

FÜHRUNG DES MITTLEREN RINGES WEST

Einleitung

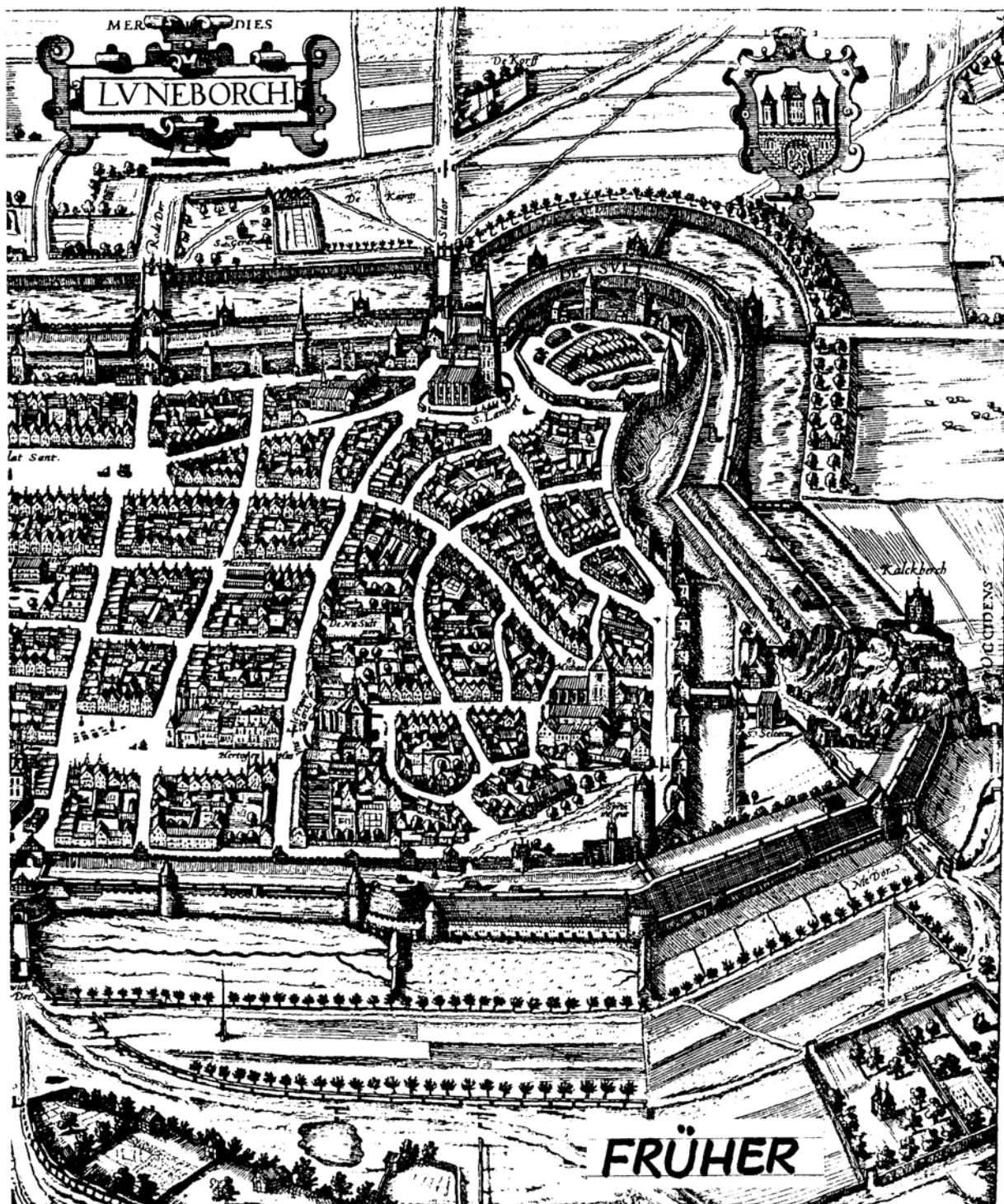
Das reiche kulturelle Erbe Lüneburgs, insbesondere das mittelalterliche Stadtbild mit seinen zahlreichen denkmalwerten Bauten von hohem Rang zu schützen und zu pflegen, ist eine selbstverständliche Verpflichtung. Hier liegen große Aufgaben – aber auch die großen naturgegebenen Chancen dieser Stadt. Wenn es gelänge, das Stadtbild zu erhalten, zu pflegen und dennoch im Sinne moderner Ansprüche zu regenerieren, wäre ein unschätzbare ideelles Kapital aktiviert, das für die Stadt arbeiten würde. Das wachsende Interesse der Öffentlichkeit und der Touristik an kulturellen Werten solcher Art sollte Ansporn dazu sein.

Dieses anspruchsvolle Ziel zu erreichen, bedarf – auf der Grundlage entschlossener stadtentwicklungspolitischer Prioritätensetzung – der Zusammenarbeit verschiedenster Kräfte und Interessen. Wenn ein qualitativvolles Ergebnis

der Maßstab sein soll, so ist eine offene und freimütige Diskussion der Probleme unerlässlich, um das Bewußtsein zu schärfen, die Chancen und Grenzen zu erkennen, das Interesse und den Bürgersinn zu wecken und schließlich Konzeptionen und Strategien zu entwickeln, an denen sich alle Maßnahmen orientieren können.

So können beispielsweise einseitig auf Verkehrsbedürfnisse ausgerichtete Straßenbaumaßnahmen zur Folge haben, daß durch Emissionen bedingt die Umweltqualität belastet wird, empfindliche Nutzungen verdrängt bzw. sich gar nicht erst ansiedeln, das Bürgerinteresse an der Umgebung verloren geht und schädliche Verdrängungs- und Umschichtungsprozesse eingeleitet werden, denen oft wertvolle Baukultur zum Opfer fällt.

Wenn Erhaltung und Regenerierung der historischen Stadtstruktur im Sinne moderner Ansprüche das Ziel sein soll, so gilt es, auf diese oft schleichenden Gefahren in aller Deutlichkeit aufmerksam zu machen. Das vorliegende Papier mag als Beitrag in dieser Richtung verstanden werden.

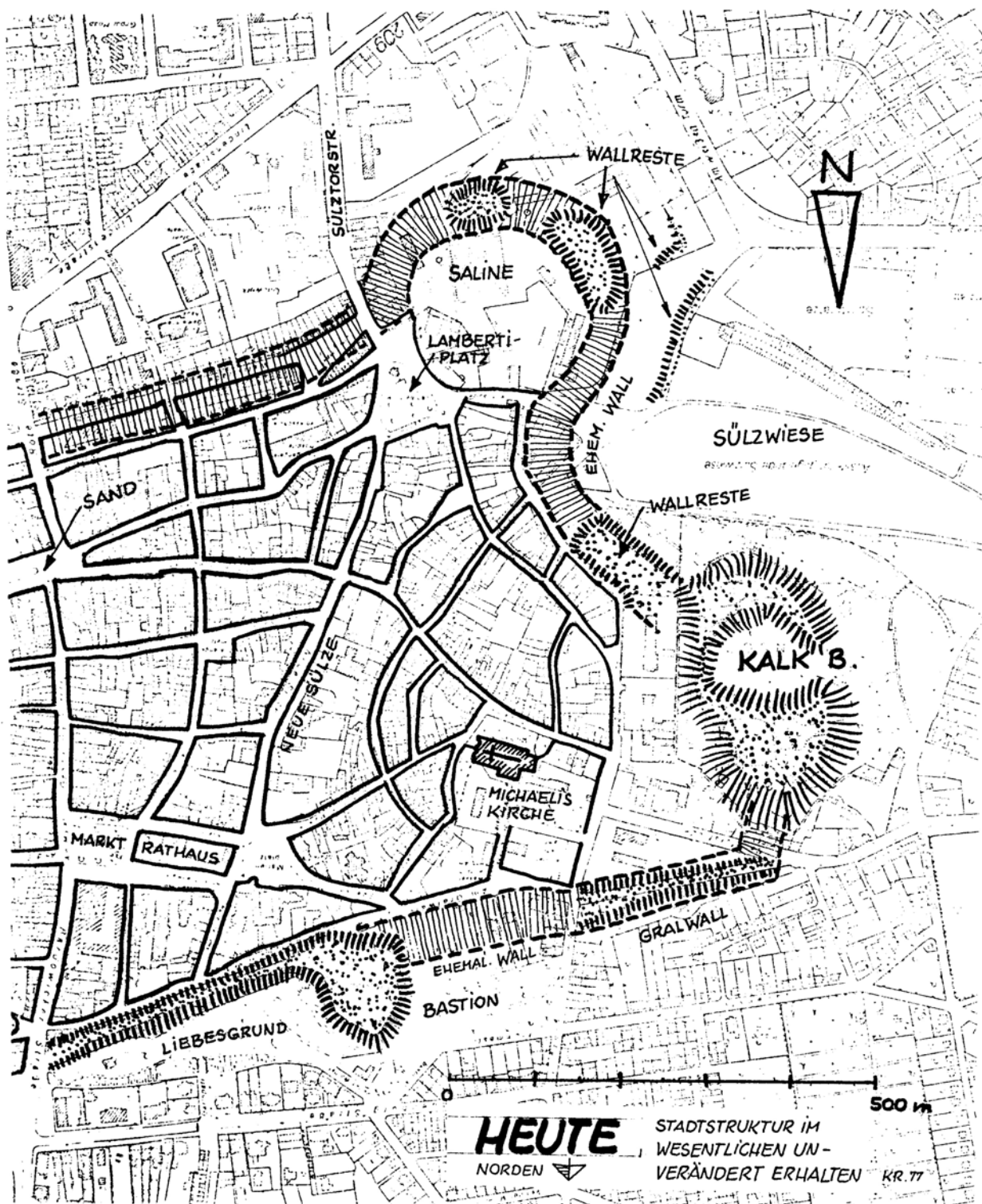


Das Papier stellt einige aktuelle Planungsüberlegungen zur Verkehrsführung der Stadt Lüneburg zur Diskussion. Als zentrales Problem für die künftige Entwicklung der westlichen Altstadt sieht der ALA die Befreiung des Senkungsgebietes vom Durchgangsverkehr. Nur unter dieser Voraussetzung hat der Stadtbereich Chancen, durch private Investoren qualitativ voll revitalisiert und damit aufgewertet zu werden, ohne daß es zu einer "Großlösung" kommen muß. Der Führung des sogenannten "mittleren Ringes-West", die in diesem Papier untersucht wird, mißt der Arbeitskreis daher größte Bedeutung zu. Ein gutes Planungsergebnis kann wie gesagt nur erzielt werden, wenn die vielgeschichtige Problematik offen diskutiert wird.

Im Verkehrsgutachten 1975 von Dr. Helmut Schubert, dem sogenannten "Generalverkehrsplan", der vom Rat der Stadt Lüneburg noch beschlossen werden soll, sind zwei alternative Trassen für den "mittleren Ring-West" untersucht worden.

Der "Planungsfall 1" mit einer Straßenführung "Lindenstraße, Sülztorstraße, Lambertiplatz, beim St. Benedikt, Am Springintgut, Frommestraße, Hindenburgstraße."

Der "Planungsfall 2" mit einer Straßenführung "Lindenstraße, Soltauerstraße, Am Weißen Turm, Sültenweg, Grasweg, Schnellenberger Weg, Vor Mönchsgarten, Lauensteinstraße, Frommestraße, Hindenburgstraße"



Das Schubert-Gutachten erklärt zu diesen Alternativ-Trassen:
 "Unter Berücksichtigung der vorgegebenen Zielvorstellungen (Erhaltung des Stadtbildes, Minimierung des Verkehrs in der Innenstadt und in den Wohngebieten zur Verringerung negativer Umwelteinflüsse) und unter Berücksichtigung der Belastungsprognose ist der

Planungsfall 1 zum Ausführungsvorschlag

gewählt worden. Das heißt: Trassenführung über Lambertiplatz und zwischen Kalkberg und Altstadt.

Gegen die von Schubert bevorzugte Trassenführung nach dem "Planungsfall"; meldet der ALA erhebliche Bedenken an. Insbesondere, weil in den Teilabschnitten

- a) zwischen Kalkberg und Altstadt und
- b) am Lambertiplatz

wichtige Aspekte unberücksichtigt blieben. Die Trassenführung kann nicht akzeptabel gelöst werden. Der ALA befürwortet daher eine Verkehrsführung in Anlehnung an den Planungsfall 2 des Schubert-Gutachtens.

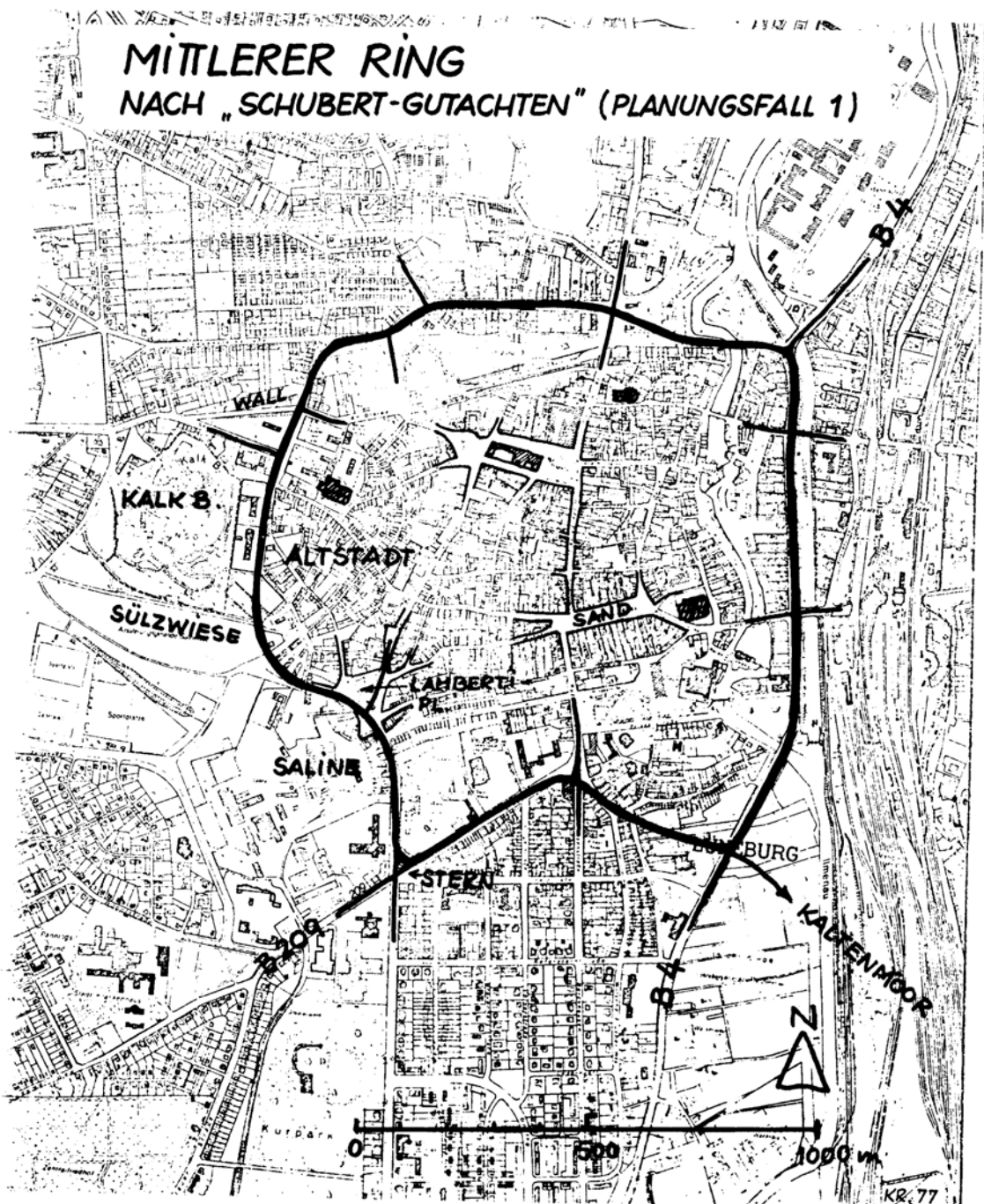
Zu a):

Gegen die Trassenführung zwischen Kalkberg und Altstadt sprechen viele Argumente:

Lüneburg kann sich glücklich schätzen, mitten in der Stadt ein besonders reizvolles Naturschutzgebiet zu haben, noch dazu einen Berg, der tagtäglich Ziel etlicher Spaziergänger ist, die den Blick über die Stadt genießen. Die Altstädter empfinden es als einen großen Vorteil, am Fuße dieses Berges zu wohnen. Sie führen ihre Gäste regelmäßig nicht ohne Stolz in dieses landschaftlich so vielfältige Gebiet. Es erscheint einmalig, daß das Naturschutzgebiet nur einen Sprung von den Häusern entfernt ist und es nur ein paar Schritte über holpriges Straßenpflaster bedarf, um schon im Grünen zu sein.

Straße als Barriere zwischen Altstadt und Berg

Eine Zerschneidung des gewachsenen Gefüges von Kalkberg und Altstadt ist nicht akzeptabel.



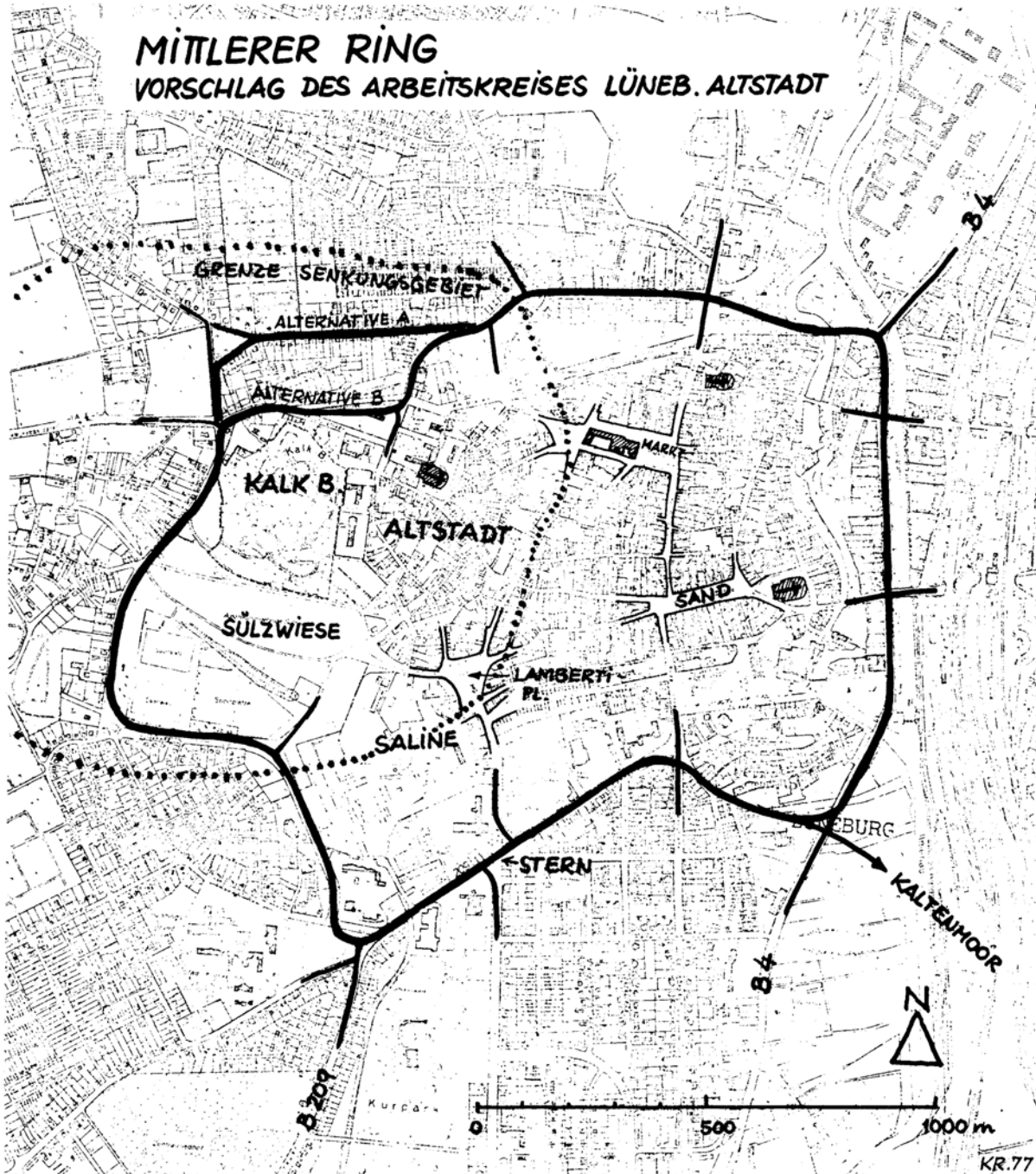
Wenn in der Lüneburger Verkehrsplanung (siehe Stresemannstraße) die "psychologische Verkehrsführung" Argument ist für eine Sicherstellung einer ungehinderten Fahrt der Autos, so sollte hier doch zunächst erstmal von der Psychologie des Fußgängers ausgegangen werden. Für ihn nämlich bedeutet die Trassenführung eine "psychologische Hemmschwelle", weil es dann eben für ihn kein "Sprung" mehr auf den Kalkberg ist, sondern ein von Autolärm begleiteter "Anmarsch" über eine willkürlich errichtete Barriere.

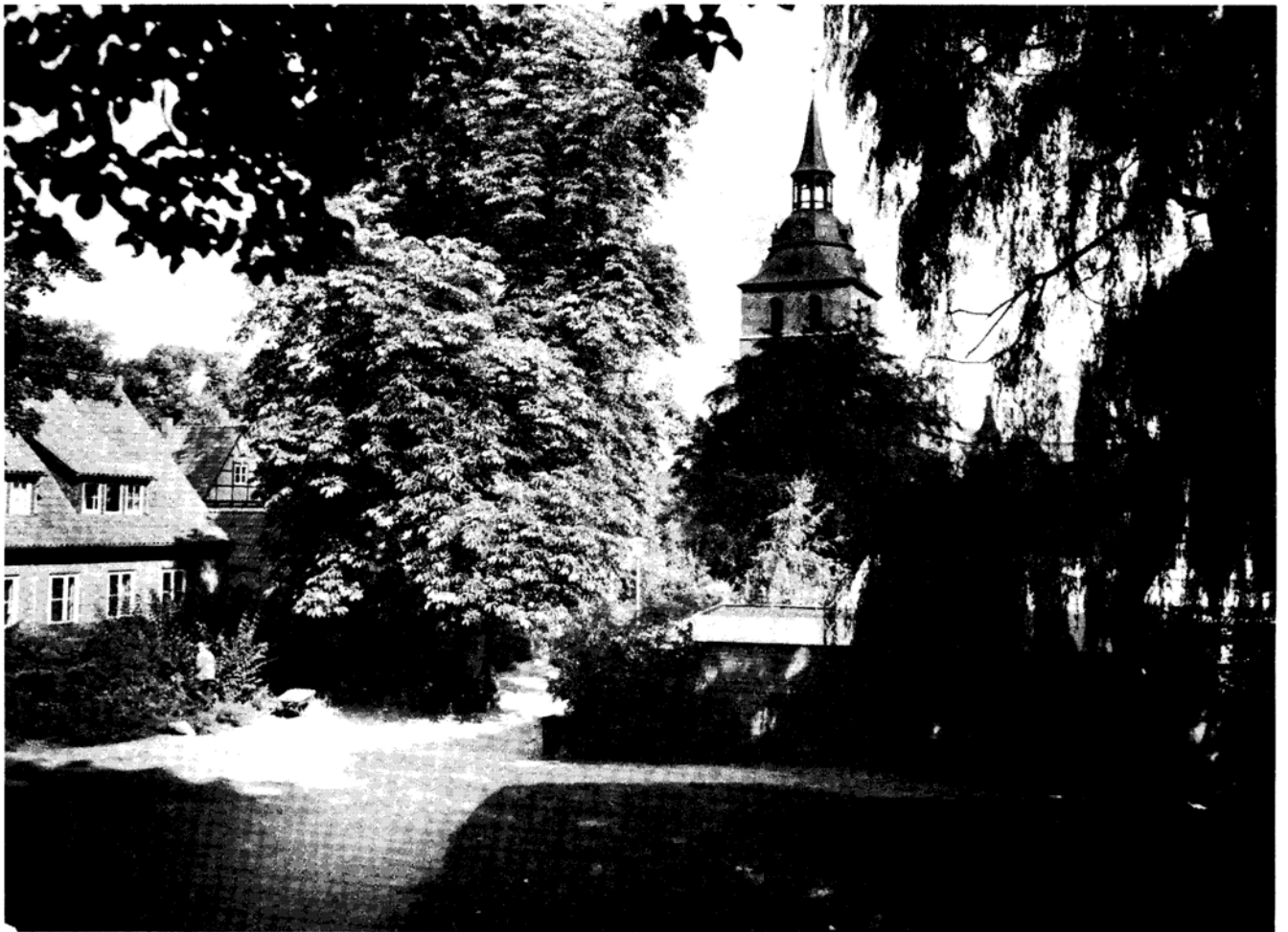
Eine Straße mit der hier zu erwartenden hohen Benutzung wirkt immer trennend. Gerade in diesem Bereich aber sollte es doch gelten, die gewachsene Einheit, die sich hier so unbestritten positiv darstellt, zu schützen und zu nutzen. Andere Städte wenden Millionenbeträge auf, um sich gleichwertige Grünzonen zu schaffen, die aufgrund ihrer geplanten Neuanlage aber nie den natürlichen Reiz dieses Kalkbergs mit seinen Felsen erlangen können.

Naturschutzgebiet darf nicht angetastet werden

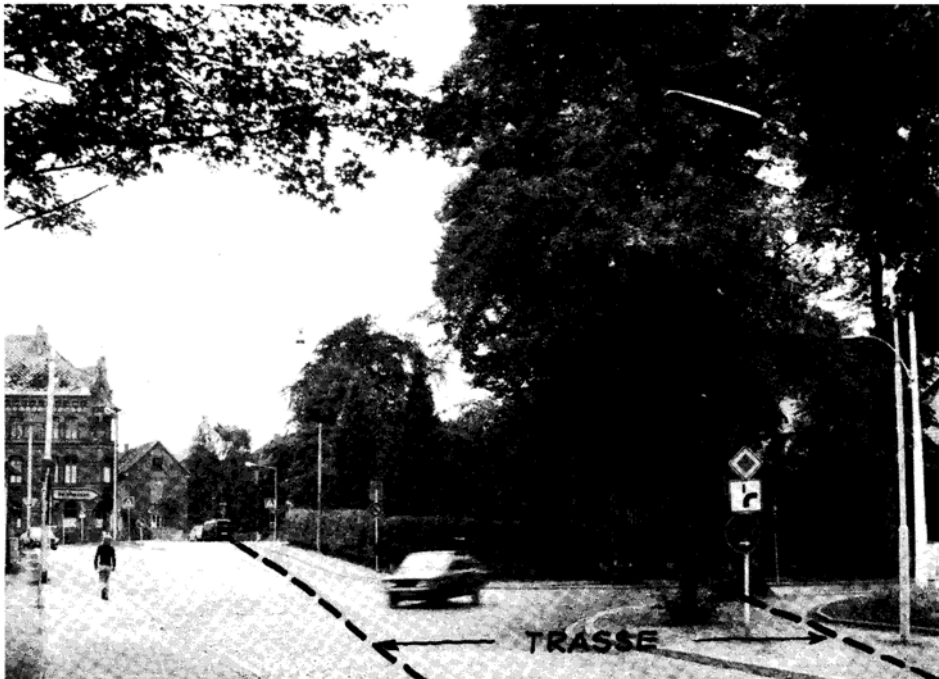
Der Blick von den Sülzwiesen auf Kalkberg und Altstadt läßt es undenkbar erscheinen, daß dort, wo heute Bäume am Fuße des Berges stehen und Gärten blühen, einmal Autos auf betonierter Straße entlangfahren. Dieser Blick sollte klar machen, daß momentanen Verkehrsbedürfnissen nicht überall unkritisch nachgegeben werden darf, und es gilt, bestimmte Werte vor den nachteiligen Auswirkungen des Verkehrs zu bewahren.

Der Kalkberg ist ein gesetzlich geschütztes Naturschutzgebiet, das auf keinen Fall verändert oder verkleinert werden darf. Unsere Generation sollte sich davor hüten, diesen Berg, nachdem er in der Vergangenheit schon durch das Abtragen des Gipses so sehr verkleinert wurde, noch weiter anzutasten. Der Fuß des Kalkberges ist ebenso wichtig und geschützt wie seine Spitze. Wenn noch mehr Autos, und dann direkt an seinem Fuß, entlangfahren, ist der Kalkberg isoliert und stark entwertet.





FOTOS : GIESEKING



Dieser Grünbereich zwischen Kalkberg und Altstadt würde zum Teil durch die Verkehrsstrasse zerstört, zumindest in seinem Erholungswert stark beeinträchtigt.

Im Laufe der Jahre ändern sich Einstellungen. So hat der Naturschutz heute einen Stellenwert, der ihm vor wenigen Jahren noch von niemandem zugesprochen worden wäre. Unter diesem Gesichtspunkt muß eine so einschneidende Veränderung wie die hier diskutierte Straßenanlage mit besonderer Vorsicht und Zurückhaltung gesehen werden. Die Zerstörung des Kalkberges wäre nicht mehr reparabel. Sie würde auf Dauer eine gravierende Entwertung des Berges als Naturschutz- und Naherholungsgebiet und eine Entwertung der Wohnqualität in der Altstadt bedeuten.

Geschichtliche Bezüge jetzt noch ablesbar

Auch aus geschichtlicher Sicht ist eine Trennung Kalkberg/Altstadt vehement abzulehnen. Dieser Berg war Standort der alten Lüneburger Burg, das anschließende Michaelisviertel, eines der vier Keimzellen der Stadt. Die heute noch ablesbaren historischen Bezüge würden durch die Trassenführung für immer verwischt.

Tunnel- oder Trogstrecken finanziell unrealistisch

Eine vertiefte Trassenführung mit Brücken für Fußgänger zum Zwecke der Lärminderung und besseren Erreichbarkeit des Kalkberges von der Stadt aus kann die zu erwartenden Nachteile nicht ausschließen. Die Einwände aus dem Bereich des Naturschutzes, der Emissionen sowie die aus historischer Sicht bleiben bestehen.

Zudem ist sehr fraglich, ob dieser kostenaufwendige Straßenbau mit Trog- oder Tunnelstrecken letztlich überhaupt realisierbar ist, oder ob die zunächst anspruchsvolle Planung nicht nach und nach aus Finanzierungsgründen Abstriche hinnehmen müßte, so daß zum Schluß doch nur eine ganz normale Straße mit den bekannten Umweltbeeinträchtigungen gebaut würde.

Wallreste als Denkmal würden zerstört

Reste des alten Walls, eines wichtigen Denkmals der alten Stadt Lüneburg würden durch diese Trassenführung zerstört.

Zu b):
Fünf Punkte gegen eine Führung über den Lambertiplatz:

1. Mißachtung geschichtlicher Bezüge

Lüneburg verdankt der Saline als wirtschaftliche Grundlage mit über 1000 jähriger Tradition ihre bedeutungsvolle Geschichte als einflußreiche Hansestadt des Mittelalters. Die baulichen Zeugnisse der Vergangenheit prägen noch heute das Stadtbild. Trotz des desolaten Zustandes vieler Gebäude um Lambertiplatz und Saline muß dieses Viertel als städtebauliches Ensemble von überörtlicher Bedeutung angesehen werden. Seine historische Struktur ist im wesentlichen noch heute unverändert (siehe dazu Gegenüberstellung Merian-Stich und Stadtkartenausschnitt). Die Trassenführung über den Lambertiplatz würde die anzustrebende behutsame Entwicklung auf der Grundlage des überlieferten Stadtgrundrisses als wichtiges Denkmal unmöglich machen. Zudem bestünde die Gefahr, daß der für Lüneburg wichtige Geschichtsbezug zur Saline ausgelöscht und dieser auch städtebaulich nicht mehr ablesbar wäre.

2. Bedrohung denkmalgeschützter Gebäude

Einzelobjekte, wie das Haus Sülztorstraße 3, sowie das bereits angeführte Ensemble, dem gleicher Schutz zugestanden werden muß, wären durch die Planung in ihrer Substanz bedroht. Im Falle des Ensembles müßte zumindest eine starke Beeinträchtigung der Wirkung auf Betrachter und Bewohner in Kauf genommen werden.

3. Hemmung der Stadtentwicklung

Zu seiner Sanierung hat das Viertel um den Lambertiplatz dringend eine Verkehrsberuhigung nötig. Neben dem Senkungsproblem wären die zu erwartenden Lärm- und Abgasbelastigungen eine zusätzliche Geißel für die Bewohner, mit lähmender Wirkung auf die Investitionsbereitschaft. Dringend erforderliche Neuansiedlungen und die Schließung von Baulücken würden stark gehemmt, obwohl sie gerade hier einer Förderung bedürften. Private Interessen würden daher eher abgeschreckt. Zwischen der Innenstadt und dem Bereich Saline, der bisher noch ein nicht erkanntes touristisch nutzbares Kapital beherbergt, würde die Trasse eine schädliche Barriere darstellen.

4. Verkehrstechnisch nicht überzeugend

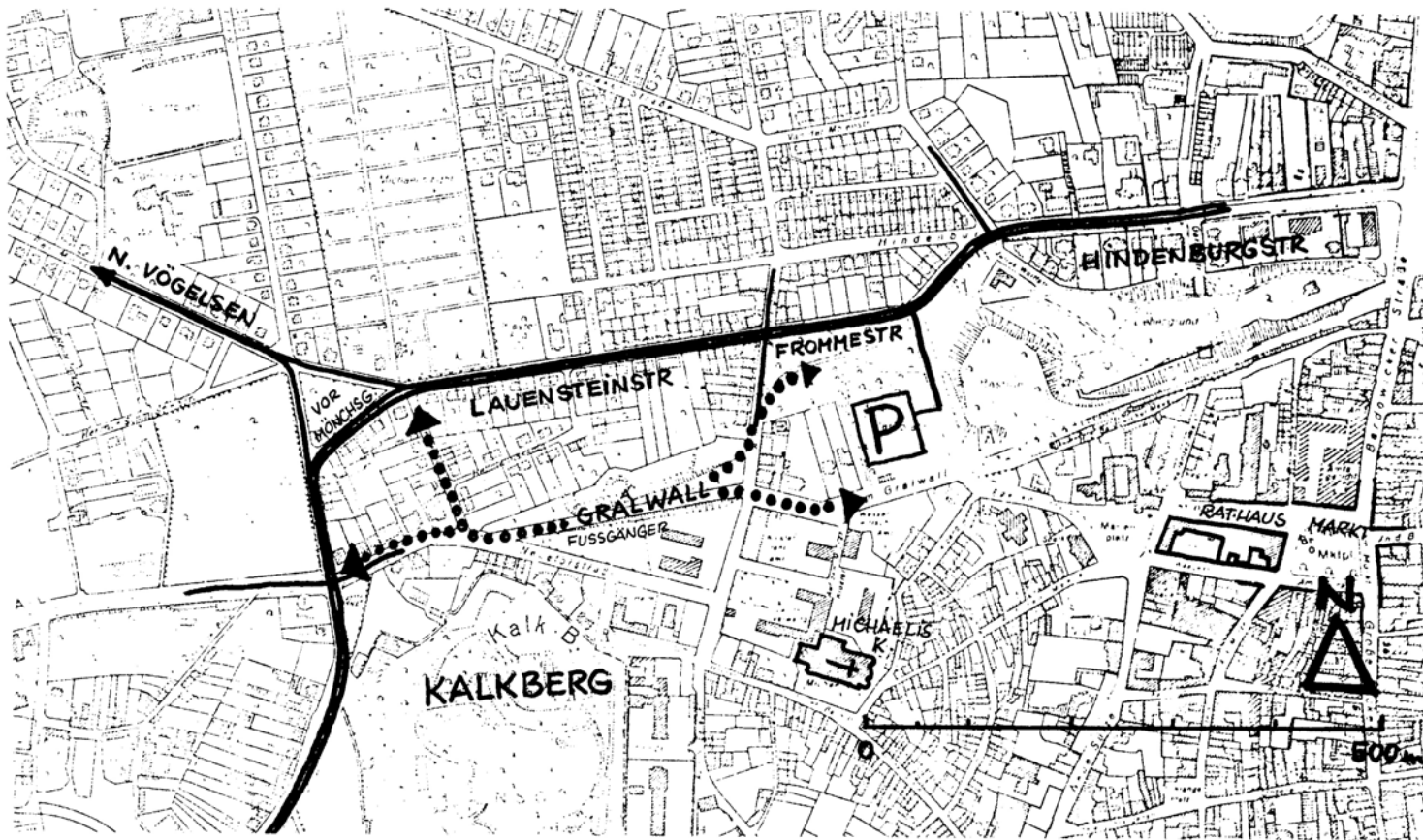
Zugunsten einer besseren Erschließung und damit Sicherung der Wirtschaftskraft der Innenstadt ist ein leistungsfähiger Verkehrsring mit guter Verteilerfunktion sowohl nach innen als auch nach außen erstrebenswert. Dadurch könnte im Stadtkern eine beruhigte Verkehrsführung ermöglicht und der Durchgangsverkehr aus der Innenstadt herausgenommen werden. Es ist daher zu prüfen, ob nicht durch die geplante spitzwinkelige Führung Lindenstraße/Sülztorstraße (wie im Planungsfall 1 vorgesehen) die Verkehrsleistung wie auch die Orientierung im Sinne des Ringverkehrs beeinträchtigt wird.

5. Starke Immissionen

Speziell im Bereich Lambertiplatz werden die Forderungen des § 41 des Bundesimmissionsschutzgesetzes kaum erfüllt werden können.

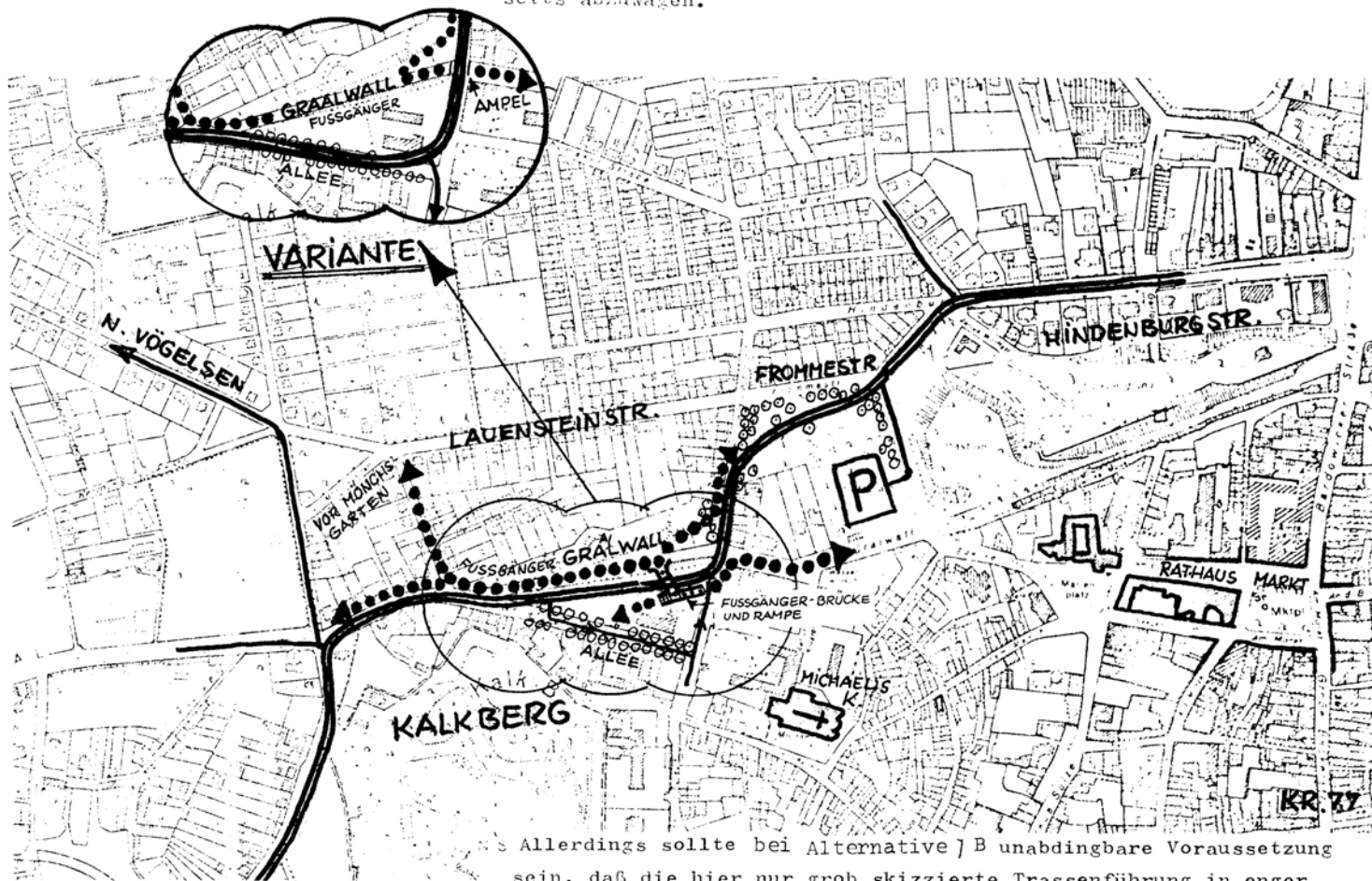
Eine Trassenführung in Anlehnung an den Schubert'schen "Planungsfall 2", der den Lambertiplatz und den empfindlichen Bereich Kalkberg/Altstadt schon, bietet nach Auffassung des ALA die entscheidenden Vorteile und sollte daher realisiert werden.

1. Der Erholungswert der Sülzwiesen und des Naturschutzgebietes Kalkberg bliebe für das Altstadtgebiet gesichert, er könnte vor allem unbeeinträchtigt noch verbessert werden.
2. Für den Lambertiplatz, den Salinenbereich und das Sülzviertel wären die Möglichkeiten für eine ungestörte städtebauliche Entwicklung und Neugestaltung sichergestellt. Ohne die Zwänge einer Hauptverkehrsstraße könnte in Ruhe über das "Wie" der notwendigen städtebaulichen Erneuerung nachgedacht werden.
3. Die Verkehrslösung ist mit relativ geringem finanziellem Aufwand realisierbar, da die Straßen vorhanden sind und allenfalls auf ihre neue Funktion hin ausgebaut werden müßten.
4. Die ungleichmäßige Verkehrsauslastung des mittleren Ringes im westlichen Abschnitt ist wegen der damit verbundenen geringeren Immission für die betroffenen Wohngebiete als Vorteil zu werten.
5. Die Trassenführung ermöglicht dem Autofahrer über lange Strecken einen guten Ausblick auf die Silhouette der Stadt über die Sülzwiesen hinweg. Das sollte auch als Werbeeffekt für die Stadt gesehen werden, weil dieses die letzte unverbaute Ansicht der alten Stadt Lüneburg ist.
6. Diese Verkehrsausführung kann ohne nennenswerten Aufwand als Großversuch getestet werden.



ALTERNATIVE A

Bei den Alternativen A und B geht es im wesentlichen darum, zwischen der Erhaltung der Wohnqualität im Wohngebiet Lauensteinstr./Vor Mönchsgarten/z.F. Frommestraße einerseits und der Erhaltung der Erholungsqualität des Gralwallbereichs andererseits abzuwägen.



ALTERNATIVE B

Allerdings sollte bei Alternative B unabdingbare Voraussetzung sein, daß die hier nur grob skizzierte Trassenführung in enger Zusammenarbeit mit qualifizierten Architekten, Städteplanern sowie Landschafts- und Gartenarchitekten in allen Einzelheiten sorgfältig abgestimmt in die Umgebung eingefügt wird.

Demgegenüber sind nur wenig Nachteile ersichtbar:

1. Die von den Verkehrsimmissionen direkt betroffenen Wohngebiete sind etwas größer als bei einer Trassenführung nach "Planungsfall 1".
2. Die Verkehrsauslastung ist ungleichmäßig und könnte eventuell im östlichen Abschnitt des mittleren Ringes zu Engpässen führen.

Zur Führung des mittleren Ringes-West empfiehlt der Arbeitskreis Lüneburger Altstadt nach Abwägung aller Argumente:

1. Vorbereitung eines Großversuchs in Anlehnung an den im "Planungsfall 2" vorgesehenen Trassenführung über Lindenstr., Soltauerstraße, Am Weißen Turm, Sültenweg, Gräsweg, Schnellenbergerweg, Vor dem Neuen Tore, Am Springintgut, Frommestr. und Hindenburgstraße (s. ALA-Vorschlag Alternative B)
2. Erstellung der Verkehrsprognose und der verkehrstechnischen Beurteilung für die vorgenannte Trassenführung durch das Ing. Büro Schubert.

3. Die Erarbeitung und öffentliche Diskussion von Alternativen für den Erschließungsverkehr im gesamten Altstadtgebiet nach Anlage eines Verkehrsringes und Herausnahme des Durchgangsverkehrs.
4. Wegen des für Lüneburg so bedeutungsvollen Geschichtsbezuges sollte langfristig bauleitplanerisch gesichert werden, daß zu gegebener Zeit im Salinenbereich in geeigneter Form die 1000jährige Tradition der Salzgewinnung und ihre wirtschaftliche Bedeutung für die Stadt veranschaulicht werden kann. Zu denken wäre an ein Freilichtmuseum mit Modellen, Plänen, Karten etc. Auch diese Möglichkeit sollte in der Öffentlichkeit diskutiert werden.
5. Es sollte angestrebt werden, Kurpark, Kurzentrum, Saline, Sülzwall und Kalkberg zu einer abwechslungsreichen Promenadenstrecke vorwiegend im Grünen mit interessanten Ausblicken auf die Stadt auszubauen ("Sülzpromenade").
6. Der ALA-Vorschlag zur Einrichtung von Parkbauten im Innern des Wallkörpers sollte städtebaulich, funktionell und technisch näher untersucht werden.



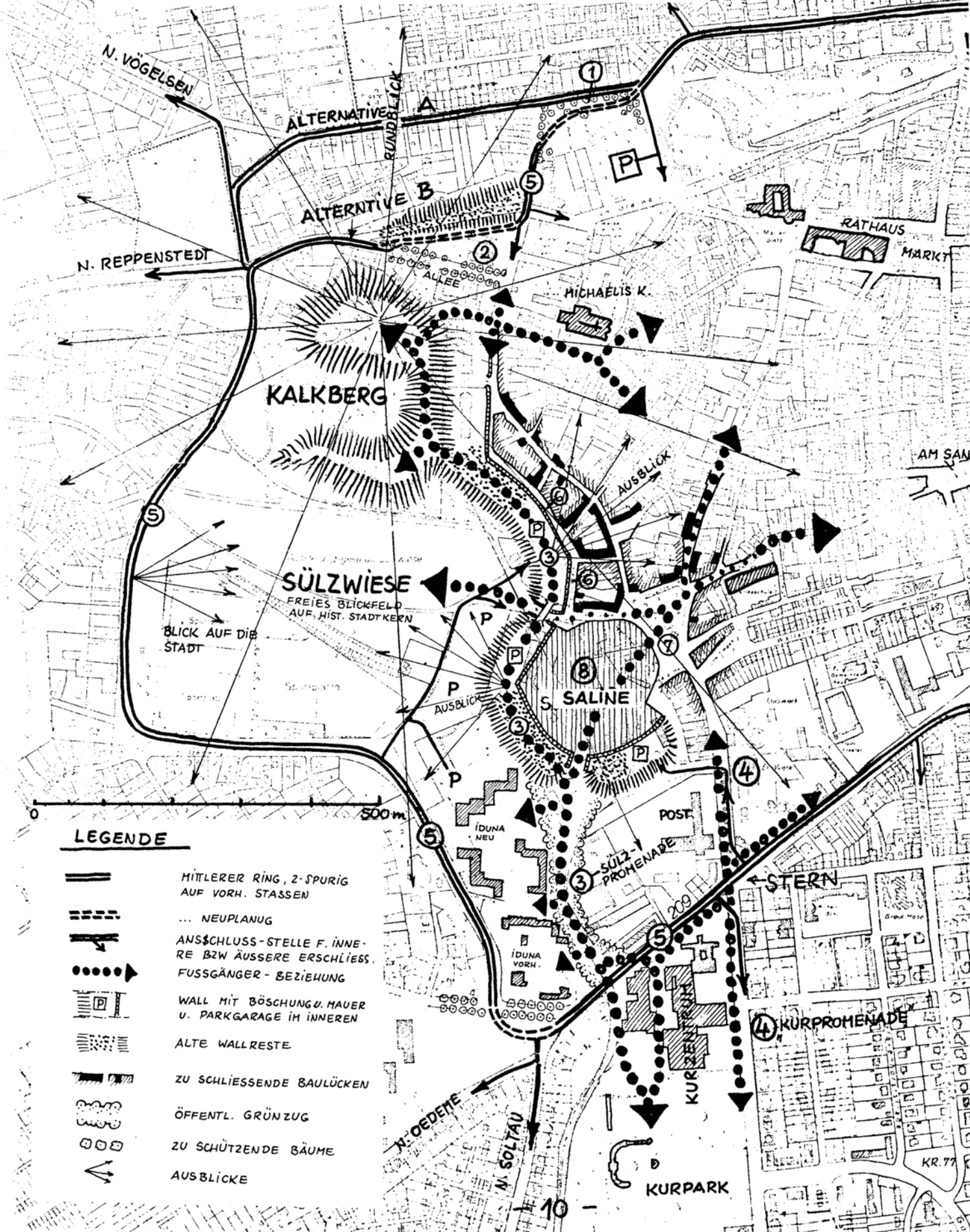
FOTO: KREMEIKE



Ein Blick von der künftigen Sülzpromenade.

PLANUNGSKONZEPT

ERHALTUNG U. REGENERIERUNG DER HISTORISCHEN
STADTSTRUKTUR (VORSCHLAG DES ARBEITSKREISES LÜNEB.-ALTSTADT)



LEGENDE

- MITTLERER RING, 2-SPURIG AUF VORH. STASSEN
- ... NEUPLANUNG
- ANSCHLUSS-STELLE F. INNERE BZW. ÄUSSERE ERSCHLIESSUNG
- FUSSGÄNGER-BEZIEHUNG
- WALL MIT BÖSCHUNG U. MAUER U. PARKGARAGE IM INNEREN
- ALTE WALLRESTE
- ZU SCHLIESSENDE BAULÜCKEN
- ÖFFENTL. GRÜNZUG
- ZU SCHÜTZENDE BÄUME
- AUSBLICKE

SCHEMA-QUERSCHNITT „SÜLZPROMENADE“

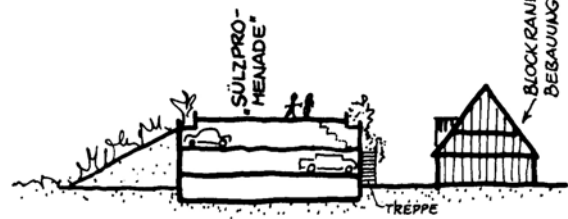
VARIANTE

Legende

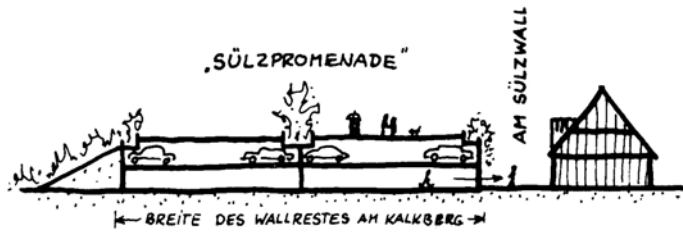
1. Schutz vorhandener Bäume
Gestaltung der Wohnstra-
bensituation im Fall B
2. Umgestaltung des "Kalk-
bergvorfeldes"
3. Verlauf der sog. Sülz-
promenade auf z.T. neuen
Wallkörpern mit Park-
bauten im Inneren
4. Kein "flotter" Durchgangs-
verkehr in Nord-Süd-Rich-
tung - Umgestaltung des
Straßenzuges zur Kur-
promenade
5. Mittlerer Ring West (ALA-
vorschlag)
6. Rückgewinnung des histo-
rischen Straßenraumes
"hinter der Sülzmauer"
u. "am Sülzwall"
7. Neugestaltung des Lam-
berti-Platzes
8. Historischer und heutiger
Salinenbereich als Reserve-
fläche für besondere Ver-
wendung z.B. u.a. als
Freilichtmuseum zur Doku-
mentation der 1000-jäh-
rigen Tradition der Salz-
gewinnung



A



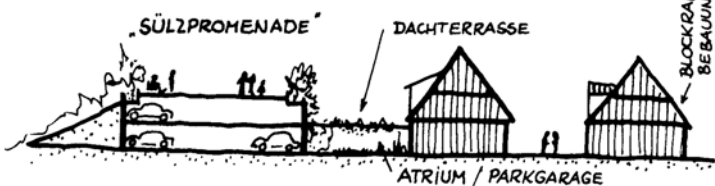
B



C



D



E

Detailvorschläge zu den Wallanlagen

Zum Thema "Wallanlagen" sollen hier schematisch einige Möglichkeiten skizziert und zur Diskussion gestellt werden. Bezogen wird in erster Linie auf die geschleiften Sülzwallanlagen.

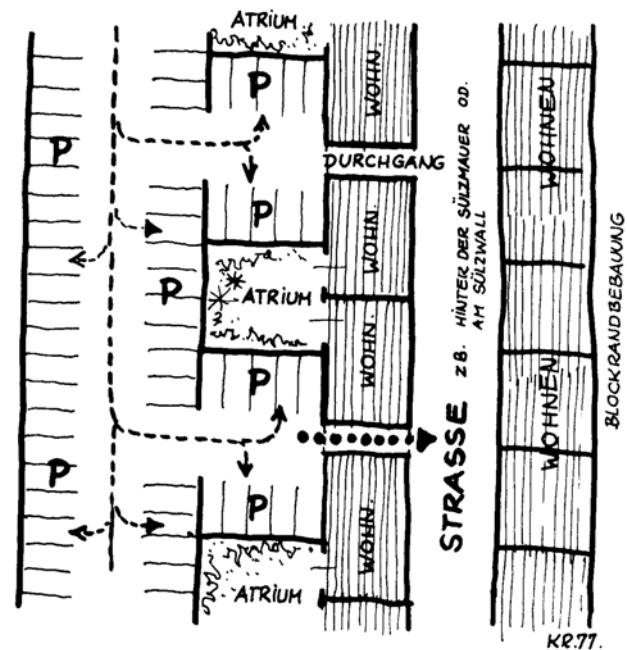
Es wäre denkbar, an historischer Stelle den Wallkörper neu entstehen zu lassen und ihn nach Bedarf im heutigen Sinne zu nutzen.

Es könnten Parkgaragen im Wallkörper "versteckt" werden, die Anschluß an den Ringverkehr haben und geeignet wären, die Parkraumnot der Altstadt zu lindern.

Auf dem Wallkörper böte sich ein erhöhter Fußweg in Form der bereits erwähnten Sülzpromenade an.

Zur Wiederherstellung der städtebaulichen Abgrenzung des historischen Stadtkerns wäre der Wall die natürliche, einfache und überlieferte Möglichkeit.

Die Straßenräume "hinter der Sülzmauer" und "am Sülzwall" könnten in ihrer historischen räumlichen Wirkung neu entstehen (ähnlich wie "hinter der Bardowiker Mauer").



GRUNDRISS VARIANTE E ERDGESCHOSS

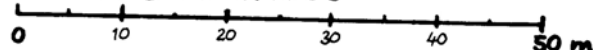




FOTO: GIESEKING

Das Haus Sülztorstraße 3 hat unabhängig von seinem Wert als Baudenkmal eine wichtige städtebaulich-stadträumliche Funktion, und zwar

1. als maßstäblicher Blickpunkt aus Richtung Wallstraße/
Im Timpen
2. durch seine vorspringende Lage an der Innenkurve der Sülztorstraße als optischer Straßenraumabschluß mit interessantem Durchblick zur Michaeliskirche
3. als optischer Raumabschluß aus verschiedenen Richtungen des Lambertiplatzes.



ZU 1.

FOTO: GIESEKING



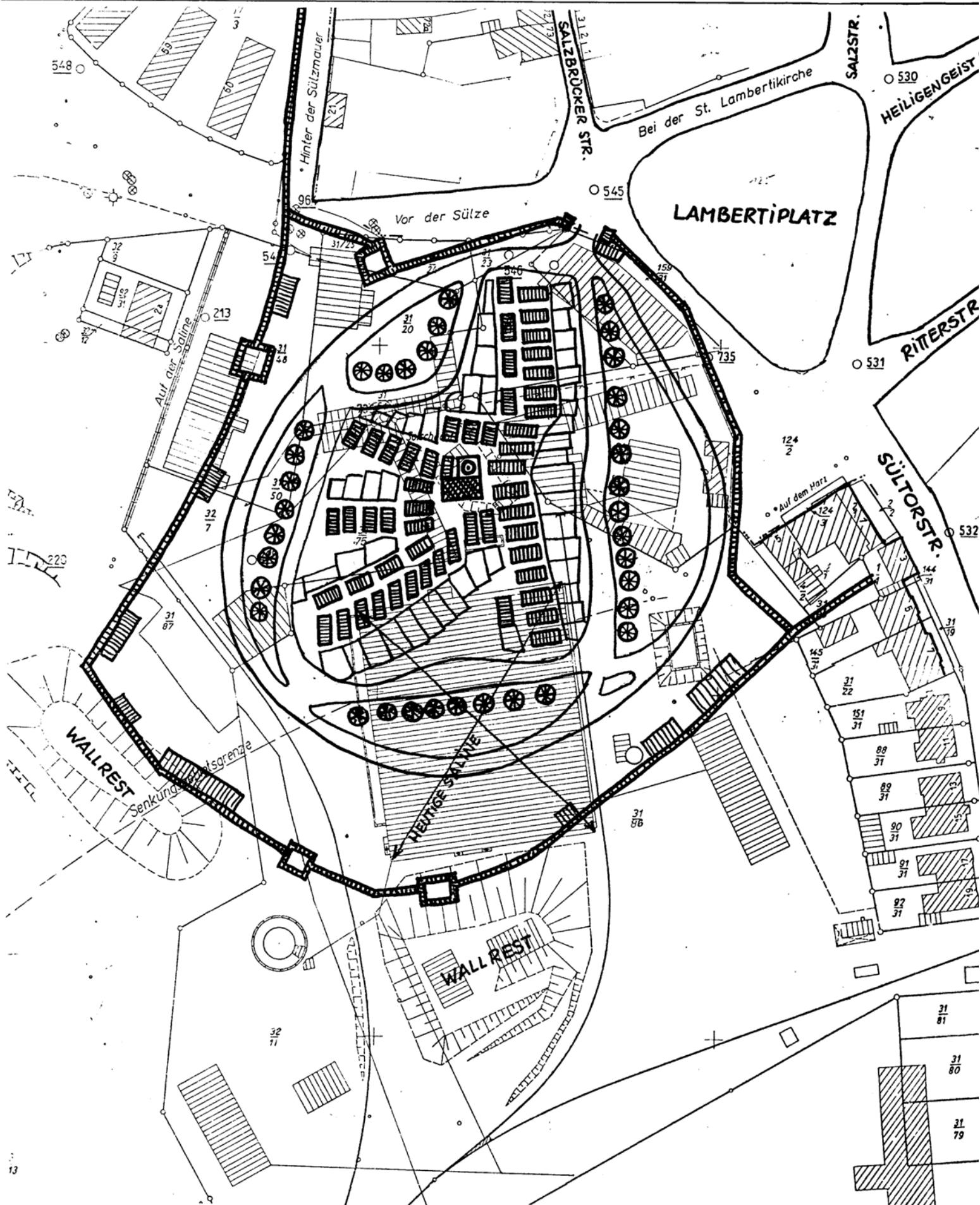
ZU 2.

FOTO: KREHEIKE

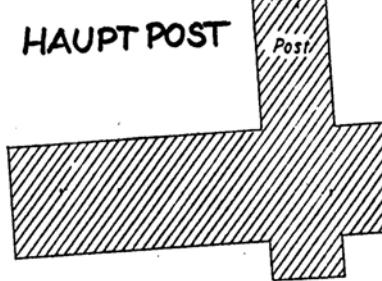


ZU 3.

FOTO: KREHEIKE



Der ehemalige Sülzhof mit seinen 54 Siedehütten von Mauern, Türmen und Wällen umgeben, ist hier an historischer Stelle in den heutigen Stadtplan eingezeichnet. Es überrascht die geringe Grundfläche des mittelalterlichen Betriebes, die nicht im Verhältnis zu stehen scheint zu seiner Bedeutung.



Die Bedeutung der Saline in Lüneburg

Zwei wichtige Bestandteile der späteren Stadt Lüneburg werden in dem Privileg Ottos des Großen von 956 genannt: Neben dem Kloster Sankt Michaelis als Empfänger eines Salzzolls auch die Produktionsstätte des Salzes, nämlich die Saline von Lüneburg. Sie ist als wichtiger Kristallisationspunkt der Siedlung anzusehen und muß schon damals eine überregionale Bedeutung besessen haben. Da der Zoll von dem verkauften Salz erhoben wurde, muß die Saline bereits weit über die Bedarfsdeckung des Besitzers hinaus produziert haben.

Im 13. Jahrhundert ging die Saline von herzoglichem Besitz in die Verwaltung durch Lüneburger Bürger über und nahm in knapp hundert Jahren eine fast ungläubliche Entwicklung. Während das ersiedete Salz vom Jahre 1205 etwa 5.208 to betrug, waren es im Jahre 1291 bereits 15.233 to und 1569 sogar 23.181 to.

Trotz der bescheidenen Abmessungen von kaum mehr als 2,5 ha zählte dies kleine Stückchen Lüneburg am Lambertiplatz bis in die frühe Neuzeit hinein zu den größten industriellen Betrieben des Kontinents. Um die riesigen Salzmengen aus der Sole zu ersieden, mußten z.B. gegen Ende des 14. Jahrhunderts jährlich ca. 70.000 m³ Holz zu Wasser und zu Lande herangeschafft werden. Die Wälder der heutigen Lüneburger Heide und zum Teil auch Mecklenburgs wurden so im wahrsten Sinne des Wortes verheizt, und die Flächen in ödes Heideland verwandelt.

Der ungeheure Aufwand an Arbeitskräften, Material, Organisation, etc., den man sich um den gesamten Produktionsablauf vom Holzeinschlag bis zum Versand des Salzes vorzustellen hat, läßt sich an Hand der obengenannten Zahlen nur erahnen. Auch die erzielten Erträge aus dem kostbaren Produkt waren enorm. Nach Berechnungen aus der Zeit um 1900 und auf die Kaufkraft dieser Zeit bezogen, betrug der Wert der Saline - also der Baulichkeiten und Einrichtungen etc. - um 1390 etwa 35 Mill. Mark. Ein Wert, der nach heutiger Kaufkraft etwa mit 350 Mill. Mark zu beziffern wäre.

Wegen der außerordentlich guten Ertragslage der Saline waren Eigentumsanteile an der Produktion - also an den Siedepfannen - begehrt, da sie nach 1300 die weitaus beste Verzinsungsmöglichkeit des Geldes brachte, nämlich 10 %.

Das Absatzgebiet der Saline war durch Monopole geschützt und reichte von den Niederlanden bis nach Rußland, vom deutscher Mittelgebirgssaum bis nach Skandinavien. Es erforderte eine ausgedehnte Politik der Handelsverträge, Zollerleichterungen und Verkehrserschließung, um den gleichbleibenden Export zu gewährleisten. Deshalb stand die Förderung der Saline stets im Mittelpunkt aller innen- und außenpolitischen Bemühungen des Rates der Stadt.

Der Lüneburger Salinenbetrieb war im ersten Viertel des 20. Jahrhunderts nicht viel größer als im Mittelalter, dennoch nahm er die erste Stelle unter den Unternehmen ein und beschäftigte die meisten Arbeiter.

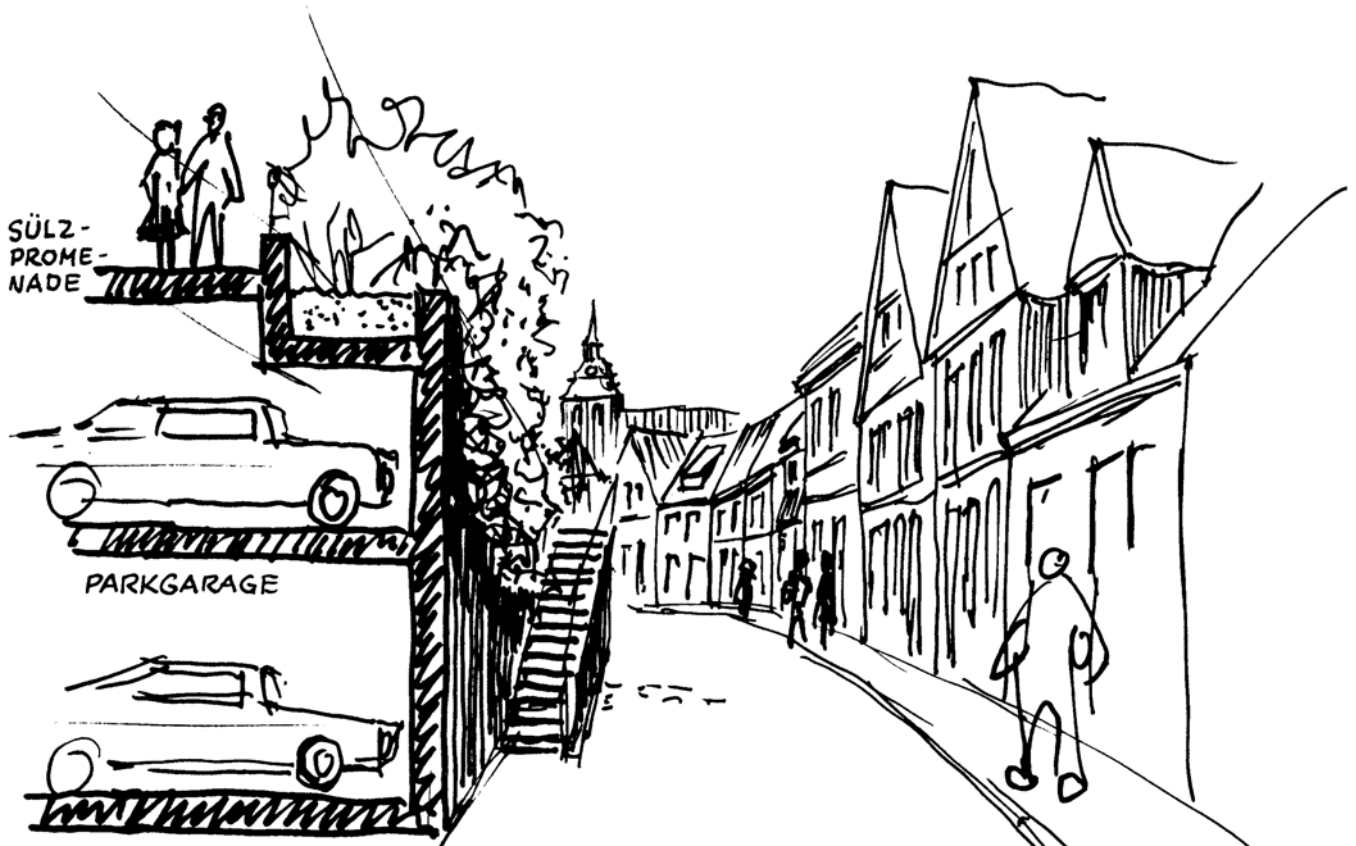
Mit Recht bemerkte einst ein Lüneburger Bürgermeister "De sulte dat in Lüneborg", und es ist wohl nicht übertrieben, wenn man die einstige Bedeutung der Lüneburger Saline vergleicht mit dem Wert heutiger Ölquellen.

Die Saline, ein geschichtsträchtiges, bedeutungsvolles Stück Lüneburg, als untrennbarer Bestandteil der Stadt, hat aus seiner großen Vergangenheit an Baulichkeiten nichts bewahren können. Das klassizistische Brunnenhäuschen über der historischen Solquelle wurde im vorigen Jahrhundert von Laves gebaut. Die übrigen Bauten stammen aus neuerer Zeit. Lediglich zwei Wallreste aus der mittelalterlichen Stadtbefestigung markieren noch die Ausdehnung des alten Salinengeländes. Geheimnisumwittert und unerforscht sind die in Vergessenheit geratenen unterirdischen sogenannten Fahrten, ein weitverzweigtes Stollennetz mit alten Soleleitungen, das sich wahrscheinlich bis weit unter die westliche Altstadt erstreckt.



FOTO : GIESEKING

„HINTER DER SÜLZMAUER“ HEUTE



„HINTER DER SÜLZMAUER“ (PLANUNGSVORSCHLAG)
 DIE HÄUSERZEILE IST
 KOMPLETTIERT, DIE HISTO-
 RISCHE STRASSENRAUM-
 WIRKUNG ZURÜCKGEWON-
 NEN.

KR.77.