

Die spätmittelalterliche Stadt Lübeck

Ein Erfolg hochmittelalterlicher Stadtplanung?

Manfred Gläser

In ihrer vielbeachteten und heißdiskutierten Publikation »Entdeckung der mittelalterlichen Stadtplanung. Das Ende vom Mythos der gewachsenen Stadt« gehen Klaus Humpert und Martin Schenk (2001) auch an drei Stellen auf Lübeck ein. So wird die Krümmung des Straßenzugs »An der Untertrave« durch eine bewusste Stadtplanung bei der Gründung Lübecks erklärt, ebenso die Krümmung der Querstraßen in der östlichen Altstadt (Farbtafel 3,1). Weiter finde man für die Neugründung Lübecks von 1158/59 »... das Leiterprinzip wieder. Hier ... [bilde es] das zentrale Rückgrat der ganzen Stadt ...« (Humpert/Schenk 2001, 372 f.) (Farbtafel 3,2). Außerdem seien in drei Fällen »von einem weit entfernten Punkt aus fächerartig Straßen eingemessen worden« (Humpert/Schenk 2001, 46) (Farbtafel 3,3).

Für die Erarbeitung ihrer Thesen gingen die Autoren vom heutigen Lübecker Stadtplan aus. Der Stadtgrundriß ist auch seit den ersten Plänen des 18. Jahrhunderts nahezu unverändert geblieben. In der Tat lassen somit die neuzeitlichen Stadtpläne (Brunns/Rahtgens 1939) entsprechende Rekonstruktionen zu, doch stellt sich die Frage nach der Siedlungsentwicklung Lübecks in der Frühzeit. Auch die Autoren räumen ein, daß dieser bewusste Akt der Stadtplanung »... nur mit dem Start, mit der Geburtsstunde der jungen Stadt« (Humpert/Schenk 2001, 15) durchführbar ist. Vor allem »das Phänomen der Kreisbogen« lasse sich nur erklären, wenn die praktische Umsetzung nicht durch Bauwerke oder Hügel behindert wird. Auch den Autoren ist bewusst, dass der mittelalterliche Stadtplaner für die Konstruktion seiner Bögen freies Blickfeld benötigte. Immerhin sollen die Radien der Bögen auf Farbtafel 3,3 eine Länge von über 3000 Fuß bzw. von über 1000 m gehabt haben.

Die Frage, ob die Stadtplaner von 1158/59 tatsächlich so weitblickend waren, dass sie eine Stadt mit einer Fläche von über 100 ha absteckten, kann nur mit siedlungsgeschichtlichen Methoden beantwortet werden. Nur dann, wenn der erwähnte Straßenzug »An der Untertrave« und der Querstraßenzug in der östlichen Altstadt sich zumindest ansatzweise für die Frühzeit der Stadt nachweisen lassen, wie bruchstückhaft und vage auch immer, nur dann scheint das Schlagen der Bögen denkbar. In späterer Zeit, nach dem Bau von Stadtmauern, Kirchen und Häusern, wäre dies nicht möglich gewesen.

Kommen wir also zur siedlungsgeschichtlichen Entwicklung. Lübeck gilt als eine der archäologisch am besten untersuchten Stadtkerne Deutschlands. Nach über 50 Jahren sehr intensiver Grabungs-, Auswertungs- und Publikationstätigkeit (Gläser 1997) lassen sich die grundsätzlichen Entwicklungslinien eindeutig darstellen. Grundsätzlich handelt es sich um drei Siedlungsperioden, die im folgenden kurz skizziert werden sollen.

Die Abbildung 4 zeigt den Zustand des Stadthügels in der Slawenzeit, das heißt vor der deutschen Gründung von 1143 bzw. 1158/59. Der Stadthügel weist noch eine wesentlich andere Form als heute auf: Die Halbinsel ist schmaler, weil vor allem große heutige Randbereiche im Südwesten und Südosten noch zum Flussgebiet der Trave gehören, also unter Wasser liegen. Archäologische und schriftliche Quellen belegen für den Landzugang im Norden der Halbinsel eine Burganlage (Helmold I 57 und 63; Fehring 1982; Gläser 1992), die zugehörige Siedlung im Südosten der Burg ist durch Ausgrabungen in den Jahren 1997/98 eindeutig bezeugt (Radis 1998). Ob es eine oder mehrere weitere slawische Siedlungen auf dem Stadthügel gab, lässt sich vorläufig nicht beantworten. Befunde jedenfalls fehlen bislang, die zahlreichen slawischen Scherben

sind zumeist mit frühdeutscher Keramik vergesellschaftet (Drenkhahn i. V.). Hypothetisch zu erschließen ist ein Fernhandelsweg, der von Bardowiek/Lüneburg über Lauenburg und Ratzeburg kommend über den Stadthügel verläuft und 6 km traveabwärts die Kaufleute-Siedlung Alt Lübeck am rechten Traveufer erreicht (Erdmann 1988).

Nach der Erstgründung des deutschen Lübeck von 1143 und nach der Zweitgründung von 1158/59 durch Heinrich den Löwen verändert sich das Siedlungsbild radikal (Farbtafel 4,1). Das in den Folgejahren entstandene Siedlungsgefüge besteht aus der Burg im Norden, dem Dombezirk im Süden und der bürgerlichen Stadt im zentralen Bereich der Halbinsel. Auf der Landenge zwischen Trave und Wakenitz wird die deutsche Burg errichtet (vgl. zum folgenden Gläser 1992, Radis 2003). Nachgewiesen sind eine annähernd quadratische Befestigung von 70 m x 70 m mit 16–22 m breiten Gräben und eine Abschnittsbefestigung sowie Holzbauten und ein dendrochronologisch in den Winter 1155/56 datierender Brunnen im Inneren der Anlage. Seit den 1180er Jahren wird die Befestigung durch Backsteinmauern und einen Backsteinturm ausgebaut.

Im Jahre 1160 wird der Bischofssitz von Oldenburg nach Lübeck verlegt (Helmold I 86), für 1163 ist die Mühlenbrücke belegt (Helmold I 90). Mit dem Bau eines steinernen Doms wird 1173 begonnen (Venzmer 1957), für die Jahre davor ist ein hölzerner Vorgängerbau anzunehmen.

Die zentrale Siedlung, die bürgerliche Stadt, entsteht im mittleren Bereich der Halbinsel zwischen dem in die Jahre um 1157 dendrochronologisch datierten Hafen an der Trave (Schalies 1992) und dem um 1175 gegründeten Johanneskloster an der Wakenitz (Gläser 1989). Die Bebauung besteht ausschließlich aus Holzhäusern, die sämtlich in die letzten Jahrzehnte des 12. Jahrhunderts datieren (Gläser 1998). Den ältesten Befund stellt ein Holzkastenbrunnen von 1152 dar (Schalies 2003). Der Fernhandelsweg teilt sich nunmehr im Bereich des späteren Kobergs, sein westlicher Ausläufer führt zu einer Fähre, mit welcher die Wege nach Hamburg und Schleswig erreicht werden können (Gläser 1992). Für das Ende des 12. Jahrhunderts sind mit der Marien- und der Petri-Kirche zwei Pfarrkirchen belegt. Eine massive Stadtmauer aus Backsteinen, mit deren Bau in den 1180er Jahren begonnen wird, umgibt die Siedlung (Gläser 1989).

Seit 1201 gehört Lübeck zum dänischen Königreich (zum folgenden vgl. Gläser/Birk Hansen 2003). 1225 wird die dänische Besatzung aus der Burg vertrieben, 1226 erhält Lübeck den Status einer reichsfreien Stadt, 1227 wird der dänische König in der Schlacht von Bornhöved geschlagen. Dieses knappe Vierteljahrhundert dänischer Herrschaft hat sich für Lübeck außerordentlich positiv ausgewirkt. In dieser Zeit entwickelt sich Lübeck zur mittelalterlichen Großstadt. Durch großflächige Maßnahmen zur Baulandgewinnung im Südwesten und Nordwesten der Stadt erweitert man die Fläche der Siedlung um annähernd 50 % (Farbtafel 4,2). Das neugeschaffene Bauland und die alten Siedlungskerne werden ab 1217 durch eine gemeinsame, die gesamte Halbinsel umfassende Stadtmauer befestigt. Für 1216 ist die Holstenbrücke bezeugt, sie trennt den außerordentlich verlängerten Hafen in einen nördlichen Teil für den Fernhandel und einen südlichen Teil für den Binnenhandel, vor allem für das Salz aus Lüneburg.

In den zwanziger Jahren entstehen zwei neue Pfarrkirchen, St. Aegidien und St. Jakobi, außerdem ein neues Kloster, das Katharinenkloster der Dominikaner. Vermutlich wird auch bereits mit dem Bau des Heiligen-Geist-Hospitals und mit dem Bau des neuen Rathauses begonnen. Auch die ersten Bürgerhäuser aus Backstein datieren in die ersten Jahrzehnte des 13. Jahrhunderts. Es handelt sich um große Saalgeschosshäuser mit Grundflächen von bis 290 m², zumeist aber

um kleinere traufständige Steinwerke. Dort, wo großflächig gegraben werden konnte, etwa im Baublock Alfstraße/Fischstraße, lässt sich eine geschlossene Bebauung mit entsprechenden Bauten für das Ende des dritten Jahrzehnts des 13. Jahrhunderts nachweisen.

In den folgenden Jahren verdichtet sich die Bebauung weiter. Seit der Mitte des 13. Jahrhunderts werden auf fast jedem Grundstück Dielenhäuser errichtet, bis schließlich um 1300 jenes vertraute Bild einer geschlossenen giebelständigen Bebauung entstanden ist, das wir heute noch in den meisten Ostseestädten vorfinden. Insgesamt hat es somit rund 150 Jahre gedauert, etwa von der Mitte des 12. bis zum Ende des 13. Jahrhunderts, bis Lübeck sich zu jenem Siedlungsgebilde entwickelt hat, das sich dann bis in das 19. Jahrhundert hinein nicht mehr wesentlich verändert.

Blicken wir also zurück auf die Ausgangsfragen. Ist das Siedlungsbild um 1300 Ergebnis einer weitblickenden Planung aus der Mitte des 12. Jahrhunderts, oder ist es das Ergebnis eines Wachstums in der Folgezeit? Um diese Frage zu beantworten, habe ich die geometrischen Ansätze (Kreisbögen, Radien und Mittelpunkte) der Rekonstruktion von Klaus Humpert und Martin Schenk auf den archäologisch und historisch ermittelten Plan übertragen (Farbtafel 4,3). Es zeigt sich, dass sich die Mittelpunkte beider Kreisbögen damals nicht auf festem Boden, sondern mitten in den Flüssen Wakenitz und Trave befunden hätten. Auch dies mag tatsächlich möglich sein, wenn wir an Plattformen, Flöße o. ä. denken, doch warum hätte man in der Mitte des 12. Jahrhunderts einen riesigen Kreisbogen mit einem Radius von über 1000 m schlagen sollen, um eine gekrümmte Strecke abzustecken, die sich damals wiederum mitten in der Trave befunden hätte, 200 bis 300 m vom Ufer entfernt. Auch die rekonstruierten Höhenlinien des Stadthügels deuten an, dass diese Maßnahmen bei Höhendifferenzen von bis zu 15 m wohl eher schwierig gewesen wären. Aber trotzdem, wir wollen nicht ausschließen, dass man dazu in der Lage war. Dann stellt sich aber die Frage, ob man tatsächlich diesen Kreisbogen im Fluss durch eingerammte Pfähle o. ä. markiert hätte, um dann rund 80 Jahre später die Baulandgewinnungsmaßnahme an dieser gekrümmten Linie zu begrenzen.

Gehen wir noch kurz auf das angebliche »Leiterprinzip« ein. Die parallele Führung der beiden nord-südlich gerichteten Hauptachsen Breite Straße und Königstraße ist in der historischen Forschung des 19. Jahrhunderts bereits heftig diskutiert und schon damals eindeutig verworfen worden. Die schriftlichen Quellen und inzwischen auch die dendrochronologischen Datierungen der hölzernen Straßenbeläge (Grabowski 2002) bezeugen eindeutig, dass zunächst, im 12. Jahrhundert, nur und ausschließlich die Breite Straße die Nord-Süd-Achse der Stadt darstellte. Die Königstraße bildete die östliche Siedlungsgrenze der frühen Stadt der Mitte des 12. Jahrhunderts. Erst nachdem sich die Stadt ab den 1170/1180er Jahren weiter nach Osten ausgedehnt hatte, entstand eine neue Straße, aber zunächst eine Straße von sehr untergeordneter Bedeutung (vgl. auch Schalties 1993). Die vorgeschlagene »Fächerkonstruktion« als Erklärung für den nicht parallelen Verlauf benachbarter Straßen hält ebenfalls keiner näheren Überprüfung stand (Farbtafel 4,4). Die Straßen sind nämlich keineswegs so geradlinig wie auf der Abbildung von Humpert/Schenk, sondern weisen Krümmungen auf, die wiederum ehemalige Siedlungsgrenzen widerspiegeln. Außerdem sind nachweislich nicht alle Straßen bereits in der Frühzeit entstanden, sondern z. T. erst im Zuge der Stadterweiterung im frühen 13. Jahrhundert. Dies gilt vor allem für den südlichen Fächer.

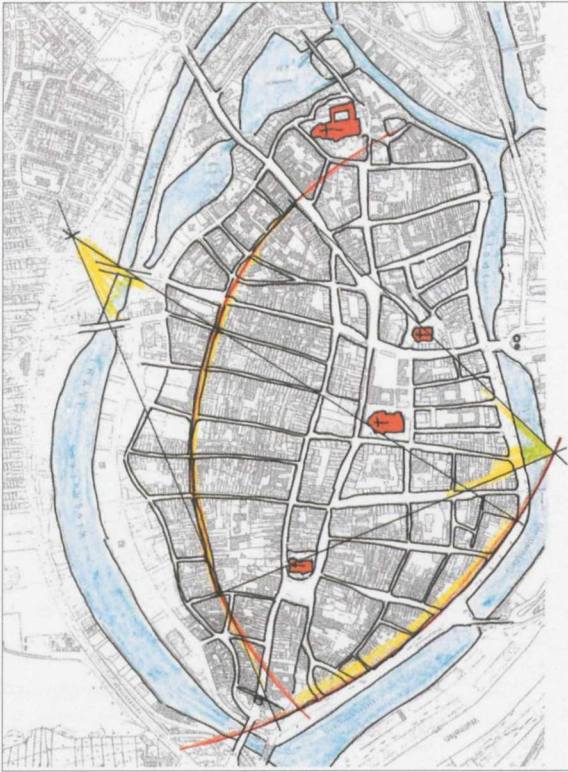
Somit lässt sich abschließend feststellen, dass es methodisch keineswegs ausreicht, ausschließlich neuzeitliche Pläne für eine Rekonstruktion hochmittelalterlicher Stadtplanung heranzuziehen. Notwendig, aber das ist ja wohl auch nicht weiter überraschend, ist die Berücksichtigung gut datierter siedlungsarchäologischer Ergebnisse. Für Lübeck

jedenfalls gilt nach dem Stand gegenwärtiger Erkenntnisse, dass die Gründung der Siedlung in den Jahren 1143 und 1158/59 zwar als politischer und juristischer Akt geplant war, dass sich aber für die Frühzeit keine übergreifenden Vermessungen, wie wir sie etwa von barocken Gründungsstädten kennen, abzeichnen. So wird man sich zwar bewusst aufgrund der topographischen Gegebenheiten für bestimmte Stellen entschieden haben, um dort etwa den Hafen, den Markt oder die Kirchen zu errichten, doch kann dies keinesfalls für das Straßenraster oder die Stadtmauer einer fernen Zukunft gelten.

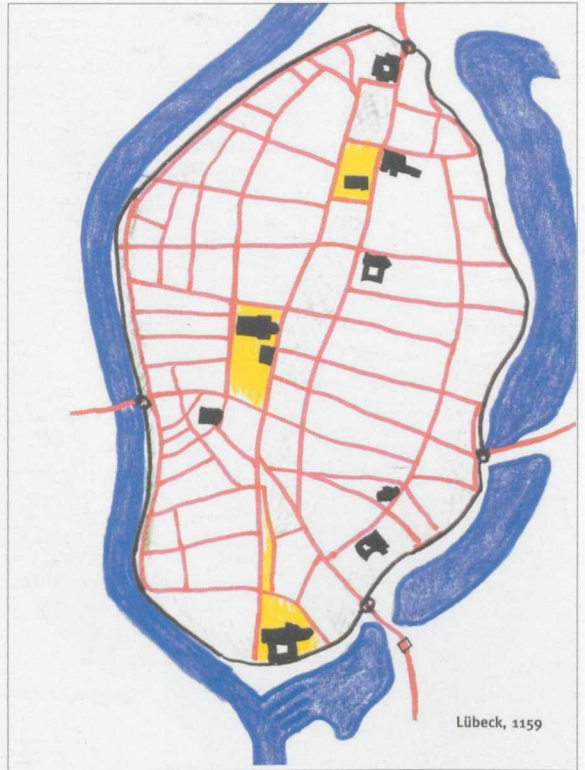
Dr. Manfred Gläser
Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie
Meesenring 8, D-23566 Lübeck
archaeologie@luebeck.de

- Bruns, Friedrich/Rahtgens, Hugo: Die Bau- und Kunstdenkmäler der Hansestadt Lübeck I 1: Stadtpläne und -ansichten, Stadtbefestigung, Wasserkünste und Mühlen. Lübeck 1939.
- Drenkhahn, Ulrich: Die Lübecker Keramikchronologie, in Vorbereitung für: Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte.
- Erdmann, Wolfgang: Der Lübecker Stadthügel in slawischer Zeit (8.–12. Jahrhundert); in: Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte 17, 1988, 50–52.
- Fehring, Günter P.: Grabungsbefunde zum slawischen Burgwall Bucu und zur landesherrlichen Burg mit zugehörigem Brunnen im Burgkloster zu Lübeck – ein Zwischenbericht; in: Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte 6, 1982, 77–98.
- Gläser, Manfred: Archäologische und baugeschichtliche Untersuchungen im St. Johanniskloster zu Lübeck. Auswertung der Befunde und Funde; in: Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte 16, 1989, 9–20.
- Gläser, Manfred: Untersuchungen auf dem Gelände des ehemaligen Burgklosters zu Lübeck. Ein Beitrag zur Burgenarchäologie; in: Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte 22, 1992, 65–121.
- Gläser, Manfred: Lübeck, in: ders.: Stand, Aufgaben und Perspektiven der Archäologie in Lübeck, in: Stadtarchäologie im Hanseraum 1, 1997, 205–220.
- Gläser, Manfred: Das hölzerne Lübeck. Eine kleine Chronologie der mittelalterlichen Holzbauten, in: Wesse, Anke (Hrsg.): Studien zur Archäologie des Ostseeraumes. Von der Eiszeit zum Mittelalter. Festschrift für Michael Müller-Wille. Neumünster 1998, 219–234.
- Gläser, Manfred/Birk Hansen, Palle (Hrsg.): Dänen in Lübeck. 1203–2003; Danskere in Lübeck (Ausstellungen zur Archäologie in Lübeck 6). Lübeck 2003.
- Grabowski, Mięczyław: Die hölzernen Straßenbefestigungen im mittelalterlichen Lübeck. Ein Klassifizierungsversuch, in: Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte 26, 2002, 379–426.
- Helmoldi chronica Slavorum, hrsg. v. Bernhard Schmeidler, MGH SS in us. schol. Hannover 1937.
- Humpert, Klaus/Schenk, Martin: Entdeckung der mittelalterlichen Stadtplanung. Das Ende vom Mythos der gewachsenen Stadt. Stuttgart 2001.
- Radis, Ursula: Neue archäologische Erkenntnisse zur slawischen und frühen deutschen Besiedlung Lübecks; in: Lübeckische Blätter 163, 1998, 69–72.
- Radis, Ursula: Auf den Spuren der ersten Dominikaner; in: Gläser, Manfred/Mührenberg, Doris (Hrsg.): Weltkulturerbe Lübeck. Ein Archäologischer Rundgang. Lübeck 2003, 12 f.
- Schalies, Ingrid: Archäologische Untersuchungen zum Hafen Lübecks. Befunde und Funde der Grabung An der Untertrave/Kaimauer; in: Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte 18, 1992, 305–344.
- Schalies, Ingrid: Erste Ergebnisse der Großgrabung »Königstraße« in Lübeck, in: Gläser, Manfred (Hrsg.): Archäologie des Mittelalters und Bauforschung im Hanseraum. Eine Festschrift für Günter P. Fehring, Rostock 1993, 353–356.
- Schalies, Ingrid: Hier wurde Lübeck gegründet, in: Gläser, Manfred/Mührenberg, Doris (Hrsg.): Weltkulturerbe Lübeck. Ein Archäologischer Rundgang. Lübeck 2003, 38 f.
- Venzmer, Wolfgang Joachim: Der Dom zu Lübeck. Untersuchungen zur mittelalterlichen Bauschicht (1173–1341) und kunstgeschichtlichen Stellung. Diss. Hamburg 1957 (maschschr.).

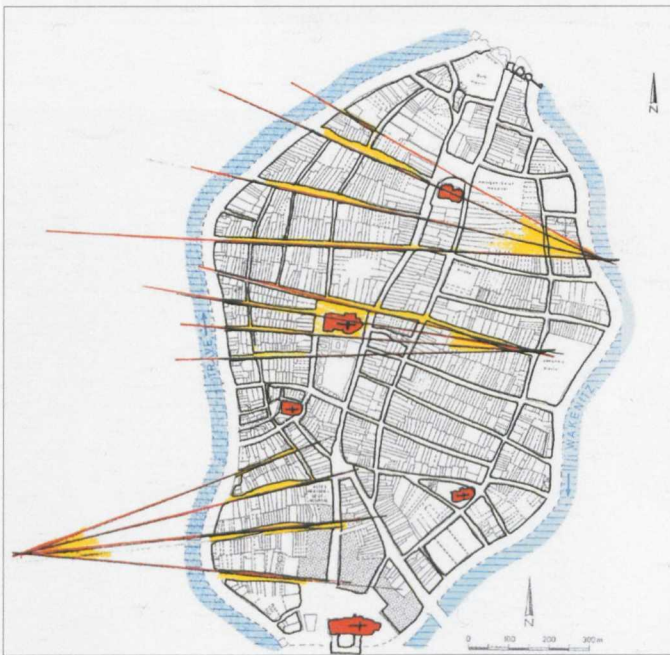
Literatur



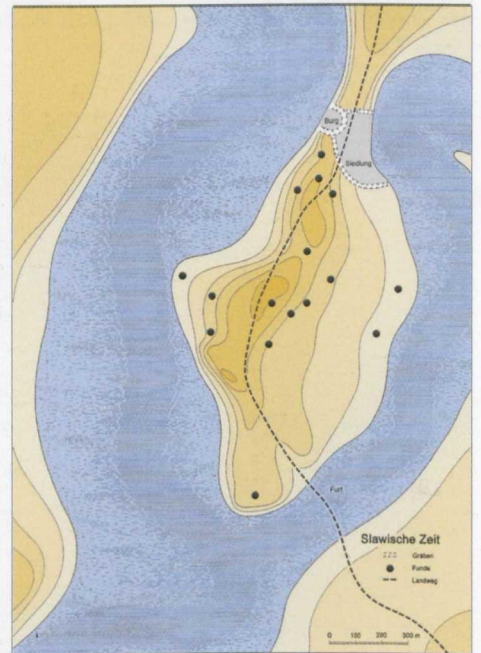
1



2

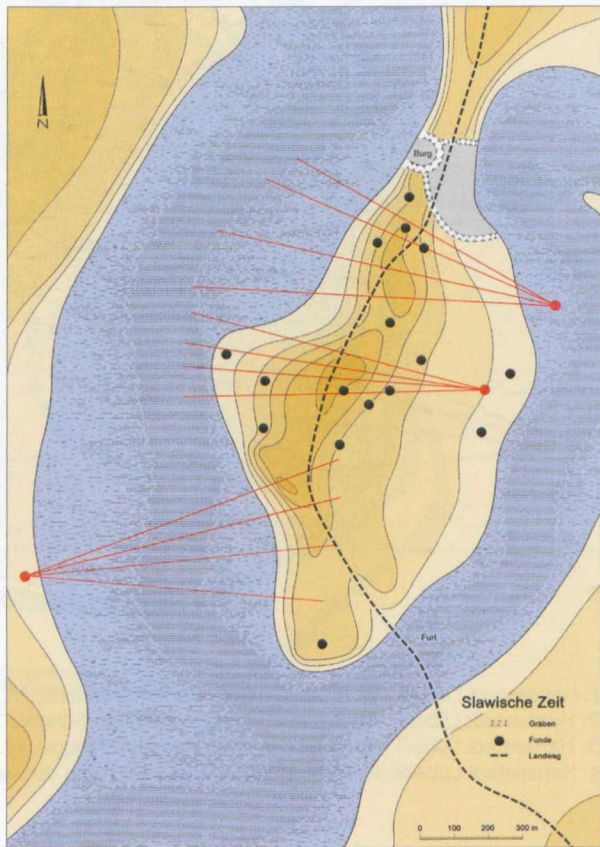
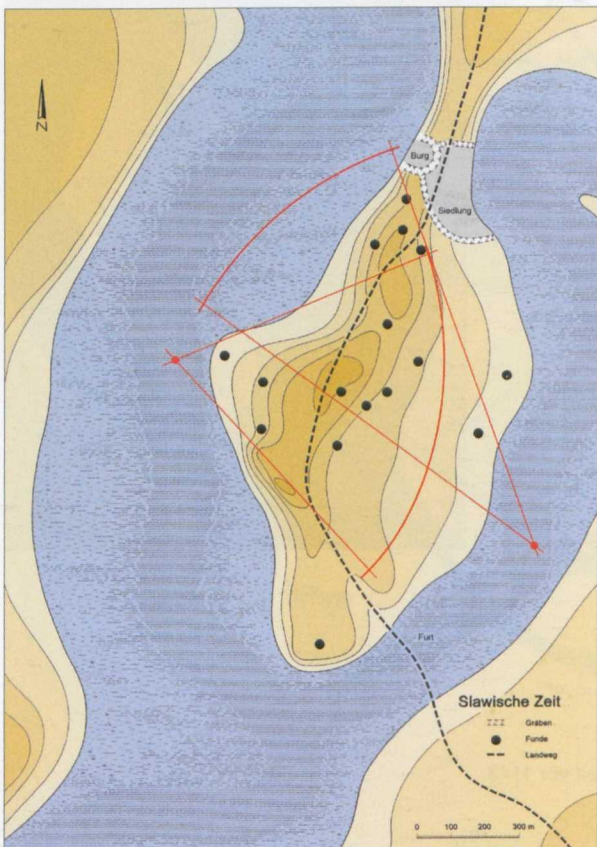
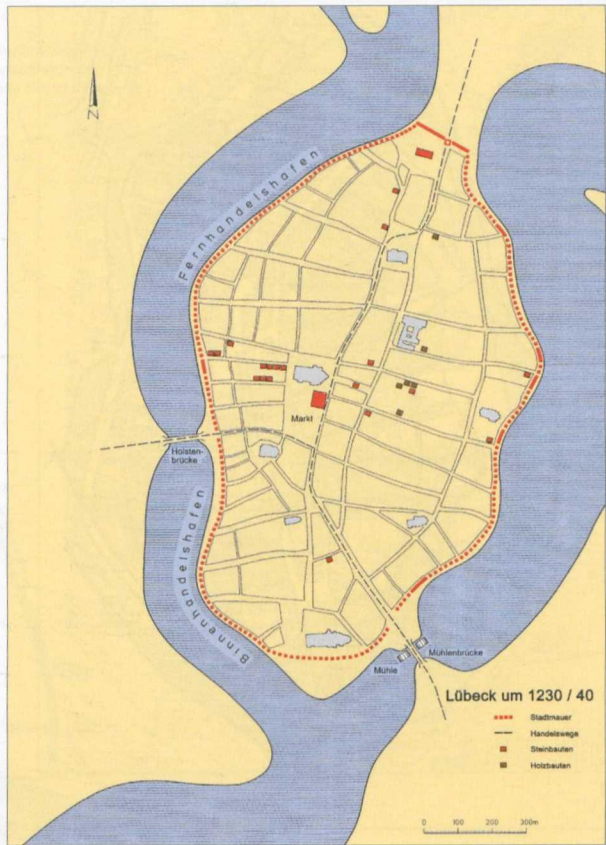


3



4

- 1: Hansestadt Lübeck. Vermessung nach Humpert/Schenk, 20.
- 2: Hansestadt Lübeck. Straßensystem nach Humpert/Schenk, 373.
- 3: Hansestadt Lübeck. Vermessung nach Humpert/Schenk, 46.
- 4: Hansestadt Lübeck, Rekonstruktion der Besiedlung in der slawischen Zeit vor 1143.



1: Hansestadt Lübeck, Rekonstruktion der Besiedlung um 1200.

2: Hansestadt Lübeck, Rekonstruktion der Besiedlung um 1230/40.

3: Hansestadt Lübeck, Rekonstruktion der Besiedlung in der slawischen Zeit vor 1143 mit Projektion der Kreisbögen aus Abb. 1.

4: Hansestadt Lübeck, Rekonstruktion der Besiedlung in der slawischen Zeit vor 1143 mit Projektion nach Abb. 3.