https://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte\\_Rostocks#/media/Datei:Panorama\\_Rostock\\_Franz\\_Hogenberg\\_1597.jpg](https://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_Rostocks#/media/Datei:Panorama_Rostock_Franz_Hogenberg_1597.jpg) [Zugriff: 21.02.24]
- Abb.11 - Abb.12 eigene Darstellung
- Abb.13 „Radierung mit Tretkran 1847, Steindruck des Rostocker Lithographen F.H. Dethleff“, AHSR, Inv.nr.: 3.02. Am Strande 15052
- Abb.14 eigene Darstellung
- Abb.15 BArch Bild 183-R89260 / Pietsch, Illus 7198-50-12.7.50,
- Abb.16 BArch Bild 183-40151-0001/ Löwe 23.5.1957
- Abb.17 AHSR, Inv.nr.: 3.02. 4.6.2.2 11645, Aufn.: Karl Eschenberg
- Abb.18 eigene Darstellung
- Abb.19 TZRW / HOLGER MARTENS, in: [https://urlaubsmarke.tourismus.mv/d/QYG5HXLTzZvf/mediendatenbank/show/cyJpZCl6MzExNjUsInRpbWVzdGFtcCI6IjE3MzIzNzcXNDcifQ2tourismusverband-mecklenburg-vorpommern-e-v:VA5bpa9x05Wv3oD1-kY08MczbKEHryA6\)NzUezdPvo](https://urlaubsmarke.tourismus.mv/d/QYG5HXLTzZvf/mediendatenbank/show/cyJpZCl6MzExNjUsInRpbWVzdGFtcCI6IjE3MzIzNzcXNDcifQ2tourismusverband-mecklenburg-vorpommern-e-v:VA5bpa9x05Wv3oD1-kY08MczbKEHryA6)NzUezdPvo) [Zugriff: 03.11.24]
- Abb.20 - Abb.28 eigene Darstellung
- Abb.29 AHSR, Inv.nr.: 3.02. 4.6.2.2 12283
- Abb.30 AHSR, Inv.nr.: 3.02. 3. Am Strande 19898
- Abb.31 @OVE ARSCHOLL, in: Czarkowski, Thorsten, *Rostock-Album früher und heute*, Rostock 2021, S. 49
- Abb.32 - Abb.35 eigene Darstellung
- Abb.36 AHSR, Inv.nr.: 3.02. 3. Am Strande 13594
- Abb.37 - Abb.42 eigene Darstellung
- Abb.43 @PMR, in: <https://www.pm-rostock.de/architektur/> [Zugriff: 12.04.2024]
- Abb.44 eigene Darstellung auf Grundlage von [https://silo-stadthafen.de/wp-content/uploads/2023/03/Expose\\_Silo\\_03\\_2023.pdf](https://silo-stadthafen.de/wp-content/uploads/2023/03/Expose_Silo_03_2023.pdf) S.6 [Zugriff: 13.10.2024]
- Abb.45 - Abb.49 eigene Darstellung
- Abb.50 Anon., *historische-bilder.com*, in: <https://historische-bilder.com/photo/historischer-hafen-rostock-frachtschiff-segelschiff-hafenanlage-hafenbahn-MdTPhsa7Hh> [Zugriff 05.11.2024]
- Abb.51 Photo-Eschenburg-Archiv, Universität Rostock, in: <https://www.kulturwerte-mv.de/Landesdenkmalpflege/Denkmal-des-Monats/Bisherige-Beiträge/2021-01-denkmal-bonatz-getreidesilo-rostocker-hafen-1935/> [Zugriff: 04.11.2024]
- Abb.52 AHSR, Inv.nr.: 3.02. Grubenstraße 16543
- Abb.53 - Abb.55 eigene Darstellung
- Abb.56 AHSR, Inv.nr.: 3.02. 3. Am Strande 18876
- Abb.57 AHSR, Inv.nr.: 3.02. 3. Am Strande 19279
- Abb.58 - Abb.76 eigene Darstellung
- Abb.77 AHSR, Inv.nr.: 3.02. 4.6.2.2. 11666
- Abb.78 - Abb.83 eigene Darstellung
- Abb.84 @KVANT in Zusammenarbeit mit Lundgaard & Tranberg Architects, Zugriff unter: <https://www.tarkitektur.dk/news-en/archologisches-landesmuseum-in-rostock>
- Abb.85 eigene Darstellung erstellt auf Grundlage von <https://www.charta-von-venedig.de/konservieren-restaurieren-renovieren-anfuegen-neumachen.html> [Zugriff: 22.09.2024]
- Abb.86 @Thomas Mayer, in: [https://cdn.ca.emap.com/wp-content/uploads/sites/12/2014/04/HIGH-RES-with-watermark-3\\_476400947.pdf](https://cdn.ca.emap.com/wp-content/uploads/sites/12/2014/04/HIGH-RES-with-watermark-3_476400947.pdf) [Zugriff: 04.11.2024]
- Abb.87 eigene Darstellung erstellt auf Grundlage von <https://www.charta-von-venedig.de/konservieren-restaurieren-renovieren-anfuegen-neumachen.html> [Zugriff: 22.09.2024]
- Abb.88 Anon., in: [https://www.dbz.de/artikel/dbz\\_Ziegelrote\\_Speichermasse\\_Das\\_Landesarchiv\\_NRW\\_in\\_Duisburg-1859191.html](https://www.dbz.de/artikel/dbz_Ziegelrote_Speichermasse_Das_Landesarchiv_NRW_in_Duisburg-1859191.html) [Zugriff: 03.11.2024]

Abb.89	Anon., in: <a href="https://www.dbz.de/artikel/dbz_Ziegelrote_Speichermaesse_Das_Landesarchiv_NRW_in_Duisburg-1859191.html">https://www.dbz.de/artikel/dbz_Ziegelrote_Speichermaesse_Das_Landesarchiv_NRW_in_Duisburg-1859191.html</a> [Zugriff: 03.11.2024]
Abb.90	@TJARK SPILLE in: <a href="https://www.aff-architekten.com/story/40/sanierung-und-transformation-kornversuchsspeicher-in-berlin.html">https://www.aff-architekten.com/story/40/sanierung-und-transformation-kornversuchsspeicher-in-berlin.html</a> [Zugriff: 05.11.2024]
Abb.91	eigene Darstellung erstellt auf Grundlage von <a href="https://www.charta-von-venedig.de/konservieren-restaurieren-renovieren-anfuegen-neumachen.html">https://www.charta-von-venedig.de/konservieren-restaurieren-renovieren-anfuegen-neumachen.html</a> [Zugriff: 22.09.2024]
Abb.92	@TJARK SPILLE in: <a href="https://www.aff-architekten.com/story/40/sanierung-und-transformation-kornversuchsspeicher-in-berlin.html">https://www.aff-architekten.com/story/40/sanierung-und-transformation-kornversuchsspeicher-in-berlin.html</a> [Zugriff: 05.11.2024]
Abb.93	@TJARK SPILLE in: <a href="https://www.aff-architekten.com/story/40/sanierung-und-transformation-kornversuchsspeicher-in-berlin.html">https://www.aff-architekten.com/story/40/sanierung-und-transformation-kornversuchsspeicher-in-berlin.html</a> [Zugriff: 05.11.2024]
Abb.94	@Simon Menges, in: <a href="https://www.herzogdemeuron.com/projects/433-mkm-museum-kuppers-muhle-extension/">https://www.herzogdemeuron.com/projects/433-mkm-museum-kuppers-muhle-extension/</a> [Zugriff:26.02.2024]
Abb.95	eigene Darstellung erstellt auf Grundlage von <a href="https://www.charta-von-venedig.de/konservieren-restaurieren-renovieren-anfuegen-neumachen.html">https://www.charta-von-venedig.de/konservieren-restaurieren-renovieren-anfuegen-neumachen.html</a> [Zugriff: 22.09.2024]
Abb.96	@Simon Menges, in: <a href="https://www.herzogdemeuron.com/projects/433-mkm-museum-kuppers-muhle-extension/">https://www.herzogdemeuron.com/projects/433-mkm-museum-kuppers-muhle-extension/</a> [Zugriff:26.02.2024]
Abb.97	@Simon Menges, in: <a href="https://www.herzogdemeuron.com/projects/433-mkm-museum-kuppers-muhle-extension/">https://www.herzogdemeuron.com/projects/433-mkm-museum-kuppers-muhle-extension/</a> [Zugriff:26.02.2024]
Abb.98	@Iwan Baan, in: <a href="https://www.herzogdemeuron.com/projects/263-the-tate-modern-project/">https://www.herzogdemeuron.com/projects/263-the-tate-modern-project/</a> [Zugriff: 27.02.2024]
Abb.99	eigene Darstellung erstellt auf Grundlage von <a href="https://www.charta-von-venedig.de/konservieren-restaurieren-renovieren-anfuegen-neumachen.html">https://www.charta-von-venedig.de/konservieren-restaurieren-renovieren-anfuegen-neumachen.html</a> [Zugriff: 22.09.2024]
Abb.100	@Hufion+Crow, in: <a href="https://www.herzogdemeuron.com/projects/263-the-tate-modern-project/">https://www.herzogdemeuron.com/projects/263-the-tate-modern-project/</a> [Zugriff: 27.02.2024]
Abb.101	@Margherita Spilattini, in: <a href="https://www.herzogdemeuron.com/projects/126-tate-modern/lightbox/74791/">https://www.herzogdemeuron.com/projects/126-tate-modern/lightbox/74791/</a> [Zugriff: 04.11.2024]
Abb.102	@Philippe Ruault, in: <a href="https://www.archdaily.com/475507/frac-of-the-north-region-lacaton-and-vassal/52f5b713e8e44ef35c000089-frac-of-the-north-region-lacaton-and-vassal-photo?next_project=no">https://www.archdaily.com/475507/frac-of-the-north-region-lacaton-and-vassal/52f5b713e8e44ef35c000089-frac-of-the-north-region-lacaton-and-vassal-photo?next_project=no</a> [Zugriff: 04.11.2024]
Abb.103	eigene Darstellung erstellt auf Grundlage von <a href="https://www.charta-von-venedig.de/konservieren-restaurieren-renovieren-anfuegen-neumachen.html">https://www.charta-von-venedig.de/konservieren-restaurieren-renovieren-anfuegen-neumachen.html</a> [Zugriff: 22.09.2024]
Abb.104	@Philippe Ruault, in: <a href="https://www.archdaily.com/475507/frac-of-the-north-region-lacaton-and-vassal/52f5b713e8e44ef35c000089-frac-of-the-north-region-lacaton-and-vassal-photo?next_project=no">https://www.archdaily.com/475507/frac-of-the-north-region-lacaton-and-vassal/52f5b713e8e44ef35c000089-frac-of-the-north-region-lacaton-and-vassal-photo?next_project=no</a> [Zugriff: 04.11.2024]
Abb.105	@Philippe Ruault, in: <a href="https://www.archdaily.com/475507/frac-of-the-north-region-lacaton-and-vassal/52f5b713e8e44ef35c000089-frac-of-the-north-region-lacaton-and-vassal-photo?next_project=no">https://www.archdaily.com/475507/frac-of-the-north-region-lacaton-and-vassal/52f5b713e8e44ef35c000089-frac-of-the-north-region-lacaton-and-vassal-photo?next_project=no</a> [Zugriff: 04.11.2024]
Abb.106 - Abb.120	eigene Darstellung
Abb.121 -Abb.122	eigene Darstellung*
Abb.123 - Abb.128	eigene Darstellung
Abb.129 - Abb.132	eigene Darstellung*
Abb.133 - Abb.134	eigene Darstellung
Abb.135 - Abb.136	eigene Darstellung*
Abb.137 - Abb.139	eigene Darstellung
Abb.140 - Abb.141	eigene Darstellung*
Abb.142 - Abb.143	eigene Darstellung
Abb.144	eigene Darstellung*
Abb.145 - Abb.150	eigene Darstellung
Abb.151 - Abb. 152	eigene Darstellung*
Abb.153 - Abb.154	eigene Darstellung
Abb.155 - Abb.156	eigene Darstellung*
Abb.157 - Abb.161	eigene Darstellung

\*Bei den markierten Darstellungen handelt es sich um Visualisierungen mit KI-gestützter Bildüberarbeitung. Das bedeutet, dass für einzelne Bildelemente der eigenständigen Visualisierung in der nachträglichen Bildüberarbeitung auf die generative KI von Krea.ai sowie Adobe Photoshop zurückgegriffen wurde.

Danke.

Abschließend möchte ich die Gelegenheit nutzen, all jenen Personen meinen gebührenden Dank auszusprechen, welche mich beim Erstellen dieser Arbeit in vielfältiger Weise unterstützt haben.

Für den anregenden fachlichen Diskurs über Raum und Bestand danke ich insbesondere Wilfried Kuehn, dessen unterstützende Betreuung mich stets ermutigt hat, neue Perspektiven einzunehmen. Diese konnte ich dank der fachlichen Beiträge von Heike Oevermann reflektieren und weiterentwickeln – auch ihr gilt an dieser Stelle mein aufrichtiger Dank.

Meinen Studienkolleg:innen, Freund:innen und Mitbewohnern möchte ich für die kritischen Diskussionen, den freundschaftlichen Rat, die tatkräftige Hilfe und nicht zuletzt für ihre Geduld danken. Hierbei möchte ich Danny Linke, Jonas Maczioschek und Valentin Schmid besonders hervorheben. Ebenso danke ich dem Team von Studio Stark, für die Flexibilität, die kreativen Impulse sowie den mentalen Rückhalt.

Darüber hinaus möchte ich meiner Familie für ihre Unterstützung danken, insbesondere meiner Mutter, Liz und Steffi. Euer Zuspruch und Glaube an mich haben mir die nötige Kraft und Motivation gegeben, um jegliche Herausforderung zu meistern.

Zuletzt und von ganzem Herzen widme ich mich meiner Freundin, Sophie Schmid. In dieser herausfordernden, nicht immer einfachen Zeit hast du mich in jeder erdenklichen Weise unterstützt, mir zugesprochen und stets an mich geglaubt - Danke für alles.





Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

*kieck mol wedder in.*



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Format  
Schrift

15 x 23 cm  
Cormorant Garamon