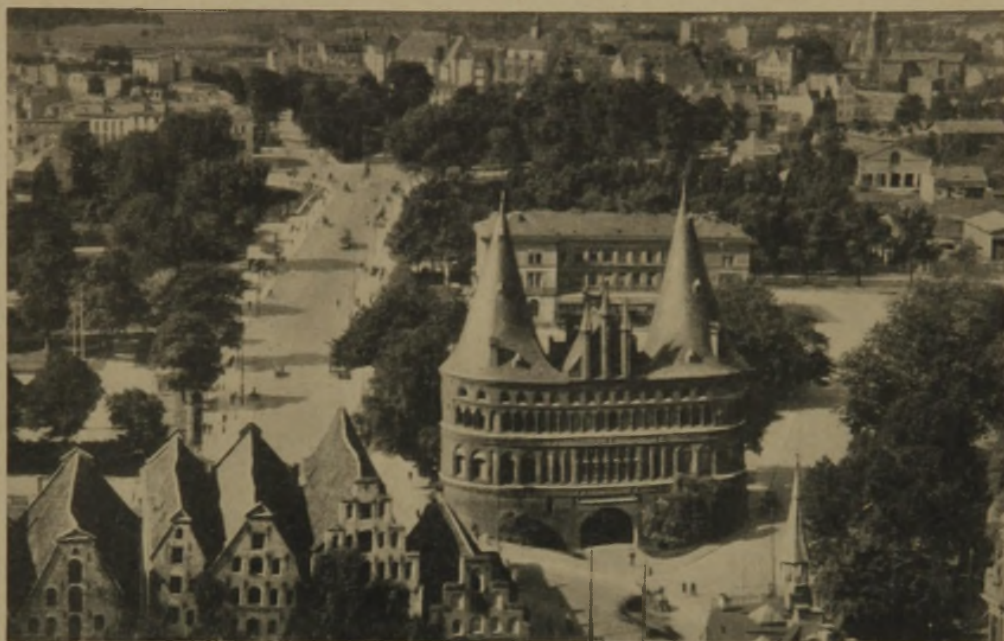


BLICK AUF DAS  
HOLSTENTOR  
VON OSTEN  
(BLICK VON DER  
PETRIKIRCHE)



## DAS HOLSTENTOR ZU LÜBECK UND DIE GESTALTUNG SEINER UMGEBUNG

BERICHTERSTATTER: BAUDIREKTOR PIEPER, LÜBECK

MIT 16 ABBILDUNGEN

### Geschichtliche Entwicklung.

Vom Mittelalter bis zur Neuzeit (1850) bildete das gotische Holstentor (errichtet 1464 bis 1478, erneuert 1865 bis 1871) als Brückenkopf einer Brücke über den Travehafen mit einem Vortor aus der Renaissancezeit im Zuge der Umwallung einen Teil der Stadtbefestigung. Jahrhunderte flutete der Verkehr durch seine 6<sup>m</sup> breite, ehemals i. L. 5<sup>m</sup>, heute i. L. 4,20<sup>m</sup> hohe Wölbung. Vgl. die Abbildungen 2, 5 sowie 8 bis 10.

Mit dem Bau der Lübeck-Büchener Eisenbahn und deren Empfangsgebäude auf dem ehem. Festungsgelände, ungefähr 100<sup>m</sup> westlich des Tores, fiel zunächst 1850 das Renaissancevortor (Abb. 10) der Spitzhacke zum Opfer, die Wälle wurden abgetragen und die alte Torstraße südlich an dem nun zusammenhanglos stehengebliebenen Holstentor vorbeigelegt, dessen Torbogen nur den Fußgängerverkehr von und zum Bahnhof aufnahm. (Vgl. Abb. 4.)

### Heutiger Zustand.

Nach der Verlegung der Bahnanlagen weiter nach Westen 1908 meidet auch der Strom der Fußgänger den Durchgang durchs Holstentor, da bequeme Bürgersteige beiderseits der Straße zum Bahnhof vorhanden sind.

Von 1908 ab entbehrt das Holstentor jeglicher Funktion, sowohl für den Verkehr als auch für das bürgerliche Leben, seine Innenräume liegen seit dem Mittelalter unbenutzt, frühere Vorschläge für die Einrichtung einer Gaststätte blieben aus Mangel an Mitteln unausgeführt. Das Holstentor ist zum reinen Museumsstück geworden. (Abb. 1, 5, 6 und 15.)

Infolge schlechten Baugrundes (mooriger Boden in großer Tiefe) und einer Holzschwellrost- oder Pfahl-

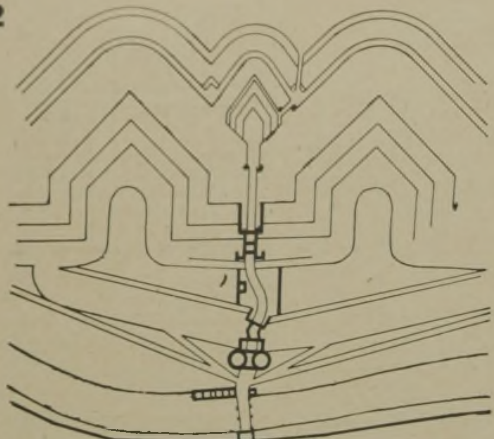
gründung ist das Tor versackt. Die Flankierungstürme stehen heute windschief zueinander. Die um das Tor angelegten Straßen liegen 1,10 bzw. 1,35<sup>m</sup> höher als die heutige Sohle des Durchganges, die Anschüttungen haben also die Sockel der Tortürme vollkommen verschwinden lassen. Wer heute den alten Tordurchgang benutzt, muß in eine beträchtliche Erdsenke hinuntersteigen, sicherlich kein einladender Zustand für den Fußgänger. (Vgl. die Ansichten des alten Zustandes Abb. 15 und 16, links.)

Südöstlich vom Holstentor stehen in einer Entfernung von 17<sup>m</sup> die ehem. Salzspeicher, die heute teils zu Läden, teils zu Autogaragen ausgenutzt sind. Der bauliche Zustand dieser Speicher wird einheitlich so beurteilt, daß man ihnen keine allzulange Lebensdauer zuspricht. Im Gesamtstadtbild sind sie mit dem Holstentor eine malerische Erscheinung von einzigartiger Wirkung.

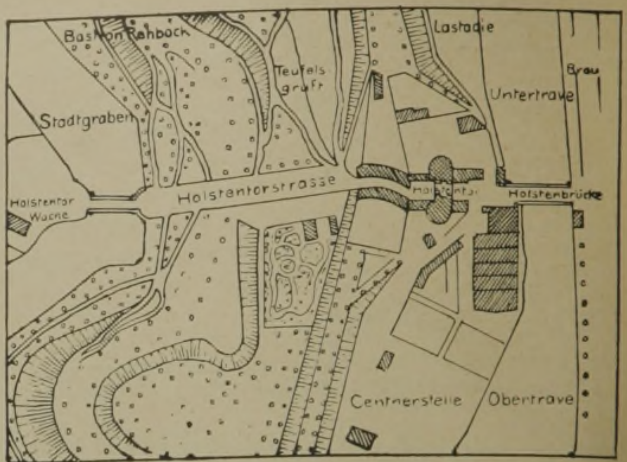
Zwischen Holstentor und Salzspeichern windet sich heute in starker S-Kurve mit einer Fahrbahnbreite von 10,75<sup>m</sup> ohne jede Übersicht die Hauptverkehrsstraße von der Altstadt zum Bahnhof und dem Stadtteil St. Lorenz, in dem heute schon ein Drittel der gesamten Einwohner Lübecks wohnt. Acht Linien der Straßenbahn verkehren zweigleisig in dichter Zugfolge auf dieser Straße. (Abb. 6.) Die Straße nördlich vom Holstentor hat für den Durchgangsverkehr heute keine Bedeutung.

Westlich vom Holstentor breitet sich (nach Abbruch des alten Empfangsgebäudes) ein unbebautes Gelände bis zu dem alten, heute begrabigten Festungsgraben (Stadtgraben) in einer Länge von etwa 250<sup>m</sup> und einer Breite von 200<sup>m</sup> aus. (Im folgenden „Holstentorfreiheit“ genannt.) Die sog. Puppenbrücke über-

2

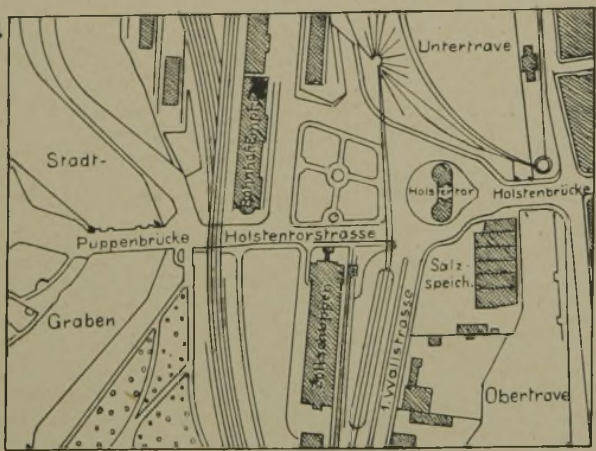


HOLSTENTOR-BEFESTIGUNG 1640—1800

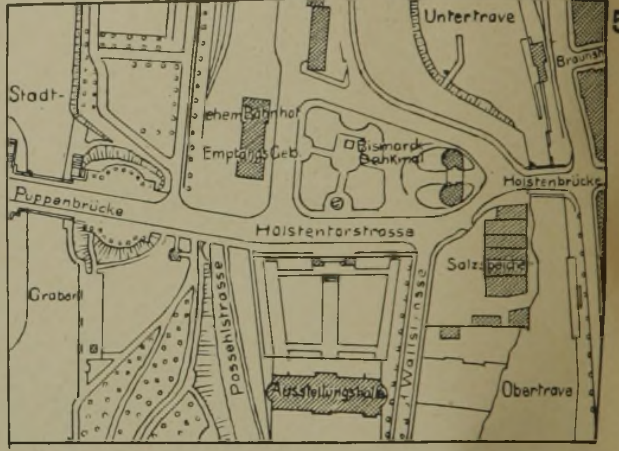


ZUSTAND BIS 1853

4

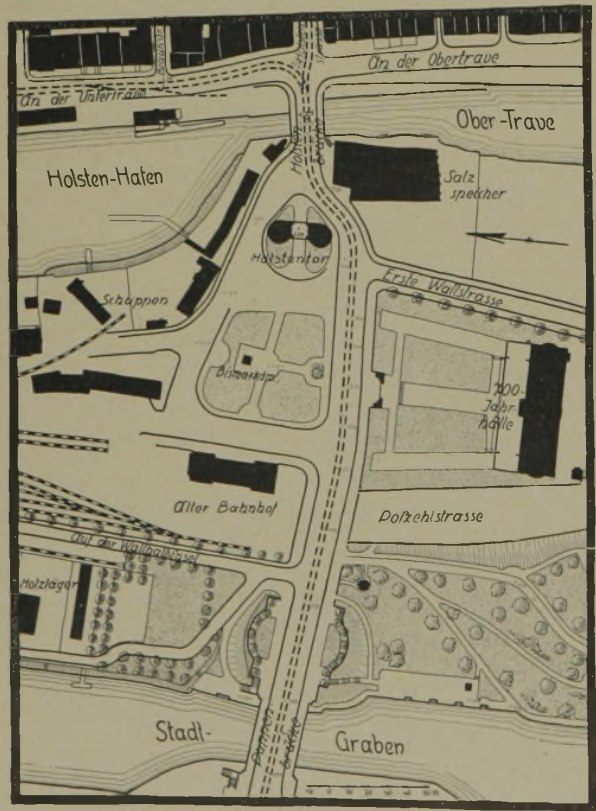


ZUSTAND VON 1853—1908

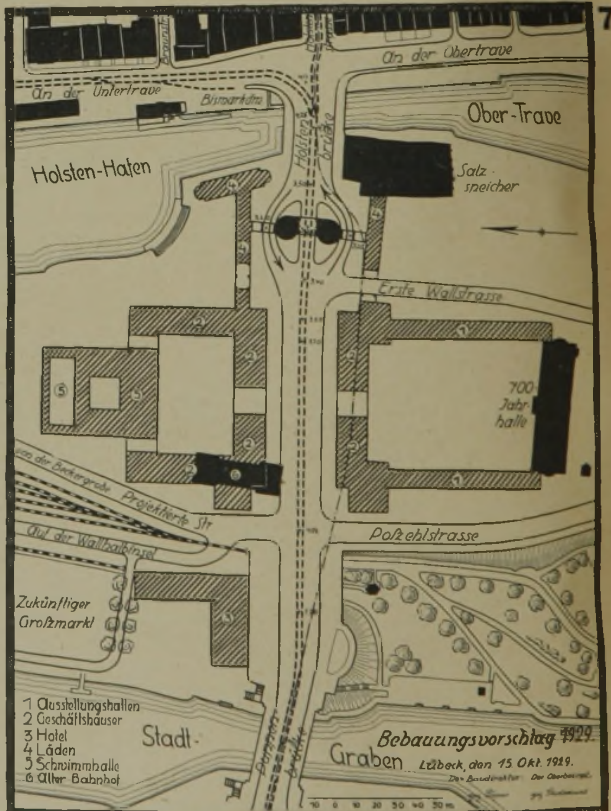


ZUSTAND SEIT 1908

6



JETZIGER ZUSTAND



GEPLANTER ZUSTAND

1 : 4000

8



AUS DEM MERINASTICH UM 1650

9



UM 1720

10

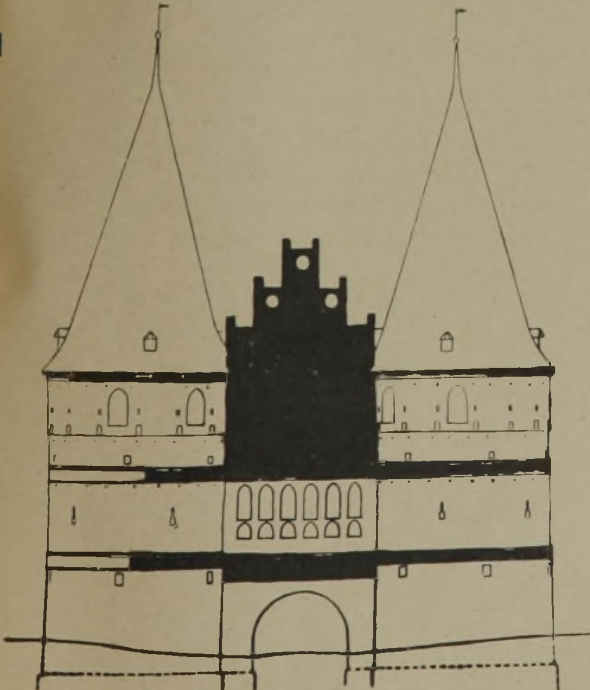


LITHOGRAPHIE AUS DEM JAHRE 1834

**WANDLUNGEN DES HOLSTENTORES  
IM LAUFE DER ZEITEN**

11 U. 12 ZEIGEN IN SCHWARZ DIE SCHON ER-  
NEUERTEN ARCHITEKTURTEILE

11



12

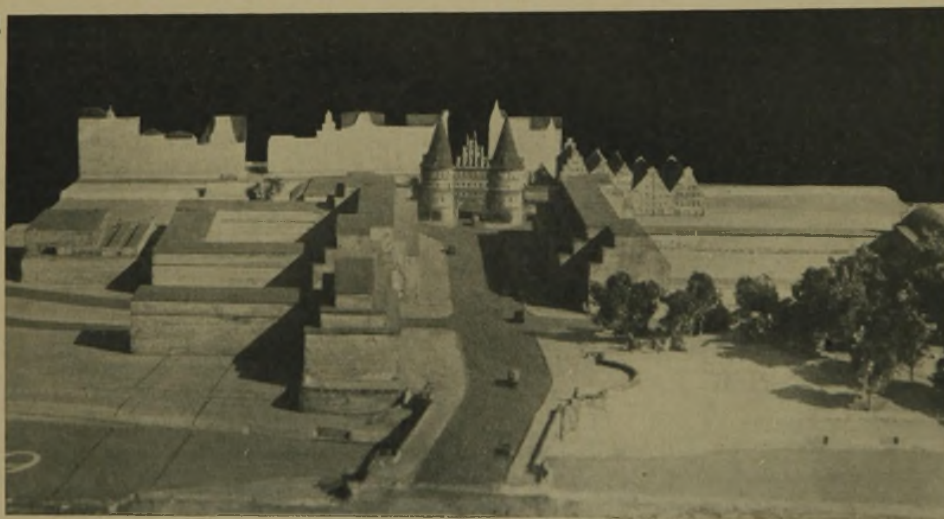


13



**BLICK VOM BAHNHOF  
AUF DAS  
HOLSTENTOR**

14



**MODELL FÜR DIE  
GEPLANTE STÄDTE-  
BAULICHE UM-  
GESTALTUNG 1929**

schreitet den Stadtgraben im Zuge der Hauptverkehrsstraße zum Bahnhof. Eine Bebauung dieses Geländes hat 1926 begonnen durch Errichtung einer Ausstellungshalle (700-Jahrhalle), etwa 100 m südlich der heutigen Straßenachse. Im übrigen ist die Freiheit mit Grünanlagen sehr fraglichen Wertes ausgestattet, an deren Nordrand ein Bismarckdenkmal nicht sehr glücklich aufgestellt ist. Vom Bahnhof kommend, genießt man nach Überschreiten der Puppenbrücke einen weit gespannten, ungewöhnlich schönen Blick über die Stadt mit ihren stolzen Kirchtürmen, im Vordergrund das Holstentor, im Sommer durch Bäume verdeckt. (Abb. 13.)

#### Gestaltungsversuche.

Seit Beginn dieses Jahrhunderts ist man bemüht, die Holstentorfreiheit städtebaulich zu gestalten. Einem ersten 1906 und einem zweiten 1915 entschiedenen Wettbewerb lagen fast gleiche Forderungen zugrunde: Bildung eines Platzes vor dem Holstentor, Rücksichtnahme auf den Fernblick zur Marienkirche, Errichtung eines Kaiser-Wilhelm-Volkshauses, Aufstellung eines Kaiser-Wilhelm-Reiterstandbildes.

Nach dem 1906 an 1. Stelle preisgekröntem Entwurf Eggeling wurde nur die Puppenbrücke ausgeführt. Der 1915 an 1. Stelle preisgekrönte Entwurf Blunck wurde im Jahre 1914 von Prof. Mühlenpfordt (damals Baurat in Lübeck) und Oberbaudir. Baltzer umgearbeitet und zur Ausführung angenommen, der Ausgang des Krieges verhinderte diese jedoch\*).

\*) Vgl. DBZ 1915, S. 271 und 300.

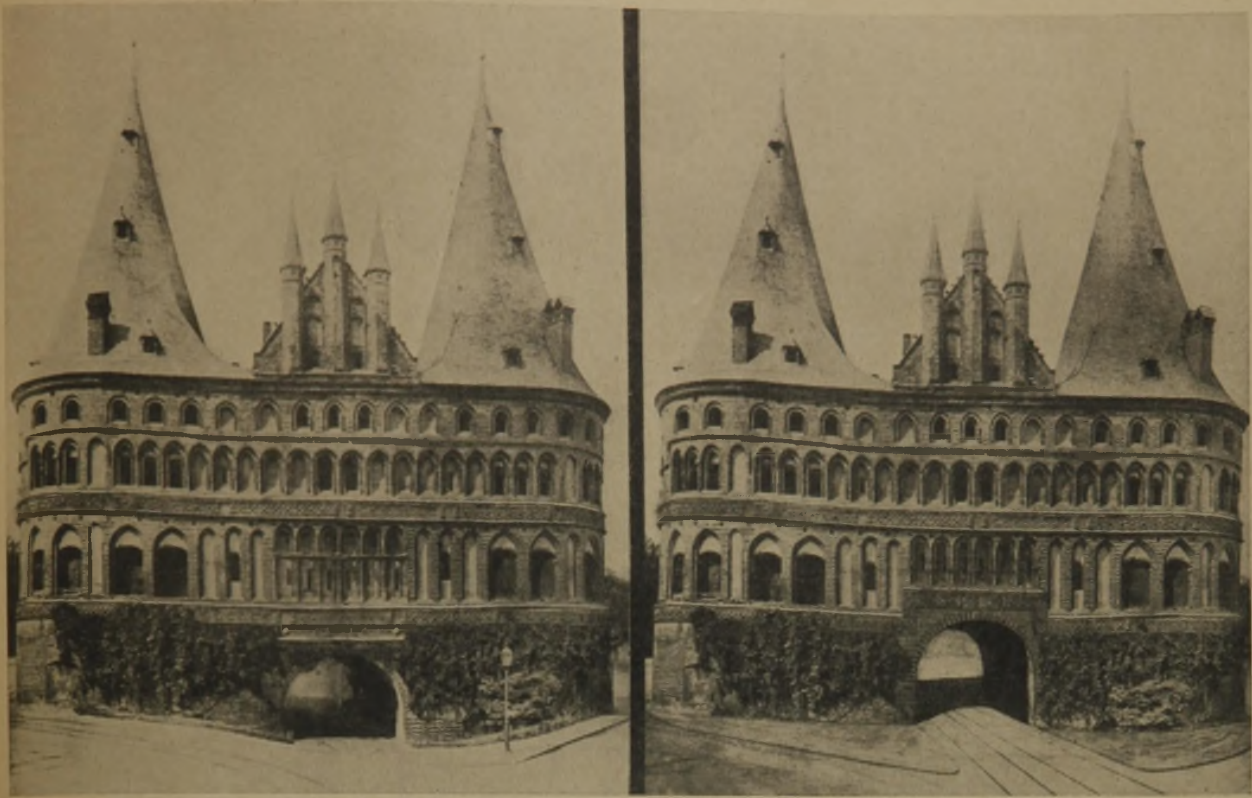
Ein Gestaltungsversuch von Virck 1925 fußt im wesentlichen auf den Vorschlag Mühlenpfordt-Baltzer von 1914. Allen diesen Gestaltungsvorschlägen ist gemein:

Das Holstentor wird als Denkmal gewertet, es bleibt ohne lebendige Funktion, bleibt Museumsstück, die Holstentorfreiheit wird Architekturplatz, den der Verkehr einseitig tangiert, die Platzwände werden von Gebäuden schlicht-monumentaler Haltung gebildet, das Holstentor wird durch flache Bauteile an die höheren Gebäudemassen angeschlossen, ein Blickfeld auf die Marienkirche ist vorgesehen, der Ost-Westverkehr ist in einer Zweibahnstraße südlich am Holstentor vorbeigeführt, der Nord-Südverkehr ist als untergeordnet wenig berücksichtigt.

#### Gestaltungsvorschlag „1929“. (Vgl. Abb. 7, 14, 15 und 16, rechts.)

Als 1928—1929 für das Hallenschwimmbad und ein Reichsbankgebäude bestimmt umrissene Bauplätze zur Verfügung gestellt werden mußten, unternahm der Berichterstatter in Gemeinschaft mit dem Fachkollegen für Tiefbau, Oberbaurat Studemund, Lübeck, eine Überprüfung des Vorschlages Mühlenpfordt und Baltzer, insbesondere ob:

1. dem durch allgemeine Einführung des Kraftwagens in seiner Zusammensetzung gegen 1914 stark veränderten Verkehr und dem in absehbarer Zukunft weiter wachsenden Verkehr Genüge getan sei,
2. die Anlage eines Platzes mit einseitig tangierender Verkehrsstraße das Optimum einer wirtschaftlichen Ausnutzung für den Besitzer des Grund und Bodens (Stadt Lübeck) erbe,



WESTSEITE VOR UND NACH DEM GEPLANTEN UMBAU



OSTSEITE VOR UND NACH DEM GEPLANTEN UMBAU

5. das Holstentor nach neueren Anschauungen über Rechte und Pflichten der Denkmalpflege weiterhin als „Denkmal“ nur ein Sonderdasein neben dem Leben führen dürfe, oder ob ihm vielmehr eine lebenswichtige Aufgabe auch in der „Zeit der Sachlichkeit“ zugewiesen werden könne.

Die Beantwortung dieser Fragen ergab einen neuen Vorschlag „1929“, der durch Einfachheit des Grundgedankens, einfache Verkehrsführung und ein-

fache städtebauliche Gestaltung, gepaart mit wirtschaftlicher Ausnutzung, die Lösung anstrebt.

„Ein geradliniger Straßenzug mit beiderseitiger Bebauung von der Puppenbrücke bis zur Holstenbrücke nimmt den Verkehr auf. Das Holstentor wird im Einbahnverkehr umfahren und mit einer zweigleisigen Straßenbahn durchfahren.“

Im folgenden sollen die Einzelheiten erläutert werden:

1. Verkehr in der Holstentorstraße. Die Gesamtstraßenbreite von 55 m und die Summe aller

Durchlässe in und am Holstentor in Breite von 32,5 m genügen den Anforderungen des Verkehrs vollkommen, so daß ein Zweibahnverkehr für absehbare Zeit gesichert ist. (Umstellung in Einbahnverkehr ist in der Denkschrift an anderer Stelle behandelt.)

a) Straßenbahn. Das Doppelgleis der Straßenbahn wird von der Puppenbrücke durch die um 50 cm verbreiterte und rd. 2 m erhöhte Durchfahrt des Holstentores in einer fast geraden Linie in die Holstenstraße eingeführt, wodurch die Kurven um das Holstentor vermieden werden. Die Kurven der Straßenbahnlinien, die nach der Untertrave hin abzweigen, erhalten einen größeren Halbmesser als bisher, wodurch auch ihr Befahren leichter wird.

b) Fahrzeugverkehr. Die neue Holstenstraße erhält eine Fahrbahnbreite von 20 m. Sie wird beiderseits um das Holstentor herumgeführt mit Fahrbahnbreiten von je 6,5 m. Die Fahrbahnbreite durch das Holstentor beträgt gleichfalls 6,5 m, so daß die Gesamtfahrbahnbreite beim Holstentor 19,5 m beträgt.

Das Holstentor wird als Verkehrsregler benutzt und dient dem Verkehr als Sieb.

c) Fußgängerverkehr. Längs der neuen Holstenstraße führen auf beiden Seiten Bürgersteige von je 7,50 m Breite, die gleichfalls nördlich und südlich um das Holstentor herumgeführt werden.

d) Der Verkehr senkrecht zu der neuen Holstenstraße. Der Nord-Südverkehr auf der Wallhalbinsel über die neue Holstenstraße nach der Possehlstraße hin wird durch einen Straßenzug geleitet, der die neue Holstenstraße kurz vor der Puppenbrücke rechtwinklig kreuzt. Zu diesem Zwecke wird die Straße auf der Wallhalbinsel mit einer Projektstraße von der zukünftigen Brücke im Zuge der Beckergrube kurz vor Einmündung in die Holstenstraße zusammengeführt. Diese beiden Straßen finden ihre unmittelbare Fortsetzung in der Possehlstraße.

e) Die I. Wallstraße soll, wenn möglich, für den Durchgangsverkehr in beiden Richtungen vollkommen gesperrt werden.

2. Das Holstentor erhält eine lebenswichtige Aufgabe als Verkehrssieb, wogegen es bisher nur ein Verkehrshindernis war.

Die bauliche Veränderung ist verhältnismäßig geringfügiger Art. Die an beiden Seiten des Tores schon vorhandene Einschüttung durch die Anlage der heutigen Straßen wird auf die Tormitte ausgedehnt. Das Mitteltor wird auf 6,5 m (bisher 6 m) erweitert und das Torgewölbe um 2 m höher gelegt. (Abb. 15 und 16, rechts.) So bedauerlich diese Veränderungen der baulichen Verhältnisse sind, so müssen sie doch in Kauf genommen werden, da nur dann dieses einzigartige Bauwerk mittelalterlicher Herkunft wieder in das Leben hineingestellt und erhalten werden kann. Vom Standpunkt der Denkmalpflege können schwerwiegende Bedenken gegen diesen baulichen Eingriff nicht mehr erhoben werden, nachdem sich die moderne Denkmalpflege zu dem Grundsatz bekannt hat, daß Baudenkmäler inmitten der Großstadt nur dann ein Recht auf Weiterbestand und Pflege haben, wenn sie der Neuzeit und der Großstadt wieder dienstbar gemacht werden können, wogegen Denkmäler, die nur den Wert eines Museumsstückes haben, nicht um jeden Preis erhalten werden sollen.

In seiner Umrisslinie bleibt das Holstentor vollständig erhalten!

Es ist daran gedacht, das Holstentor auch im Innern wieder dem Leben zuzuführen, sei es als Museum oder als Geschäftsraum eines Verkehrsvereins oder durch Einrichtung einer Gaststätte.

Um das Tor vor Erschütterungen durch den Schwerverkehr zu bewahren, wird in Höhe des Pflasters eine eisenbewehrte Betonplatte angeordnet, die die Fundamente des Tores frei überbrückt und die Erschütterungen auf besonders tief gegründete Fundamente überträgt, die nicht mit den Fundamenten des Tores in Verbindung stehen. Außerdem sollen die Fahrbahnen mit Asphalt befestigt werden.

3. Die Holstenbrücke wird über ihre heutige Gesamtbreite von 17 m hinaus dem Fuhrverkehr zur Verfügung gestellt in einer Gesamtbreite von 20 m. Sowohl nach Süden als auch nach Norden wird je ein Fußgängersteig von 5 m Breite angeordnet.

4. Die Salzspeicher bleiben in ihrem heutigen Bestande erhalten.

5. Das Bismarckdenkmal kann an seinem heutigen Standplatz nicht verbleiben.

6. Die Bebauung auf beiden Seiten der Holstenstraße.

a) An der Straße selbst. (Abb. 7 und 14.) Es sind zwei große langgestreckte Baukörper vorgesehen, die mit ihren ruhigen Wandungen einen Rahmen für das Holstentor bilden. Um dieses nicht zu erdrücken, muß für die Höhenlage des Hauptgesimses der Neubauten ein Maß vorgeschrieben werden, das unter der Hauptgesimshöhe des Holstentores bleibt. Vorgeschlagen werden 5 m. Darüber hinaus können Dachaufbauten, am besten treppenförmig zurückgesetzt, zugelassen werden. Die beiden Baukörper sind in der gleichen Baugesinnung auszuführen. Auf alle Fälle sind einheitliche Baustoffe und gleichartige Gliederung der Fronten vorzuschreiben.

b) Höfe. Hinter diesen unter a) genannten Bauten werden Architekturhöfe angeordnet. Nach Süden zu unter Einbeziehung der vorhandenen 700-Jahreshalle, nach Norden zu unter Einbeziehung des Hallenschwimmbadneubaues. Die Zugänge zu diesen Höfen sind in der Mitte der beiden Fronten als weiträumige Doppelportale gedacht.

Zwischen dem Straßenzug Possehlstraße — Auf der Wallhalbinsel und der Puppenbrücke können sowohl auf der Südseite als auf der Nordseite Baublöcke geringeren Umfangs angeordnet werden. Ein Baublock auf der Nordseite ist notwendig, damit der Einblick in die Lagerschuppen der Wallhalbinsel verdeckt wird.

7. Verbindungsbauten zwischen Holstentor und den Neubaublöcken. Um das Holstentor an seine Umgebung baulich zu binden, werden ein- oder zweigeschossige flache Verbindungsbauten vorgeschlagen, die eine Art Zwinger (Vorhof) auf der Westseite des Tores bilden. Diese Verbindungsbauten erhalten ihren Abschluß nach der Stadt zu einerseits durch die Salzspeicher, andererseits durch ein langgestrecktes niedriges Gebäude an der Untertrave, in dem eine öffentliche Bedürfnisanstalt und Warteräume für Schiffspassagiere untergebracht werden können.

8. Die städtebauliche Bedeutung des Vorschlages „1929“. Die Anlage einer „Straße“ und nicht eines „Platzes“, wie ihn frühere Vorschläge vorsahen, erscheint städtebaulich richtig, da man an dieser Stelle keinen Platz erwartet, nachdem man, vom Bahnhof kommend, bereits folgende Kette von Plätzen oder platzähnlichen Gebilden überschritten hat: Bahnhofsplatz, Grünanlage an der Bahnhofstraße, Friedrich-Ebert-Platz, Puppenbrücke mit Ausblick auf Wasserfläche und Wallanlagen.

Bei den früheren Vorschlägen, einen Platz vor dem Holstentor anzulegen, waren maßgebend die Forderungen auf Unterbringung eines großen öffentlichen Gebäudes (Kaiser-Wilhelm-Volkshaus) und eines Reiterstandbildes. Beide Belange sind heute nicht mehr zu erfüllen, so daß aus diesem Grunde eine Platzanlage nicht mehr notwendig ist.

Die neue Holstenstraße wird für Lübeck ein neues Wirtschaftszentrum werden, da in den Baublöcken Läden und Geschäftsräume in großer Zahl untergebracht werden können. Die alte Forderung, den unvergleichlich schönen Blick auf die Marienkirche zu erhalten, ist auch in dem Vorschlag „1929“ gewahrt, da vom südlichen Fußgängersteig die Marienkirche in der Lücke zwischen Baublock und Holstentor gut sichtbar sein wird.

9. Die wirtschaftliche Bedeutung des Vorschlages „1929“. Durch den neuen Vorschlag wird eine bebaubare Fläche von etwa 12 500 qm erschlossen. Wird das Baugelände durchschnittlich mit 500 RM je 1 qm bewertet, so ergibt sich eine Einnahme von über 3,5 Mill. RM.

10. Kosten und Ausführung. Die Kosten des neuen Straßenzuges einschl. Kanalisation und Versorgungsleitungen, des Umbaues der Holstenbrücke, der Arbeiten am Holstentor und des Einbaues der Straßenbahngleise sind auf 500 000 RM veranschlagt. Hiervon entfallen allein 150 000 RM auf die Straßenbahngleise.

Soweit die Denkschrift.

Baubehörde und Denkmalrat haben den Vorschlag in zwei Lesungen beraten und einstimmig dem Senat und der Bürgerschaft zur Annahme empfohlen. Der Senat steht dem Vorschlag wohlwollend gegenüber, hat ihn jedoch zunächst der Finanzbehörde zur Prüfung der Wirtschaftlichkeit übergeben.

Die Veröffentlichung des Vorschlages erfolgte im Mai 1950.

Einwände gegen den Vorschlag „1929“. Es setzte bald eine stetig wachsende Meinungsäußerung seitens der bürgerlichen Lokalpresse und der kunst- und heimatschutzbeflissenen Vereine und Einzelpersonen ein, schließlich wandte man sich an die deutsche Tagespresse und an auswärtige Heimatschutzorganisationen, die ebenfalls Einspruch erhoben — ob mit oder ohne eigene Prüfung der Frage, sei dahingestellt. Diese Einsprüche richteten sich hauptsächlich gegen zwei Punkte des Vorschlages „1929“. Gefordert wird:

1. Das Holstentor soll in seinem baulichen Zustand unangetastet bleiben.

2. Eine Bebauung hat zu unterbleiben zugunsten eines Grünplatzes.

Zum 1. Oktober 1929 hatten auch der BDA Lübeck und der AIV Lübeck gemeinsam einen Hauptvorschlag und zwölf Einzelvorschläge dem Senat eingereicht.

In der Lokalpresse sind verschiedene Gegenanschläge gemacht worden, die alle darauf hinauslaufen, das Holstentor entweder ganz aus dem Verkehr zu stellen oder nur den Fußgängerverkehr hindurchzuleiten.

Bevor auf das Für und Wider eingegangen wird, ist zu erwähnen, daß eine Hebung des Tores wegen der Kosten heute nicht in Frage kommen kann (Vorkriegsanschlag 500 000 RM!).

Bei Planung des Vorschlages „1929“ waren folgende Überlegungen richtunggebend:

a) Das Holstentor wird, wie jedes Gebilde von Menschenhand, an einem Zeitpunkt, den wir heute noch nicht berechnen können, der Spitzhacke zum Opfer fallen, wogegen die Holstenstraße, die wohl seit Gründung der Stadt besteht, in aller Ferne dem Ost-Westverkehr dienen wird. Also ist die Verlängerung dieser Straße heute schon so anzulegen, als ob das Holstentor nicht mehr besteht, d. h. die gerade Verbindungslinie der beiden Brücken muß die Achse der neuen Straße bilden.

b) In dieser Achse steht heute noch das Holstentor, ein Torbau einzigartiger Prägung, ein Festungsbau, ein Zweckbau, sagen wir heute, auf dessen repräsentative Erscheinung der berechtigte Bürgerstolz einer großen Zeit erhöhten Wert gelegt und ihm architektonischen Ausdruck verliehen hat.

Das Holstentor ist nicht nur Besitz der Stadt Lübeck, sondern ein Gemeingut des deutschen Volkes, also ein Kulturgut hervorragenden Ranges, aber ein Profanbau, der in erster Linie Fortifikation, in zweiter Linie Verkehrsdurchlaß war, nie aber sakralen oder kultischen Zwecken gedient hat. Es soll nicht gelegnet werden, daß er heute für die Lübecker symbolhafte Bedeutung hat als ein Erinnerungsmal an die Glanzzeiten der Hansa.

Dieses Bauwerk erfüllt heute keinen Zweck. Seine Innenräume sind seit Menschengedenken leer und wüst, die Durchfahrt liegt tief unter dem Niveau der angrenzenden Straßen, kaum ein Einheimischer nimmt seinen Alltagsweg durch dieses ehem. Stadttor. Es sind nur die fremden Gäste, die begeistert für Altertümer und Geschichte das Tor durchwandern und an der Stadtseite, die reiche Gliederung studierend, durch eine Inschrift — 1477 — S. P. Q. L. 1871 — belehrt werden, daß dieses Tor auf Beschluß von Bürgerschaft und Senat im Jahre 1871 recht gründlich erneuert wurde. (Abb. 11 und 12.) Dieser Torbau soll durch den Vorschlag „1929“ wieder Torbau werden, er soll aus seinem Museumsdasein wieder ins Leben gestellt werden, er soll wieder lebendiges Symbol werden für die Stadt, die einst Haupt der Hansa, heute um ihr Leben und ihre Stellung im Kreise der deutschen Handelsstädte an der Ostsee hart kämpfen muß. Dieses lebende Symbol soll nicht rechts oder links vom dahinbrausenden Verkehr der Großstadt von Ruhm und Größe einstiger Tage weiter träumen, es soll mitten in die Neuzeit hineingesetzt werden, denn es hat auch heute noch einen Zweck zu erfüllen, genau denselben Zweck, den es im Mittelalter auch erfüllt hat, es soll den Verkehr leiten, teilen, sieben, regeln.

Die Zukunft wird auch dem Inneren des Gebäudes eine Zweckbestimmung zuweisen können, die mit dem heutigen Leben im Zusammenhange steht. Um aber mit den heutigen und zukünftigen Verkehrsmitteln durch die alte Öffnung fahren zu können, muß diese auf das Niveau der heutigen Straße gebracht werden. Die Sohle muß um etwa 1,10 m gehoben werden, der

Scheitel um 2 m. Ob die Verbreiterung notwendig ist, bleibt einer letzten gewissenhaften Prüfung vorbehalten. Nach dieser Änderung kann der Straßenbahnverkehr, der heute auf allen Altstadtstraßen als verkehrshemmend empfunden wird, gerade an dieser kritischen Stelle vom übrigen Verkehr isoliert geführt werden, dem Autoschnellverkehr freie Bahn auf den Außenstraßen lassend.

Die Detailarchitektur des Tores und seine ganzen architektonischen Verhältnisse erleiden hierdurch eine geringe Einbuße (Abb. 15 und 16), die sie jedoch schon durch die Höherlegung der beiderseitigen Straßen längst erlitten haben. Die Silhouette des Torbaues (wohl das Wichtigste an ihm) wird nicht geändert. Charakteristisch für die architektonische Gliederung sind die durchlaufenden waagerechten Terrakottabänder und Gesimse zwischen den Fenstern und Blendenreihen. Durch das Höherrücken des Tores muß das unterste Terrakottaband auf ein kurzes Stück höher gerückt und gegebenenfalls gekröpft werden, auf der Feldseite muß eine niedrige Fensterreihe ganz verschwinden, auf der Stadtseite eine Blendenreihe verkürzt werden. Das sind selbstverständlich für den Architekten und für den Bau- und Kunsthistoriker Eingriffe höchst peinlicher Art, und sie vorzuschlagen, war ein nicht leichter Entschluß. War doch zu erwarten, daß hier die Kritik am heftigsten und mit einer gewissen Berechtigung eingreifen muß. Trotzdem wird dieser Eingriff vorgeschlagen. Welche frühere Zeit hätte solche Eingriffe nicht hemmungslos vorgenommen, wenn ein Zweck damit erreicht worden wäre, der die Lebensnotwendigkeit erforderte. Sind nicht ganz andere Eingriffe an kunstreicheren und älteren Profan- und Sakralbauten vom Mittelalter selbst bis zu Anfang des 19. Jahrh. vorgenommen worden, die uns heute nicht als Schändung, sondern als interessante Bereicherung erscheinen?

Wird durch diese Wiederfahrbarmachung der historischen Durchfahrt nicht das Leben des ganzen Bauwerkes verlängert? Bleibt die alte Durchfahrt ungangbar, so wird das ganze Bauwerk weiterhin als störender Klotz im Verkehr empfunden und wird vielleicht bei einer künftigen, weniger auf Konservierung eingestellten Zeit doch dem Verkehr geopfert werden!

Selbstverständlich kann man auch den Straßenbahnverkehr (später Autobus) mit dem übrigen Verkehr rechts und links um das Tor leiten, das aber erscheint den Planverfassern als eine unbefriedigende Kompromißlösung, die erst in Frage kommen kann, wenn die deutschen Fachkreise den Eingriff in das Holstentor ablehnen.

Der zweite Einspruch aus der Lübecker Bevölkerung richtet sich gegen die Bebauung der Holstentorfreiheit, und zwar einestils, weil eine Herabminderung des Eindruckes des Holstentores befürchtet und der Blick auf die Marienkirche nicht genügend gewahrt wird, andererseits, weil man glaubt, daß das Entstehen eines neuen Geschäftsviertels in diesem mathematischen Mittelpunkt von Groß-Lübeck eine Entwertung des Grundbesitzes in der alten Geschäftsstadt zur Folge hat. Der Kampf, der auf dieser Basis gegen den Vorschlag geführt wird, ist also von Sonderinteressen diktiert, kann also in unserer Betrachtung ausscheiden.

Daß das Holstentor durch die vorgeschlagene Bebauung, deren Einzelheiten natürlich noch in keiner Weise feststehen (das Modell Abb. 14 zeigt nur Kuben, deren Maße ganz unverbindlich sind), nicht erdrückt wird, ist eine selbstverständliche Forderung. Alle älteren Vorschläge sahen eine Bebauung ebenfalls vor. Eine Stadt wird es sich auf die Dauer nicht leisten können, daß eine Fläche von solchem Ausmaße in ihrem Herzen unbenutzt liegen bleibt. Zahlreiche Projekte (Schwimmballe, Reichsbank, Hotel, Gewerkschaftshaus) schwebten zur Zeit der Ausarbeitung des Vorschlages und sollten plaziert werden; sind diese Projekte auch heute vorübergehend gegenstandslos geworden, so muß für die Zukunft ein Bebauungsplan für diese wichtigste Stelle der Stadt vorhanden sein, um Bauplätze für Großbauten zur Verfügung stellen zu können. Die Höhe dieser zukünftigen Bauten wird durch Ortsstatut genau festzulegen sein. Ob die Breite der zukünftigen Straßen mit 35 m richtig angesetzt ist oder ob eine Erweiterung dieses Maßes um 5 oder 10 m besser sein wird, ist eine Frage, die noch durch Modellversuche geklärt werden muß. Ebenso ist die Frage des Anschlusses des Holstentores an die Nachbargebäude durch eine ein- oder zweigeschossige Straßenüberbauung eine

cura posterior. Zu erwähnen bleibt, daß die Verkehrsregelung am Holstentor mit den sehr schwierigen Verkehrsverhältnissen im Innern der Altstadt zusammen erfolgen muß, ein Umstand, der die hier behandelten Grundgedanken nicht unmittelbar berührt.

## ZEITSCHRIFTENSCHAU

bearbeitet im Deutschen Archiv für Siedlungswesen, Berlin

### Städtebau. Gesamtgestaltung.

209. Einheitsbegriffe im Städtebau. W. Kunze. Verfasser gibt eine eindeutige Bestimmung der Begriffe Bevölkerungsdichte, Siedlungsdichte, Wohndichte, Behausungsdichte, Belegungsdichte.

Bauamt und Gemeindebau 1950 Nr. 13.

210. Ein vorzügl. Beispiel wirtschaftl. Flachbaues — Eindhoven in Holland. Von Düttmann.

Rhein. Blätter f. Wohnungswesen und Bauberatung 1950 Nr. 6.

211. Radburn. Eine moderne Stadt für den Kraftwagenverkehr. Von Louis Brownlow.

Eine Trabantenstadt New Yorks, in der eine Trennung von Straßen für den Kraftwagenverkehr und für Fußgänger durchgeführt ist.

Internationale Mitteilungen über Wohnungswesen und Städtebau, Februar 1950.

212. Der weitere Ausbau des Berliner Reichsbahnnetzes für den Personenverkehr. Von v. Ritgen.

Verfasser schlägt die Anlage einer Nord-Süd-Stadtbahn und die Zusammenziehung des Fernverkehrs auf vier Endfernbahnhöfe, die an der Kreuzung der beiden Stadtbahnen mit der Ringbahn liegen, vor.

Stadtbaukunst 1950/51 Nr. 2 und 3.

213. Wageningen und Umgebung im Laufe der Jahrhunderte. Eine geschichtlich-städtebauliche Studie einer Landschaft und einer Stadt. Von H. F. Hartogh Heys von Zouteveen.

Tijdschrift voor Volkshuisvesting 1950 Nr. 2 und 3.

### Städtebau. Einzelgestaltung.

214. Die Wirtschaftlichkeit des Bebauungsplanes. Von Anton Hoening.

Untersuchung der wirtschaftlichen Beziehungen, die zwischen Bautiefe, Geschoßzahl, Bodenpreis und Mietpreis bestehen, durch ein graphisches Verfahren an einem konkreten Beispiel.

Wasmuths Monatshefte 1950 Nr. 6.

215. Zur Frage der Besonnung der Wohnung. Äußerungen zur Veröffentlichung von Schwagenscheidt (vgl. Nr. 156), von Voigt, Gutschow, Döcker, Hagen, Völckers.

Stein, Holz, Eisen 1950 Nr. 11.

216. Ideal und Wirklichkeit im Stadtbau.

Eine Diskussion zwischen Hans Schmidt und Peter Meyer über den Wert des Gefühlsmäßigen in der modernen Stadtbaukunst. Das Werk 1950 Nr. 6.

217. Die ungleichmäßige Behandlung der Grundbesitzer bei Festlegung der zukünftigen Bestimmung in einem Erweiterungsplan.

Hudig behandelt die Schwierigkeiten, die dem Städtebauer durch die Entschädigungs- und Entzweigungsfragen in der Aufstellung und Durchführung von Bebauungsplänen entstehen. Er schlägt eine gesetzliche Regelung vor in der Weise, daß ein Ausgleich von Wertzuwachs und Wertverminderung unter den Eigentümern stattfinden soll und daß öffentliche Freiflächen auf alle anliegenden Grundbesitzer umgelegt werden.

Inkel warnt vor allzu starrer Festlegung im Gesetz, da jeder Fall nur für sich entschieden werden könne. Er bringt hierzu Beispiele aus der Praxis.

Tijdschrift voor Volkshuisvesting 1950 Nr. 3 und 4.

218. Berlin und der Flachbau. Der Bau von Einfamilienhäusern kann erleichtert werden. Von P.

Bauwelt 1950 Nr. 25.

219. Eine Flachbausiedlung für Kinderreiche. Siedlung Schorenmatten in Basel.

Stein, Holz, Eisen 1950 Nr. 11.

220. Wohnkolonie Entlisberg in Zürich. Wohnkolonie in den Schorenmatten, Basel. Die Werkbund-siedlung Neubühl in Zürich-Wollishofen.

Das Werk 1950 Nr. 6.

221. Siedlung Koyne bei Forst. Eine Siedlung im Zeilenbau. Bauamt und Gemeindebau 1950 Nr. 15.

222. 10 Jahre Treuhandstelle für Bergmannswohnstätten im rhein.-westf. Steinkohlenbezirk, Essen.

Den Planverfassern ist es darum zu tun, den Grundgedanken ihres Vorschlages hiermit zur öffentlichen Aussprache zu stellen. Der Tag für Denkmalpflege und Heimatschutz in Köln wird sich voraussichtlich ebenfalls mit diesem Vorschlag befassen. —

Der Aufsatz enthält den Plan der Siedlung der Treuhandstelle in Mörs von Schmitthenner.

Rhein. Blätter f. Wohnungswesen und Bauberatung 1950 Nr. 6.

223. Das „Sächsische Heim“ und seine Bauten.

Das Heft enthält eine Anzahl von Siedlungsplänen. Wohnung, Sonderheft A, Juni 1950.

224. Eine vorstädtische Siedlung in Wormditt.

Ostpreuß. Heim 1929/30 Nr. 10.

225. Das Regierungsviertel von Angora. Architekt: Clemens Holzmeister, Wien. Von St. Frischauer. Wasmuths Monatshefte 1950 Nr. 6.

226. Vorplatz des Hauptbahnhofs in Duisburg. Von Pregizer.

DBZ 1950 Nr. 48, Beilage „Stadt u. Siedlung“ Nr. 8.

227. Ein Beispiel für die farbige Behandlung von Backsteinstädten.

Der Entwurf eines Baufarbenplanes für die Stadt Lübeck. Stadtbaukunst 1950/51 Nr. 3.

228. Reklame im badischen Stadtbild. Von Ludwig Schmieder. Stadtbaukunst 1950/51 Nr. 3.

229. Krisis der Berliner Grünpolitik? Weltstadtgrün als kommunales Organisationsproblem. Von Leberecht Miggé.

Verfasser behandelt die Frage des rentablen Parks und im Zusammenhang damit die erforderliche Umorganisation der Berliner Grünverwaltung (vgl. Nr. 185).

DBZ 1950 Nr. 48, Beilage „Stadt u. Siedlung“ Nr. 8.

230. Karlsruhe am Schwarzwald und am Rhein. Von Fr. Scherer.

Die neuen Sport- und Parkanlagen in Karlsruhe. Gartenkunst 1950 Nr. 6.

231. Ein neuer Volkspark für die Gemeinde Letmathe i. Westf. Von Josef Buerbaum.

Stadtbaukunst 1950/51 Nr. 2.

### Landesplanung.

232. Zerrissene Wirtschaftseinheiten. Von E. Stürzenacker.

Verfasser behandelt die Schwierigkeiten, die einer einheitlichen Planung in den Wirtschaftsgebieten Mannheim-Ludwigshafen, Wesermünde-Bremerhaven und im oberschlesischen Industriegebiet durch die kommunalpolitische Zerrissenheit entgegenstehen.

Bauamt und Gemeindebau 1950 Nr. 12.

233. Landesplanung und Verwaltungsgebiete im Ruhrgebiet. Von Robert Schmidt.

Die Auswirkung des preuß. Gesetzes über die kommunale Neugliederung des rheinisch-westfälischen Industriegebiets, besonders für das Ruhrgebiet.

Internat. Mitteil. über Wohnungswesen und Städtebau Mai 1950.

234. Siedlungsaufgaben infolge der Umgemeindung in Westfalen. Von H. Ehlgötz.

Verfasser behandelt die Möglichkeiten, die die Umgemeindung zur Erleichterung der Planung von Verkehrslinien, von Wohn- und Arbeitsflächen bietet.

Westfäl. Wohnungsblatt 1950 Nr. 12.

235. Die Zusammenarbeit der Vermessungsstellen.

Der Landesplanungsverband Düsseldorf, der dem Vermessungs- und Kartenwesen als Grundlage der Planungsarbeit besondere Aufmerksamkeit widmet, gibt einen Einblick in die Arbeit seines Vermessungsausschusses. „Briefe“ des Landesplanungsverbandes Düsseldorf Nr. 15 (Juni 1950).

### Gesetzliche Grundlagen.

236. Die architektonische Regelung der Stadterweiterung in Österreich. Von Franz Musil.

Die Bedeutung der neuen Wiener Bauordnung von 1950 für die Gestaltung des Stadtbildes.

Intern. Mitteil. über Wohnungswesen und Städtebau. Februar 1950.

237. Die architektonische Regelung der Stadterweiterung in Budapest. Von Andreas Liber.

Die Bauvorschriften und die Maßnahmen zur Wahrung der Schönheit des Straßenbildes in Budapest.

Intern. Mitteil. über Wohnungswesen und Städtebau. Mai 1950.