



Restaurierung der Renaissance-Stuckdecke Am Markt 5

Inhaltsverzeichnis	Seite
Vorwort des 1. Vorsitzenden (<i>Christian Burgdorff</i>)	3
Nachruf auf Hartwig Kremeike (<i>Christian Burgdorff</i>)	6
Uniform – Unikat – Unikum. Eine gedankliche Zuordnung des Hanse-Viertels in Lüneburg von einer Neubürgerin der Stadt (<i>Christiane Baur</i>)	7
Inventarisierungsdefizite und Verluste bei Landwehren. Das Beispiel der Lüneburger Landwehr (<i>Dr. Martin Pries</i>)	12
Die Armenwohnung Auf dem Klosterhof 1 und ihre Bewohnerin Wilhelmine Resimius-Berkow (<i>Dr. Werner H. Preuß</i>)	26
De Klosterhoff un ick! (<i>Wilhelmine Resimius-Berkow</i>)	30
Die sieben Planetengötter – die Restaurierung einer Renaissance-Stuckdecke (um 1620) in Lüneburg (<i>Markus Tillwick</i>)	32
Verkehr in Lüneburg – quo vadis? (<i>Dr. Peter Pez</i>)	44
Ein Reihenhause aus Fachwerk: Hinter dem Brunnen 5, 6, 7 (<i>Paula Deubner</i>)	59
ALA - Kurz gemerkt	62
Unsinnliches Weihnachten am Alten Kran (<i>Dr. Carola S. und Christoph Rudnick</i>)	63
Auflösung Rätsel 2016 (<i>Hans-Herbert Sellen</i>)	70
1. Auf dem Michaeliskloster 8	70
2. Grapengießlerstraße 19	71
3. Bei der Abtspferdetränke 1	72
4. Sgraffiti in der Goethestraße	75
Grenzsteine mit Lüneburger Stadtmarke in und um Lüneburg (<i>Hans-Herbert Sellen</i>)	76
Verbliebene Inventargegenstände der Lambertikirche:	
Ergänzungen und Berichtigungen (<i>Hans-Herbert Sellen</i>)	78
Beitrittserklärung	80
Anzeigen	81

Impressum

Mitteilungen Nr. 32/2017 des Arbeitskreises Lüneburger Altstadt e.V.,
 Untere Ohlingerstraße 7, Hintergebäude/ Eingang Neue Straße, 21335 Lüneburg,
 Tel.: 04131 - 26 77 27, Fax: 04131 - 37095
 Email: ALA.eV@t-online.de, Internet: www.alaev-lueneburg.de
 IBAN-Bankverbindung des ALA: DE21 2405 0110 0000 0002 08

Der Bezugspreis für 1 Exemplar ist im Mitgliederbeitrag enthalten. Für Nichtmitglieder bei Abholung im ALA-Büro ebenfalls kostenlos, es wird aber um eine angemessene Spende gebeten. Bei Versand zusätzlich Kostenpauschale von € 2,50 je Lieferung.

Nachdruck ist auch auszugsweise bei Angabe der Quelle und Belegexemplar ausdrücklich erlaubt. Beiträge von Mitgliedern oder Lesern stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion dar. Für eingesandte Manuskripte und Fotos übernehmen wir keine Haftung. Alle Beiträge werden grundsätzlich in ehrenamtlicher Mitarbeit geschrieben, die Redaktion setzt das Einverständnis zu etwaigen Kürzungen voraus. Mit der Einsendung eines Beitrages stellt der Autor seine Arbeit für eine Veröffentlichung auch zu einem späteren Zeitpunkt zur Verfügung. Die Redaktion setzt bei allen Beiträgen und Abbildungen voraus, dass der Einsender in Besitz der Veröffentlichungsrechte ist. Fotos erbitten wir mit genauem Bildtitel, Datum der Aufnahme und Anschrift des Autors. Falls Rücksendung erwünscht wird, bitten wir um einen entsprechenden Vermerk und einen frankierten Freiumschlag.

Redaktion & Layout: Cornelia Preuß, Christian Burgdorff, Dr. Werner H. Preuß

Untere Ohlingerstraße 7, 21335 Lüneburg; Redaktionsschluss 23.10.2017

Herstellung: Altstadt-Druck Altenmedingen, 29575 Altenmedingen

Titelbild: Collage aus Fotos von Markus Tillwick

Liebe Mitglieder, liebe Freunde!

Die kritische Begleitung des Lüneburger Baugeschehens durch unseren Verein erstreckt sich nicht nur auf den historischen Gebäudebestand oder die Neubauten in der Innenstadt. Dazu gehört neuerdings auch das Thema verdichtetes Bauen, um dadurch Flächenverbrauch oder Zersiedelung aufzuhalten. Die dahinter stehende Überlegung überzeugt zwar, und in Lüneburg werden weitere Wohnungen gebraucht. Aber das Schließen von Baulücken im Bestand muss besonders innerstädtisch mit Augenmaß geschehen, selbst wenn es ansonsten stadtbildverträglich ist. Die Bewohner der Innenstadt sind häufig ohnehin schon Lärm, Luftbelastung oder anderen Störungen ausgesetzt. Wenn das auch manchmal unvermeidbar ist oder in Kauf genommen wird, muss man, um die Wohn- und Lebensqualität so weit wie möglich zu sichern, auf genügend Freiflächen achten. Und zwar nicht zuletzt des Kleinklimas wegen auf solche mit Begrünung sowie Schneisen für die Frischluftzufuhr. Abwegig allerdings sind Empfehlungen wie die, über eine Begrünung der angeblichen „Steinwüste“ Am Sande nachzudenken. Ein schlechter Scherz eines hiesigen Leserbrief-Schreibers, der in die Reihe der Brunnen-Vorschläge oder Planschbecken-Ideen für diesen Ort passt.

In letzter Zeit beschäftigte uns auch das Thema Ferienwohnungen. Nicht in Bezug auf das Stadtbild, sondern weil uns ebenso seit Anfang an das, was man eine lebendige Innenstadt nennt, wichtig ist. Dieser Zustand stellt sich nicht schon dadurch ein, dass man dort einkaufen oder andere Dienstleistungen suchen oder als Tourist etwas besichtigen kann. Dazu gehört vielmehr genauso das Vorhandensein von Wohnraum, und zwar dauerhaft nutzbarem. Ferienwohnungen sind da eher kontraproduktiv. Davon haben zwar etliche Vermieter ihren Vorteil (und auf Umwegen manchmal auch die Allgemeinheit), die längerfristigen Wohnraum Suchenden sind aber die Benachteiligten. Das mag andernorts unproblematisch sein, ist es aber in Lüneburg mit seiner starken Nachfrage nach Mietwohnungen nicht. Gleichzeitig werden immer mehr Ferienwohnungen neu gebaut oder durch Umwandlung geschaffen. Ein auf die Dauer unbefriedigender Zustand, den man wohl höchstens unter Mithilfe der Landesregierung (Stichwort Zweckentfremdung) ein wenig in den Griff bekommen könnte.

Für das in den letzten Jahren baulich stark vernachlässigte Gebäude „Neue Sülze 3“ kann man als Erbauungszeit wohl in den wesentlichen Teilen das 17. Jahrhundert annehmen. Die Fassade allerdings ist jünge-

ren Datums und zeigt mit dem übergiebelten Mittelrisalit, den Quaderungen und den Rustizierungen in der Verputzung erkennbar klassizistische Merkmale.

Beim Umbau mussten vierzehn Ferienwohnungen untergebracht werden. Da kann mit der inneren Substanz wohl kaum besonders zurückhaltend umgegangen worden sein. Mehr lässt sich nicht sagen, weil der ALA nicht berechtigt ist, private Baustellen zu besichtigen. Bauaufsicht resp. Denkmalsschutz

waren gefordert, bei dieser ungünstigen Nutzung zu retten, was zu retten war und Auflagen zu kontrollieren.

Was das Gebäudeäußere betrifft, so ist das Ergebnis der Wiederherstellung der Fassade nicht recht befriedigend. Erfreulicherweise wurden immerhin, wie vom ALA gefordert, die originalen Fenster wieder aufgearbeitet. Etwas befremdlich wirkt indessen die Wahl dieses geradezu klinisch reinen Weißtones für die Fassade. Weiß war zwar die Farbe des Klassizismus schlechthin, wurde jedoch sicherlich gebrochen benutzt. Und andere helle Farbtöne verwendete man ebenfalls, wie Beispiele aus Hamburg, Lübeck oder Lüneburg zeigen.

Passend ist es aber, die plastisch vorstehenden Fassadenteile als Gliederelemente durch eine farblich leicht abweichende Fassung hervorzuheben. Macht man das allerdings wie hier geschehen nur bei Mutuligesims und Scheingiebel, so wirkt das Gebäude zwangsläufig störend kopflastig. Die möglichen optischen Gegengewichte Gurtgesims, Portal und Sockel kommen nicht in Betracht, weil sie im Farbton der übrigen Fassade gehalten sind. Da kann auch die abgesetzte Eckquaderung des Mittelrisalits nichts ausrichten : quasi in der Luft hängend, hat sie keinen farblichen Kontakt, keine „Erdung“ mit dem Sockel. Erst recht als störend fallen die überdimensionierten Gauben ins Auge. Die Brandschützer haben sie we-



Das „weiße Haus“ Neue Sülze 3, Anfang Oktober 2017. Foto: Werner H. Preuß

gen der intensiven Ausnutzung des Daches kompromisslos durchgesetzt.
– Zwischenzeitliches Fazit:

Mutation vom herrschaftlichen Patrizierhaus mit entsprechendem Garten-
gelände zum Gebäude für Ferienwohnungen mit Carports!

Am Rande der östlichen Innenstadt, zwischen Bockelmann- und Altenbrückertorstraße bestand schon bisher und besteht weiterhin ein starkes Interesse an einer zusätzlichen, dichteren Bebauung der Grundstücke. Nicht nur der ALA, auch Politik und Verwaltung meinen, dass versucht werden sollte, den dortigen Gebietscharakter möglichst zu wahren. Es handelt sich am Lösegraben um eine Art Übergangszone vor den östlich gelegenen Baugebieten neueren Datums. Den Übergang markieren das Gewässer selbst und, zwischen viel Grün, die sich dahinter befindende, immer noch recht aufgelockerte Bebauung. Die Erkennbarkeit dieser Situation zu erhalten, ist eine sinnvolle städtebauliche Aufga-



Werbeanzeige von Franz Krüger mit der Adresse: Altenbrückerdamm 10. Führer durch Lüneburg 1903. Seine großen Verdienste würdigt ein neues Buch: Hans-Herbert Sellen, Dirk Hansen: Franz Krüger. 1873–1936. Ein Leben in und für Lüneburg. Architekt und Bauhistoriker, Denkmalschützer und Erforscher der Vorgeschichte des Lüneburger Landes. Lüneburg, Museumsverein für das Fürstentum Lüneburg, November 2017



Rechts im Vordergrund das vom Abriss bedrohte ehemalige Wohnhaus Franz Krügers, links im Hintergrund der von ihm 1911 erbaute, später aufgestockte Sothauer Kleinbahnhof (Südbahnhof): Sterbende Zeugen für ein menschliches Maß in der Architektur am Lösegraben ...



... denn so sieht es schon auf der gegenüberliegenden Straßenseite aus. Fotos: Werner H. Preuß

be; wenn auch keine leichte, wie eine genaue Bestandsaufnahme gezeigt hat. Ließe man den Dingen aber ihren Lauf und verzichtete auf einen Bebauungsplan, könnten dort vermehrt und ungehindert die jetzt offenbar üblichen weißen Zwei- und Dreigeschosser mit Staffelgeschoß entstehen

und einzeln oder in Reihe die Grundstücke maximal „auffüllen“. Wer schon die neuen Gebäude an der Lünertorbrücke für nicht gebietsverträglich hält, könnte möglicherweise an der Altenbrückertorstraße noch eine Steigerung erleben. Zu den drei wuchtigen Neubauten, die die Situation dort dominieren, könnte noch ein weiteres Gebäude dieser Art hinzukommen. Allerdings nur, nachdem das ehemalige Wohnhaus des bedeutenden Lüneburger Architekten Franz Krüger abgerissen worden ist. Das ist wahrscheinlich, muss man befürchten, kein Problem. Dann bliebe nur noch das gegenüberliegende denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude der früheren Soltauer Kleinbahn übrig. Eine Stadt verändert sich eben, sagen da manche. Eine Binsenweisheit. Aber wie wär's, wenn etwas mehr Nachdenklichkeit und Qualitätsbewusstsein dabei mitwirken würden?

Ihr Christian Burgdorff

Nachruf auf Hartwig Kremeike

Im Juni dieses Jahres verstarb unser langjähriges Vorstandsmitglied Hartwig Kremeike. Von 1999 bis 2013 unterstützte er äußerst engagiert die Arbeit des ALA. Bereits 1977 konnten wir von seinem Einsatz profitieren. Indem er ein Konzept für die Verkehrsführung im Westen der Altstadt entwickelte, trug er dazu bei, dass endlich der unsinnige Plan zum Bau einer Straße zwischen Lambertiplatz und Springintgut zu den Akten gelegt wurde, es zu keiner Abtrennung von Sülzwiesen und Kalkberg kam. Seine spätere Bewerbung für die Stelle des Lüneburger Stadtbaurates war leider nicht erfolgreich. Dennoch hielt er von seinem Wohnort nahe Han-



Am Maroni-Stand auf dem historischen Christmarkt

nover Kontakt mit dem ALA und stellte sich nach seiner Pensionierung für einen freigewordenen Vorstandsposten zur Verfügung. Wir bewunderten seine jahrelange Bereitschaft, die zahllosen Autofahrten nach Lüneburg auf sich zu nehmen. Schon bald setzte er seine Fähigkeiten als Stadtplaner dafür ein, sich bei der vom ALA betriebenen Wiederbelebung des alten Lüneburger Hafens zu engagieren, und war neben Curt Pomp die treibende Kraft. So stellte er eine detaillierte, professionelle Planung zur Revitalisierung des Hafens vor, einschließlich einiger Änderungsvorschläge zum Thema Verkehrsführung. Wenn auch nur wenig von Politik und Verwaltung akzeptiert wurde, so war es doch von entscheidender Bedeutung, die Bedeutung

des historischen Hafens für Lüneburg wieder in das Bewusstsein der Bevölkerung gerückt zu haben. Ein weiterer Schwerpunkt war für ihn der Lüneburger Kalkberg und dessen geologische und politische Geschichte. Dazu verfasste er eine längere Artikelfolge in unserer Vereinszeitschrift, die auf anhaltendes Interesse stieß. Auch um die Konzeption und Herstellung einiger unserer Plakate und Faltblätter kümmerte er sich.

Wir hatten in Hartwig Kremeike einen ungewöhnlich sachkundigen und einsatzbereiten Mitstreiter, zugleich einen geschätzten Kollegen und guten Freund. Wir werden ihn und seine Verdienste um den ALA in bester Erinnerung behalten.

Christian Burgdorff

1. Vorsitzender

Uniform – Unikat – Unikum.

Eine gedankliche Zuordnung des Hanse-Viertels in Lüneburg von einer Neubürgerin der Stadt

Zwei Jahre hatte es gebraucht, bis die finale Entscheidung gefallen war, nach 37 Jahren, im Ruhrgebiet die Zelte abubrechen, um näher bei meinen Kindern zu wohnen, in Lüneburg. Die Stadt, in der mein Großvater

„Geheimrat“ am Amtsgericht Lüneburg war. Von Lüneburg hatte ich viel gehört:

Die historische, gemütliche Altstadt mit wunderschönen Giebelhäusern, drei bedeutenden Kirchen, sehr viel Kultur, netten Kneipen und einer zu vielseitigen Ausflügen verlockenden Umgebung, um einige von den bekannten Schokoladenseiten der Hansestadt zu nennen.



Der Blick vom Wasserturm

ich von einer neuen modernen Baumaßnahme:

Als Designerin und Farbgestalterin nach vielen Projekten, auch im fernen Ausland tätig gewesen, freute ich mich auf das Ambiente der Stadt, die Qualität der kurzen Wege, zu Fuß mit dem Dackel an der Leine oder auch mit dem Rad. Auch von Berufs wegen aufgeschlossen und neugierig, erfuhr

Das **HANSEVIERTEL**. Gleich machte ich mich auf den Weg dorthin und staunte „Bau-Klötze“. Im wahrsten Sinne: weiße, gradlinige starre Kolosse, einer wie der andere, verwechselbar, mit viel grauem Zubehör: Eingänge, Türen, Mauern, Fensterrahmen etc. Einfach alles grau. Mein NCS Atlas zeigt, wenn schon grau, dann bitte eine große Anzahl von fein modulierten Grau-Tönen.

Was haben sich die Architekten dabei gedacht? Armes Hanse-Viertel: die Farben der Hanse sind weiß und rot! Wo aber finde ich rote feine Akzente an Hausnummern, Türklinken, Fensterfaschen etc? Eine Kinderzeichnung an einem Elektrokasten verdeutlicht die kindliche Wunsch-Vorstellung.

Nein, weit gefehlt: still gestanden, keine Bewegung, Disziplin, Gleichschritt, alles in Reih und Glied. Schließlich waren hier Kasernen, in denen man dem Befehlshaber Folge zu leisten hatte. Gepfiffen auf die Hanse mit ihren Koggen, den wehenden Segeln im Volldampf ihrer Fahrt, ihrem vielseitigem Welthandel, ihren verschiedenen Produkten aus allen Ländern der Welt. Hier eine Architektur, die man aus der Schublade zieht, gleich wo sie steht: puristisch, ohne Widerrede, möglichste viele Wohneinheiten, rechteckig, praktisch, teuer, aber nicht gut. Armes Lüneburg, wo sind

Deine, **auch modernen** Backsteinfassaden, Deine traditionelle Bauweise, in die Moderne übersetzt? Mehr Uniform geht nicht, bloß keine Farbe, das neigt zu überflüssiger Dekoration, das ist nicht cool.

Jeder kreativ Schaffende, jeder Planer, Entwerfer muss sich auf die Menschen, für die er Produkte



Kinderbemalung auf einem Elektrokasten

entwirft, auf seine Zielgruppe einstellen. So lernt man es während des Studiums. Meine eindrucksvollste und nachhaltig tief eingepflanzte Prägung ist die Begegnung mit dem Farbgestalter **Friedrich Ernst von Garnier**.

Sein Buch: „**Meine farbigere Welt**“ stellt den Anspruch nach „dem farbigen Frieden“. Sein behutsames Herangehen an individuelle Farbplanungen macht kolossale Bauklötze zu Baukörpern, die atmen, Seele bekommen und Stadtteile zu angenehmen Karrees mutieren lassen. Viele Beispiele



sind in diesem Buch zusammengetragen. Oft sind es nur die kleinen Eingriffe, die eine Situation verändern, wie in der feinen Küche, wo der Spritzer Zitronensaft eine Speise veredelt. Auch im Hanse-Viertel ließen sich Aspekte von Unikat-gemäßigem Vorgehen an- und einbringen.

Bekämen z. B. die Briefkastenwände in den Eingängen in der Straße „Am Speicher“ zarte Pastelltöne, siehe virtuelles Beispiel (auf Seite 10), die Hausnummern entsprechend angepasst, schon hätte jedes Haus seine Unverwechselbarkeit, mühsames Suchen würde erleichtert, passend dazu ein Blumentopf, schon würde eine andere, freundlichere Begrüßungszeremonie auch einen Gast empfangen. Aber nein, grau, die Welt ist grau, bitte sachlich bleiben.

Keine Verbindlichkeit nach außen, kein Festlegen auf eine private Aussage. Sind etwa farbige Wiesen, bunte Blumengärten auch nur Dekoration? „**Farbe ist Träger des Gefühls**“, so Paula Modersohn. Wenn schon Baukörper entstehen lassen, dann doch vielleicht besser **ohne** jede Gefühlsregung?



Eingang grau

Eingang oliv

Mit wenig Aufwand, konzeptionellem Denken, Einfühlsamkeit für Wohnsituationen, schließlich sind hier Familien angesiedelt, wäre aus dem uniformierten, normierten und sterilen äußeren Erscheinungsbild dieser Anlage ein ebenso attraktiver Anziehungspunkt für Menschen geschaffen, die dort gerne wohnen: für Menschen, die von durchdachtem, freudevollem Miteinander und harmonischem und herzerwärmendem Erscheinungsbild angetan sind und – wo auch in angemessener neuer Weise der Gegenpol zu den unterschiedlichen historischen Häusern in der Innenstadt Aushängeschild ist. Es geht nicht um Buntheit um jeden Preis. Je reiner desto feiner, ein Gesetz in der Farbgestaltung, die rote Nelke im Knopfloch kennzeichnet ein Unikat, die rote Clownsnase ein Unikum. Die richtige **Dosierung** und **Platzierung** sind und bleiben das Geheimnis mit der Farbe.

Die virtuellen, digitalen Darstellungsmöglichkeiten sind umfangreich. Hier (Seite 11 oben) ein mögliches Beispiel:

Innerhalb einer Farbpalette könnte jedes Haus individuell gestaltet werden. Jeder Baukörper dürfte sich danach als **Unikat** bezeichnen.

Was erfreut einen Menschen mehr, als ein Lächeln, sogar ein Lachen! Es kann auch dem renommiertesten Architekten passieren, dass gestalterische oder auch Denkfehler geschehen. Der Hauseingang, wie abgebildet, ließ mich lächeln, denn die Bewohner des Erdgeschosses sollten besser



die vorhandene Situation

eine mögliche Gestaltung mit Holzlasur-farben

mit Schutzhelm ihre Wohnung betreten. Die Last des vorgebauten Erkers ist optisch so schwer, dass ein Absturz zu befürchten ist. Welch Unikum!



Schwer hängen die Fenster an der Front, Materialfarbe und Stärke der Wände lassen Schlimmes befürchten. 90 % nimmt der Mensch mit



dem Auge auf - das ist die Physiologie, das Sehen, auch wenn er weniger wahrnimmt, denn dabei muss nachgedacht werden.

Ein weiteres Unikum ist die rote Schrift vom Supermarkt (siehe Seite 12). Das einzige Rot, das die Hanse hier kennzeichnet, aber immerhin hat man den richtigen Anbieter ausgewählt, er vertritt die wahre Hanse-Farbe rot, die sich angemessen ins Viertel integriert.

Freude machte mir ein Treppengeländer, klar, auch in dem „bewährten“ Grauton. Die Sonne schien und so warf es für nur kurze Zeit seinen Schatten auf die benachbarte ebenso graue Wand. „Ich übernehme mal kurz ein wenig Gestaltung“, raunte es mir zu. Vergänglich, aber deutlich, kunstvoll!



Unbeabsichtigt. Es geht doch. Ein Unikat für den Moment.

Ob **Uniform** – **Unikat** oder **Unikum**, die Zuordnung des Hanse-Viertels sei jedem selbst überlassen. Wünschenswert wäre allerdings, dass mehr **farbig gestaltete** Räume, Wohnviertel dort entstehen. Zuviel Grau schadet der Seele, Baukörper wollen leben. Menschen auch!

Ergonomische Farbplatzierung kann dazu einen sehr wichtigen Beitrag leisten.

Im Klappentext des Buches „Die Macht der Farben“ von Harald Braehm ist zu lesen: „... Durch Farben wird der Mensch manipulierbar, im positiven, wie im negativen Sinn.“ Lüscher sagt: „Farben sind visualisierte Gefühle...“ „Grau ist weder farbig noch hell, noch dunkel. Es ist vollkommen erregungslos. Grau ist kein belebtes Territorium, die Grenze als Niemandsland. Grau ist alle Theorie...“ Eigentlich ist wohnen doch praktisches Leben! Ein gezieltes Zitat von Martin Luther könnte hier folgen, Hoffen wir auf mehr Farbigkeit eines Tages im Hanse-Viertel. Moin.



Christiane Baur Diplom Designerin / Diplom Farbberaterin IACC.

Inventarisierungsdefizite und Verluste bei Landwehren. Das Beispiel der Lüneburger Landwehr

1 Einleitung

Die Lüneburger Landwehr ist mit über 30 km Länge wahrscheinlich die längste in Norddeutschland. Als die letzten Abschnitte nach dem Baubeginn 1397 vermutlich 1484 fertig gestellt waren, führte sie im Abstand von 9 bis 14 km ringförmig um die Stadt Lüneburg herum. Bei den enormen Ausmaßen der Anlage und dem Alter von über 600 Jahren sollte man an-

nehmen, dass ihr Bau gut dokumentiert ist. Erstaunlicher Weise ist ein Charakteristikum der Landwehr, dass nur sehr wenige Quellen über den Bau, den Bauverlauf, den genauen Umfang, die Anlageteile, die Unterhaltung sowie ihre Überwachung Auskunft geben. Die Forschung über die Landwehr setzt erst in den Mitte der 1950er Jahre ein, wobei noch wichtige Elemente übersehen wurden. Zu diesem Zeitpunkt waren Abschnitte der Landwehr bereits eingeebnet, aufgeforstet, Gebäude beseitigt, Dämme durchbrochen oder neue Straßen angelegt. Einige Anlageteile konnten unter Denkmalschutz gestellt werden. Elemente, die als nicht zur Landwehr gehörig betrachtet wurden, weil es keine umfassende Erforschung und Geländeaufnahme gab, dagegen nicht. Auch wenn die Inventarisierung inzwischen als abgeschlossen bezeichnet werden kann, sind einzelne Elemente der Landwehr weiterhin von der Zerstörung bedroht. Im Wesentlichen ist das auf den mangelnden Informationsstand der Öffentlichkeit zurückzuführen. So werden weiterhin neue Waldwege über die Landwehr gelegt, Gartenabfälle oder Unterholz in den Gräben entsorgt, liegen Wander- und Radwege auf den Wällen oder wird potenziellen Relikten in der Siedlungsplanung keine Aufmerksamkeit geschenkt.

2 Der Bau des Lüneburger Landwehrsystems

Die Motive für den Bau der Lüneburger Landwehr sind in der Verteidigung und der Durchsetzung von städtischen Rechten zu suchen. Im 14. Jahrhundert stritten die Fürstenhäuser Braunschweig (Welfen) und Sachsen Wittenberg (Askanier) um die Herrschaft im Fürstentum Lüneburg. Erst 1388 konnte ein Frieden geschlossen werden, der aber nichts daran änderte, dass alte Fehden mit unverminderter Härte fortgeführt wurden (Reinbold 1987:8). Hinzu kam, dass die entlassenen Söldner oft zu Räubern wurden. Lüneburg war ganz besonders darauf angewiesen, halbwegs friedliche Verhältnisse im Land zu haben, da die Stadt mit ihrem Salzmonopol auf den überregionalen Handel angewiesen war. Mit dem Satevertrag, geschlossen zwischen dem Landesherren und den Städten des Fürstentums, wurde der Versuch unternommen, einen umfassenden Landfrieden herzustellen. Darin bestätigten die Landesherren alte Lüneburger Privilegien, die für die städtische Wirtschaft große Bedeutung hatten. Unter anderen waren es: das Stapelrecht, der Straßenzwang, das Geleitrecht auf den Straßen, die Entscheidungsgewalt über den Wasserstraßenbau (Fisch-, Mühlenwehre, Ilmenauausbau), das Umfuhrverbot, der Viehtrieb, die Beilegung von Streitigkeiten am Gerichtsstandort Lüneburg. Ein weiteres Recht sicherte den Städten und Rittern zu, Landwehren bau-

en zu dürfen. Die Stadt Hannover hatte bereits 1341 mit dem Bau einer Landwehr begonnen. Lüneburg umgab sich zwischen 1397 und 1484 mit der Alten und Neuen Landwehr, die durch kleinere Stücke ergänzt wurden. Auch der niedere Landadel hatte das Recht der Wegeumlegung erhalten und versuchte seinerseits, durch den Bau diverser Landwehren im Fürstentum eine Antwort auf den Straßenzwang der Stadt Lüneburg zu finden und mit Wegezolleinnahmen sein Einkommen zu sichern.

Die Stadt Lüneburg baute zwischen 1397 und 1406 die Alte Landwehr und 1479 bis 1484 die Neue Landwehr. Die Kosten für den Bau und die Unterhaltung der Landwehr sind in den Sodmeisterrechnungen aufgeführt. Der neben dem Rechnungsbetrag angegebene Verwendungszweck, z.B. über „das Graben an der Landwehr“ (StadtA Lgb. ND Volger Nr. 47) ist wenig hilfreich, da weder Umfang der Grabearbeiten noch der genaue Ort angegeben sind. Andere schriftliche Quellen über den Bau, Verlauf und die einzelnen Formen sind nicht überliefert. Auch über das ausschlaggebende Motiv für den Bau der Anlage sind bisher keine Hinweise zu finden. Die Auswertung der Publikationen über Landwehren fördert mehrere mögliche Motive zu Tage. Um die Stadt besser verteidigen zu können, baute beispielsweise Frankfurt eine Landwehr zum Schutz vor der Ritterschaft aus dem Taunus (Cohausen 1898). Auch in Osnabrück (Müller 1975) und Einbeck (Pretzsch 1994) ist die Stadtverteidigung das Hauptmotiv. Loewe (1983), Tenbergen (1999) oder Weerth (1955) identifizieren Landwehren als Grenzschutz, Gebietssicherung oder zur Abgrenzung von Kirchspielen. Städte mit Stapelrecht versuchten mit den Anlagen die Umfuhr zu verhindern (z. B. die Lenkung des Durchgangsverkehrs durch die Wörmer und Höckeler Landwehr westlich von Buchholz, Deisting 1990; die Landwehr von Immenbeck nach Moisburg straßenbegleitend, um die fahrenden Händler vor Übergriffen zu schützen, Deisting 1990, Herrmann 1988; die Landwehr zwischen Ratzeburg und Mölln als Schutz gegen Überfälle aus Mecklenburg, Koppmann 1894 und Klose 1976; die Hamburger Landwehr als Schutz des Weges nach Bergedorf, Schrecker 1933). Die Aufzählung ließe sich fortsetzen. Das Motiv zum Bau der Lüneburger Landwehr lässt sich aus ihr nicht ableiten, man kann sie aber als Basis für weitere Interpretationen verwenden. Die Physiognomie der einzelnen Landwehrabschnitte lässt weitere Deutungen zu.

3 Alte Landwehr 1397 – 1406

Die noch am besten erhaltene und wichtigste Anlage ist die zwischen 1397 und 1406 von Sodmeister Johann Semmelbecker erbaute Alte Landwehr.

Sie beginnt an dem Fluss Ilmenau im Norden Lüneburgs und führt in 4 km Entfernung von der Stadt über die Ortsteile Landwehr, Vögelsen, Reppenstedt und Oedeme zum Hasenburger Bach und zur Roten Schleuse an der Ilmenau (vgl. Abb. 2). Sie besteht aus 4 Wällen und 5 Gräben mit einer durchschnittlichen Tiefe von 2 m und ist im Durchschnitt ihrer gesamten Länge von etwa 9 km durchschnittlich 46 m breit.



Abb. 1: Die Lüneburger Landwehr bei Ochtmissen

Um die Gräben nass zu halten, ist der Bach „Kranker Heinrich“ in den Landwehrgraben umgeleitet worden. Zusätzlich sind vermutlich zwei Stauteiche angelegt worden, aus denen Wasser bei Bedarf in den Graben geleitet werden konnte. Einer davon wird vom Brockwinkler Bach gespeist, dessen Verlauf man ebenfalls zur Be-

wässerung des Landwehrgrabens änderte. Im Bereich des Hasenburger Baches ersetzt ein umfangreiches Stauteichsystem das Wall- und Grabensystem. Die Abstände zwischen den insgesamt fünf Staudämmen waren so bemessen, dass eine vollständige Vernässung der Strecke zwischen Roter Schleuse und der Mündung des Kranken Heinrich in den Hasenburger Bach erzielt wurde. Die Überläufe über die Staudämme mussten kontrolliert sein und heißen heute etwas missverständlich „Schleuse“. Man kann davon ausgehen, dass es sich dabei um einfache hölzerne Wehre handelte, Konstruktionszeichnungen liegen allerdings erst aus dem 18. Jahrhundert vor.

Die überregionalen Handelswege kreuzten die Landwehr an möglichst wenigen Punkten. Im Verlauf der Alten Landwehr waren dies der Weg nach Hamburg über Bardowick, nach Bremen in Reppenstedt und nach Uelzen und Hannover an der Hasenburg und Roten Schleuse. Diese Querungen waren allesamt mit abschließbaren Schlagbäumen gesichert. Unmittelbar an einem Schlagbaum lag häufig eine Wasserburg oder ein Wehrturm, nachweisbar seit 1580, wo die Landwehrknechte Zuflucht suchen konnten, lebten und die Landwehr kontrollierten. Zur eigenen Versorgung scheinen sie auch ein wenig Landwirtschaft betrieben zu haben,

denn häufig sind landwirtschaftlich genutzte Gebäude unmittelbar an den Querungen zu finden.

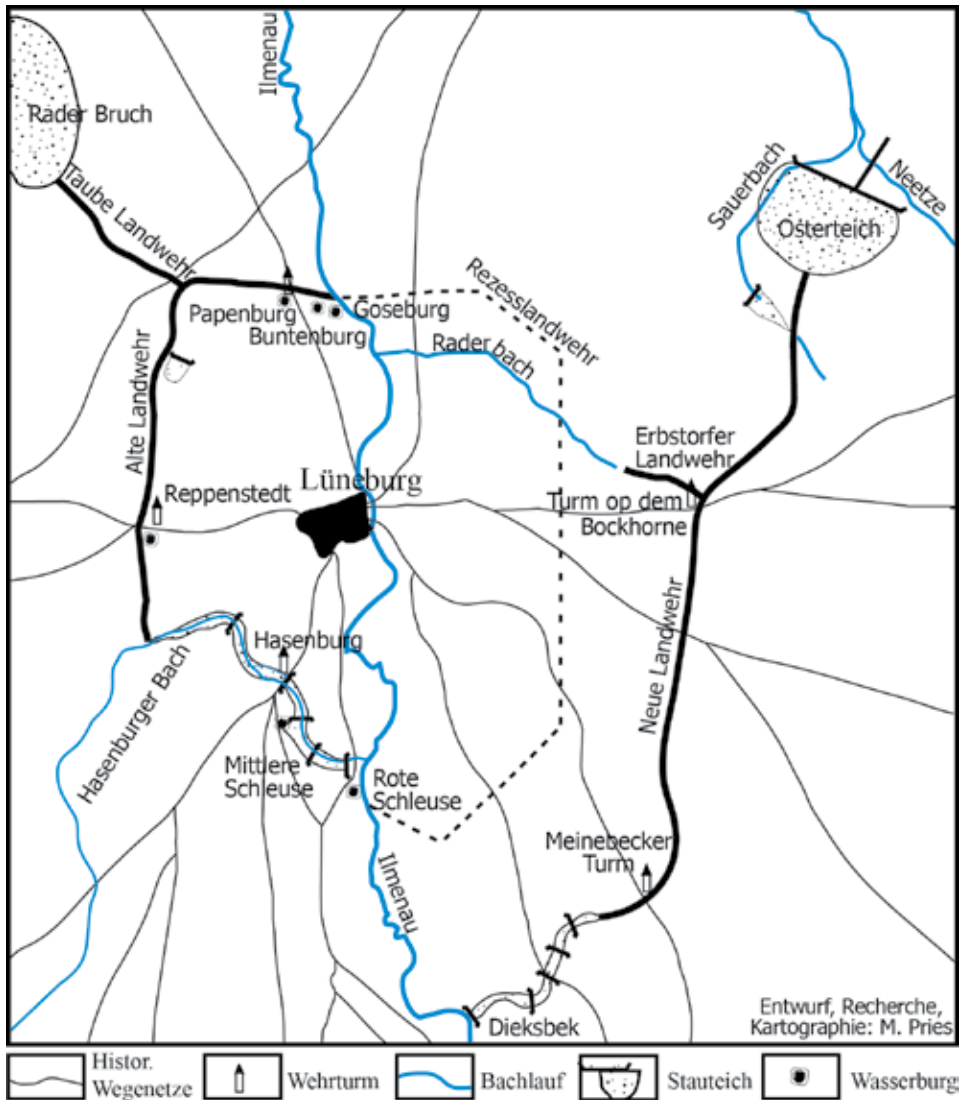


Abb. 2: Die Lüneburger Landwehr

Die wichtige Passage nach Bardowick Richtung Hamburg wurde von der Goseburg, der einzigen noch erhaltenen Wasserburg, der Buntenburg und der Papenburg gesichert. Die Abbildung der Papenburg veranschaulicht die bescheidenen Dimensionen der Burgen (vgl. Abb. 3). In den Gebäuden

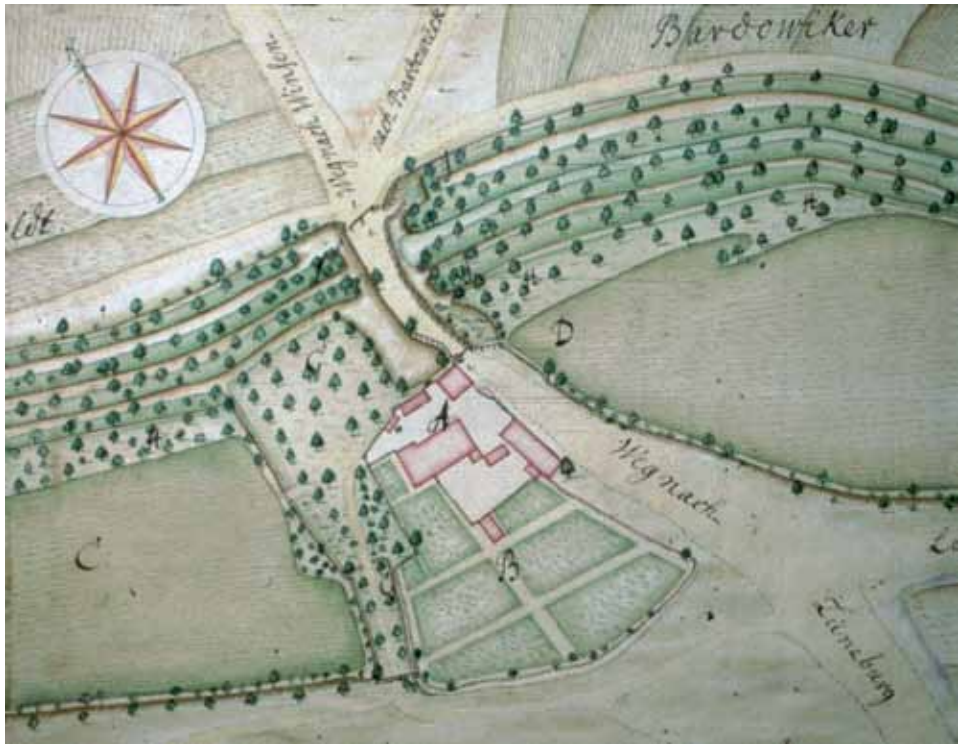


Abb. 3: Papenburg (Karte: Isenbarth1733)



Abb. 4. Papenburg heute. Foto: Preuß, 20.10.2017

(A) lebten die Landwehrknechte, denen es oblag, die Passage zu überwachen und nachts die Schlagbäume zu verschließen. Zur Selbstversorgung hatten sie einen eigenen Garten (B). Die Landwehr in der Aufnahme von Isenbarth 1733 zeigt nicht mehr ihren ursprünglichen Bewuchs, sondern die eingeebneten Wälle werden bereits als Forst genutzt.



Abb. 5: Die Goseburg ist die einzige noch erhaltene und vollständig von einem (verlandeten) breiten Wassergraben umgebene Landwehrburg. Foto: Willi Westphal

Im weiteren Verlauf der alten Landwehr sicherte in Reppenstedt die Eulenburg, eine der Papenburg vergleichbare Anlage, den Frachtweg nach Westen Richtung Bremen. Ihre Anlage lässt sich im Gelände erahnen, während von der Wasserburg an der mittleren Schleuse keine Reste zu finden sind. Einen weiteren Frachtweg nach Süden sicherte die Roten Schleuse, deren Wassergraben vollständig erhalten ist.

Die Hasenburg, bereits 1397 erwähnt (Reinecke 1933:74), ist der einzige noch erhaltene Wehrturm der Lüneburger Landwehr (vgl. Abb. 6). Er diente zur Überwachung der wichtigen Frachtstraße nach Süden Richtung Hannover. Hier findet sich auch ein intakter Stauteich. Bereits 1545 wird südlich der Hasenburg eine Mühle erwähnt. Wahrscheinlich führte seit diesem Zeitpunkt der Frachtweg über den Mühlendamm. Weitere zwei Landwehrquerungen im Verlauf des Stauteichsystems waren zunächst einfache Furten unterhalb der Dämme.

Eine erhaltene Furt verläuft an der Roten Schleuse durch den Hasenburger Bach.

In Richtung Lüneburg ist deutlich ein typischer Wegefächer zu erkennen. Je nach Befahrbarkeit nutzen die Frachtwagen unterschiedliche Spuren, um die leichte Steigung zu überwinden. Seit 1880 ist ein Forsthaus an

der Roten Schleuse nachgewiesen, das im Zusammenhang mit der Aufforstung im 19. Jahrhundert stehen könnte. Ob das Forsthaus auf den Grundmauern eines vorher existierenden Hofes der Landwehrknechte gebaut wurde, ist nicht belegt.

Durch den Bau der Alten Landwehr war die westliche Umgehung von Lüneburg praktisch unmöglich geworden. Ein letztes Schlupfloch lag im Nordwesten, wo die Alte Landwehr nach Osten abknickt. Es wurde mit der Tauben Landwehr geschlossen, über deren Baudatum keine Quelle Auskunft gibt. Diese Anlage war lange unbekannt, da sie nur aus zwei etwa 1,5 m tiefen Gräben mit Wällen, einer Gesamtbreite von 9 m und



Abb. 6: Die Hasenburg

einem abgeleiteten Bachlauf besteht. Sie verläuft durch die „Sankt Nikolaihöfer Fuhren“ und endet im unwegsamen, vermoorten Gelände des Rader Bruchwaldes. Rein physiognomisch gibt es eine große Übereinstimmung mit der Neuen Landwehr, so dass die Anlage Mitte des 15. Jahrhunderts erfolgt sein könnte.

Das Ausmaß der Alten Landwehr mit vier Wällen, fünf Gräben und dem System umfangreicher Stauteiche legt die Vermutung nahe, dass das Motiv für ihren Bau die Sicherheit der Stadt und des städtischen Umfeldes war. Mit Dornenbüschen bepflanzt, deren Äste geknickt und verwoben wurden, bildete sie einen relativ guten Schutz gegen marodierende Ritter und schützte vor dem Abtrieb des Viehs. Lediglich für den Zweck gebaut, den Händlern die Umgehung des Lüneburger Stapel- und Straßenzwangs unmöglich zu machen, war die Anlage überdimensioniert. Ein einfacher

bepflanzter Wall hätte vollständig genügt. Auch das Tal des Hasenburger Baches war ohne Stauanlagen feucht, vermoort und für Fuhrwerke unpassierbar. Die Taube Landwehr dagegen sollte verhindern, dass Händler aus dem Bremer Raum Lüneburg im Nordwesten Richtung Hamburg umgehen konnten. Ihre Dimension ist mit einem Wall und zwei Gräben vollkommen ausreichend für diesen Zweck.

4 Die Neue Landwehr (1479 – 1484)

Die Alte Landwehr schützte Lüneburg und verhinderte die Warenumfuhr im Westen und Norden der Stadt (vgl. Abb. 2). Noch konnten die Händler aus dem Süden und Westen Lüneburg im Osten umgehen. Um das zu verhindern, aber auch den städtische Rechtsbezirk im Osten zu markieren, baute Lüneburg die Neue Landwehr. Sie besteht aus einem Wall und zwei Gräben und ist mit 14 km die längste im Lüneburger Landwehrsystem.

Der erste Abschnitt der Neuen Landwehr beginnt etwa 3 km südlich Lüneburgs an der Ilmenau und besteht aus einem Stauteichsystem. Insgesamt fünf Dämme stauten das Wasser der kleinen Dieksbek. In der sandigen Geest scheint der Wasserzufluss sehr gering gewesen zu sein, denn bereits 1575 sind die Teiche nicht mehr gefüllt. Von der Dieksbekquelle nach Norden bis zum Dorf Rullstorf besteht die Landwehr aus einem Wall und zwei Gräben, die allerdings trocken gewesen sein dürften. Kleinere Bäche gibt es in diesem Abschnitt auf der trockenen Geest nicht. An der Geestkante zur Elbeniederung endete die Neue Landwehr im Osterdik, einem ehemals fast 1,5 km² großen Stauteich. Vermutlich zeitgleich baute man vom Turm auf dem Bockhorne nach Nordwesten bis zum Rader Bach die Erbstorfer Landwehr. Damit wurde es Händlern, die bereits den Bockhorn passiert hatten, unmöglich gemacht, nach Norden über Lüdershausen und Artlenburg doch noch den Lüneburger Stapelzwang zu umgehen.

Die Querungen des Landwehrwalles scheinen insgesamt nicht besonders wichtig oder nur schwer zu kontrollieren gewesen zu sein. Während die Schlagbäume der Alten Landwehr in den betreffenden Karten alle genau verzeichnet sind, findet sich in den entsprechenden Darstellungen der Neuen Landwehr kein einziger Hinweis auf Schlagbäume. Allerdings sind zwei Hofstellen überliefert, die an einer Querung liegen. Die einzige, noch heute vorzufindende Furt liegt an der Mündung der Dieksbek in die Ilmenau unterhalb des Staudammes.

Die Neue Landwehr verhinderte das Umfahren Lüneburgs auf den leicht befahrbaren Heideböden im Osten. Gleichzeitig sollte sie die Grenze der

städtischen Gerichtsbarkeit markierte, gegen deren enorme Ausdehnung sich die Herzöge alsbald zur Wehr setzten. 1576 einigte man sich auf eine dichter an der Stadt liegende Rezesslandwehr, die allerdings nur noch mit Erdhügeln und Steinen (Schnedehügel) markiert wurde, also im eigentlichen Sinne keine Landwehr darstellt. Die einzigen Türme, der auf dem Bockhorne und der Meinebecker, waren schon bald nicht mehr vorhanden, offenbar war es zu teuer, sie ständig zu besetzen. Um Räubern und Wegelagerern keinen Unterschlupf zu bieten, wurden sie 1575 vollständig abgerissen.

5 Formenschatz und Inventarisierung

Verfolgt man die Entwicklung der Landwehren bis heute, so endet ihre Bedeutung im 18. Jahrhundert. Noch 1722 werden 19 Schlagbäume an den Querungen erwähnt. Nachdem 1797 die Post im Fürstentum durch eine neue Wegeordnung Vorrang erhält, beginnt die Landwehr immer durchlässiger zu werden und letztlich ihre Bedeutung vollständig zu verlieren. Quellen nennen zuletzt lediglich Konflikte über Holzeinschlag und Holznutzung auf der Landwehr, nichts aber mehr im Zusammenhang mit ihrer ursprünglichen Aufgabe. Dabei richtete sich der Blick zunehmend nur noch auf das Wall- und Grabensystem, nicht aber auch auf die dazugehörigen Elemente. Erst die Forschung hat wieder gezeigt, was zu einer Landwehr zu rechnen ist. Theoretisch könnten die folgenden Elemente in der Landschaft vorhanden sein:

- Ein Wall- und Grabensystem mit spezieller Bepflanzung (Gebüch, Knick, Dornbüsche, keine Bäume), wo immer möglich mit Wasser gefüllt
- Stauteiche
- Querungen (Furten) gesichert mit Schlagbäumen, Wasserburgen, Wehrtürmen
- Krugwirtschaften, landwirtschaftlich genutzte Höfe für die Landwehrknechte
- Verkehrswege mit Furten, Wegefächern, Fahrdämmen
- In Lüneburg die Reitenden Diener, für deren Witwen ein eigenes städtisches Heim gebaut wurde.

Im Fall der Lüneburger Landwehr ist die wichtigste Quellengattung für die Inventarisierung die Karte. Ein Kartenvergleich kann mit Ausgaben von 1579, 1733, 1774 und den aktuellen topographischen Karten 1:25.000 Nr. 2728, 2729, 2828 und 2829 vorgenommen werden.

Die erste kartografische Darstellung hat Daniel Freese 1579 im Auftrag der



Abb. 8: Kurhannoversche Landesaufnahme 1774

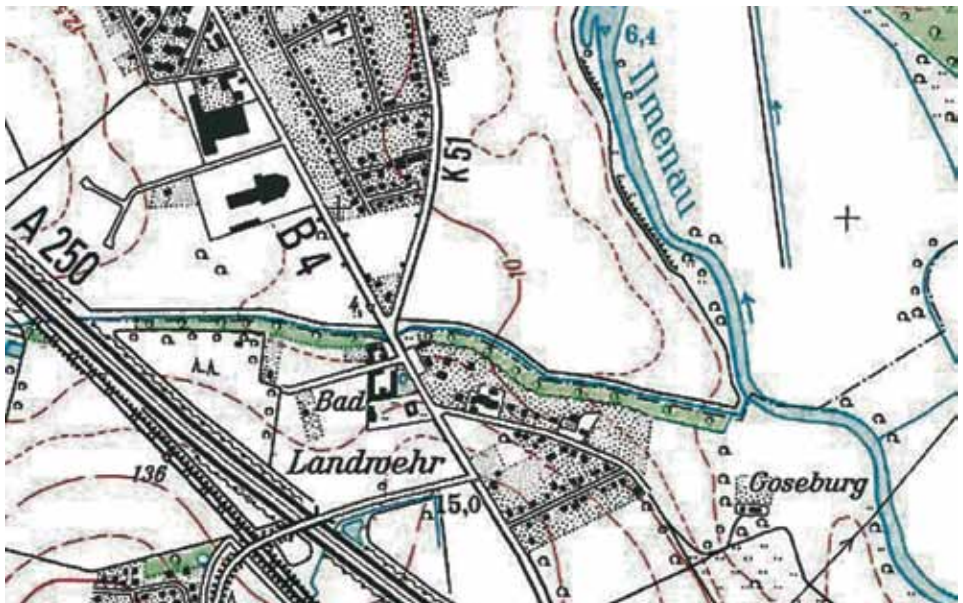


Abb. 9: Topografische Karte 2728

Landwehr gerechnet, ebenso wie die Taube und Erbstorfer Landwehr nicht verzeichnet sind.

Die schlechteste Quellenbasis bildet die TK 2728 1:25.000 (vgl. Abb. 9). Nur der Ortsteil wird als „Landwehr“ bezeichnet, die Papenburg und Buntenburg sind verschwunden.

Die Auswertung der vorliegenden Karten macht deutlich, dass bei der vollständigen Erfassung der Landwehr auf die Geländeerhebung nicht verzichtet werden konnte (vgl. Abb. 2).

6 Die Gefährdung der Lüneburger Landwehr

Die Zerstörung der Landwehr lässt sich mit zwei Schlagworten umreißen: große Eingriffe und schleichende Veränderung. Erste Eingriffe sind beispielsweise die Zunahme der Zahl der Querungen, beginnend 1663 mit einem Weg zum Gut Medingen, 1685 nach Vögelsen und 1690 zum Gut Brockwinkel. Weitere sind die zwischen 1796 und 1897 erfolgten Einebnungen und die Neuanpflanzung von Nadelgehölzen auf der Alten Landwehr. Dadurch wurde weitgehend die Morphologie und der besondere ökologische Charakter der Landwehr zerstört.

Während die Bachableitungen nahezu original erhalten sind, verfielen die Schleusen der Stauteiche, wenn sie nicht weiterhin als Mühlenstau oder Fischteich genutzt wurden. Der Osterteich ist vollständig trocken gelegt worden und wird als Grünland genutzt. Der Staudamm ist beim Bau des Neetzekanales beseitigt worden, ebenso der Fortsatz zur Neetze. Auch der Rader Bruch ist trockengelegt und forstwirtschaftlich genutzt. Der letzte Abschnitt der Tauben Landwehr ist vollständig eingeebnet. Hier lässt lediglich der umgeleitete Bach den ehemaligen Verlauf errahnen. Im südlichen Abschnitt der Neuen Landwehr haben Forstwirtschaft und der Truppenübungsplatz das Stauteichsystem und den Landwehrwall zerstört. Auch das Stauteichsystem des Hasenburger Baches ist nur noch rudimentär vorhanden. Als schleichend lassen sich Veränderungen bezeichnen, die aus schierer Ignoranz oder auch Unkenntnis erfolgen. Einen Betrag dazu leisten auch die unvollständigen Karten, in denen Landwehrelemente immer weniger als solche kenntlich gemacht werden. Aber auch Anrainer sehen die Gräben als willkommene Kompoststelle, und der Forstwirtschaft dienen sie zur Deponie von Restholz. Auch Querungen, besonders im Wald, nehmen zu oder Teilabschnitte der Landwehr werden als Wander- und Fahrradwege genutzt. Besonders betroffen sind Elemente, die bisher nicht zur Landwehr gerechnet werden. Deren Erforschung ist angesichts mangelnder schriftlicher Quellen wohl restlos nur archäologisch zu bewältigen. Bis

dies geschehen ist, werden wohl noch unerkannt gebliebene Teile der Landwehr verschwinden.

Für die gesamte Lüneburger Landwehr ist ein Pflegekonzept dringend erforderlich, um weitere Beeinträchtigungen in angemessener Weise zu verhindern.

Dr. Martin Pries, Leuphana Universität Lüneburg, Kulturgeographie

Literaturliste

- J. Assendorf**, *Die Landwehren der Stadt Lüneburg*. In: *Berichte zur Denkmalpflege in Niedersachsen*, 2, 1982, 45 – 48.
- A. Brebbermann**, *Die Landwehren im Lüneburg* (Lüneburg 1972).
- A. v. Cohausen**, *Die Befestigungen der Vorzeit und des Mittelalters* (Würzburg 1898).
- E. Deisting**, *Die Buchholzer und die Buxtehude Geest – Zwei Fallbeispiele zur Entwicklung der Kulturlandschaft*. In: *Der nordatlantische Raum. Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg*, Bd. 80, 1990, 381 – 411.
- G. Herrmann**, *Die Kämmereiforsten der Stadt Lüneburg – ein halbes Jahrhundert städtischer Forstgeschichte*. In: *Jahrbuch Naturwissenschaftlicher Verein Fürstentum, Lüneburg*, Bd. 38, 1988, 185 – 207.
- K. Koppmann**, *Die Landwehr zwischen Ratzeburg und Müllern See*. In: *Hansische Geschichtsblätter III*, 1894, S. 95 – 105.
- O. Klose**, *Handbuch der historischen Stätten Deutschlands*. Bd. I: Schleswig-Holstein und Hamburg (Stuttgart 1976).
- G. Loewe**, *Kreis Herzogtum Lauenburg – Landwehr Ratzeburg-Mölln*. In: *Krs. Hrzt. Lauenburg II, Führer zu Archäologischen Denkmälern in Deutschland*, Bd. 2, 1983, 87 – 93.
- L. Middelhauve**, *Die Landwehren der Stadt Lüneburg*. In: *Lüneburger Blätter* 1, 1950, 15 – 29.
- K. Müller**, *Die Osnabrücker Landwehr* (Osnabrück 1975).
- K. Pretzsch**, *Der Leineturm der Einbecker Landwehr*. In: *Einbecker Jahrbuch*, Bd. 43, 1994, 59 – 74.
- M. Pries**, *Die Lüneburger Landwehr*. In: W. BUDESHEIM; F.N. NAGEL, M. PRIES (Hg.): *Zur Kulturgeographie und Industriearchäologie in Norddeutschland – Versorgung, Verteidigung, Verkehr. Beiträge für Wissenschaft und Kultur*, Bd. 4. Wentorf bei Hamburg, 1999, 67 – 81.
- M. Pries**, *Die Lüneburger Landwehr. Eine Exkursion*. Bezirksregierung Lüneburg, Denkmalschutzbehörde, Lüneburger Wirtschaft und Touristik GmbH (Hg.) (Lüneburg 2000).
- M. Pries**, *Die Lüneburger Landwehr als Gegenstand der Kulturlandschaftsforschung*. In: *Kulturlandschaft. Zeitschrift für angewandte historische Geographie*, H. 1. Bonn, 2001, 22 – 26.
- M. Reinbold**, *Die Lüneburger Sate* (Hildesheim 1987).

W. Reinecke, *Geschichte der Stadt Lüneburg* (Lüneburg 1933).

U. Reinhard, *Mittelalterliche Wehranlagen*. In: *Historisch-landeskundliche Exkursionskarte von Niedersachsen. Blatt Lüneburg* (Hildesheim 1982).

G. Schrecker, *Das spätmittelalterliche Straßennetz in Holstein und Lauenburg*. In: *Zeitschrift der Ges. f. Schleswig-Holsteinische Geschichte*, Bd. 61, 1933, 16 – 109.
Stadtarchiv Lüneburg, Akte ND Volger Nr. 47

B. Tenbergen, *Mittelalterliche Stadthagen und Landwehren in Westfalen – Entstehung, Verbreitung und Pflege von Biotopen der historischen Kulturlandschaft im städtischen Umfeld*. In: *Schriftenreihe d. Westf. Amtes f. Landes- u. Baupflege*, Heft 15, 1999, 31 - 54

K. Weerth, *Westfälische Landwehren*. In: *Westf. Forschungen*, Bd. 1, 1955, 206 – 213.

O. M. Wilbertz, *Stauanlagen als Bestandteil des Landwehrings um die Stadt Lüneburg*. In: *Ber. z. Denkmalpflege in Niedersachsen* 3, 1992, 86 - 90.

Die Armenwohnung Auf dem Klosterhof 1 und ihre Bewohnerin Wilhelmine Resimius-Berkow



Von links nach rechts: die Hauseingänge Auf dem Klosterhof 2A, 1, und 1A. Fotos: Preuß

Bei einem Treffen des ALA-Vorstandes mit Herrn Dr. Ring, Herrn Henschke und Frau Matuschek vom Verein Lüneburger Stadtarchäologie e.V. am 2. März 2017 wurden verschiedene Projekte angesprochen, bei denen ein Zusammenwirken sinnvoll wäre. Eines davon könnte die Erarbeitung eines Restaurierungs- und Nutzungskonzeptes für das Haus auf dem Klosterhof 1 werden. Es soll als Beispiel für die Wohnverhältnisse armer Bevölkerungsschichten in seinem gegenwärtigen Zustand erhalten bleiben und als „Halbfertigprodukt“ gleichzeitig Einblick in die Arbeit von Hausforschern, Stadtarchäologen und Restauratoren gewähren. Von

den Buden (Ein-Raum-Häusern) der armen Leute, die es noch vor wenigen Jahrzehnten in großer Zahl in Lüneburg gab, zum Beispiel im Visku-

lenhof und in der Kaland-Straße, war damals kaum eine für erhaltenswert befunden worden. Am 17. März haben die Vertreter beider Vereine das Haus dann in Augenschein genommen, und am diesjährigen „Tag des offenen Denkmals“ (10. September 2017) mehreren interessierten Gruppen das Gebäude vorgestellt. Jetzt gilt es, einen entsprechenden Nutzungsvertrag mit der Gebäudewirtschaft der Hansestadt Lüneburg zu schließen.

Man betritt das Areal des Klosterhofs von der Reitenden-Diener-Straße aus, gleich neben der Ratsbücherei. In dem betreffenden Haus 1 gab es früher eine oder zwei Armenwohnungen, in denen wohl meisten mittellose Witwen gelebt haben. Allgemein von „Pfarrwitwenhäusern“ auf dem Klosterhof zu sprechen, ist allerdings nicht ganz richtig. Eine Liste der Bewohner der sechs Wohnhäuser auf dem Klosterhof vom 2. Oktober 1709 aus dem Stadtarchiv (Signatur: AA G 5d, Nr. 24), die Herr Dr. Ring vorlegte, verzeichnet für das Haus Nr. 1: „darin wohnt die Reitendiener W[itwe] die Hornigs genand mit Ihren Kind[ern]“.



**Blick in die Halle des Hauseingangs Nr. 1.
Links: das Innenfenster des Zwischengesosses.**

Für die geplante Ausstellung existieren bereits vier Plakate für Stellwände, entworfen von Anne Müller, B.A. Architektur, M.A. Baudenkmalpflege, welche die Ergebnisse der Bauforschung zusammenfassen und illustrieren. Danach ergeben sich für das früher zusammenhängende Haus (von Süden nach Norden) Auf dem Klosterhof 2A, 1 und 1A drei Bauphasen:

1. In seiner ursprünglichen Gestalt wurde das zweigeschossige, mit einem 4,20 Meter hohen Hallenraum ausgestattete und unterkellerte Haus 1428 errichtet. Über die Nutzung im Rahmen der Klosteranlage ließ sich bisher nichts Genaueres ermitteln. Doch fanden sich Reste von qualitativ hochwertigen Wandmalereien, die von J. Diezemann und A. Richter



Wandbemalung aus der Erbauungszeit an der Nordwand im Erdgeschoss

untersucht und dokumentiert worden sind. Schnitte durch sämtliche Mal- und Tapetenschichten öffnen gleichsam ein Zeitfenster in die Vergangenheit. Die Bauforscherin Frau Anne Müller vermutet, dass das Gebäude ursprünglich weitaus länger war und in den Bereich des Hauses Hinter der Bardowicker Mauer 10 hineinragte.

2. Dieses langgezogene Gebäude wurde in einer zweiten Bauphase 1666 auf das heutige Maß verkürzt. Fachwerk-Trennwände und ein Zwischengeschoss wurden nun im vorderen (östlichen) Teil des Hauses eingezogen. Es entstanden mehrere kleine Wohnräume.



Ein „Fenster in die Vergangenheit“ in der Nordwand des Zwischengeschosses

3. In einer dritten großen Änderungsphase ab 1733 wurde auch im rückwärtigen (westlichen) Teil des Hauses eine Zwischendecke eingezogen.

Während heute eine passable Treppe ins 1. Obergeschoss (das frühere Zwischengeschoss) führt, die auf die erste Hälfte des 18. Jahrhunderts datiert wird, wirkt die Erschließung des 2. Obergeschosses über eine Stiege, die dicht vor die Nordwand läuft, unbefriedigend gelöst. Für die armen Witwen, die hier untergebracht waren, trieb man wohl keinen baulichen Aufwand. Wie das Obergeschoss vor 1666 zugänglich war, ließ sich bisher nicht ermitteln.

„Prominenteste“ Bewohnerin des Hauses Auf dem Klosterhof 1 war von 1919 bis zu ihrem Tode am 16. Januar 1942 die plattdeutsche Dichterin Wilhelmine Resimius-Berkow (1862–1942). Als invalide Arbeiterin besann sie sich im Alter von 50 Jahren auf die geistigen Interessen ihrer Kindheit und ihre ersten lyrischen Versuche. Sie beschließt, freie Schriftstellerin zu werden. Einen Teil ihrer Bücher veröffentlicht sie im Selbstverlag mit der Adresse: Lüneburg, Klosterhof 1.

Wilhelmine Resimius-Berkow gehört zu den sechs Frauen mit engen Beziehungen zu Lüneburg, denen ich im November 2017 ein eigenes Buch gewidmet habe: Freie Sklavinnen. Anthologie aus Werken Lüneburger Schriftstellerinnen. Almárium Verlag,

Bardowick. Berücksichtigt werden ferner: Mathilde Lammers (1837–1905), Pädagogin und Kämpferin für die ökonomische Eigenständigkeit der Frau, die sich an den Bau der ersten Lüneburger Eisenbahn noch erinnern konnte; Emma Böhmer (1861–1943), Kunstenthusiastin, lebenshungrige Rebellin und freie Schriftstellerin, die im Heine-Haus ein- und ausging; Helene Varges (1877–1946), Künstlerin, Patriotin und Pionierin des Naturschutzes; dieses Interesse teilte sie mit ihrer Freundin Margarete Boie (1880 –1946), welche im 1. Weltkrieg als Journalistin bei den Lüneburgschen Anzeigen arbeitete und später listenreich die NS-Zensur umging; last but not least: Geertje Suhr (*1943), seit 1971 in Chicago lebende, sensible, ironische, an Heines Witz erprobte Dichterin, deren Familien-Stammhaus in der Grapengießerstraße steht.

Dr. Werner H. Preuß



Niedriger Küchenraum hinter der Stube im Erdgeschoss

Für diejenigen, die sich im Plattdeutschen versuchen möchten, hat Wilhelmine Resimius-Berkow folgende Gedanken über ihr Leben auf dem Klosterhof auf ein Blatt aus einem Kontobuch notiert, das sich in ihrem Nachlass erhalten hat:



Die Schriftstellerin Anna Gade (1872–1942) zu Besuch bei Wilhelmine Resimius-Berkow (rechts) im Klosterhof, etwa 1931. Links hinter dem Zaun liegt weinumrankt der Eingang zur Wohnung der plattdeutschen Dichterin. Sammlung Hajo Boldt

De Klosterhoff un ick!

Nülich mor'ns stünd ick vör mien Döhr un keek un luer. Ick söll Besök kriegen. Miene Kollegin Anna Gade ut Neu-Steddorf woll kamen un de Redacktöhr woll kamen un de Fotograf ok noch. De söll den'n still'n hübschen Winkel in'n Klosterhoff, wo ick wahren doh un den'n so wenige Menschen kennt, obglieks he dicht an Marienplatz un de Riedende Denerstrat liggt, verewigen un miene leewe Kollegin un mi glieks mit. Ist't nich fien word'n? – de herrliche historsche Winkel, wo in olen Tieden de Franziskaner Mönche huust hebb'n un wo nu statts de Mönche ole Wiefken wahren un ick ok. Un nu wi beiden erst – miene Kollegin un ick. De eene fien, de annere grow, de

eene hochdütsch, de annere plattdütsch. So is't recht. Dennso kann Eener an den'n Annern nich klingeln. Ick schreew jä gern leewer hochdütsch as plattdütsch, wiel hochdütsch doch lichter is as plattdütsch. Awerst de Redacktöhr säd, Hochdütsch leeg mi nich so god, wiel ick, wiel ick [!] nich in de Döcherschool gahn bün. Darföör könn Annere denn wedder nich Plattdütsch. Jä, dat kann ick ümmer nich recht verstahn. Ick bün jä gornich in'ne plattdütsche School gahn, un in'ne Dochderschool erst recht nich. Dornüm, wiel dat eenfach keen geew. Dornach is denn dat plattdütsch Dicht'n de reine, unverfälscht Natürllichkeit. Dennso bruk ick mi jä nich to argern, dat ick nich so god hochdütsch dichten kann as Anna. Noch darto wenn

de Redacktöhr dat seggt, denn mutt dat doch ok wahr sien, wat he seggt. Dorför is he doch de Redacktöhr – Een bät'n ut mien Läwenstied söll ick schriewn. Dat heff ick doch allmal dahn, dat steiht jä vör'n an in miene Bunten Scharben [eines ihrer Bücher].

Mit de Dichterie is dat gornich so licht as dat utsüht, noch dorto wenn man mit Kumr un Gram in'n Hart'n un Smartn in de Hänn' schriewen mutt, un dorto noch mannig bittere Pill' to sluck'n kriggt, wenn man fragt ward: warüm man (ick) denn nich lewer arbeidn deiht statts to dicht'n. Wiel man doch man 'ne eenfache arme Froo wör. De könn doch leewer wat anners dohn. Recht hebbt se jä, de dat seggt. Awerst erst mutt man doch woll ümmer könn, wenn man will. Ick woll jä ok gern wedder arbeit'n as ick fröher dahn heff. Awerst dat geiht doch nich mehr. Wiel ick doch all Johrelang krank bün.

Un wenn dat 'ne „Sünde“ is, dat een slicht arm Froo dichtn kann, dennso hett doch unse leewe Herrgott daran Schuld un doch nich ick. Awerst daran, dat de Kunst bädeln gahn mutt, hett he keen Schuld. Daran sünd de Minschen schuld, de sick woll freit, wenn se een schönes Book läst, awerst gornich daran denkt, woväl heete stille Tranen dorbi villicht uppt Pappir fall' n sünd. De denkt ok nich, dat wenn Mund un Oogen lacht dat Hart doch weenen kann. – För de Trurigkeit helpt ok de gode Trost von den Minschen nich, dat man, wenn man mal storwen is, villicht doch een lütten Liekensteen upp sien Graw kriggt, dorför dat man so vüle Minschen eene lütte Freid mit siene Dichtung makt hett, wenn't ok man plattdütsch wör. Awerst freien wörd ick mi, wenn nu, wo ick noch läwen doh, recht vüle kämen un sick mal den'n hübschen stillen Winkel un mien lüttes Hüsken upp'n Klosterhoff ankieken dähn.

(Manuskript im Nachlaß. Stadtarchiv Lüneburg, ND Wilhelmine Resimius-Berkow, Nr. 1)



„Sülvst verlegt von de Verfaterin. Lüneburg, Klosterhof 1“, etwa 1923

Die sieben Planetengötter – die Restaurierung einer Renaissance-Stuckdecke (um 1620) in Lüneburg



01 Die Renaissance-Stuckdecke mit der Darstellung der sieben Planetengötter (um 1620) vor der Restaurierung, die ehemaligen Wände sind schon entfernt.

Im heutigen zweiten Obergeschoss Am Markt Nr. 5 in Lüneburg befindet sich eine großflächige Stuckdecke mit der plastischen Darstellung der „Sieben Planetengötter“ in architektonischer Rahmung und Schweifwerk. Nachdem die Decke während der ersten Bauarbeiten 2012 wiederentdeckt worden war, entschieden sich die Besitzer dazu, den Raum in seiner ursprünglichen Größe wiederherzustellen und zukünftig geschäftlich zu nutzen. Dafür wurden die bis dahin eingestellten Wände und Schornsteine des 18. und 19. Jahrhunderts entfernt und gleichzeitig die gesamte Deckenkonstruktion an mehrere Gewindestangen im Dachstuhl aufgehängt (Abb. 01). Nach einer intensiven Voruntersuchung und dem Anlegen von Probeflächen konnte die Decke von Lüneburger Restauratoren von Januar bis April 2017 gesichert, freigelegt und restauriert werden. Der Arbeitskreis Lüneburger Altstadt e.V. spendete hierfür einen großzügigen Geldbetrag.

Das 1542 in seiner heutigen Form durch den Goldschmied Lutke Ulrich errichtete Dielenhaus befand sich anschließend lange Zeit im Besitz von



02 Der Bereich des SOL mit starken Beschädigungen und teilweise verfälschender Farbfassung in den verschiedenen Zimmern (ehemals getrennt durch eine Wand).

stilistischen Einordnung der Decke in das erste Drittel des 17. Jahrhunderts und den um 1622 einzigen nachweisbaren Veränderungen am Gebäude, kann die Planetendecke in diese Zeit datiert werden und wäre damit die bislang älteste figürliche Stuckdecke in Lüneburg. Eine erste Raumtrennung erfolgte im 18. Jahrhundert durch eine in Ost-West-Richtung eingestellte Fachwerkwand. Der Zugang zu dem jetzt etwas kleineren Saal fand über eine mittig gelegene Flügeltür statt. Die Stuckdecke war danach weiterhin sichtbar, was sich mit zahlreichen Anarbeitungen und Reparaturen belegen lässt. Spätere Umbauten des 19. Jahrhunderts zeichneten sich durch den Einzug von zwei weiteren in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Trennwänden und verschiedenen Umbauten im hinteren Bereich aus (Abb. 02 + 03).

1906 beschrieben Franz Krüger und Wilhelm Reinecke die Decke erstmals in den Kunstdenkmälern der Stadt

Goldschmieden. Die Herstellung der Stuckdecke über einem repräsentativen Saal lässt sich mit einem großen Umbau von 1622 in Verbindung bringen. Seinerzeit erbt der Goldschmied Jürgen (Georg) Ullrich II. das Gebäude von seinem Vater und legte es mit einem Nebenhaus zusammen. Aufgrund der



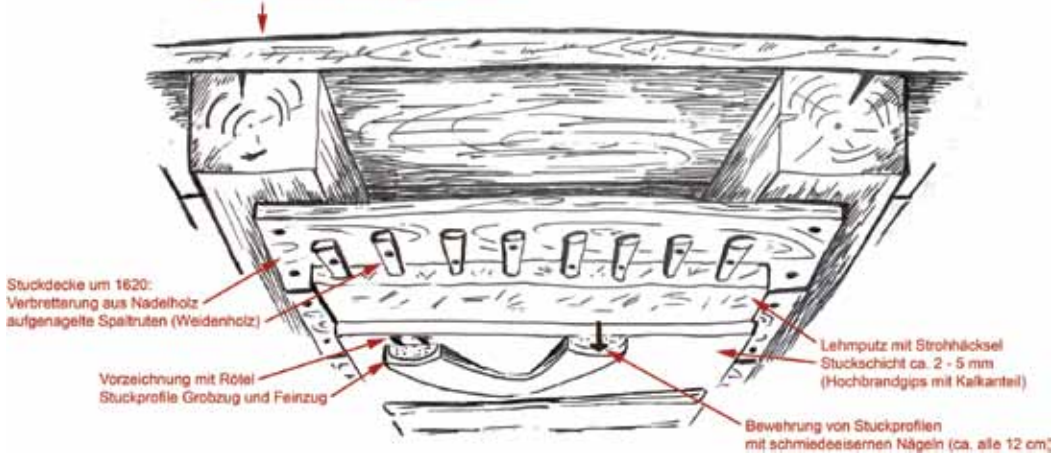
03 Der beschädigte Bereich der VENVS mit eingestellter Fachwerkwand und diversen Anstrichen in weißer Farbe, die gesamte Figur ist „zugeteigt“.

Lüneburg. Sie blieb anschließend viele Jahrzehnte in unterschiedlichen Farbgebungen und getrennten Zimmern sichtbar bis sie schließlich in den 1970-er Jahren abhängt und 2012 wiederentdeckt worden ist.

Die Darstellung der sieben Planetengötter lässt sich bis in die Antike zurückverfolgen und war auch im Zusammenhang mit der Kosmologie des Mittelalters stets präsent. Mit der Wiederentdeckung der römischen und griechischen Mythologie sowie der Begeisterung für die antike Lebenswelt zur Renaissancezeit wurden diese Motive auch in Lüneburg immer beliebter. Die Vorstellung vom umfassenden Einfluss der personifizierten Planetengestalten auf das Weltgeschehen und das Schicksal der Menschen bildete die Grundlage zur Darstellung dieser Gottheiten in zahlreichen Veröffentlichungen. Sie steuerten, nach damaliger Vorstellung, das irdische Geschehen und den Alltag bis ins kleinste Detail. Darüber hinaus symbolisierten die Planeten die Wechselwirkungen aller Kräfte des Universums und der Natur. Die hier namentlich genannten sieben Planetengötter MARS – IVPITER – SATVRNVS (Fensterseite), SOL – LVNA (Mitte) sowie VENVS – MERCVRIVS (Hofseite) stellen die zu Zeiten der Antike ohne Hilfsmittel sichtbaren beweglichen Himmelskörper dar. Sie sind hier auf einachsigen Streitwagen in großzügiger Rahmung, umgeben von Schweifwerk und Blütenmotiven, dargestellt. Die Stichvorlagen hierzu gehen auf den Antwerpener Künstler Marten de Vos (1532 – 1603) zurück. Wer für die Herstellung der Stuckdecke im Haus Am Markt 5 in Frage kommt, bleibt vorerst unklar. An der gesamten Decke fanden sich keine Signaturen oder Hinweise auf einen Künstler. Einzig eine kleine gerahmte Kartusche hätte zumindest einen Anhaltspunkt auf die Datierung geben können, ihre Binnenfläche war jedoch schon zu einem früheren Zeitpunkt stark beschädigt worden. Daher bleiben sowohl die exakte Datierung als auch die tätigen Künstler vorerst anonym.

Die technische Herstellung der Stuckdecke erfolgte nach heutigem Wissenstand folgendermaßen: Man nagelte sägerauhe Bretter von unten an die Balken und darauf gespaltene Weidenruten, um sie anschließend mit einem ca. 2-3 cm dicken Lehm-Stroh-Putz zu überziehen. Die Stuckdecke selbst besteht aus einem Grob- und einem Feinputz aus Hochbrandgips mit Zusätzen von Kalk und Kälberhaar. Die Decke wurde mit einer dünnen Grobstuckschicht vorgezogen, um dann die Schmuckformen und die Figuren anzulegen. Um für eine ausreichende Befestigung zu sorgen, sind die ausragenden Elemente mit schmiedeeisernen Nägeln bewehrt (Abb. 04). Die schweren Figuren, die Blütenornamente, die männliche Büste und die

Balken-Bohlendecke 1541/42 (d) aus Eichenholz



04 Der technische Aufbau der Stuckdecke um 1620.

hängenden Obelisken beinhalten entsprechend große schmiedeeiserne Nägel oder auch Holzteile, um sie zu stabilisieren. Ohne diese inneren Bewehrungen würden alle massiven Elemente ausbrechen. Die Planetengötter, Streitwagen, Tiere, Blüten und alle größeren Ornamente wurden in Antragschnik aufgebaut, das heißt kein Ornament wurde gegossen! Die Profileisten hat man mit einer Schablone gezogen und die Bildfelder zunächst mit Grobputz von Hand modelliert, anschließend mit Feinputz versehen und mit entsprechendem Werkzeug angearbeitet und geglättet. Durch die umfangreiche restauratorische Untersuchung konnten darüber hinaus die ursprüngliche Farbigkeit und die Vergoldungen an der Decke nachgewiesen werden: Der Grundton war ein leicht abgetöntes Weiß, die Voluten, die Profileisten, Haare und Ornamente sowie Gewandsäume und Attribute waren vergoldet. Die Zwischenflächen der Rahmen hat man in einem lasierenden Smalteblau gefasst. An den Figuren selbst sind die Reste einer sehr feinen akzentuierenden Farbgebung erkennbar: rot angelegte Lippen, rosa Wangen sowie dunkle Augen.

Die ursprüngliche Farbgebung der Stuckdecke ist im Laufe der Jahrhunderte mehrfach überarbeitet worden. Der südlich abgetrennte Flurbereich zeichnete sich durch eine Vielzahl von Farbschichten aus, die mittlerweile die feinen Konturen der VENVS und des MERCVRIVS bis zur Unkenntlichkeit „zugeteigt“ hatten. Die drei zur Straße gelegenen Zimmerdecken sind mehrfach farbig überfasst worden, zeigen aber eine abweichende Behandlung nach der Abtrennung der einzelnen Zimmer. Spätestens im 19. Jahrhundert waren die älteren Farbschichten zum Großteil abgewaschen



05 Der Kopf des Hauptgottes IVPITER mit Blitzen und Füllhorn. Die Farbfassung in gedeckten Beige- und Brauntönen mit Bronzefarben stammt aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts.

worden. Die darauf folgenden Renovierungen des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts griffen die originale helle und schlichte Farbigkeit nicht mehr auf sondern veränderten das Erscheinungsbild gemäß dem damaligen Zeitgeschmack in relativ dunkle farbige Figuren und teils stark kolorierte Ornamen-

te bzw. in ein beige-braunes gedecktes Erscheinungsbild (Abb. 05). Die letzten Überarbeitungen erfolgten wohl in den 1970-er Jahren, indem man die beiden äußeren Zimmer in sehr kräftigen Farben und in fragwürdiger Ausführung neu bemalte (Abb. 06).

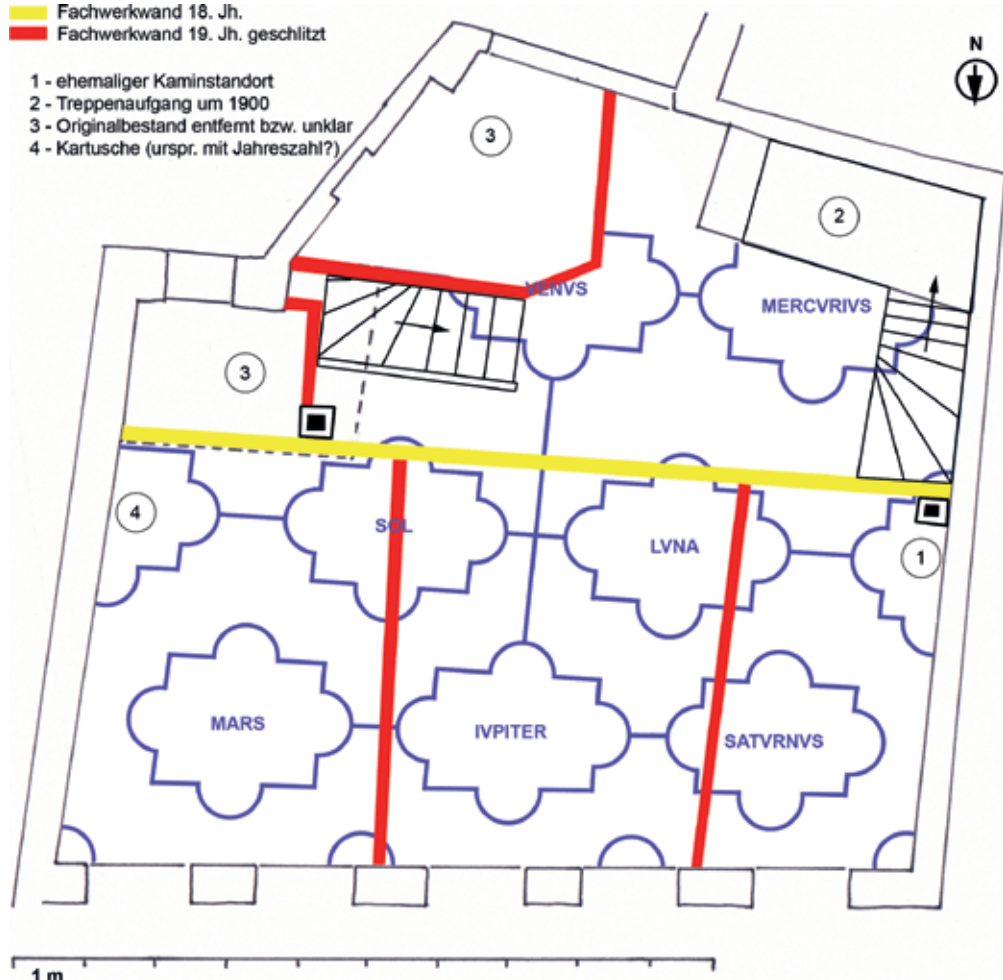


06 Der Kopf des MARS mit einer fragwürdigen Farbgebung der 1970-er Jahre, die Feinheiten der Ausarbeitung sind nicht mehr zu erkennen.

Die zahlreichen Beschädigungen der Decke durch das Einstellen der Wände, verschiedene Durchbrüche aufgrund von Schornsteinen, der Einzug von Gas- und Elektroleitungen sowie diverse Ausbrüche und Flecken durch Nässe machten eine umfangreiche Sicherung des Bestandes und eine restauratorische Bearbeitung dringend notwendig (Abb. 07). Der originale Bestand der gesamten Stuckdecke wurde zunächst gesichert und somit erhalten. Es wurden keine Originalteile entfernt, beschädigt oder ausgetauscht. Die originalen Figuren (Venus und Merkur) und die dazu ge-

- Fachwerkwand 18. Jh.
- Fachwerkwand 19. Jh. geschlitzt

- 1 - ehemaliger Kaminstandort
- 2 - Treppenaufgang um 1900
- 3 - Originalbestand entfernt bzw. unklar
- 4 - Kartusche (urspr. mit Jahreszahl?)



07 Verortung der dargestellten Götter und Kartierung der Beschädigungen bzw. Veränderungen an der Decke.

hörenden plastischen Verzierungen im ehemaligen Flurbereich konnten mechanisch freigelegt werden, um die ursprüngliche Plastizität, die Vergoldungen und die Farbgebung dort soweit wie möglich wieder sichtbar zu machen (Abb. 08 + 09). In den zur Marktseite gelegenen ehemaligen Zimmerbereichen wurde die Freilegung bis auf einen tragfähigen Grund durchgeführt. Die für eine optische Aufwertung nötige Plastizität der Figuren war hier durch frühere Freilegungen schon gegeben. Sämtliche fehlenden Stuckierungen konnten in historischer Technik anhand der Befunde und der bekannten Stichvorlagen rekonstruiert werden (Abb. 10). Auf eine gestalterische und spekulative Rekonstruktion von fehlendem Schweifwerk



08 Probefreilegung einer Gesichtshälfte des Amor auf dem Schoß der VENVS. Die filigrane Ausarbeitung, die goldenen Haare und die dezente Ausführung der originalen hellen Farbfassung werden wieder sichtbar.

1620 zu zeigen und ihn nur zurückhaltend zu retuschieren. Gleichermäßen wurde auch mit einzelnen Voluten und Ornamenten verfahren. Hier kann der zukünftige Betrachter die rekonstruierte Farbgebung und



09 Die VENVS wird sorgfältig mechanisch freigelegt, so dass die ursprünglichen Konturen wieder hervortreten.



10 Das Feld der VENVS während der Ergänzung des Stuckrahmens und der fehlenden Ornamente in historischer Technik.

wurde bewusst verzichtet. Verlorene Schleierteile und Ornamente musste man akzeptieren, so dass die fehlenden Deckenbereiche glatt angearbeitet worden sind. Es wurde vorgeschlagen, den MERCVRIVS als Primärdokument mit seiner originalen Vergoldung von

Vergoldung nachvollziehen. Auf der freigelegten und ergänzten Stuckdecke wurden anschließend eine reversible lasierende Neufassung der hellen Farbigkeit in historischer Technik sowie die Rekonstruktion der Vergoldungen durchgeführt, die



11 Das Feld des SATVRNVS im Vorzustand mit fehlenden Stuckfragmenten und entstellender Farbfassung der 1970-er Jahre.



12 Das Feld des SATVRNVS nach der Restaurierung.



13 Die VENVS im Vorzustand mit zugestrichener Oberfläche.



14 Die VENVS nach der Freilegung und Restaurierung.

sich dabei optisch exakt an die Originalfarbigkeit halten (Abb. 11 – 14). Das Kunstwerk präsentiert sich nach Abschluss der Restaurierungsarbei-



15 Detailaufnahme der Zugvögel der VENVS nach der Freilegung und Restaurierung.

ten wieder im Zustand seiner Entstehungszeit um 1620: einer Farbfassung in gebrochenem Weiß, hellblauer Rahmung und diversen Vergoldungen (Abb. 15 + 16). Die Figuren erhielten abschließend partielle, zurückhaltende farbige Akzente, wie dunkle Pupillen und rote Münder. Somit ist es erfolgreich gelungen, ein Lüneburger Renaissancekunstwerk

für die Nachwelt zu erhalten und seine ursprüngliche Farbgebung durch belegte Befunde so originalgetreu wie möglich zu rekonstruieren. Die Decke zeigt sich heute wieder annähernd in jener Schönheit, in der sie von den namenlosen Handwerkern und Künstlern des frühen 17. Jahrhunderts geschaffen wurde.

Markus Tillwick

Weiterführende Literatur und Quellen:

ALPERS 1977

Klaus Alpers „Livische Figuren, Planeten-Götter und Wilde Männer“ in: Lüneburger Blätter 1977, Heft 23

BLOHM / TILLWICK 2014 - 2017

Inga Blohm und Markus Tillwick, Restauratorische Berichte zu Untersuchungen sowie zur anschließenden Restaurierung der Renaissance-Stuckdecke – Die sieben Planetengötter, Am Markt 5, Lüneburg, 2014-17

FENTZEL 1640-1660

Gregorius Fentzel, Kupferstichserie: Die Sieben Planeten, n. Marten de Vos, Nürnberg 1640-1660

KRÜGER / REINECKE 1906

Franz Krüger und Wilhelm Reinecke, Die Kunstdenkmäler der Stadt Lüneburg, Hannover, 1906

PURSCHE 2008

Jürgen Pursche, Stuck des 17. und 18. Jahrhunderts, Geschichte – Technik – Erhaltung, Würzburg 2008

Bildnachweis:

Alle Abbildungen von Blohm & Tillwick 2014-17



16 Die Renaissancedecke nach der Restaurierung mit rekonstruierter Farbgebung und Vergoldung. Die Decke könnte Hausbesitzer Jürgen Ullrich II. um 1622 darstellen.



...dung nach historischem Vorbild. In der Mitte ist eine auskragende Büste zu erkennen, die den

Verkehr in Lüneburg – quo vadis?

Im Mai 2018 jährt sich ein großer Einschnitt in die Lüneburger Verkehrs- und damit indirekt auch Baugeschichte zum 25. Mal: die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes VEP, also das große Projekt der innerstädtischen Verkehrsberuhigung mit seinem Hauptrealisierungsdatum am 23.5.1993. In Lüneburg war dieses Projekt heiß umkämpft, nach unerschwelliger Unruhe begann recht genau einen Monat danach eine intensive Streitphase, die in den Medien ausgetragen wurde und ihrerseits neun-einhalb Monate währte – zufällig der Zeitraum einer Schwangerschaft. Höhepunkte der Wehen – wer weiß es noch? – waren eine Protestdemo der Innenstadthändler auf dem Marktplatz, eine von ihnen initiierte Lich-ter-aus-Aktion an den Adventsabenden eine Stunde vor Geschäftsschluss (denn damals gab es noch eine feste Ladenschlusszeit um 18 Uhr) und schließlich zwei Anrufzählerhebungen (TED) der Landeszeitung im Juni und Dezember. Die Gegner von VEP und Verkehrsberuhigung schienen bei weitem die Oberhand zu haben, ein Fiasko der den Plan tragenden Parteien im Stadtrat schien sich anzudeuten, wenn auch nur bei der kombinierten Landtags- und Kreistagswahl im März 1994, wo der Stadtrat gar nicht zur Wahl stand. Am Tag nach der Wahl waren Erstaunen und Ernüchterung groß, denn die innerstädtische Verkehrsberuhigung hatte nicht den erdrutschartigen Sieg der VEP-Gegner gebracht, die hatten vielmehr jene 7 Prozentpunkte verloren, die die damalige, sich in der Verkehrsthematik kaum positionierende STATT-Partei zum Einzug in den Kreistag nutzte. Auch die den VEP befürwortenden Parteien konnten leicht hinzugewinnen (Pez 2010, S. 14).

Positive Resultate der innerstädtischen Verkehrsberuhigung

Längst sind wir klüger als damals. Wir wissen heute, dass der verkehrspolitische Eingriff die Erreichbarkeit des Innenstadthandels nicht beeinträchtigte, dafür aber eine äußerst angenehme und auch den Städtetourismus fördernde Aufenthaltsqualität geschaffen hat. Unfallzahlen und Immissionswerte sind deutlich zurückgegangen. Und Lüneburg war mit dieser Aktion kein singulärer Fall, es war eine Zeit, in der auch andere Städte die Idee verfolgten, den motorisierten Individualverkehr (MIV) nicht nur aus einzelnen Straßenzügen, sondern aus großflächigen Zentrumsarealen heraus zu drängen, eine zweite große Phase der innerstädtischen Verkehrsberuhigung war angebrochen (Pez 2000). Und damals schlug wohl auch die Geburtsstunde eines Wandels zur Radlerstadt, denn Fahrradfahrer/

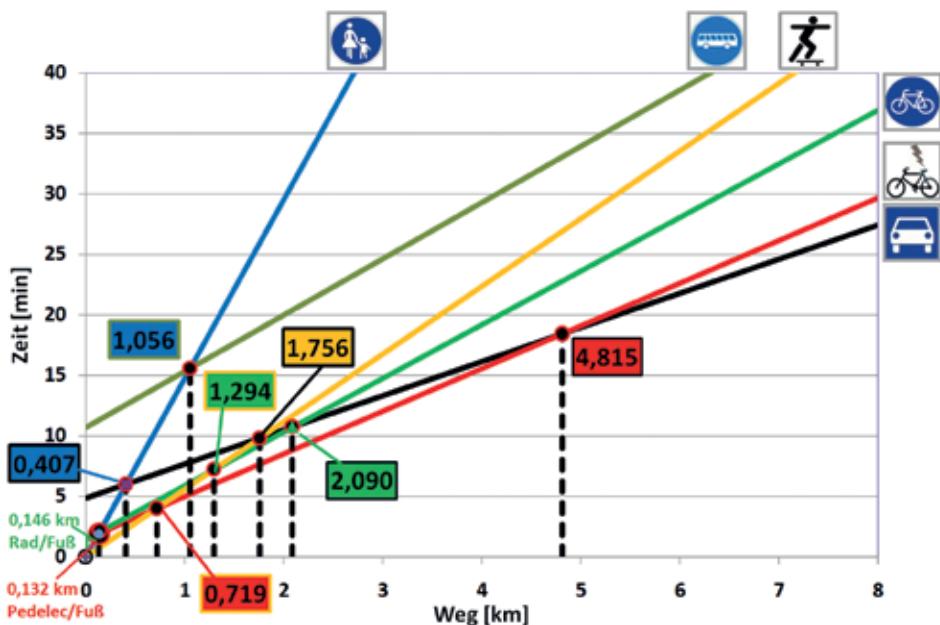
innen sind heute sowohl im Verkehrsfluss als auch an markanten Ziel- und damit Fahrradabstellpunkten (z. B. dem Bahnhof) von sichtbarster Bedeutung. In eigenen Modal-split-Untersuchungen ließ sich das quantitativ nachweisen, ebenso wie eine im Gegensatz zu den TED-Erhebungen wohl von Beginn an dominierende und sich im weiteren Verlauf steigende Zustimmung zur innerstädtischen Verkehrsberuhigung (Pez 2010, S. 12 + 14). Aus forschungsmethodischer Sicht muss man daher hinzufügen: Vorsicht vor Erhebungen, die keine Zufallsauswahl der Befragten vorsehen! Auch hohe Anrufrufen – heute wären es bei Internetbefragungen Klick-Zahlen – schalten systembedingt Effekte nicht aus, die die realen Umstände verfälschen und gar ins Gegenteil verkehren können: zu eingeschränkte Antwortoptionen (Ja/Nein und keine Optionen dazwischen), Aktivierung besonders der Gegner eines Sachverhaltes und potenziell freier Zugang für Manipulationen durch Mehrfachmeldungen. Beim Eurovision Song Contest oder bei Deutschland sucht den Superstar / das Topmodel / das Supertalent mag das alles irrelevant sein, nicht so bei heiß debattierten politischen Fragen.

Reisezeitrelationen und Verkehrspolitik

Beim VEP wurde von Beginn an betont, dass es sich um einen Entwicklungsplan handele, es sich also nicht bloß um die einmalige Veränderung von Strukturbedingungen handele, sondern um einen fortlaufenden Prozess der steuernden Anpassung an die jeweiligen Strukturbedingungen und -erfordernisse. Das stimmt sicherlich auf der Ebene der Planung und Realisierung von Einzelmaßnahmen wie Veränderungen der Straßenkategorie (z. B. Änderung von Fußgängerzone zum Zufahrtsverbot am Tage) oder auch größeren Projekten (ZOB, Bahnhofsparkhäuser für PKW und Fahrräder). Eine inhaltliche Erweiterung des VEP im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung, die in einem Plan alle Verkehrsträger berücksichtigt, hat es aber nicht gegeben, der VEP ist in seiner damaligen Fassung vorrangig ein Plan der innerstädtischen Verkehrsberuhigung geblieben. Das heißt nicht, dass verkehrsplanerisches Handeln außerhalb dieses Segments konzeptionslos gewesen wäre, es fehlte ihm aber gewiss der gemeinsame Ausgangspunkt. Hierfür gäbe es immerhin seit 2012 eine Anknüpfungsmöglichkeit. Im Rahmen eines unter Leitung des Autors stehenden Forschungsprojektes der Abteilung Geographie an der Leuphana Universität wurden damals in einem Experiment Reisezeiten der verschiedenen städtischen Verkehrsmittel untersucht – etwas, was auch 1992 (vor dem VEP) und 1994 (nach der Umsetzung) schon statt-

gefunden hatte und nun Vergleichsmöglichkeiten bot. Außerdem fanden 2012/13 weitere derartige Untersuchungen in Hamburg und Göttingen statt, sodass die Vergleiche mit den dortigen Werten ergänzende Schlussfolgerungen erlaubten. Reisezeitexperimente bestehen aus einer Auswahl von Strecken, die möglichst viele Wegebeziehungen in einem städtischen Raum repräsentieren können. Im Lüneburger Experiment war es unter Einschluss des einwohnerstärksten Vorortes Adendorf ein Netz von insgesamt 20 Strecken, auf denen Studierende als Fußgänger, Radler, Pedelecnutzer, Buskunden, PKW-Fahrer und sogar „Longboarder“ insgesamt 2.327 km im Stadtverkehr zurücklegten und dabei akribisch Geh-/Fahr-, etwaige Wartezeiten sowie Stoppzeiten in Staus notierten. Das Resultat über alle Strecken, Verkehrszeiten und Verhaltensgruppen lässt sich in einem Reisezeitdiagramm darstellen, bei dem der Ordinatenabschnitt einer Geraden die Zeit für den Weg zum Hauptverkehrsmittel, dessen Fahrbereitmachung und den Weg vom Abstellort zur Zielhaustür, ferner auch Wartezeiten im ÖPNV beinhaltet (= nicht fahrwegbezogener Zeitaufwand, nfZ). Die Steigung der Geraden repräsentiert die Geschwindigkeit in Luftlinien-km/h – denn nur die Luftliniendistanzen sind zwischen allen Verkehrsmitteln gleich. Die in einem Entfernungsabschnitt unterste Linie ist jene des schnellsten Verkehrsmittels:

Abb. 1: Reisezeitexperiment Lüneburg 2012 im Durchschnitt aller Strecken und Zeiten

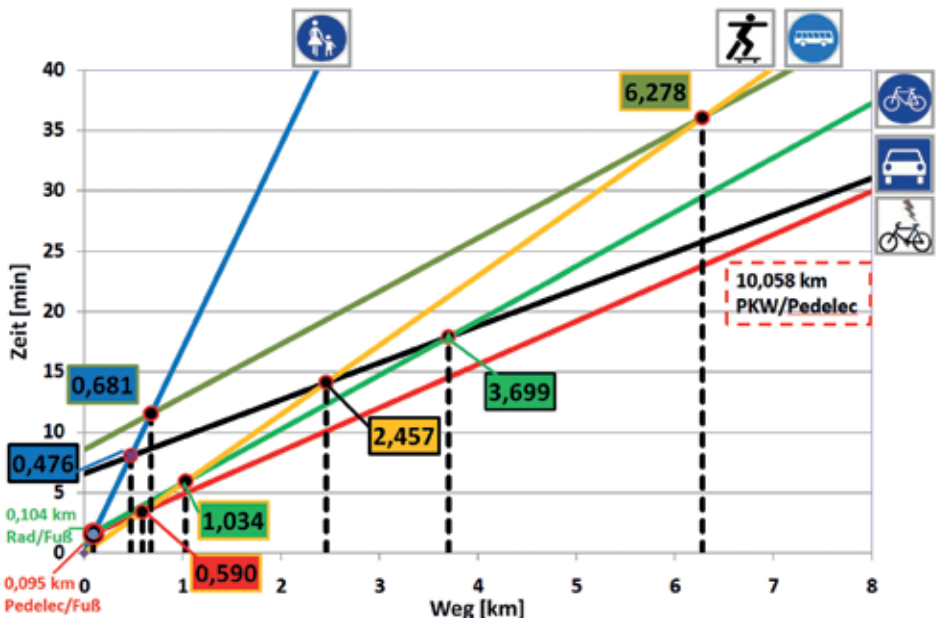


Die für die Verkehrsplanung/-politik wichtigen Erkenntnisse sind:

- Schon der normale Radverkehr kann dem PKW reisezeittechnisch bis 2,09 km Luftlinie Paroli bieten. Das ist ein sehr ordentlicher Wert, der in Hamburg und Göttingen nur halb so groß ausfiel. Bis 3 km ist zudem der Unterschied zum Auto nicht groß. Die Reisezeitrelationen des Fahrrades sind damit etwas besser geworden als 1994.
- Das Elektro-Fahrrad und damit dessen „Technikschub“ ist der große „Matchwinner“. Das Pedelec kann den Attraktivitätsbereich des Zweirades gegenüber dem Auto mehr als verdoppeln. Gegenwind und Steigungen sind nicht mehr hinderlich, die Wiederbeschleunigung nach Stopps gelingt deutlich schneller, insgesamt steigert die elektrische Tritunterstützung die Durchschnittsgeschwindigkeit gegenüber dem konventionellen Fahrrad um 25 %.
- Der Stadtbus schneidet kläglich ab, liegt aber damit genau im Rahmen dessen, was auch in anderen Städten üblich ist. Er liegt weit entfernt vom Auto und kann selbst dem normalen Fahrrad oder innerhalb des Stadtgebietes dem Longboard keine Konkurrenz machen.

Die letztgenannte Erkenntnis bestätigt sich auch bei weiteren Differenzierungsgraphiken, von denen hier nur eine gezeigt werden soll:

Abb. 2: Reisezeitexperiment Lüneburg 2012, Citystrecken



- Selbst auf den innenstadtbezogenen Strecken, wo das ÖPNV-Radialliniensystem seinen Knotenpunkt findet, keine Umsteigevorgänge anfallen und es mit der PKW-Parkplatzsuche umständlicher wird, kann der Stadtbus allenfalls dem Fußgänger gegenüber eine Konkurrenzwirkung entfalten.
- Das Fahrrad steigert hingegen seinen Attraktivitätsbereich erheblich und mit dem Pedelec wäre man sogar aus entfernten Teilen der Vororte schneller im Lüneburger Zentrum als mit dem Auto. Sein Reisezeitvorteil von 10 km Luftlinie steigert sich (hier nicht abgebildet) in der Hauptverkehrszeit morgens und spätnachmittags/abends sogar auf 11,1 km, und zwar auch für Verkehrsverbindungen abseits der City.

Radverkehr bietet größte Chancen für Lüneburg

Aus diesen Grundlagen kann man Schlussfolgerungen für die Verkehrspolitik ziehen. Eine erste ist, dass umweltfreundlicher Verkehr über das Fahrrad bzw. dessen Förderung am erfolgversprechendsten ist. Leider sind genau hier auch die größten Defizite zu verzeichnen. So wurde im Reisezeitexperiment die große Bedeutung von Strecken abseits der Radwege an Hauptverkehrsstraßen sehr deutlich, weil sie häufig kürzere Verbindungen erlauben und bremsende Ampelstopps kaum oder gar nicht anfallen. Dass diese Wege nebenher auch weniger Unfallgefahren bergen und abseits des Verkehrslärms durch landschaftlich oder städtisch reizvolle Areale führen, stärkt ihre Relevanz noch bei weiteren Faktoren der Verkehrsmittelwahl. Demgegenüber setzt die städtische Radverkehrspolitik seit den 1990-er Jahren einseitig auf Radcityrouten entlang der Hauptverkehrsstraßen und fällt damit weit hinter den Förderungsstand anderer Städte zurück. Es ist zwar nicht falsch, Radverkehr auch entlang von Hauptstraßen sicher und im Rahmen des Möglichen komfortabel zu führen, aber die Konzentration auf nahezu allein dieses Element blockierte aus heutiger Sicht nicht nur investive Mittel, sondern das gesamte Denken für eine wesentlich effizientere Radverkehrsförderung bspw. durch eine konsequente Rad(„schön“)routenwegweisung.

Eine zweite Schlussfolgerung betrifft die ordnungsrechtliche Flexibilisierung, und auch hier sind die Bedingungen in Lüneburg defizitär. Im Zuge der Konzentration auf besagte Radcityrouten geriet die Perspektive der Zulassung des Radelns abseits davon, etwa bei



Gehwegen (z. B. Südhälfte des Kurparks, Kreideberg, Hinter der Saline) und Durchfahrverboten oder entgegen von Abbiegegeboten und Einbahnstraßen (z. B. Ernst-Braune-Siedlung) völlig unter die Räder. Dasselbe gilt bei der Beschilderung für Fußgänger und Radfahrer durchgängiger Sackgassen, viele alte und alle neueren Sackgassenschilder entsprechen allein der Windschutzscheibenperspektive. Dass jedoch „barrierefreier Radverkehr“ die Geschwindigkeitsbedingungen des Radverkehrs erheblich beeinflusst, zeigte das Reisezeitexperiment in Göttingen. Dank dort weitgehender Anpassung der ordnungsrechtlichen Verkehrsvorgaben an die Bedürfnisse des Radverkehrs gab es im starken Gegensatz zu Lüneburg kaum einen Unterschied zwischen den Probanden mit „striktter Verkehrsregelakzeptanz“ und „Normalverhalten“. Radverkehrsfreundliche Verkehrsregelung ist also möglich, es bedarf dazu keiner Verbesserungen in der StVO; alles, was man dazu benötigt, ist vorhanden. Fast schon überflüssig zu erwähnen ist in diesem Rahmen, dass auch der Wegeuntergrund von Nebenstrecken kaum Aufmerksamkeit erfuhr – mit einer löblichen Ausnahme in der Allee des Schnellenberger Weges mit Fortführung nach Jüttkenmoor (und von dort aus Richtung Reppenstedt). Und auch Umlaufsperrn sind immer wieder ein Ärgernis, bremsen sie Radler nicht nur häufig völlig unnötig ab, mit Radanhängern werden Routen mit diesen Hindernissen nahezu unpassierbar. Es entbehrt nicht einer gewissen Kuriosität, dass das ursprünglich sinnvolle Konzept der Radcityrouten durch seine einseitige Verfolgung aus heutiger Perspektive nicht mehr Förderer, sondern eher Bremser der Radverkehrsförderung ist.



Abb. 4a + b: Umlaufsperrung an der zentralen Achse des Lösegrabens – unnötige Sperre, die mit Anhänger oder Lastenfahrrad unpassierbar ist. Alternativ könnte man mit Schildern und Piktogrammen auf die Gefahrenstelle aufmerksam machen.

Angesichts der geschilderten Rahmenbedingungen erschien im Juli 2017 unter Beteiligung des Autors eine Serie in der Landeszeitung, die sieben



Abb. 5: Typisch Lüneburger Restriktivplanung: Eine Bremsschwelle soll Radfahrer schützen, hier gilt nicht VEP-gemäß „Fahrrad vor Auto“ und Rollstuhl-/Rollatorenutzer sind auch benachteiligt



Abb. 6: Alternative „Göttinger Modell“ – Rotge-färbte Radlerfurt inmitten des Fußgängerüberwegs

alternative Radrouten in Nord-Süd- und West-Ost-Richtung aufzeigte und unter www.lzplay.de sogar mit Videoclips hinterlegt war, die die Stärken und Mängel dokumentierten. Es gibt durchaus noch mehr Routen und zusammen mit nicht-zentrumsgerichteten, stadtteilverbindenden Wegen gäbe es in Lüneburg bzw. den Randgemeinden die Chance, ein dichtes Netz von radverkehrsfreundlichen Strecken zu erschließen – auch ohne Radschnellwege als 4 m breite Asphalttrouten, wie sie aktuell andernorts diskutiert und auch angelegt werden. In Ausweisung, Verbesserung und dem Lückenschluss von solchen Radrouten dürfte die wohl größte Nah-Zukunftsaufgabe der Radverkehrsförderung liegen, der Nachholbedarf ist im Städtevergleich immens. Solange allerdings die Stadt am strukturell völlig unzulänglichen Radcityroutenkonzept festhält und sich die konzeptionellen und investiven Überlegungen und Maßnahmen dem unterzuordnen haben, wird diese Zukunft nicht beginnen können.

ÖPNV: S-Bahnen für Lüneburg!

Eine dritte Schlussfolgerung betrifft den ÖPNV. Bei dem wichtigsten Motiv städtischer Verkehrsmittelwahl, der Schnelligkeit der Zielerreichung, ist sein Status so defizitär, dass an eine Konkurrenzwirkung zum Auto nicht zu denken ist. Zwar sollte man nichts unversucht lassen, den Busverkehr in dieser Hinsicht zu stärken, eine nennenswert große Wirkung auf den Modal split, also die Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf die Verkehrsträger – die wichtigste Messgröße in Verkehrspolitik/-planung – darf man jedoch nicht erwarten. Die Hamburger Untersuchung zeigte, dass

nur der schienengestützte Verkehr (SPNV) dazu in der Lage ist, denn die Geschwindigkeiten liegen bei rund dem Doppelten des Busses und sind höher als beim PKW. Übertragen auf unseren Raum heißt das: Lüneburg braucht eine S-Bahn – nicht nach Hamburg, nein, für sich selbst, und zwar auf der Basis einer Intensivierung der Wendlandbahn und einer Reaktivierung der Schienenstrecken Richtung Bleckede und Amelinghausen (ggf. auch bis Soltau). Bei Ersterer ist eine Erhöhung der Geschwindigkeit und Taktdichte bereits in Planung, die dafür beabsichtigte Schließung von Haltepunkten ist aber der falsche Weg. Es gäbe leistungsstärkere Triebwagen, mit denen man die höhere Beschleunigung erreichen sollte, und auch der Fahrweg selbst kann Nachbesserungen vertragen. Die Bedeutung des SPNV ist dabei nicht allein in seiner Konkurrenz zum Auto zu sehen. Im städtebaulichen Politikfeld bemühen sich Stadt und Landkreis Lüneburg, Suburbanisierungszuwanderern aus dem Hamburger Raum Bauland bzw. zu mietenden und zu kaufenden Wohnraum zu offerieren, auch um die Immobilienpreise für die eigene Bewohnerschaft in einem verträglichen Rahmen zu halten, denn Hamburger Erwerbstätige sind nicht selten dank höherer Einkommen zahlungskräftiger. Die hierfür noch unter Nachhaltigkeitsbedingungen verfügbaren Areale sind jedoch sowohl in der Stadt wie den unmittelbar benachbarten Gemeinden sehr begrenzt und gehen zur Neige. Die Aktivierung weiterer Baulandreserven ist in dieser Hinsicht nur durch eine Rückkehr zur Außenentwicklung zu realisieren. Dies sollte aber nicht durch simplen Anbau rund um den Stadtrand passieren, sondern es sind speziell die Haltepunkte des zu intensivierenden bzw. zu reaktivierenden Schienennetzes, die sich als Wohnbauflächen anbieten – was nebenher auch die Auslastung der Bahnverbindungen stärken würde. Wenn man zudem diese Wohnzellen in ihren Einwohnerzahlen so entwickelt, dass sich Lebensmittelläden ansiedeln, dürften diese Kristallisationskeime weitere Dienstleistungen (Kiosk, Bäcker, Friseur etc.) nach sich ziehen mit dem Effekt einer eigenen, Nachhaltigkeitskriterien entsprechenden Nahversorgung. Der Weg dorthin ist nicht ohne Hindernisse, denn insbesondere die zu reaktivierenden Strecken wurden nicht erst seit Einstellung des Personenverkehrs, sondern auch schon zuvor, d. h. seit ca. 50 Jahren, in ihrer Instandhaltung vernachlässigt. Die S-Bahn-Probewoche zwischen Lüneburg und Bleckede im Mai 2017 zeigte aber mit 604,8 transportierten Personen pro Tag (schriftliche Mitteilung der Fahrgastzählungsergebnisse der Blecker Kleinbahn UG), dass der Schienenverkehr nicht mehr wie in den 1970-er Jahren als rückständig empfunden wird, sondern in Schnelligkeit und Komfort eine hohe Wertschätzung genießt. Der Umstand, dass angesichts des Probewochenerfolges der Lüneburger Oberbürgermeister

erklärte, seine Meinung in diesem Bereich pro Bahnreaktivierung geändert zu haben, lässt nun hoffen (Petersen 2017). Aber den Worten müssen Taten folgen, es muss langfristig für das gesamte 21. Jahrhundert gedacht werden, nicht nur bis zum Ablauf der Legislaturperiode. Der Landrat scheint jedenfalls noch nicht „mit im Boot“ zu sein. Aber gerade der Landkreis ist wichtig, wenn die Stadt-Umland-bezogene Intensivierung und Reaktivierung des Schienenverkehrs in einem ersten Schritt als wichtige Zielgröße im aktuell in Erstellung befindlichen Integrierten Mobilitätskonzept (IMK) ihren Niederschlag finden und von dort aus Auswirkungen auf den Nahverkehrsplan (NVP) sowie die politischen Bemühungen in Richtung Landesregierung haben soll.

Dezentrale Verkehrsberuhigung

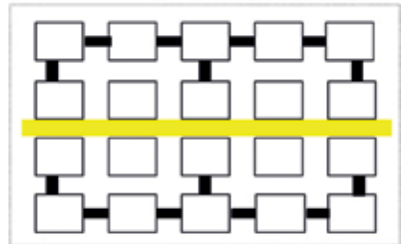
Mit dem dritten Aspekt kommt man zum Ausgangspunkt zurück, der Verkehrsberuhigung im MIV. Auch hier beginnt es „zu brodeln“. Anlass dafür sind die Wohnbauflächenplanungen, in deren Zuge Anwohner des Umfeldes oder bestimmter Straßen insbesondere weiter zunehmende und akzeptable Grenzen überschreitende Verkehrsbelastungen befürchten. Und in der Tat sind die Verkehrslasten im Straßennetz hoch und erreichen auf dem Stadtring und seinen Knotenpunkten maximale Werte, die die verkehrliche Leistungsfähigkeit in Frage stellen. Im Rahmen einer frühzeitigen bzw. vorgezogenen Bürgerbeteiligung für ein Erschließungsvorhaben im Bereich Wienebüttel 2016/17 haben deshalb Vorstellungen einer verkehrsärmeren Wohnbauweise viel Zuspruch erfahren. Neben der Idee des autofreien Wohnens, bei dem – nicht gerade unproblematisch – der Verzicht auf ein eigenes Auto vertraglich geregelt wird, dominierte vor allem der Vorschlag des zentralisierten Quartierparkens. Hierbei wird ein Wohnbereich nicht mehr von normalen Straßen erschlossen, sondern von überbreiten kombinierten Geh-/Radwegen, die aber immer noch deutlich schmaler als konventionelle Straßen zuzüglich randlicher Gehwege ausfallen. Auf besagten Wegen ist die Zufahrt zur eigenen Wohnstätte für alle Kfz per Zusatzbeschilderung durchaus gestattet, auch das Halten zum Be-/Entladen ist erlaubt, das Parken jedoch nicht. Dieses wird eben an wenigen Stellen der Erschließungsstraße zentralisiert, vorzugsweise in doppeldeckigen Anlagen, damit neben den schmaler ausfallenden Binnenwegen eine weitere Flächensparnis zum Zuge kommt.

Es läge nahe, alle Stellplätze mit Aufladebuchsen für die künftige E-Automobilität auszustatten. Witterungsgeschützte Stellplätze im Unterdeck

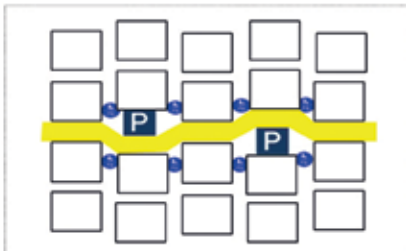
Zufahrt und Parken flächendeckend
Gründerzeit bis ca. 1960/70-er Jahre



Radburn-Prinzip (Erschließung von innen)
ab 1960/70-er Jahre (USA ab 1930-er Jahre)
Zufahrt zentralisiert, Parken flächendeckend



Zentralisiertes Quartierparken
Einzelfälle ab 1970-er Jahre
Zufahrt und Parken zentralisiert



Autofreies Wohngebiet
Einzelfälle ab 1990-er Jahre
Zufahrt und Parken nur randlich für
Besucher und Dienstfahrzeuge

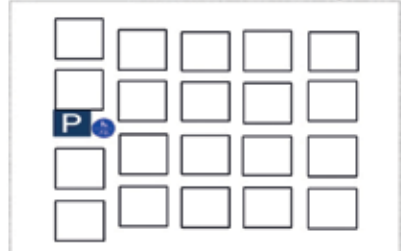
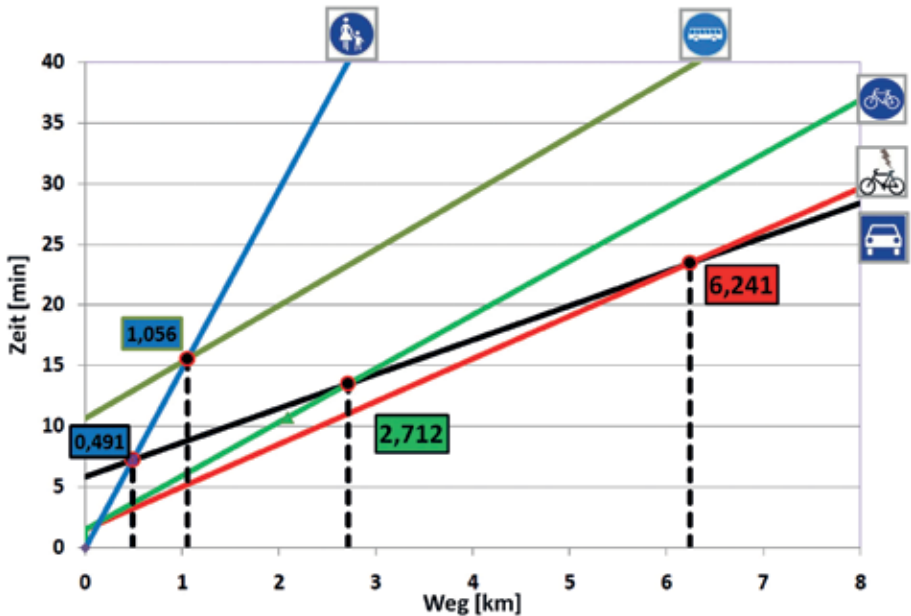


Abb. 7: Erschließungssysteme für Wohngebiete

könnten vermietet werden, während das Oberdeck kostenlos nutzbar bliebe. Abstellräume für die Stellplatzmieter wären integrierbar. Carsharing-Standorte ließen sich dort ebenfalls integrieren. Und wenn vor einem Parkdeck auch noch eine Bushaltestelle läge, wären Bus- und Autoverkehr zumindest auf der Zuwegungsebene endlich gleichgestellt. Gerade dieser im Vergleich zur konventionellen Wohngebietserschließung längere Gehweg zum Parkplatz hätte beträchtliche Auswirkungen in den Reisezeitrelationen: (siehe Abb. 8)

Unterstellt man beim PKW eine zusätzliche Zuwegungszeit von einer Minute, das entspricht einem Gehweg von ca. 80 m, rückt zwar nicht der Bus in eine konkurrenzfähige Position, aber im Vergleich mit Abb. 1 nehmen die Attraktivitätsbereiche von Fahrrad (+ 622 m) und Pedelec (+1,426 km) erheblich zu. Im Vergleich zu den Ausgangswerten wären dies Steigerungen der Attraktivitätsradien um 30 %, bezogen auf die Aktionsraumfläche, die man bei Luftliniendistanzen mit der Kreisberechnungsformel $\pi \times r^2$ ermittelt, steigen die Werte gar um 68 %. Diese Überlegung zeigt: Schon

Abb. 8: Simulation Reisezeiten mit zusätzlichem nfZ von 1 Min. beim PKW



geringfügige Veränderungen – hier zu Lasten des MIV – haben große Auswirkungen auf die relativen Attraktivitätsbedingungen der Verkehrsmittel, wenn die Ausgangsrelationen dicht beieinander liegen – wie bei PKW und Zweirad im Stadtbereich. Dies zeigte übrigens schon die innerstädtische Verkehrsberuhigung in den 1990-er Jahren. Das nahezu erdrutschartige Absacken des MIV-Anteils im Modal split wurde ausgelöst durch eine Viertelminute mehr Gehwegaufwand. Dies spricht entschieden für eine Neuorientierung bei allen künftigen Bauvorhaben nicht nur in Lüneburg, sondern auch in den Randgemeinden. Da unsere Region sehr begehrt ist und es sich ökonomisch um einen „Verkäufermarkt“ handelt, bei dem man die Kaufbedingungen weitestgehend planerisch am Markt durchsetzen kann, ließe sich zentralisiertes Quartierparken als Ordnungsprinzip für den ruhenden Verkehr leicht realisieren. Mit nur ein wenig Marketing würde man ohnehin ganz freiwillig Interessenten attrahieren, denn zentralisiertes Quartierparken ist nicht nur die Voraussetzung für reduzierten Quellverkehr mit dem Auto, auch das Wohnviertel selbst wird deutlich ruhiger, kinder- und ganz allgemein aufenthaltsfreundlicher. Die Erfahrung vieler anderer, neuer Wohnareale, in denen nur die Fahrgeschwindigkeiten verlangsamt wurden, aber Zufahrt und Parken vor der Haustür unbeschränkt

blieben, zeigt, dass viel über vermeintlich zu schnellen Autoverkehr geklagt wird. Geschwindigkeitsmessungen belegen das i. d. R. nicht – kein Wunder, es wird in der Tat nicht zu schnell gefahren, es sind für Wohnstraßen nur sehr viele Fahrbewegungen, die Aufenthalt und Kinderspiel dort unattraktiv oder sogar unmöglich machen.

Eigentlich spräche alles für eine veränderte Erschließungsplanung neuer Wohnbereiche nach dem Prinzip des zentralisierten Quartierparkens. Das größte Hindernis scheint darin zu bestehen, dass städtebauliche Planung in gewohnten Schemata abläuft. Eigentlich ist das vorgeschlagene Konzept schon seit den 1970-er Jahren bekannt, aber durchgesetzt hat es sich in der autoaffinen Gesellschaft nicht, mit der Folge, dass alle Erschließungsentwürfe – so auch für den Bereich Wienebüttel – konventionell die Kfz-Zufahrt bis zur Grundstücksgrenze vorsehen. Um Durchgangsverkehr zu vermeiden, wird das Radburn-Prinzip angewendet, d. h. man plant mit Sackgassen. Das passt nicht zum zentralisierten Quartierparken, die überbreiten Geh-/Radwege wird man sinnvollerweise nicht in Sackgassen anlegen, denn der nichtmotorisierte Verkehr bedarf geradezu der maximalen Netzdurchlässigkeit. Andere Wegegrundrisse bedeuten aber auch andere Formen, Gebäude zu platzieren, kurzum: man muss das „Schema F“ verlassen und individuell neu entwerfen. Das birgt nicht nur Aufwand, dieser setzt sich fort, wenn man das neue System gegenüber Entscheidern und Interessierten ständig neu kommunizieren muss anstatt auf Gewohntes verweisen zu können. Hinzu kommt, dass durch die Fixierung auf gewohnte Erschließungsformen alles (vermeintlich) Neue kritisch aufgenommen und z. T. auch gar nicht richtig verstanden wird. So war es bezeichnend, dass beim Abschlussworkshop für das geplante Baugebiet beim Gut Wienebüttel am 7. April 2017 der städtische Mitarbeiter mit dem Auftrag zur Präsentation von Erschließungsoptionen das zentralisierte Quartierparken zunächst einmal so vorstellte, als seien die Parkdecks zusätzlich zu normalen Straßen und Stellplätzen auf den Grundstücken vorzusehen – was widersinnig ist, den Grundgedanken konterkariert und in der Konsequenz Flächenverbrauch und Kosten steigen lassen würde. Er hatte tatsächlich noch nicht verstanden, dass mit der Zentralisierung des Parkraumes in der Doppeldeckstruktur Fläche eingespart und mit der konzentrierteren Bauweise nicht nur zusätzliche Angebotselemente für Kfz-Eigner ermöglicht werden (sh. oben), sondern insgesamt der Stellplatzaufwand kostensparender realisiert werden kann als bei gleicher Anzahl von Stellplätzen dispers im Wohngebiet verteilt. Und sinnvollerweise wären die Erstellungskosten dann auch in den Erschließungsanteil einzupreisen, also an keiner Stelle zusätzlich zu entrichten. So äußerst fortschrittlich und begrüßens-

wert das vorgezogene Bürgerbeteiligungsverfahren gewesen ist, im Detail offenbarte sie nicht erhebliche Schwächen im Erkennen von planerischen Optionen abseits des Mainstreams weniger seitens der Teilnehmer/innen, sondern ausgerechnet seitens städtischer Akteure.

Es gibt noch zwei weitere Handlungsfelder bei einer dezentralen Fortsetzung der Verkehrsberuhigungspolitik. Das erste Feld betrifft die Schulen. Im Zuge von zwei Schulverkehrsbegutachtungen, noch auf Anfrage des 2014 ausgeschiedenen Stadtrates Peter Koch, haben Studierende in einem vom Verfasser geleiteten Projektseminar eindrucksvoll miterlebt, wie der Verkehr vor Schulen durch Elterntaxis eskaliert. Dieser Trend hat eher zu- als abgenommen und ist nicht nur vor Grund-, sondern auch weiterführenden Schulen zu beobachten, obwohl viele Schulen versuchen, den Eltern zu verdeutlichen, wie wichtig die Eigenmobilität der Kinder und Jugendlichen für die Sozialisation ist bzw. welche gefährliche Situationen Elterntaxis vor den Schulen generieren. Gewiss nehmen sich das etliche Erwachsene auch zu Herzen, aber die eigentlich überschaubare Zahl von Fahrzeugen ist innerhalb einer kurzen Zeitspanne konzentriert vor einem Standort eben doch zu viel. Die Lösung wurde vom Projektseminar schon damals benannt: „Bannmeilen“, d. h. zeitlich befristete Zufahrtsverbote morgens und zum Unterrichtsende in der Straße vor der Schule, um das Absetzen und Aufnehmen der Kids von den Schuleingängen weg zu verlagern. Inzwischen wird dies in Osnabrück und Celle sehr konkret angeordnet (NDR 2016, News4teacher 2016). Wahrscheinlich reichen Schilder dazu nicht aus, dann sollte der Hausmeister ermächtigt werden, für eine halbe Stunde einen Straßenabschnitt mit Ketten absperren dürfen – ähnlich wie im mittelalterlichen Lüneburg Eisenketten zwischen Hauswänden gespannt werden konnten, um etwaig vordringende Reitersoldaten bremsen zu können. Mancherorts zeugen davon in der Altstadt noch Haken und Ösen an Hauswänden. Die konkrete Umsetzung der Bannmeilen sollte natürlich stets von der lokalen Situation sowie dem Willen und der Mitarbeit einer Schule abhängen, wäre aber neben einer gesellschaftlichen Diskussion der bedenklichen Folgen des „Helikopter-Elterntums“ ein dringendes Erfordernis in der lokalen und konkreten Verkehrspolitik/-planung.

Das zweite Handlungsfeld umgibt räumlich das Stadtzentrum. Es sind die zentrumsnahen Abschnitte der Hauptverkehrsstraßen, vielleicht aber auch der Stadtring selbst. Hier wären Einbahnstraßenregelungen denkbar, mit deren Hilfe eine Straßenhälfte als Umweltspur für komfortablen Rad- und Busverkehr umfunktioniert werden könnte. Jener Ort, wo

eine solche Regelung am virulentesten wäre, ist das Bahnhofsumfeld. Die engen Bahnunterführungen der Bleckeder und Dahlenburger Landstraße verknappen den Platz für Fußgänger und Radfahrer über Gebühr. Denkbar wäre es nun, den Verkehr aus Osten im Abschnitt zwischen Stadtring und Pulverweg (oder: Am Schützenplatz) in der Dahlenburger Landstraße nur noch stadteinwärts zuzulassen, in der Bleckeder Landstraße stadtauswärts (oder jeweils umgekehrt, jedenfalls nur in eine Richtung). Es gibt noch mehr näherungsweise parallel führende Hauptverkehrslinien, wo man im innerstädtischen Bereich an eine solche Trennung der Verkehrsströme denken könnte, um Spuren für schnelleren und komfortableren Bus- und Radverkehr zu gewinnen. Wichtig ist, dass stadtauswärts eine Querverbindung zur Verteilung der Verkehrsströme zur Verfügung steht, an der sich möglichst wenige Wohnbauten befinden – denn die würden Mehrverkehr erdulden müssen. So könnte der Munstermannskamp helfen, das Einbahnstraßenprinzip in der Soltauer und Uelzener Straße zu realisieren. Bei insgesamt geringerem Verkehrsaufkommen wäre die Ringstraße möglicherweise geeignet, um diese Lösung für Oedemer Weg und Auf der Höhe umzusetzen. Der weitestgehende Eingriff einer Einbahnstraßenvariante wäre die Anwendung auf dem Stadtring. Der Vorteil speziell dieser Lösung wäre nicht nur der Gewinn einer Umweltverbundspur auf dieser Ringlinie, sondern auch, dass es eine Reihe von Richtungs- und Abbiegeverkehren plötzlich nicht mehr gäbe, sie in Folge dessen auch nicht mehr bei den Ampeln zu signalisieren wären. Ein Stadtring im Einbahnstraßensystem wäre daher bei der Lichtsignalisierung einfacher zu strukturieren und dadurch vermutlich flüssiger befahrbar als derzeit. Allerdings nähmen die Wegelängen mit dem Auto zu, weil eben die sogenannte Netzdurchlässigkeit verringert wird, d. h. Umwege provoziert werden. Das wiederum würde die Reisezeitrelationen wohl deutlich beeinflussen – in welchem Umfang, ist zwar schwer zu prognostizieren, sicherlich aber erneut zu Gunsten des Umweltverbundes. Damit wären wiederum weitere Modal-split-Effekte zu Gunsten eines umwelt- und sozialverträglicheren Verkehrssystems verbunden. – Déjà vu? Ja, genau das hatten wir schon einmal mit der innerstädtischen Verkehrsberuhigung 1991-93!

Fazit

Für den Beginn der 1990-er Jahre darf man konstatieren, dass Lüneburg mit der innerstädtischen Verkehrsberuhigung in der „Bundesliga“ von Kommunen mitspielte, die sich um ein modernes, nachhaltig strukturiertes Verkehrssystem bemühen. Seitdem ist es nicht nur sehr ruhig geworden, man

kann durchaus den Eindruck gewinnen, dass die intensive Auseinandersetzung um den VEP 1993-94 bei den zum beachtlichen Teil heute noch im Amt befindlichen und leitenden Akteuren ein Trauma hinterlassen hat, in dessen Folge man erneute Konflikte konsequent zu vermeiden trachtete. Das Motto im Beschluss des Stadtrates zum VEP vom 20.12.1990 (Pkt. 3) „Es gilt: Fahrrad vor Auto!“ blieb dabei wohl am deutlichsten auf der Strecke; noch nicht einmal die reichlich vorhandenen Potenziale der Radverkehrsförderung unterhalb der direkten Konkurrenzabwägung zum Auto wurden ausgenutzt. Lüneburg teilt insofern das Schicksal vieler Kommunen, die in einem konfliktären Umfeld zeitweise eine Führungsposition einnahmen: Die damit verbundenen Traumata lähmen weitere Initiativen und/oder man ruht sich auf den erworbenen Lorbeeren aus; diese aber verwelken, d. h. man wird in der Entwicklung von anderen Kommunen eingeholt und schließlich überholt. Die Differenz zwischen dem, was die Verkehrsstrukturen heute bieten, und dem, wie man sie nachhaltig und zu Gunsten einer noch größeren Lebensqualität gestalten könnte, wächst dadurch und muss heute für Lüneburg als schmerzlich bezeichnet werden. Die Stadt rangiert quasi nur noch im diffusen Mittelfeld oder um im Sportjargon zu bleiben: in der Landesliga. Auffallend viele Anfragen zu Vorträgen, Diskussionen oder für die Zeitungsberichterstattung, die speziell im Jahr 2017 den Verfasser erreichten, scheinen zu signalisieren, dass die bislang ausgelassenen Entwicklungschancen zunehmend Unmut generieren. Die Zukunft wird zeigen, ob es sich nur um „Strohfeuer“ bzw. lokal/sozial begrenzte Anspruchstellerquanten handelt oder ob eine ähnliche Situation wie im Vorfeld der Umsetzung des VEP besteht, in der Verkehrsprobleme aus der Perspektive von Bewohnerschaft und Akteuren ganz oben auf der Dringlichkeitsskala angesiedelt wurden. Handlungsoptionen gibt es jedenfalls zu Hauf und mehr Mut zu unkonventionellen, vielleicht gar visionären Schritten wäre wünschenswert. Vielleicht wird dereinst im Zuge eines solchen Weges die Stadt Lüneburg zum „Mekka“ für Politiker und Planer aus dem In- und Ausland und generiert damit eine Art neuen Qualitätstourismus, wenn die Roten Rosen nicht mehr zugkräftig sein sollten. Eine „Wende“ für die Verkehrspolitik wäre das aber nicht, denn Wende bedeutet ja Richtungsumkehr, vielmehr wäre es nichts anderes als das, was mit dem VEP einst versprochen wurde: Weiterentwicklung.

Prof. Dr. Peter Pez

News4teacher. Das Bildungsmagazin 2016: *Gegen das allmorgendliche Verkehrschaos vor den Schulen – Polizei erwägt jetzt eine „Bannmeile“ für „Eltern-Taxis“.* <http://www.news4teachers.de/2016/08/gegen-das-allmorgendliche-verkehrschaos-vor-den-schulen-polizei-erwaegt-jetzt-eine-bannmeile-fuer-eltern-taxis/>

(NDR) Norddeutscher Rundfunk 2016: Helikopter-Eltern werden mit Bannmeile gestoppt. http://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/osnabrueck_emsland/Helikopter-Eltern-werden-mit-Bannmeile-gestoppt,schule1244.html

Petersen, Ingo 2017: Jetzt muss die Politik ran. Vertreter der Bleckeder Kleinbahn stellen das Ergebnis des Probetriebs zwischen Lüneburg und Bleckede morgen im Rat der Elbestadt vor. Landeszeitung 14.6.2017, S. 7.

Pez, Peter 2000: Verkehrsberuhigung in Stadtzentren. Ihre Auswirkungen auf Politik, Ökonomie, Mobilität, Ökologie und Verkehrssicherheit – unter besonderer Berücksichtigung des Fallbeispiels Lüneburg. Archiv für Kommunalwissenschaften 39, H. 1, S. 117-145.

Pez, Peter 2010: Stadtentwicklung als Zukunftsaufgabe – das Beispiel Lüneburg. Neues Archiv für Niedersachsen, H. 2, S. 2-19.

Stadt Lüneburg: Verkehrsentwicklungsplan Lüneburg. Abschnitt fließender Verkehr. Hannover/Lüneburg 1988/89.

Verkehrsentwicklungsplan Lüneburg. Ergänzung. Hannover/Lüneburg 1989. 1990: Beschluss des Rates der Stadt Lüneburg vom 20. Dezember 1990: Verkehrsentwicklungsplan.

Ein Reihenhaus aus Fachwerk: Hinter dem Brunnen 5, 6, 7

Als wir das Haus „Hinter dem Brunnen 7“ kauften, war es völlig verbaut. Es hatte bunte Glasbausteine im Fachwerk, eine Deckenhöhe von 1,95 m und sieben winzige Zimmer, die noch vom Wohnungsmangel der Nachkriegszeit zeugten. Eine stichhaltige Kalkulation war nicht möglich. Mein Mann, selbständiger Zimmerermeister, und ich, Doktorandin der Literaturwissenschaften, fühlten uns gerüstet für die Herausforderung. Was für eine Chance: Ein Fachwerkhaus mitten in der Stadt. Womöglich mit alten Deckenbemalungen und anderen unent-



Abgehängter Deckenbalken mit historischer und moderner Aufhängung

gen und anderen unentdeckten Schätzen. Ich war im fünften Monat schwanger mit unserem ersten Kind (es schrie viel und schlief wenig) und ein bisschen Geld war schließlich auch vorhanden (es reichte nicht). Ach, Jugend!

Curt Pomp wies uns darauf hin, dass das Haus Nr. 7 baulich zu den Häusern 6 und 5 gehört, und zeigte uns eine sehr schöne



Stütze Deckenbalken im 1. Stock.

nicht mehr vorhanden. Ein paar mürbe alte Bodendielen konnten wir bergen, die wir schließlich als Deckenverkleidung im Flur wiederverwendeten. Es war kein alter Fliesenspiegel mehr zu entdecken, wir standen im Dreck. Der alte kleine Keller war mit Beton ausgegossen und nur noch als Kriechkeller zu nutzen – unser unerschrockener Heizungsmonte



Wiederhergestelltes Kopfbau, Fachwerk innen alt und neu, Deckenverkleidung aus alten Bohlen, Lehmputz und Gipskarton.

Zeichnung, die den Originalzustand des gesamten, heute dreigeteilten Hauses ohne Erker und mit langen Verschwertungen im Fachwerk abbildete. Der ALA hatte das Haus bereits dendrochronologisch untersuchen lassen und auf das Jahr 1478 datiert. Es gilt als das älteste reine Fachwerkhaus, das noch in der Lüneburger Innenstadt steht.

Drei Monate lang entfernten wir sorgfältig diverse unhistorische Beläge von den Wänden, Decken und Fußböden. Über 30 Container Bauschutt wurden abtransportiert. Und wir fanden: so gut wie nichts. Ja, es hatte Deckenmalereien gegeben, aber bis auf die Spuren an den tragenden Balken waren die entsprechenden Bohlen

nicht mehr vorhanden. Ein paar mürbe alte Bodendielen konnten wir bergen, die wir schließlich als Deckenverkleidung im Flur wiederverwendeten. Es war kein alter Fliesenspiegel mehr zu entdecken, wir standen im Dreck. Der alte kleine Keller war mit Beton ausgegossen und nur noch als Kriechkeller zu nutzen – unser unerschrockener Heizungsmonteur verlegte dort im Liegen die Rohre. Die Wände im Inneren waren im Lauf der Jahrhunderte mehrfach verändert worden und größtenteils baufällig. Wir bargen jeden einzelnen Klosterstein, der noch zu retten war.

Schließlich war der Rückbau abgeschlossen, das Budget bereits knapp, und die große Frage, was machen wir jetzt? Es gab keine Substanz mehr, die wir hätten restaurieren können. Und wenn Rekonstruktion, dann welche? In welches Jahrhundert hätten wir uns begeben sollen? Zum ursprünglichen Zustand von 1478? Die Deckenmalereien waren streng genommen nicht „original“, denn sie waren in die Hohlräume von entfernten Kopfbändern „eingemalt“, vielleicht zur Entstehungszeit des zweigeschossigen Erkers

– ein historischer Umbau, der wagemutig „aufgehängte“ Deckenbalken in Kauf nahm (siehe Bild S. 59). Zumindest bei den Fenstern hatten wir einen eindeutigen Bezug: die alten Fenster des Hauses Nr. 5, diese allerdings wohl aus dem 19. Jahrhundert. Der Harmonie halber haben wir in Absprache mit dem Denkmalschutz entsprechend gebaut.

Uns wurde klar: Letztlich sind die Balken des Hauses

das Besondere, das Zeitzeugnis. Das Balkenraster muss noch länger gewesen sein. Ein Schwalbenschwanz zeigt an, wo die alte Esse aufgehängt war. Die eingeschnitzten Nummerierungen demonstrieren die Zimmererkunst des Spätmittelalters. Die gesamte Konstruktion ist um 30 cm verzogen, die Senkung des Salzstocks deutlich, und sie schwebte an einem Ende im Nichts – ein großer Balken ist nun als Stütze eingesetzt.

Wir wollten „unser“ historisches Baugerüst nicht noch einmal mit Beton, Estrich und Putzschichten beschweren und beschlossen, es in den Mittelpunkt zu stellen. Wir haben in Erinnerung an einen Besuch der evangelischen Akademie in Meissen die Devise entwickelt: „Was alt ist, ist alt. Was neu ist, ist neu,“ und danach gebaut, auch in Gedanken an zukünftige Generationen, die wieder ihre eigene Antwort darauf finden werden, was das uralte Eichenholzraster für sie bedeutet.

Das Fachwerk ist nun auch innen sichtbar, jede Fensterlaibung individuell angepasst. Die Kopfbänder sind, wo sinnvoll, ergänzt. Zwischen den Balken sind weiß gestrichene Gipskartonplatten angebracht, leicht zu



Gesamtensemble Nr. 5,6,7



Verschwertung Nr. 6,7

entfernen, hell, hoch – was gerade den sehr niedrigen Decken im ersten Stock gut tut. Schallschutz haben wir so leider nicht. Die Wände sind mit Lehm verputzt, eine Rückkehr zum historischen Baustoff. Die Fachwerkwände innen sind mit Lehmputz geschlämmt und mit selbst eingesumpfter Kalkfarbe gestrichen. Auch die Lehmwände sind mit dieser Farbe gestrichen. Es ist allerdings keine gute Idee, den Kalk selbst anzusetzen – man muss sieben-, achtmal streichen, bis die Farbe einigermaßen deckt. Die Böden aus unbesäumten Eichendielen sind mit Hartwachsöl behandelt. Die Menschen der Renaissance hätten unsere Interpretation des Balkenrasters vermutlich als ärmlich, als Baustelle empfunden. Wir leben gerne so. Zumindest die Hausgeister scheinen uns gewogen zu sein: Die verbleibenden Teile des Hauses sind uns durch verschiedene Fügungen ebenfalls zugefallen. Auch dort ist keine alte Bausubstanz außer der alten Eichenkonstruktion zu finden – die Häuser waren bereits mehrfach im Inneren „saniert“. Zumindest im Außenbereich haben wir dort rekonstruiert: Wir haben den noch zu erkennenden Teil der alten Fassade von Haus Nr. 6 mit einer vollständigen Verschwertung instand gesetzt und das Fachwerk mit Ölfarbe gestrichen (die Gefache mit Kalkfarbe, diesmal vom Fachhändler – allerdings sieht sie bei starkem Regenfall sehr scheckig aus. Der Vorteil bei beiden Farben besteht darin, dass sie ökologisch sind und nicht entfernt werden müssen, bevor die nächste Farbschicht aufgetragen wird.) Jetzt sieht das Haus zumindest von außen ein bisschen mehr so aus wie zu seiner Entstehungszeit.

Paula Deubner

ALA - Kurz gemerkt:

ALA-Adresse: Untere Ohlingerstraße 7 Hintergebäude/ Eingang Neue Straße.

Bürosprechzeiten zurzeit: nur nach Vereinbarung

Telefonnummer ALA-Büro: 04131-26 77 27

Faxnummer ALA: 04131-37095

Email-Adresse: ALA.eV@t-online.de

Internet-Adressen: www.alaev-lueneburg.de

www.alte-handwerkerstrasse.de

www.historischer-christmarkt.de

Facebook-Seiten: www.facebook.com/handwerkerstrasse

www.facebook.com/historischer-christmarkt

IBAN-Bankverbindung ALA: DE21 2405 0110 0000 000208



Unsinnliches Weihnachten am Alten Kran

Anwohner und Ansässige des Wasserviertels registrieren seit geraumer Zeit eine innerstädtische Entwicklung, die ihnen Sorge bereitet: die rücksichtslose Vermarktung der Stadt auf Kosten der Lebensqualität dort wohnender Bürgerinnen und Bürger. Schützenswertes im Lebensraum Altstadt – seien es historische Bauten oder ein Recht auf ungestörte Privatsphäre – wird immer häufiger rigoros kommerziellen und zweckpragmatischen Interessen untergeordnet. Die grundsätzlich wünschenswerte Belebung der Lüneburger Innenstadt durch Touristen hat durch die Vermarktung der Stadt inzwischen jedoch eine kaum noch zu ertragende Dimension erreicht.

So müssen Anwohner mehrmals im Jahr verkaufsoffene Sonntage über sich ergehen lassen, damit Geschäfte an abzählbaren Tagen zusätzliche Umsätze machen. Auch Sperrzeiten für Gastronomie und Kneipen wurden mit entsprechenden Folgen (Ruhestörung, öffentliche Belästigung durch Betrunkene, Müll und Vandalismus) aufgehoben, damit auch bis in die späten Morgenstunden der Rubel über die Tresen rollt. In einer Studentenstadt



Am Ende eines Samstages am Platz am Alten Kran, Foto: Hans Seelenmeyer

ohnehin knapper Wohnraum wird durch eine starke Zunahme an Ferienwohnungen im Altstadtkern minimiert, eine nachbarschaftliche Gemeinschaft zerstört. Und die Intensivierung des Tourismus, spätestens seit die Seifenoper „Rote Rosen“ tausende Fans zusätzlich anlockt – eine schwindelerregende Zahl von jährlich fünf Millionen Besucher zieht es inzwischen für meist nur einen Tag hierher – lässt diese Stadt, die ja keine



Blick aus dem Wohnhaus auf den Platz am Alten Kran und die Lünertorstraße bei Dreharbeiten zu den „Roten Rosen“. Die Straßen sind durch Schaulustige blockiert, Foto: Carola S. Rudnick

Großstadt ist, aus allen Nähten platzen. Die Balance zwischen Bewohnern der Innenstadt und Touristen ist so schon geraume Zeit empfindlich gestört. An bestimmten Tagen zu bestimmten Uhrzeiten ist kaum noch ein Durchkommen zur eigenen Haustür, mit den Nachbarn verschwinden auch die Lebensmittelläden und zieht Ödnis ein, Bürgersteige sind aufgrund von gastronomischer Maximalnutzung kaum noch passierbar, Begleiterscheinungen des Massentourismus wie Müll, ein erhöhtes Verkehrsaufkommen und so weiter eingeschlossen.

Und trotz dieser ohnehin schon angespannten Situation für Bewohner der Innenstadt, werden von Lüneburg Marketing in Kooperation mit Lüneburg City Management immer neue „Events“ vorangetrieben, um die Taschen einzelner Profiteure noch mehr zu füllen. „Natürlich sind Gewerbe, Umsatz, Steuereinnahmen wichtig und schaffen Existenzen, aber eine Stadt wie Lüneburg muss auch bewohnbar für die hier lebenden Menschen bleiben“, fordern ansässige Händler selbst (siehe LZ vom 21.10.2017, S. 14). Eines dieser neuen „Events“ soll ein „Hanseatischer Weihnachtsmarkt“ sein, nach „skandinavischem Konzept“. Die Anwohner und Ansässigen aus den Straßenzügen Am Fischmarkt, Am Stint und Kaufhausstraße –

immerhin 15 Parteien erfahren hiervon am 15. September 2017 aus der Zeitung (LZ vom 15.9.2017, S.3). Doch worum geht es genau:

Seit einigen Jahren wird Lüneburg als „Weihnachtsstadt“ vermarktet. Zug- und Busladungen an Weihnachtstouristen aus Hamburg, Hannover, Lünebeck und von weiter her fallen in die Innenstadt ein. Es sind hunderte Besucher, die täglich in Kolonnen vom Bahnhof in die Stadt ziehen, um vor historischer Kulisse Bratwurst und Glühwein zu genießen. Dafür gibt es einen Weihnachtsmarkt auf dem Rathausmarkt, Märchenbuden, Stände in den Fußgängerzonen, weitere Weihnachtsmärkte auf dem Hof der „Krone“ und hinter einer Kneipe in der Schröderstraße, seit 2011 sogar „weihnachtlicher“ Bretterbudenzauber vor der St. Johanniskirche.

Darüber hinaus gibt es Stadtfest, das „größte Oktoberfest Norddeutschlands“ und Sülfmeisterstage. Doch das reicht der Stadt nicht. Ohne Rücksicht auf die Bürgerinnen und Bürger der Innenstadt, sollen die Touristen noch mehr Märkte erleben. So ist ein jährlicher „Mittelaltermarkt“ im Liebesgrund im Gespräch, und zwar Ende Juli, sechs Wochen vor der Alten Handwerkerstraße. Er soll einen „Ring der Märkte“ schließen. Der ALA betreibt indessen seinen Markt ehrenamtlich und die Einnahmen aus Standvermietungen und Spenden in den Urnen der Stadtwachen kommen ausschließlich gemeinnützigen Zwecken, nämlich der Denkmalpflege zu Gute. Eine Konkurrenzveranstaltung wie im Liebesgrund perspektivisch beabsichtigt, unterminiert dieses bürgerschaftliche Engagement auf brutale Weise. Statt den ALA bei der Wahrnehmung der alljährlichen adventlichen Spendenaktion zu stärken, wird ihm diese nun aus Profitgier mehr und mehr streitig gemacht. Dabei sei bemerkt: die Beliebtheit der Alten Handwerkerstraße und des ALA-Christmarktes rührt auch daher, dass dort gerade keine kommerziellen Interessen verfolgt werden. Gäste des ehrenamtlich betriebenen Christmarktes wie auch der Alten Handwerkerstraße generieren vielmehr Jahr für Jahr in erheblichem Maße Spenden, die direkt in die Rettung der hiesigen historischen Bausubstanz fließen, von der alle etwas haben. Stattdessen wird Lüneburg hemmungslos verkitscht und verramscht.

Nun soll auch noch der Alte Kran, dessen Restaurierung immerhin mit 80.000 Euro ALA-Spenden bezahlt wurde, für einen weiteren Weihnachtsmarkt als Kulisse erhalten. Auf einer Informationsveranstaltung des Marktbetreibers Matthias Ellinger am 25. September 2017, zehn Tage nachdem die Anwohner und Ansässigen über das Spektakel aus der Zeitung erfuhren, wurde der gesamte Irrsinn offenbar. Waren die Anwohner und ansässigen Gewerbetreibenden bis dahin zwar einstimmig kritisch, aber noch optimistisch, es würde schon nicht so schlimm werden, wurden sie nun eines besseren belehrt. Das „skandinavische Konzept“, das auswärti-

ge Mitbewerber bei einer von der Stadt forcierten Ausschreibung aus dem Rennen kickte, sieht zwei Trink-Pavillons, drei Getränkestände, fünf Ess-Stände und nur drei Stände für Weihnachtswaren vor. Reich bebildert und in großen Lettern enthält sein Konzept gleichwohl keine „Christmas Markt Solution“ (wie der ehemalige „News“-Betreiber sein Startup-Unternehmen getauft hat) für Müllentsorgung, Toiletten, Verkehrs- und Eigentumssicherung. Zugleich beteuert Ellinger, seien die Auflagen der Stadt sehr hoch. Die Löchrigkeit des Gewinner-Konzeptes lässt daran Zweifel offen.

Der Markt, so Ellinger, wird ab dem 23. November von Montag bis Sonntag von 10 Uhr morgens bis spätestens 21 Uhr abends durchgängig geöffnet sein. Ein Ruhetag ist nicht vorgesehen, man möchte ja in den Wochen vor Silvester maximal viel Geld verdienen, „hanseatisch“ eben. Eine Begrenzung auf die umsatzstärksten Tage Donnerstag bis Sonntag und eine uhrzeitliche Eingrenzung von 16 auf 20 Uhr schließt Ellinger aus. Das ist wohl nicht „skandinavisch“ genug. Die Frage einer Anwohnerin, ob denn bereits früh morgens ab „Markt“-Beginn Alkohol ausgeschenkt werde, wird positiv beantwortet. Wo genau die Gäste sich dann im Anschluss erleichtern, bleibt hingegen unbeantwortet. Es sollen mobile Toiletten Am Werder aufgestellt werden. Als ob Besucher diesen weiten Weg in Kauf nehmen und nicht schon früher, zum Beispiel am Alten Kran ein geeigneteres Plätzchen finden. An den Wochenenden nach Einbruch der Dunkelheit wird er dafür heute schon oft angesteuert.

Bislang sind die Weihnachtstouristen am Alten Kran vorbei gezogen, weiter in die Stadt, wo es durch Fußgängerzonen und Kaufhäuser/Geschäfte Deeskalationsräume gibt. Nun sollen diese Massen den ersten und letzten Halt am Alten Kran machen, den Platz und angrenzende Straßen bevölkern. Ellinger führte aus, auf dem Weg in die Stadt sollen Besucher durch „ansprechende Beleuchtung“ und mit „Musik“ (Hintergrundbeschallung) eingeladen werden, zu bleiben. Und auch bei der Rückkehr zum Bahnhof sollen sie am Fuße des Alten Krans ihren letzten Stopp machen. Dass die Brücke Lünertorstraße für Feuerwehr und Rettungskräfte ein wichtiges Nadelöhr ist, die Straßen Am Fischmarkt, Am Werder, Kaufhausstraße, Lünertorstraße befahren und eben keine Fußgängerzone sind, beides ignorieren Veranstalter und Verantwortliche der Stadt. Man unterschätzt dabei, dass hunderte Besucher aber genau in diese Straßen ausweichen werden, bietet der Platz doch nicht annähernd den erforderlichen Raum für die zu erwartenden Massen.

Und leider wissen sich auch nicht alle Marktbesucher zu benehmen. Lärm, nicht nur durch die Dauerbeschallung, sondern auch durch die Besucher selbst, Gestank und Müll, Vandalismus (z.B. Erbrochenes auf privaten

Außentreppen und an Hauswänden) sind schon heute an den Wochenenden tägliches Brot. Der Betreiber und die Stadt haben auf die Frage, wie sie Beschädigung und das Vermüllen privaten Eigentums verhindern wollen, bislang ebenfalls keine Antwort. Im Gegenteil, gemäß Marktordnung wäre man nur im Umkreis von fünf Metern verantwortlich. Zugleich ist an eine Müllentsorgung noch nicht gedacht. Es gibt keinen Container, wo soll der auch stehen?

Die Anwohner und Ansässigen sind vor allem der Stadt

gram, die mit dem Beschluss des Wirtschaftsausschusses und durch den Vertragsabschluss mit dem ehemaligen Kneipenwirt Fakten geschaffen hat, ohne vorher das Gespräch mit ihnen zu suchen. Auch ärgern sie sich über das Messen mit zweierlei Maß: Den hiesigen Händlern werden werbende Aufsteller auf dem Platz am Alten Kran aus Denkmalschutzgründen strengstens untersagt, jedoch für das oben beschriebene wochenlange Gelage ohne Zucken eine Sondernutzungsgenehmigung erteilt. Der Alte Kran wird aus Brandschutzgründen mit einem Blitzableiter versehen und so in seiner Funktionsfähigkeit massiv eingeschränkt, soll jedoch beim beabsichtigten Markt mit Lichterketten umwickelt werden, umgeben von Ständen, in denen mit Propangas die Würstchen garen. Kurzum: Für den Profit und für den Burgfrieden innerhalb der Stadtverwaltung werden Auf-



Ein greller Scheinwerfer lässt Prahm und Ewer neuerdings wie eine Discokugel leuchten, ein Vorbote der unbesinnlichen Weihnachtszeit im Alten Hafen, Foto: Carola S. Rudnick

lagen plötzlich flexibel gehandhabt, das Allgemeinwohl und die Belange der Bürgerinnen und Bürger untergeordnet. Dabei sind letztere es, die das Hafenviertel mit eigener Kraft, Leidenschaft und mit eigenem finanziellen Aufwand zum Teil seit Jahrzehnten erhalten, hegen und pflegen, auf diese Weise wesentlich zur Lebensqualität, Attraktivität und Beliebtheit dieser Stadt mit beitragen.

Die Bewohner des Wasserviertels haben sich, sofern sie nicht alteingesessenen sind, bewusst für ein Leben in der Innenstadt entschieden, und sie wohnen ausgesprochen gerne hier. Sie sind stolz auf ihre Wohnungen und Häuser, genießen das Treiben auf der Straße und auf dem Platz, auch die Belebung durch auswärtige Besucher (in Maßen nicht in Massen!), die Kneipen und Gaststätten, die Mischung aus Wohnen und Gewerbe. Das Wasserviertel wurde auch deshalb in den letzten Jahren zunehmend zu einem beliebten Wohngebiet, trotz „Vergnügungsmeile“ Stint. Die hier lebenden Familien mit Babys und kleinen Kindern, Studierende und Berufstätige, Alteingesessene und Gewerbetreibende üben sich jeden Tag in selbstverständlicher Toleranz und Offenheit. Aber diese Toleranz und Offenheit erfährt dann eine Grenze, wenn das Wohl der Bürgerinnen und Bürger vollständig kommerziellen Einzelinteressen untergeordnet wird, sprich: Wenn man es übertreibt. In regelmäßigen und wiederkehrenden Abständen werden die Freiheiten der Bewohner des Hafengebietes schon seit Jahren durch Dreharbeiten, die in Verbindung mit der Fernsehserie „Rote Rosen“ stehen, erheblich eingeschränkt. Der nun beabsichtigte vorweihnachtliche Ausnahmezustand – wohlgemerkt bei Fortbestehen des ohnehin schon hohen Belastungspegels durch Filmarbeiten und Stint – bringt das Fass zum Überlaufen.

Die Anwohner haben ein Stimmungsbild eingeholt und eine Initiative gegründet „Unsinnliches Weihnachten am Alten Kran“. Alle Anwohner und Ansässige rund um den Platz am Alten Kran lehnen den Weihnachtsmarkt ab. Es gibt niemanden, der hier wohnt oder ein Geschäft betreibt, der den Markt begrüßt. Die Händler rechnen erfahrungsgemäß sogar mit Umsatzeinbußen. 16 Anwohner und Ansässige haben daher am 19. September 2017 und am 2. Oktober 2017 eine Sammelbeschwerde an den Oberbürgermeister der Stadt, an die Vorsitzende des Wirtschaftsausschusses, an den Ordnungsamtsleiter sowie an den Leiter des Stadtmarketings gerichtet, bislang ohne Reaktion. Dankenswerterweise erfahren die Anwohner schließlich erneut aus der Zeitung (LZ: Ungemütliche Adventszeit, v. 18.10.2017, S. 3), der Oberbürgermeister werde „Toiletten auf dem Bouleplatz Am Werder oder Dixi-Klos [...] nicht akzeptieren.“ Ein paar Zeilen darüber wird er zitiert: „Die Belastungen für die Anwohner sollten nicht zu

groß werden“. Aber sie lesen auch: „[...] lassen Sie uns zunächst gemeinsam schauen, wie der Weihnachtsmarkt im Rahmen seiner Vorgaben abläuft, und dann im Januar Bilanz ziehen, wo gegebenenfalls nachgebessert werden muss.“ D.h., an der grundsätzlichen Entscheidung, auf dem Platz am Alten Kran fortan wochenlange Weihnachtsmärkte zu veranstalten, hält man fest. Das ist den Anwohnern und Ansässigen leider zu wenig Entgegenkommen. Sie fordern ein Überdenken und grundsätzliches Abrücken von dieser Entscheidung. Die Anwohner und Ansässigen wollen keine wochenlange Belagerung durch Märkte oder ähnliches. Der Damm soll nicht brechen, kein einziges Mal. Dann benötigt es auch im Nachgang keine Schadensbilanz und bliebe das Wahrzeichen der Stadt auch vor zukünftigen ähnlichen Ideen geschützt.

Der Streit um den Weihnachtsmarkt stößt also eine viel grundsätzlichere öffentliche Debatte an. Es geht nämlich im Kern um die Frage: In welche Richtung will sich die Stadt weiter entwickeln? Und welche Kultur soll das Leben in dieser Stadt bestimmen? Wollen wir überhaupt ein privates Wohnen in der Innenstadt? Welche Lebensqualität soll das Leben in der Innenstadt haben? Wollen wir nachbarschaftliche Gemeinschaft? Wollen wir Masse oder Klasse? Eine Stadt wie Lüneburg braucht nicht noch mehr Tourismus und noch mehr Vermarktung. Sie braucht auch nicht noch mehr Veranstaltungen und Märkte. Sie kollabiert bereits durch eine mangelnde Infrastruktur (z.B. zu viel Autoverkehr und zu wenige weiterführende Schulen), die bei Ausweisungen von Wohngebieten nicht ausreichend mit bedacht wurde. Das ist keine lobenswerte Stadtentwicklung, hier gibt es dringenden Handlungsbedarf. Sobald Bewohner dieser Stadt unter ihren Fans und den damit verbundenen Begleiterscheinungen leiden, sollte die Stadt dort, wo sie Einfluss hat, endlich die Reißleine ziehen. Der Verzicht auf Profit, Kommerz und Masse, bewusst mal keinen Rummel veranstalten, ist auch ein Wert. Damit schützt man nicht nur die historische Substanz dieser Stadt, sondern auch das Leben, das darin stattfindet.

Dr. Carola S. und Christoph Rudnick

LZ: Glühwein jetzt auch am Alten Kran, v. 15.9.2017, Nr. 216, S. 3

Leserbrief von Christian Burgdorff: *Der Alte Hafen ist dafür keine Kulisse. In: LZ v. 11.10.2017, Nr. 237, S. 12*

LZ: Ungemütliche Adventszeit, v. 18.10.2017, Nr. 243, S. 3

Leserbrief von Antje Busch: *Ferienwohnungen ein Dorn im Auge. In: LZ v. 20.10.2017, S. 12*

Leserbrief von Hans Seelenmeyer: *Auch Händler am Stint stark belastet. In: LZ v. 21.10.2017, S. 14*

Auflösung Rätsel 2016

1. Auf dem Michaeliskloster 8:



Gesamtansicht Auf dem Michaeliskloster 8. Foto: Sellen 2015

Dieses noch von der königlich hannoverschen Landesregierung als Amtsgericht errichtete Gebäude mit dem sorgfältig gestalteten Portal ist nicht gerade das Ziel von Stadtführungen. Das Gebäude verdient aber wegen der bis an die Traufe reichenden guten Gestaltung die nähere Aufmerksamkeit, wenn auch der Hannoversche Rundbogenstil vielleicht immer noch nicht jedermanns Sache ist. Unterhalb des unter dem Traufgesims verlaufenden Vierpass-Frieses

kann man noch das Königswappen mit den Initialen von Georg V. und die Jahreszahl 1860 sehen. Insbesondere die Gebäudeecken wurden durch Säulchen zwischen gelben Ziegeln hervorgehoben. Die gelben Ziegel stammen von einer Ziegelei in Kirchweyhe nördlich Uelzen, die roten von einer Ziegelei in Ochtmissen.

Das Gebäude verdankt seine Errichtung der Änderung der Gerichtsverfassung im Königreich Hannover ab 1848, durch die u. a. die städtischen Gerichte aufgehoben und in königliche verwandelt wurden. Das königliche Amtsgericht war ab 1852 zunächst im Rathaus in den vorherigen Räumen des städtischen Niedergerichts sowie in einigen Räumen des Ratsweinkellers untergebracht und ab 1860 in der Dienstwohnung des 1859 verstorbenen 2. Predigers der Lambertikirche.

Die Zeit vom Baubeginn 1857 bis zur Einweihung Ostern 1862 für das nicht übermäßig große Gebäude zeigt, dass es erhebliche Schwierigkeiten gegeben haben muss. Nach der Volger-Chronik



Auf dem Michaeliskloster 8, Wappen Georg V. Foto: Sellen 2015

wurden die Bauarbeiten im Herbst 1857 eingestellt und erst 1860 wieder aufgenommen. Noch 1860 wurde das Gebäude „unter Dach gebracht“ und die Inschrift angebracht. Die Schwierigkeiten ergaben sich einerseits aus den Bodenverhältnissen (Reinecke Band 2, S. 484, 485: „da



**Auf dem Michaeliskloster 8, Detail Gebäude-Ecke und Traufgesims.
Foto: Sellen 2015**

der aufgetragene Schutt durch Sandboden ersetzt werden musste“. Ähnlich die Volger-Chronik, S. 65 zu 1857), vielleicht aber auch aus Finanzierungsproblemen.

2. Grapengießerstraße 19

Dazu ein Auszug aus dem Text von Pablo de la Riestra in dem 2013 vom ALA herausgegebenen Buch „Lüneburg. Die historische Altstadt“ auf S. 171/172: „Das unter der Bauleitung von Hans Holthey nach einem Entwurf des in Kiel ansässigen Architekten Ernst Stoffers 1913/14 errichtete Kaufhaus reflektiert die Großstadtarchitektur, wie sie sich zu jenem Zeitpunkt vor allem in Hamburg großartig entfaltete. Die qualitativ hochwertige, Lüneburg-kompatible Fassade ist durch vier kolossale Halbpfeiler in drei Felder

unterteilt. Jedes Feld zeigt seinerseits zweigeschossige, sehr flache Polygonalerker. Genau dieses Motiv machte bei den strikt zeitgenössischen Backsteinfassaden von Fritz Schumacher und Fritz Höger in der Millionen-Metropole an der Elbe Furore. Als prominente Beispiele seien das Gewerbehaus am Holstenwall von 1912-15 und das Klöpplerhaus von 1912-13 an der Mönckebergstraße genannt.

Bei solchen Architekturen durften in Tonplastik ausgeführte Motive nicht fehlen, wie die Kindergruppen der Pfeilerkapitelle zeigen. Auch diese Art von Plastik erlebte ihren Höhepunkt in Hamburg durch Richard Kuöhl, einen Meister solch graziöser Kompositionen.

Als ‚Zugeständnis‘ zur Alt-Lüneburger Formensprache wurden die Pfeiler in gedrehtem Tau-Profil gestaltet. Ein breites,



Gesamtansicht Grapengießerstraße 19. Foto: Riestra 2009



Hamburg, Klöpperhaus.
Foto: Sellen 2017

ebenfalls dreieggliedertes Zwerchhaus mit 13 Achsen sitzt auf dem Satteldach.

Als Bauherr des Hauses fungierte das Textilwarenhaus Fritz Kronacher. Das EG wurde in den 1980er Jahren beim



Grapengießerstraße 19, Kindergruppe. Foto: Riestra 2010

Bau des links anlehnenden neuen Kaufhauses geändert.“

3. Bei der Abtspferdetränke 1

Dieses Klinkergebäude in Ecklage mit einem Volutengiebel wurde 1913 für den Schlachtermeister Mehlhorn errichtet, was auch eine Inschrift auf dem Sturz über dem Eingang zum Eckladen bezeugt. Vorher war zunächst zur Verbreiterung der zur Ilmenau laufenden Gasse Bei der Abtspferdetränke das Fachwerk-Eckhaus abgerissen und

dann für den Neubau von 1913 ein bemerkenswertes Traufenhaus Am Berge 46 mit zwei nebeneinander liegenden doppelstöckigen Utluchten.

Das Foto im Aufriss 2016 zeigt den der Straße Bei

der Abtspferdetränke zugewandten Ostgiebel mit einem wabenförmigen Relief, auf das der Blick



Bei der Abtspferdetränke 1, Gesamtansicht.
Foto: Sellen 2017



Am Berge 48, Ecke Abtspferdetränke wohl kurz vorm Abriss. Foto: Franz Krüger ca. 1905

durch das 2006 errichtete Nebengebäude etwas eingeschränkt wird. Der der Straße Am Berge zugewandte frei liegende Südgiebel des Gebäudes ist genau so gestaltet.

Das Äußere des Gebäudes ist noch unverändert geblieben, auch die wohl wenig beachtete Haustür zu den Wohnungen mit einer beschnitzten Leiste und einem schmiedeei-



Am Berge 46 kurz vorm Abriss.
Foto: Museumsverein



Südgiebel Bei der Abtspferdetränke 1. Foto: Riestra 2009

sernen Spiralgitter vor einer verglasten Türfüllung. Eine ähnliche, sehr qualitätsvolle Gestaltung der Giebel findet man am 1911 für die damalige Kreissparkasse fertiggestellten Neubau Auf dem Meere 1, 2 an dessen großen Ostgiebel und den 3 kleinen Nebengiebeln an den anderen Himmelsrichtungen.

Dieses Gebäude hat schon bald überregional Bewunderer gefunden. Auch die Westfront des 1914 von Hans Holthey geplanten Hauses Heiligengeiststraße 1 versucht, etwas versteckt, eine plastische Gestaltung der kahlen Front. Und auch der 1923, 1924 errichtete Südgiebel von Henningstraße 3 versucht das, aber etwas zaghafter, mit Blendbögen wie auch auf der gegenüberliegenden Straßenseite Henningstraße 2.

Und das klassische Beispiel in Lüneburg für die Gestaltung eines sonst schmucklosen

sernen Spiralgitter vor einer verglasten Türfüllung.

Eine ähnliche, sehr qualitätsvolle Gestaltung der Giebel findet man am 1911 für die damalige Kreissparkasse fertiggestellten Neubau Auf dem Meere 1, 2 an dessen großen Ostgiebel und den 3 kleinen Nebengiebeln an den anderen Himmelsrichtungen.

Dieses Gebäude hat schon bald überregional Bewunderer gefunden.

Auch die Westfront des 1914

von Hans Holthey geplanten Hauses Heiligengeiststraße 1 versucht, etwas versteckt, eine plastische Gestaltung der kahlen Front.

Und auch der 1923, 1924 errichtete Südgiebel von Henningstraße 3 versucht das, aber etwas zaghafter, mit Blendbögen wie auch auf der gegenüberliegenden Straßenseite Henningstraße 2.

Und das klassische Beispiel in Lüneburg für die Gestaltung eines sonst schmucklosen



Haustür Bei der Abtspferdetränke 1. Foto: Sellen 2017



Auf dem Meere 1, 2. Foto: Riestra 2008

Giebels ist der Ostgiebel des Glockenhauses mit dem großen Zeichen Mons-Pons-Fons.

Als eines der vielen Beispiele, bei denen



Heiligengeiststraße 1, Westgiebel. Foto: Sellen 2012

der Architekt aber ohne Rücksicht auf die Nachbarschaft geplant hat, soll die Seitenfront des 1900 vom Architekten Wilhelm Matthies entworfenen schmalen Hauses An den Brodbänken 12 dienen, dessen Straßenfront er im Gegensatz dazu sehr aufwendig gestaltete.



Henningstraße 3, Südgiebel. Foto: Sellen 2017



An den Brodbänken 12. Foto: Annegret Volk 2010

4. Sgraffitti in der Goethestraße (an der Nordwand von Heinrich-Heine-Straße 2-4, Ecke Goethestraße und am benachbarten Haus Goethestraße 4-6-8)

Diese Sgraffitti an 2 Wohnblocks der Wohnungsgenossenschaft für Stadt- und Landkreis hat 1959 der niederländische Künstler Lou Manche (1908-1982) geschaffen, der sich in den 1950er/1960er Jahren häufig längere Zeit in Lüneburg aufgehalten hat und hier auch ein Atelier hatte. Von diesem sind in Lüneburg noch einige weitere Werke erhalten, u. a. an einer Außenwand der Hasenburger Schule ein Sgraffitto von 1964 mit von Häschen beäugten drei Kindern, vor allem aber das mit Glaseinlegearbeiten durchwirkte Sgraffitto von 1961 an der Stirnwand des Theater-Foyers.

Seinerzeit wurde bei öffentlichen Bauten nicht nur in der Bundesrepublik, sondern in

großem Umfang auch in der DDR die sog. Kunst am Bau mit einem bestimmten Prozentsatz der Bauauftragssumme gefördert. Ein Beispiel dafür ist auch das Sgraffitto von 1954 des Hamburger Bildhauers Michaelis an der Agentur für Arbeit an der Südfront des Gebäudes zur Lindenstraße.



Goethestraße 4-6-8. Foto Sellen 2016



Heinrich-Heine-Straße 2, 4, Ecke Goethestraße. Foto: Sellen 2016



An den Reeperbahnen, Südgiebel der Agentur für Arbeit. Foto: Sellen 2017

Diese Förderung haben zum Teil der soziale Wohnungsbau und private Auftraggeber übernommen.

Hans-Herbert Sellen

Zur Arbeit von Lou Manche und den Sgraffittis in Lüneburg vgl.:

Werner H. Preuß (Hg.): Stadtentwicklung und Architektur. Lüneburg im 20. Jahrhundert. Husum 2001, S. 138f., 231

Ders.: Lüneburger Denkmale, Brunnen und Skulpturen. Husum 2010, S. 65

Grenzsteine mit Lüneburger Stadtmarke in und um Lüneburg

Der Verfasser hatte sich im Aufriss 30/ 2015 auf den Seiten 29-38 und im Aufriss 31/ 2016 auf den Seiten 69-77 ausführlich mit noch vor Ort vorhandenen Grenzsteinen mit Stadtmarken in und um Lüneburg beschäftigt und eine Vollständigkeit seiner Aufstellung angestrebt. Im Nachhinein haben sich bei ihm zwei passionierte „Steinsucher“ gemeldet und weitere Fundstellen mitgeteilt.

Herr Henning Koops aus Lüneburg hat in diesem Jahr am Lüner Damm auf der Grünfläche zwischen der Lindenallee und der Bockelmannstraße wohl mit Röntgenblick den auf dem nachstehenden Foto gezeigten Grenzstein entdeckt und freigelegt. Der große Stein lag mit der sehr gut erhaltenen Stadtmarke nach oben.



2017 am Lüner Damm entdeckter Grenzstein am Fundort. Foto Henning Koops

Dr. Ring hat zwischenzeitlich diesen Stein am Beginn der Allee zwischen den anderen dort noch vorhanden gewesenen 3 Steinen aufstellen lassen. Allerdings zeigt die Stadtmarke historisch wohl nicht richtig zum Weg anstelle zur Stadtseite. Jetzt stehen dort jedenfalls in Reihe wieder 4 von ehemals 6 Steinen.

Außerdem hat Herr Koops in diesem Jahr an der Fundstelle Hasenburger Bach (siehe Aufriss 2016, S. 75, 76) noch einen weiteren Stein entdeckt, der sich dort auf einem Privatgrundstück befindet.



2017 am Beginn des Lüner Damms neu aufgestellter Grenzstein. Foto: Sellen

Herr Wolfgang Lemke befasst sich zusammen mit dem ALA-Mitglied Frau Uhle ebenfalls intensiv mit der Suche nach Grenzsteinen. Er beabsichtigt, diese mit den GPS-Daten festzuhalten. Ihm verdankt der Verfasser den Hinweis, dass sich in Oldershausen auch ein Stein mit der Lüneburger Stadtmarke befindet. Er hat dem Verfasser dazu Unterlagen aus dem örtlich dafür zuständigen Helms-Museum in Harburg übermittelt. Der Stein steht demnach offenbar im Zusammenhang mit der Lüneburger Schifffahrt auf der Ilmenau. Der jetzige Aufstellungsort ist nicht der Fundort.



Grenzstein auf Grundstück auf der Westseite des Hasenburger Baches. Foto: Henning Koops



Stein mit Lüneburger Stadtmarke auf dem Grundstück Oldershausen, Hörsten Weg 4. Foto: Sven Poslednik 2015

Marken, die der Lüneburger Stadtmarke ähnlich sind, gibt es mehrfach. Das Beispiel auf dem nebenstehen-



Wappen im Chorumgang des Freiburger Münsters. Foto: Sellen

den Foto hat der Verfasser an einer Kapelle im Chorumgang des Freiburger Münsters gefunden.

Hans-Herbert Sellen

Verbliebene Inventargegenstände der Lambertikirche: Ergänzungen und Berichtigungen zu dem in den Aufrissen 2015 und 2016 veröffentlichten Aufsatz

Das umfangreiche, 2 Bände umfassende Werk „Die Inschriften der Stadt Lüneburg“, das 2017 erschienen ist, bringt viele interessante Einzelheiten zu Lüneburger Personen und Gebäuden. Zusammen mit der 2010 erschienenen Denkmaltopographie ist es eine reiche Fundgrube für Nachforschungen. Es hat auch zahlreiche Einzelheiten und Neuheiten zum Inventar der Lambertikirche gebracht, die der Verfasser im Folgenden einarbeitet.

1. Aufriss 2015, S. 65-67: Ölgemälde Auferstehung von 1571 im Museum Lüneburg (Wegfall)

Dies hatte der Verfasser mit Vorbehalt der Lambertikirche zugeschrieben. In „Die Inschriften der Stadt Lüneburg“ weist Sabine Wehking unter Verweis auf Gebhardi als Quelle aber nach, dass es aus der Johanniskirche stammt und dort in der Nähe des Chors aufgehängt war.

2. Aufriss 2015, S. 68, 69: Zwei Karyatiden als Träger einer Empore oder Prieche (Ergänzung)



Abb. 510 u. 511: Museum Lüneburg, Inschriftenkartuschen aus St. Lambert, 1. H. 17. Jh. (Nr. 984).

Zwei Inschriften-Kartuschen aus der Lambertikirche im Museum Lüneburg

510 und 511 (mit einem ergänzenden Text in Band 2 auf S. 1060) veröffentlicht und als vermutete Entstehungszeit die 1. Hälfte des 17. Jh. angegeben.

3. Aufriss 2016, S. 20: Kirchengeräte an St. Johannis: Silberner Kelch von 1606 (neu)

Der Verfasser hatte vermutet, dass diese wohl beim Bombenangriff 1945 vollständig zerstört worden seien. Es haben sich aber jedenfalls die beiden Inschriften-Kartuschen im Museum Lüneburg erhalten. Im Band 1 sind die nachstehenden Abbildungen

Im Band 2 auf S. 899 wird ein silberner Kelch von 1606 beschrieben, der laut Inschrift 1638 renoviert worden ist. Die lateinische Inschrift auf der Abb. 469 in Band 1 lautet übersetzt: „Diesen Kelch verwendet die Kirche des heiligen Lambertus für die Kranken. Im Jahr 1606.“

4. Aufriss 2016, S. 24, 25: „Kathari-nenschelle“ von 1445 (neu)

Aus der Lambertikirche hat außer der Marienglocke von 1491 in der Nicolai- kirche dort auch noch die „Katharinen- schelle“ von 1445 die beiden Weltkriege überlebt. Die lateinische Umschrift am oberen Rand lautet übersetzt: „Katharina heiße ich. Gert Klinge (ist es),

der mich gegossen hat. Gott helfe seiner Seele. Im Jahr des Herrn 1445.“

5. Aufriss 2016, S. 19 Abb. 33: Großer Abendmahlskelch (Ergänzung)

Von diesem jetzt der Johanniskirche gehörenden Kelch zeigt der 1. Band 3 schöne Abbildungen (Abb. 31-33), den Text dazu auf dem Kelch findet man in Band 2 auf S. 301, 302.

6. Aufriss 2016, S. 26, 27: Vorsetztafel von 1577 zum Lamberti-Altar, jetzt im Chorumgang der Nicolaikirche (Ergänzung)

Sabine Wehking wagt sich im Band 1 auf S. 87 (A1,55 1577 St. Nicolai) mit dem Satz hervor „Wahrscheinlich aus der Werkstatt des Daniel Frese.“

7. Aufriss 2016, S. 31 Kirchengерäte, Sonstiges:

Große silberne Kanne von 1650 (Ergänzung)

Der Band 1 bringt zu dieser der Nicolaikirche übertragenen Abendmahls- kanne die nachstehende Abbildung 499 mit einer Inschrift im Deckel und der Band 2 auf S. 1047, 1048 Erläuterun- gen.



Abb. 499: St. Nicolai, Abendmahlskanne, 1650 (Nr. 962).

Deckel der Abendmahlskanne von 1650 mit Inschrift



Inschrift auf dem Fuß des Kelches von 1606

8. Aufriss 2016, S. 31: Kirchengерäte, Sonstiges an St. Nicolai (3 Bilder):

Ölgemälde auf Leinwand von 1608

„Christus und die Kinder“ (neu)

Sabine Wehking hat dieses leicht beschädigte Ölgemälde zusammengerollt auf der Nordempore der Nikolaikirche gefunden. Auf Grund der Widmungsinschrift der Testamentsvollstrecker ordnet sie es der Lambertikirche zu.

Hans-Herbert Sellen

Arbeitskreis Lüneburger Altstadt e.V.

Gemeinnütziger Verein

21335 Lüneburg, Untere Ohlingerstr. 7

Hintergebäude, Eingang Neue Straße

Gläubiger-Identifikationsnummer DE13ALA00000496278



Beitrittserklärung

Hiermit erkläre ich meinen Beitritt zum **Arbeitskreis Lüneburger Altstadt (ALA) e.V.**

(Name, Vorname)

(Beruf)

(PLZ, Wohnort, Straße, Hausnummer)

(Telefon)

(E-Mail-Adresse)

(Ort, Datum)

(Unterschrift)

Beitragshöhe ab 1.1.2014 (bitte ankreuzen)

- ☐ satzungsgemäßer Jahresbeitrag EURO 30,--
- ☐ freiwilliger Jahresbeitrag EURO ____ (mindestens EURO 30,--)
- ☐ als Firma zahlen wir einen Jahresbeitrag von EURO ____ (mindestens EURO 30,--)
- ☐ als Schüler/in, Student/in, Auszubildende/r oder Arbeitslose/r ermäßigter Jahresbeitrag EURO 15,--
- ☐ Beitragsfreiheit erbeten, da Ehegatte ALA-Mitglied ist

Hinweis: Der Beitrag ist steuerlich als Spende abzugsfähig.

SEPA-Lastschriftmandat

Mandatsreferenz = Mitgliedsnummer _____ Wird später vom ALA eingetragen
Hiermit ermächtige ich den ALA e.V., Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom ALA e.V. gezogenen Lastschriften einzulösen.

Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungstag, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit dem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

IBAN: _____

BIC: _____

Name des Kontoinhabers (falls abweichend vom o.g. Namen): _____

(Ort, Datum)

(Unterschrift des Kontoinhabers)

Hinweise zur Einzugsermächtigung:

Die Einzugsermächtigung kann von Ihnen jederzeit widerrufen werden.

Die Abbuchung erfolgt im Januar eines jeden Jahres.

Teilen Sie uns bitte Änderungen Ihrer Bankverbindung mit.



Lünebuch.de

Buchhandlung am Markt

Bardowicker Str. 1 • 21335 Lüneburg • Tel. (0 41 31) 754 74-0 • info@luenebuch.de



Schütt Bedachungen

Inh. Thomas Schütt
Am Schinkenbergr 16 B
21369 Nahrendorf

Tel: (05855) 979 27 87

Fax: (05855) 979 27 88

Web: <http://www.schuett-bedachung.de>

E-Mail: t.schuett-dahlenburg@t-online.de



Der Lüneburg-Ring

Von uns für Lüneburg!



Exklusiv bei uns erhältlich

Juwelier

S Ü P K E

Große Bäckerstraße 1 • 21335 Lüneburg
www.suepke.de • 0 41 31 / 317 13

Auch mit Hamburger Wahrzeichen • www.hamburg-ringe.de

Unglücklich im Job?

Wechseln Sie!

Wir unterstützen Sie!

Hauch
Personalmanagement e.K.

(0 41 31) 40 90 19-0
info@hauch-personal.de
www.hauch-personal.de



ALMÁRIOM

Verlag für Kultur und
Geschichte in Lüneburg

+49 (0) 4131 – 12254
www.almarion.de
Verlag@Almarion.de

Cornelia & Dr. Werner Preuß
Pieperstraße 9
21357 Bardowick



H.-JÜRGEN GESTERDING Ihr Malermeister

Ausführung von sämtlichen
Maler- und
Fußbodenverlegearbeiten

Altbaurestaurierungen

Wedekindstraße 4a

21337 Lüneburg

Telefon 0 4 1 3 1 / 8 17 43



Altstadt-Druck Altenmedingen

Qualität durch Technik & Erfahrung

Hauptstraße 4
29575 Altenmedingen

Telefon: 05807 / 1442
Fax: 05807 / 1449

altstadtdruck@t-online.de
www.altstadt-druck.com

**Wir leben
Weinkultur**



- ♣ über 50 offene Weine
- ♣ feine Snacks
- ♣ Salame e prosciutto
- ♣ italienische Käseauswahl

Wabnitz
Weinkontor ♣ Kaffeehaus

Schröderstraße 9 ♣ Lüneburg
Telefon 0 41 31 / 22 55 11



Arbeitskreis Lüneburger Altstadt e.V.

Der ALA ...

- will das Stadtbild Alt-Lüneburgs in seiner Gesamtheit und überlieferten Wesensart erhalten, pflegen und vervollkommen.
- fördert die Bewahrung, Instandsetzung und den Wiederaufbau von Bau- und Kulturdenkmälern.
- trägt zur Revitalisierung der Lüneburger Innenstadt bei.
- wirbt in der Bevölkerung für die Erhaltung des Stadtbildes.
- berät in Restaurierungsfragen.
- hilft bei Restaurierungen
- bemüht sich um die Vermittlung alter Häuser an Interessenten.