

Satzung
der Hansestadt Lübeck
über die Erhaltung baulicher Anlagen
im Stadtteil St. Lorenz Süd
-Hansestraße, Lindenstraße, Karpfenstraße-
vom 18.07.1994
Rechtskraft: 21.07.1994

§ 1
Geltungsbereich

- (1) Der Geltungsbereich dieser Satzung umfasst den im Stadtteil St. Lorenz Süd gelegenen Bereich mit Einschluß der folgenden Grundstücke:
- Schützenstraße Haus - Nr. 20 bis 62 und 21 bis 59,
 - Hansestraße Haus-Nr. 28 bis 90 und 1 bis 95,
 - Lindenplatz Haus-Nr. 1 bis 5 a,
 - Lindenstraße Haus-Nr. 2 bis 72 a und 1 b bis 67 a
 - Töpferweg Haus-Nr. 64 bis 72 (gerade Zahlen),
 - Meierstraße Haus-Nr. 11 bis 45 und 16 bis 40,
 - Kreuzweg Haus-Nr. 1 – 3 und 2 - 4,
 - Teichstraße Haus-Nr. 2 bis 10 a und 1 bis 11 a
 - Jakobstraße Haus-Nr. 1 bis 9 a
 - Karpfenstraße Haus-Nr. 2 bis 34 a und 1 b is 27 a
 - Helenstraße Haus-Nr. 1 bis 9 und 2 bis 10
 - Wilhelmstraße Haus-Nr. 3 bis 9 und 2 bis 8
 - Dornestraße Haus-Nr. 4 bis 22a (gerade Zahlen)
 - Moislinger Allee Haus-Nr. 2c bis 16 a (gerade Zahlen)
 - Nebenhofstraße Haus-Nr. 1 bis 9 und 2 bis 16
- (2) Der Geltungsbereich ist in dem als Anlage 1 beigefügten Plan, der Bestandteil dieser Satzung ist, dargestellt.

§ 2

Erhaltungsgründe, Genehmigungstatbestände

- (1) Zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des Gebietes aufgrund seiner städtebaulichen Gestalt bedürfen Abbrüche, Änderungen und Nutzungsänderungen sowie die Errichtung baulicher Anlagen im Geltungsbereich dieser Satzung der Genehmigung nach § 172 Baugesetzbuch (BauGB).

Die Genehmigung darf nur versagt werden,

- a) wenn eine bestehende bauliche Anlage oder deren Nutzung erhalten bleiben soll, weil sie allein oder im Zusammenhang mit anderen baulichen Anlagen das Ortsbild oder die Stadtgestalt des Geltungsbereichs dieser Satzung prägt, die sich sowohl in der typischen Art der Bebauung als auch in der besonderen Einbindung der Bebauung in den Straßenraum mit durchgängiger Vorgartenzone ausdrückt,

oder

- b) wenn die bauliche Anlage erhalten bleiben soll, weil sie von städtebaulicher, insbesondere geschichtlicher oder künstlerischer Bedeutung für den Geltungsbereich der Satzung ist,

oder

- c) wenn durch die Errichtung einer baulichen Anlage die städtebauliche Gestalt des Gebietes beeinträchtigt wird.

- (2) Die Genehmigung erteilt die untere Bauaufsichtsbehörde im Einvernehmen mit der Gemeinde (Stadtplanungsamt).

§ 3

Ordnungswidrigkeiten

- (1) Ordnungswidrig im Sinne des § 213 Abs. 1 Nr. 4 des Baugesetzbuches handelt, wer entgegen § 2 Abs. 1 dieser Satzung ohne Genehmigung eine bauliche Anlage abbricht oder ändert.

- (2) Die Ordnungswidrigkeit kann gem. § 213 Abs. 2 des Baugesetzbuches mit einer Geldbuße bis zu 25.000,-- EURO geahndet werden.

§ 4
Rechtskraft

Diese Satzung tritt am Tage nach ihrer Bekanntmachung in den Lübecker Nachrichten in Kraft.

BEGRÜNDUNG

A. Zum Verfahren

Dieser Text wird nicht zitiert.

B. Zum Erlass einer Erhaltungssatzun

Die für St. Lorenz Süd, Bereich Hansestraße/Lindenstraße/Karpfenstraße vorliegende Stadtbildanalyse macht deutlich, wie empfindlich die typische Stadtgestalt dieses Gebietes gegenüber verändernden Eingriffen ist und inwieweit Regelungen erforderlich sind, um weitere Beeinträchtigungen zu verhindern. Zum einen zeigen die Neubauten, die in den 50er Jahren oft in Form von parzellenübergreifenden viergeschossigen Mietshäusern entstanden sind, wie stark dadurch stellenweise der Gebietscharakter verändert wurde. Zum anderen zeigt die Erhebung über vorgenommene Umbauten an Fassaden und Dächern sowie auch über Veränderungen der Vorgartenzone, in welcher Weise die Gefährdung des Gebietscharakters zu erwarten ist, wenn nicht lenkend eingegriffen wird.

Trotz unterschiedlicher Struktur und architektonischer Gestalt der einzelnen Gebäude ergibt sich ein für St. Lorenz Süd charakteristisches Gesamtbild, in dem jedes Gebäude seinen eigenen Stellenwert besitzt. Auch wenn nicht jedes Einzelgebäude für sich gesehen erhaltenswert sein muss, so ist es doch als Teil des Stadtensembles anzusehen, da die baulichen Anlagen der frühen wie auch der späteren Entstehungszeit insgesamt wie auch einzeln maßgeblich für die Eigenart des gesamten historisch entstandenen Ortsbildes sind. Das Erscheinungsbild von St. Lorenz Süd erhält somit durch die besondere bauliche Struktur, durch ihre städtebauliche Situation, durch die Einordnung in den Stadtgrundriß und die Einbindung der Gebäude in den Straßenraum sowie durch die Ensemblewirkung der Gebäude untereinander seinen städtebaulich prägenden Charakter.

Ziel der Satzung soll also sein, den für St. Lorenz Süd typischen, städtebaulichen Charakter zu erhalten.

Durch den Erlass einer Erhaltungssatzung wird die erste Möglichkeit geschaffen, die von der Stadt beabsichtigte Entwicklung im Sinne einer erhaltenden Stadterneuerung zu lenken.

Konkrete Gestaltungsrichtlinien werden dann durch die als zweiten Schritt zu erstellende Gestaltungssatzung geschaffen.

Mit dem durch die Erhaltungssatzung bewirkten Genehmigungsvorbehalt wird nicht das Ziel verfolgt, alle Gebäude im Geltungsbereich der Satzung zu erhalten und Abbrüche, Änderungen und Nutzungsänderungen generell zu untersagen, sondern es wird eine gesonderte Prüfung darüber eröffnet, ob die jeweils begehrte Änderung der baulichen Anlagen mit den von der Gemeinde nach § 172 BauGB entwickelten Erhaltungszielen übereinstimmt.

Im Falle der Versagung der Genehmigung kann der Eigentümer nach § 173 Abs. 2 BauGB von der Gemeinde eine Übernahme des Grundstücks verlangen, wenn er nachweist, dass es ihm wirtschaftlich nicht mehr zumutbar ist, das Grundstück zu behalten oder es in der bisherigen Nutzung oder einer anderen zulässigen Art zu nutzen.

Im Einzelfall können dabei Entschädigungsverpflichtungen auf die Hansestadt Lübeck zukommen, die sie Kraft des gesetzlichen Übernahmeanspruches des Eigentümers nicht abwehren kann, wenn die Voraussetzungen für ein Übernahmeverlangen vorliegen. Allerdings eröffnet das Baugesetzbuch den Gemeinden, einem Übernahmeverlangen in der Weise entgegenzutreten, dass nachdem der Eigentümer den Nachweis der wirtschaftlichen Unzumutbarkeit erbracht hat, zunächst durch den Einsatz öffentlicher Mittel (z. B. zinsgünstiges Darlehen) eine wirtschaftliche Nutzung des Grundstücks durch den Eigentümer ermöglicht wird.

...

ORTSBILDANALYSE

1. Entstehungsgeschichte

Bis zur Aufhebung der Torsperre 1864 war das bebaute Stadtgebiet auf den von Wasser umgebenen Bereich der heutigen Innenstadt begrenzt.

Die Aufhebung der Torsperre führte in relativ kurzer Zeit zur Entstehung neuer Stadtteile. Es sind dies zunächst das westlich von oberer und unterer Trave gelegene St. Lorenz, dann das zwischen Trave-Kanal und Wakenitz gelegene St. Jürgen sowie St. Gertrud östlich der Wakenitz.

Der Stadtplan von 1824 zeigt deutlich den krassen Gegensatz zwischen dem dicht besiedelten Altstadtbereich und dem ländlichen Gepräge des Umlandes. Die zur Erhebung von Steuern wirksame Torsperre verhinderte ein Ausufernd der Stadt über die durch Befestigungsanlagen vorgegebenen Grenzen. Deutlich erkennbar sind die wichtigen Verkehrsfunktionen der auf die Stadt zuführenden Alleen, u. a. der Moisinger Allee.

Der Stadtplan von 1872 zeigt die stetig wachsende Bedeutung der Vorstädte und das starke Ansteigen der Bevölkerungszahlen nach der Reichsgründung. Die Anfänge der Besiedlung vollzogen sich weitgehend ohne städtische Planung und waren Privatunternehmern überlassen. Der erste geschlossene Siedlungsbereich bildete sich vor dem Holstentor, u. a. bis hin zur Meierstraße.

Das folgende Jahrzehnt ist durch eine expansive Bautätigkeit gekennzeichnet. Eine geordnete städtebauliche Entwicklung wird nunmehr nur noch auf der Grundlage von städtischen Planungen möglich. Der Entwurf eines ersten Bebauungsplanes für die Vorstädte wird durch Wasserbaudirektor Rehder 1885 vorgelegt. Nach dieser Planung wird der südliche Holstentorbereich systematisch bis zum Töpferweg ausgebaut.

2. Gesetzliche Grundlagen

Die städtebauliche Dimension und die Organisation des Stadtgrundrisses der Vorstadterweiterungen wurden über Bebauungspläne gesteuert. Folgende Instrumente bildeten die Grundlage für das städtebaulich-gestalterische und das architektonische Erscheinungsbild des Straßenraumes:

- Das Gesetz zur Anlage von Straßen in den Vorstädten von 1873:

Das Gesetz ordnete die vorhandenen historischen Straßen einer sogenannten Vorklasse zu, der Bau neuer Straßen vollzog sich nach drei weiteren Klassen. Zur Wahrung des ländlichen Charakters war in allen Straßenklassen zwischen der Bebauung und dem Gehweg eine Vorgartenzone eingeschoben. Die Klassen unterscheiden sich entsprechend ihrer Verkehrsfunktion in der Breite von Fahrbahnen und Gehwegen und durch die Tiefe der Vorgärten.

Straßentyp	Fahrbahn	Gehwege	Verkehrsfläche zusammen	Vorgärten	Öffentlich wirksamer Straßenraum
Vorklasse	15 m	2 x 5 m	25 m	2 x 10 m	45 m
1. Klasse	9 m	2 x 3 m	15 m	2 x 8 m	31 m
2. Klasse	6 m	2 x 2 m	10 m	2 x 4 m	18 m
3. Klasse	4 m	2 x 1,5 m	7 m	2 x 3 m	13 m

Das Gesetz regelte weiterhin die Unternehmerpflicht zur straßenseitigen Einfriedung der Baugrundstücke, die Anlage von Veranden, Erkern, Freitreppen, Terrassen, das Material für Fahrbahn und Gehwege, Baumpflanzungen usw.

- Das Gesetz betreffend den Anbau an den Straßen in den Vorstädten:

durch Bekanntmachungen wurden die Straßen bzw. Straßenabschnitte bezeichnet, die für den Anbau freigegeben wurden. Gleichfalls wurde die Entfernung der Baufluchtlinie von der Straßenbegrenzung sowie die Bauweise festgelegt (geschlossene Bauweise für Mietwohnungsbau, Bauweise mit bestimmten Zwischenräumen für Einzelhausgebiete, Bauwich, Art der Bebauung).

- Die verschiedenen Fassungen der Bauordnung:

Die Bauordnung von 1903 beispielsweise legte in Wohnvierteln bei geschlossener Bauweise max. 4 und bei offener Bauweise 3 Wohngeschosse fest. Die Höhe der Gebäude durfte 7 m nicht unter- und 18 m nicht überschreiten.

3. Das städtebauliche Bild der Entstehungszeit

Entsprechend den differenzierten Wohnungsbedürfnissen entwickelte sich ein vielfältiges Bild der Lübecker Vorstädte. Während auf der Westseite der Stadt vor dem Holstentor in Zuordnung zu Fabrikanlagen und Handwerksbetrieben vor allem kleine Arbeiterhäuser, bescheidene Reihenhäuser und Mietwohnungen gebaut wurden, entstanden im Osten der Altstadt ausgedehnte Villen- und Einzelhausgebiete. Die Folge war eine charakteristische Entwicklung dieser einzelnen Quartiere im Hinblick auf die Höhenentwicklung und auf den Grad der überbauten Grundstücksflächen. Die Wohndichte ist in St. Lorenz am höchsten.

Vom städtebaulichen Erscheinungsbild her könne in St. Lorenz Süd im wesentlichen zwei gestalterische Bereiche unterschieden werden, die von der Siedlungsform der jeweiligen Entstehungszeit geprägt sind. Einmal ein von der Bebauung her mehrgestaltiger Bereich zwischen Karpfenstraße und Dornestraße, in dem sich u. a. die ältesten Vorstadthäuser und gereihten zweigeschossigen Kleinhäusern aus der Zeit unmittelbar nach Aufhebung der Torsperrung 1864 befinden (etwa bis 1880).

Der übrige Bereich ist überwiegend durch das sehr einheitliche Erscheinungsbild der planmäßigen Bebauung der Jahre 1885 bis zur Jahrhundertwende geprägt, das durch geschlossene oder engstehende, meist drei- bis viergeschossige Mietshäuser charakterisiert ist.

4. Gegenwärtige Situation und Problematik

Das Bild der Vorstadt St. Lorenz insgesamt hat sich seit der Entstehungszeit teils mehr, teils weniger gewandelt. Die günstig gelegenen und verkehrlich gut erschlossenen Altbaugelände

waren und sind in besonderem Maß für bauliche Investitionen interessant. Die Ausweitung des Dienstleistungssektors führte und führt zur Zweckentfremdung von Wohnraum. Abbrüche und Neubauten hatten und haben baustrukturelle Veränderungen in Teilen der Wohnquartiere zur Folge. Durch Modernisierungsmaßnahmen an den Fassaden wurde und wird das ursprüngliche angelegte Formenprinzip gestört. Die Umnutzung von Vorgärten in Stellplätze zerstört das einheitliche und harmonische Straßenbild.

Die mit diesem Umnutzungsprozeß einhergehenden Veränderungen traten bisher nur vereinzelt auf. Das vorherrschende Erscheinungsbild der historischen Vorstadt von St. Lorenz ist noch geprägt von der städtebaulichen Geschlossenheit der Gründerzeit und anschließender Stilepochen. Die Siedlungsstruktur ist nahezu unverändert, der Stadtgrundriß erhalten geblieben.

Die Wohnquartiere in St. Lorenz sind nach der Art ihrer Nutzung im Sinne der Baunutzungsverordnung auch heute noch überwiegend als reine Wohngebiete einzustufen.

Die oben gemachte generelle Feststellung darf jedoch nicht darüber hinweg täuschen, dass es partiell Probleme und sich abzeichnende Konflikte gibt, die in räumlichen Teilbereichen zu einer Verschlechterung der Wohn- und Umweltqualität führen.

Die aufgezeigten Tendenzen beinhalten die Gefahr zu baustrukturellen Veränderungen und zum Verlust von städtebaulicher und gestalterischer Qualität. Intakte Wohngebiete sind gefährdet, ihren typischen Charakter und Erlebniswert zu verlieren.

5. Gründe für die Erhaltung

- Die hohen Wohn- und Umweltqualitäten der historischen Wohnviertel werden zunehmend Teil des öffentlichen Bewußtseins. Diese Viertel zeichnen sich durch ihre traditionellen Bindungen, ihre Unverwechselbarkeit, ihren Maßstab und die Möglichkeit für den Bewohner, sich mit ihrem Quartier zu identifizieren, aus.
- Das vorstädtische Wohnen hat für die Bewohner einen hohen und individuellen Stellenwert. Die unverfälschten Viertel der Gründerzeit und anschließender Epochen sind ein wesentlicher Faktor auf dem Lübecker Wohnungsmarkt.
- Die Wirkung eines Einzelensembles (Wohngebäude, Vorgarten, Straßenraum) lässt sich nicht aus ihrem städtebaulichen Zusammenhang lösen. Das bedeutet, dass Änderungen, die die städtebauliche und gestalterische Grundordnung des Ensembles nicht berücksichtigen, zu funktionalen und gestalterischen Verlusten für einen größeren Wirkungsbereich führen können.
- Eine Erhaltungspolitik verfolgt nicht das Ziel, Investitionen zu verhindern, sondern die angestrebten Änderungen am prägenden städtebaulichen Charakter der Umgebung zu bemessen.
- Das Ziel einer Erhaltungspolitik soll sein, die Wohngebiete in ihrem typischen Charakter zu erhalten. Stadtentwicklung und Stadterhaltung schließen sich hier nicht aus.

6. Vorgärten als Teil des Straßenraumes

Die räumliche Einbindung der Vorgartenzonen zwischen der Straßenrandbebauung und dem öffentlichen Straßenraum gehört zum grundsätzlichen Gestaltungsprinzip für die Entwicklung aller Lübecker Vorstädte. Die Vorgärten sind mit unverzichtbarer Teil der Stadtanlage.

Vorgärten beleben und gliedern den Straßenraum und sind prägender Bestandteil des Ortsbildes. Als durchgängige, meist mit Bäumen beständige Grünbereiche haben sie vor allem in den dicht bebauten Wohngebieten auch eine stadtklimatische Bedeutung. Ferner erhalten die Gebäude und Wohnungen durch das Grün vor der Haustür eine Distanz zur Straße und damit eine zurückgezogene und geschützte Atmosphäre.

In der Vorstadt St. Lorenz Süd ist die städtebauliche Grundordnung der Jahrhundertwende bis in die Gegenwart erhalten.

Die erlebnisreiche Vitalität der straßenflankierenden Vorgartenzonen ist spürbar durch den Gestaltungswillen der einzelnen Hauseigentümer. Die persönliche Note wird existent in einer vielfältigen Gartenplanung und Bepflanzung. Anlage und Gestaltung der Vorgärten spiegeln das „Gesicht“ der Bewohner. Die Vielzahl der Einzelgärten reiht sich zu einer Grünzone eigenen Ausdrucks in jeder Straße.

Die Ausbildung des Straßenraumes, bestehend aus Fahrbahn, Gehwegen und Vorgärten, basiert auf dem „Gesetz zur Anlage von Straßen in den Lübecker Vorstädten“ von 1873. Der Straßenraum in seiner Gesamtheit erfährt hier eine eindeutige Definition nach Querprofilen und Funktionen.

Diese verschiedenen Straßentypen sind auch heute noch in der Vorstadt St. Lorenz vorhanden. Straßen der ersten Klasse mit einem 31 m breiten, öffentlich wirksamen Straßenraum (Vorgartentiefe 4-6 m) sind u. a. die Hansestraße und der Töpferweg. Straßen der zweiten Klasse mit einem 18 m breiten Straßenraum (Vorgartentiefe durchschnittlich 4 m) sind z. B. die Lindenstraße und die Schützenstraße.

Als Straßen dritter Klasse von 13 m Breite (Vorgartentiefe 3 m) wären u. a. die Mittelstraße und die Emilienstraße zu nennen.

Die Straße ist ein sozialer Raum für die Öffentlichkeit und von allen Bewohnern einer Stadt erlebbar. Sie ist keinesfalls nur Fahrstraße mit Erschließungsfunktion. Die Begrenzung dieses öffentlichen Raumes wird durch die Fassaden der flankierenden Gebäude gebildet. Die mittig gelegene Fahrbahn wird durch den eingeschobenen und halböffentlichen Erlebnisbereich der Vorgartenzonen begrenzt.

Jeder Raum verfügt über eine eigene Gesetzmäßigkeit und eine eigene Harmonie. Bebauungsdichte, die Höhe der straßenseitigen Fassaden, die Profile des Straßenraumes passen zusammen. Die Proportionen stimmen. Im Kontext mit den begrenzenden Gebäuden gleicht keine Straße einer anderen. Die Straße wird zur heimatlichen Sphäre für ihre Bewohner und zum organischen Bestandteil eines Stadtganzen.

Als eigenständiges Element des öffentlichen Raumes fungieren die Zäune. Sie grenzen die private Sphäre der Bewohner von der öffentlichen Straße ab. Die Einfriedungen in der Vorstadt St. Lorenz stammen oft noch aus der Gründungszeit. Ebenso wie die Gebäude sind die Einfriedungen vom Typ her zwar gleich, aber doch individuell verschieden und tragen so zum vielfältigen aber geschlossenen Erscheinungsbild des Gebietes bei. Dies sind vor allem Einfriedungen aus gemauerten und geputzten Pfeilern und Sockeln mit dazwischen gehängten Eisengittern. Die Eisengitter bestehen überwiegend aus vertikalen Stäben, die an ihrem oberen Ende mehr oder weniger stark verziert sind, wie zum Beispiel mit Lanzetten oder stilisierten Pflanzenteilen wie Blüten oder Ranken. Schlichte Ausführungen haben nach oben einen horizontalen Abschluss.

7. Veränderungen des Ortsbildes durch Stellplätze in den Vorgärten

Die Zunahme der Motorisierung hat einen verstärkten Bedarf an Verkehrsflächen insbesondere für den ruhenden Verkehr zur Folge. Im öffentlichen Straßenraum ist der ruhende Verkehr aufgrund allgemeiner Verkehrserfordernisse sowie des insgesamt unzureichenden Parkplatzangebotes in der Regel nicht mehr bedarfsgerecht unterzubringen, so dass vermehrt auf private Flächen ausgewichen wird. Durch die Anlage von Stellplätzen auf den Grundstücken werden die zwischen Straße und Bebauung gelegenen Vorgartenbereiche zerstört.

Die Umnutzung von Vorgärten zu Stellplätzen für Autos führen zu Verlusten an Identität und wirken nachteilig auf die vorhandene Harmonie des Straßenbildes.

Das Unterbringen von parkenden Autos innerhalb der Vorgärten führt zu einer Verbreiterung der Fahrstraße, die sich dann bis an die Gebäudefassaden heran erweitert. Die intimen Wohnbereiche werden nachhaltig bedrängt. Die Bewohner bezahlen mit einer Verarmung ihrer häuslichen Umwelt. Der vielfältige Charme und das lebendige Bild der Wohnviertel werden in ihrer Gesamtheit nachhaltig beeinträchtigt.

Von Bedeutung ist vor allem bei schmalen Grundstücken, dass die Anlage von Stellplätzen innerhalb der Vorgärten zu keiner höheren Bilanz für den ruhenden Verkehr insgesamt führt. Durch die Überfahrten gehen die „Laternenparkplätze“ verloren. Es findet also lediglich eine Verlagerung mit den bekannten städtebaulichen und quartiersbezogenen Nachteilen statt. Bei Vorgärten mit weniger als 5 m Tiefe dürfte sich die Anlage von Stellplätzen von selbst verbieten, da ein senkrecht aufstellen zur Straße nicht mehr möglich ist.

Geschützt wird durch eine Erhaltungssatzung die städtebauliche Eigenart eines Gebietes, die sich außer in der prägenden Gestalt der Bebauung auch in der prägenden Gestalt seiner Freiräume ausdrückt. Insofern sind auch die Vorzonen der Bebauung, insbesondere die Vorgärten zum öffentlichen Straßenraum, für die Eigenart des Gebietes von Bedeutung.

8. Bereichsanalyse Lindenstraße

Bebauung

Die Eigenart der Lindenstraße und der näheren Umgebung wird geprägt durch die hier vorhandene zwei- bzw. dreigeschossige straßenbegleitende geschlossene Randbebauung aus der Zeit um die Jahrhundertwende. Die eingezäunten Vorgartenbereiche zwischen der vorderen Grundstücksgrenze und der vorderen Bauflucht sind gärtnerisch gestaltet.

Die Nutzungsmischung ist ein strukturelles Merkmal des Untersuchungsgebietes, ist aber teilweise unterschiedlich stark vorhanden. Besonders stark betroffen sind der nord-östliche Bereich der Hansestraße und Lindenstraße, Am Lindenplatz und die Moisinger Allee. Aber auch im weiteren Verlauf der Hanse- sowie Lindenstraße sowie in der Schützenstraße werden Häuser oder Nebengebäude gewerblich genutzt.

Der prägende Bautyp ist gekennzeichnet durch eine horizontale Fassadengliederung mit deutlich abgesetzter Erdgeschosszone, kräftigem Traufgesims sowie mit und ohne Mezzaningeschoss. Die großen Mietshäuser erfahren zusätzlich eine deutliche vertikale Fassadengliederung.

Vorherrschend sind flachgeneigte Dächer (meist Pappe), das Material ist Backstein mit Putzelementen. Die Mehrzahl der Gebäude haben drei Fensterachsen.

Durch ihre dichte Bebauung mit Häusern gleicher oder ähnlicher Bautypen sind folgende Straßenzüge in ihrer Struktur noch sehr geschlossen erhalten: die Schützenstraße, die Hansestraße vom Töpferweg bis zur Meierstraße sowie ein Teil der Karpfenstraße.

Vorgärten

Im Untersuchungsgebiet haben alle Grundstücke eine durchgängige Vorgartenzone.

Die Hansestraße hat bei der größten Straßenbreite von 15 m (Fahrbahn und Gehwege) ebenfalls die breitesten Vorgärten von 8 m. Die Lindenstraße, Meierstraße, Karpfenstraße, Schützenstraße und Nebenhofstraße mit einer Breite von ca. 10 m (Fahrbahn und Gehwege) haben angeglichen eine Vorgartenzone von ca. 4 – 6 m. Die untergeordneten Wohnstraßen wie z. B. Helenenstraße und Wilhelmstraße mit einer Breite von teilweise nur 6 m (Fahrbahn und Gehwege) haben entsprechend nur eine Vorgartenbreite von 3 – 4 m.

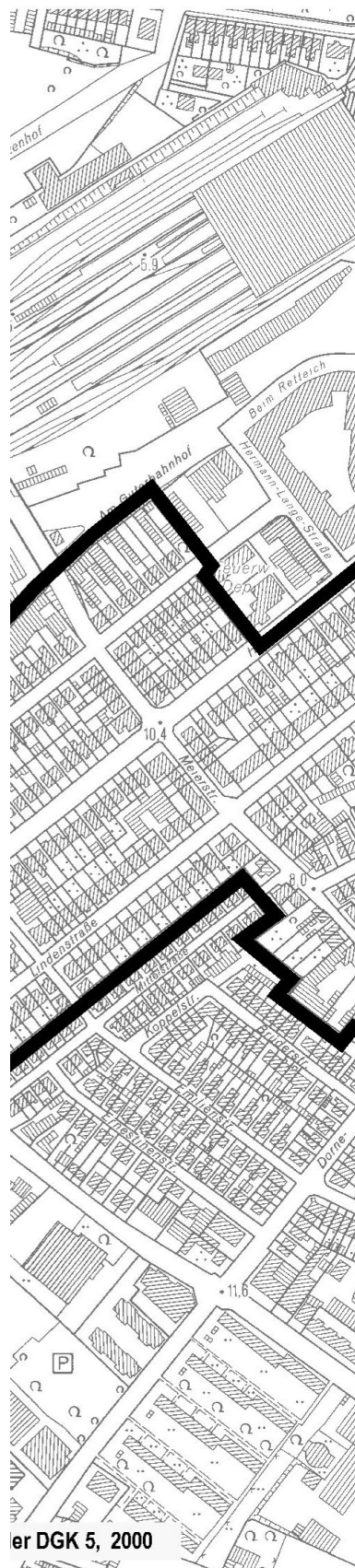
Diese Gärten hielten die nötige Distanz zwischen öffentlichem Straßenraum und privatem Wohnen. Sie waren zur Erbauungszeit der Häuser als gärtnerisch gestalterische Bereiche lediglich von gepflasterten Zuwegen zum Hauseingang unterbrochen. Sie führten meist seitlich auf die Häuser zu und sind heute, wenn auch teilweise neu gepflastert, alle erhalten.

Mit der einsetzenden Motorisierung seit Ende der 20er Jahre wurden in mehreren Gebäuden in die Keller nachträglich Garagen gebaut und dadurch Teile des Vorgartens zusätzlich befestigt. Die Vorgärten wurden dadurch zwar verkleinert, in ihrer Funktion bleiben sie jedoch auch weiterhin erhalten.

Erst mit verstärkter Motorisierung seit Mitte der 70er Jahre und der immer akuter werdenden Stellplatznot sind in diesem Wohngebiet viele Vorgärten vollständig zugunsten von befestigten Flächen für Kraftfahrzeuge verschwunden. Sie finden sich in allen Straßen dieses Gebietes und gefährden die Gestalt- und Nutzungsqualität dieser Wohnstraßen in erheblichem Maße.

Es bedarf keiner weiteren Begründung, dass die Ersetzung der Vorgärten durch Stellplätze die bestehende Harmonie des aus der Jahrhundertwende stammenden Straßenbildes in dem fraglichen Abschnitt der Lindenstraße nachteilig verändern würde. Es ist nicht nur die ursprüngliche straßenbegleitende Bebauung mit ihren historischen Fassaden vorhanden, sondern auch der darauf abgestimmte Straßenraum, bestehend aus einer mit Kopfsteinpflaster versehenen Fahrbahn, den Gehwegen sowie den eingezäunten und gärtnerisch gestalteten Vorgärten. Dieses Gleichgewicht würde durch die Umwandlung von Vorgärten in Kfz-Stellplätze erheblich beeinträchtigt.

HALTUNGSSATZUNG V
TRASSE / LINDEN
TTEIL ST. LORENZ
CH



er DGK 5, 2000