

# Der Reidenmeister

Geschichtsblätter für Lüdenscheid Stadt und Land

Herausgegeben vom Geschichts- und Heimatverein Lüdenscheid e.V.

Nr. 202

13. Mai 2015

## Von der Straßengabelung zum Sternplatz – von der Pastorenweide zum Rathausplatz

1723 – 2015 (1. Teil)

Günter Spies

### 1. Vorwort

In den beiden Lokalzeitungen, den „Lüdenscheider Nachrichten“ (LN) und ihren Vorläufern sowie der früheren „Westfälischen Rundschau“ (WR), gibt es seit Jahren viele Einzelartikel über dieses Thema.

Eine unerschöpfliche Fundgrube mit wertvollen Forschungen gibt es bei Alfred Dietrich Rahmede, auf dem Gebiet des Postwesens und näherem Umfeld bei Erich Girszewski und bei Helmut Pahl über die Kunst in Lüdenscheid.

Besonderen Dank verdienen für ihre mündlichen Auskünfte über Künstler in der Stadt Frau Dr. Susanne Conzen und Frau Carola Krüger-Bahr von der Städtischen Galerie und Wolfgang Schumacher für seine umfassenden Kenntnisse über Ereignisse in Lüdenscheid.

Unterstützung gab es ebenso vom Städtischen Museum, Pläne zu nutzen, dafür Dank an Dr. Eckhard Trox. Auch Dank an das Stadtarchiv für die Suche nach Bildmaterial und manchem Verwahrgut, dieser gilt auch dem Katasteramt des Märkischen Kreises und dem Liegenschaftsamt der Stadt, Pläne zur Verfügung zu stellen.

### 2. Gedanken über die Stadt und ihre Plätze

Wie bekommt der Bürger Zugang zu seiner Stadt? Jeder Bürger hat sein ganz persönliches Erleben mit seiner Stadt: Dort wohnt und arbeitet er, dort kauft er ein und erholt sich, feiert kleine und große Feste, freut sich und leidet und stirbt. Kurz: Er erlebt jeden Tag die Atmosphäre und das Flair seiner Stadt, erkennt ihre Stärken und Schwächen. Der Bürger nimmt Anregungen von außen auf und erkennt seinen eigenen Anteil an der Entwicklung seiner Stadt. Dabei nimmt er die Wahrnehmung von Straßen und Plätzen, von besonderen Gebäuden deutlich auf und eignet sie sich an, mit aller erkennbaren Betriebsamkeit.

Stadt kann nicht nur materielle, sie muss als Zusammenhalt die geistige und emotionale Bindung der Bürger haben: Er muss ihre – der Stadt – Werdung, ihre Geschichte begreifen, auch ihre Zerrissenheit, ihre Brüche und auch ihre



Abb. 1) Grünanlage mit Kaiser-Wilhelm-Denkmal vor Haus Budde (heute Hulda) um 1900, Blick in die Knapper Straße auf das Hotel zur Post und Haus Dicke

Auswirkungen in die Zukunft beachten.

Jede Stadt besitzt ihre eigene Idealvorstellung von dem ihr gemäßen Bild. Vorbildlich wirkt dabei die Beschäftigung mit der historischen Stadt. Der Verlust von einheitlicher, gemeinsamer Stadtauffassung wiegt schwer, weil dadurch auch Art und Form der Stadt leiden. Diese Entwicklung setzte um die Mitte des 19. Jahrhunderts während der Industriellen Revolution ein und ist bis heute nicht überwunden, weil in einer pluralistischen Gesellschaft vielfach der Eigennutz ohne Rücksicht auf das Gemeinwohl rigoros durchgesetzt wird. Der Gestaltungswille wird wirtschaftlicher Macht und einem daraus herrührenden Durchdrücken untergeordnet. Aus solchen Begebenheiten erwächst fast zwangsläufig Ablehnung von verwerflichen Veränderungen, häufig aber fehlt es auch an Gespür für gute

Gestaltung der Umgebung.

Über allem aber steht, dass Bauen niemals Selbstzweck war. Stadt muss anziehend sein. Auf der Suche nach dem „Wie kann Stadt sein?“ muss der Bürger Zugang zur ganzen Stadt finden, denn er selbst ist die Stadt, seine und ihre Zukunft sind gleich. „Wer an den Dingen der Stadt keinen Anteil nimmt, ist kein stiller sondern ein schlechter Bürger.“ Perikles (um 499 - 429 v. Chr.), athenischer Staatsmann.

Und immer erhebt sich die Frage: „Was ist Stadt?“ Ein Phänomen, das trotz kaum überschaubar vieler Veröffentlichungen noch immer nicht umfassend erforscht und damit auch noch nicht geklärt ist. Stadt ist unendlich kompliziert, häufig unverstanden und somit noch ungelöst! Diese Ratlosigkeit war in den 1890er Jahren für Camillo Sitte<sup>1</sup> so zeitlos

1 C. Sitte (1843 – 1903) arbeitete als Architekt und Stadtplaner. Seine Vorstellungen von künstlerischem Anspruch am Städtebau untermauerte er theoretisch und wurde so zu einem der bedeutenden Städtebauer seiner Zeit

und dringend, dass er Aristoteles (384 – 322 v. Chr.), einen griechischen Philosophen, zitierte: „der alle Grundsätze des Städtebauens dahin zusammenfasst, dass eine Stadt so gebaut sein solle, um die Menschen sicher und zugleich glücklich zu machen“<sup>2</sup>

Wie kam es zur Bildung von Städten? Stadt ist keine europäische Erfindung. Ihr Ursprung liegt ungefähr vor 5000 Jahren im Zweistromland zwischen Euphrat und Tigris, im Gebiet des heutigen Irak. Ähnliche Entwicklungen und Ideen kamen danach nach Griechenland (etwa 500 v. Chr.), dann nach Rom (etwa 300 v. Chr.) und damit in das von den Römern beherrschte Gebiet südlich des Limes, des Grenzbereichs zum freien Germanien, zu dem Siedlungsbereich auch der Kelten und Slawen. Ab 475 n. Chr. schied das Weströmische Reich als Ordnungsfaktor durch Völkerwanderung und Erstarken der Germanen aus. Um 750 übernahmen vornehmlich germanische Stämme die Macht.

Karl der Große war Kaiser. Das Mittelalter begann. So setzte unter den ottonischen Kaisern die erste, unter den staufischen Herrschern die zweite große Städtegründungswelle in unserem mitteleuropäisch-deutschen Raum ein. Solche Städte besaßen in der Regel einen Stadtbering, einen Rat und ein Stadtsiegel. Um die Stadt geschlossen und sicher zu halten, wurde die Ummauerung meist ellipsenförmig angelegt. Die Hauptstraße führte in Längsrichtung von Tor zu Tor, kleinere Gassen schnitten sie und waren untergeordnet. So es die Bodenbeschaffenheit zuließ, wurde die Kirche an der höchsten Stelle der Stadt gebaut. Für besondere, öffentliche Bauten wurden planmäßig Flächen freigehalten: der Marktplatz für das Rathaus und auch gelegentlich für Niederlassungen der Kaufleute und Händler. Er war der weltliche Platz.

Der Kirche wurde ein eigener Platz zugeordnet: Er war der religiös-kirchliche Platz, häufig mit der Begräbnisstelle, dem Kirchhof verbunden. Je nach Größe der Stadt, ihrer Bestimmung, der natürlichen Lage und ihrem landwirtschaftlichen

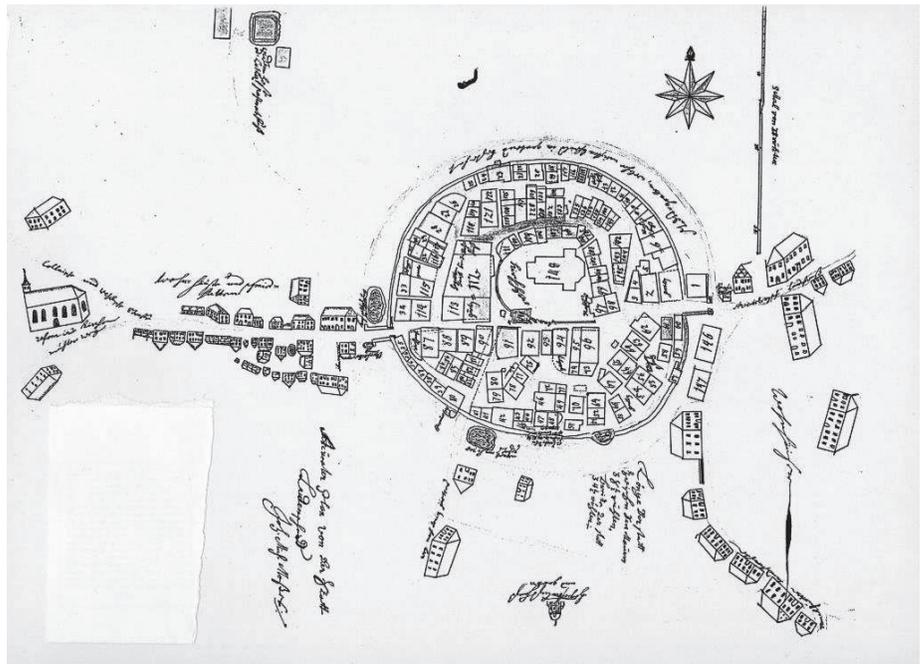


Abb. 2) Plan des Architekten Moser des Architekten Moser von 1723 (Moserplan)

Umfeld kamen noch besondere Plätze hinzu: Vieh-, Pferde-, Ziegen-, Korn-, Kohl- oder Holzmärkte. Märkte dienten der Versorgung der Bürger, soweit sie nicht mehr Selbstversorger waren. Sie dienten auch dem Handel. Gleichzeitig wurden dort Messen für den überörtlichen Gütertausch abgehalten. Allerdings fanden diese Veranstaltungen nur mit landesherrlichem Privileg statt. Hiermit meist verbundene Jahrmärkte boten für die Bewohner aber auch willkommene Abwechslung und Grund für Vergnügungen.

Als Ausstattung des weltlichen Platzes gab es den Hauptbrunnen der Stadt, reich geschmückt und künstlerisch ausgestaltet. Alle anderen Wasserstellen für Mensch und Tier blieben schlicht und waren reine Nutzobjekte. Auf dem Platz selbst konnten Standbilder, Reiterdenkmäler o. ä. aufgestellt werden. Allerdings durften sie allesamt

den Fahr- und Fußgängerverkehr nicht behindern. Sie befanden sich in den Ruhezeiten am Rande, vor den Häuserfronten. Man vermied es, den Verkehr über den Platz zu führen. Die Mitte des Platzes musste freigehalten werden.

Aus den unterschiedlichen Erfordernissen ergaben sich gewöhnlich drei verschiedene Plätze: Der Tiefenplatz bei hohem Hauptgebäude, das im Blick lag und bestimmend wirkte. Der Breitenplatz bei flachem Hauptgebäude im Blick. Der Höhenplatz bei sehr hohem Hauptgebäude, z. B. einer Kirche. Um den Platzraum zu erfassen, war es wesentlich, das Verhältnis zu seiner Bebauung klar und harmonisch aufeinander zu beziehen. Dazu gehörte auch die Geschlossenheit des ganzen Platzes. Die Raumwände nahmen diese Geschlossenheit ebenfalls auf und hielten etwa einheitliche Höhen. Einmündungen von Straßen wurden nur in den Platzecken vorgenommen, damit die Wände nicht unterbrochen würden. Häufig wurden deshalb Straßen auch an den Plätzen vorbeigeführt.

Ein besonders großer Straßenplatz kann seine Wirkung auf den Bürger kaum oder gar nicht ausüben. Auch können sehr hohe Gebäude äußerst störend sein, weil sie der Platzidee widersprechen. In beiden Fällen fehlt das Erleben des Platzes, weil Länge und Breite kaum mit normaler Sehgewohnheit überblickt werden können. Auch der Maßstab (das Verhältnis von Mensch : Gebäude : Platz) und die Proportionen (das Verhältnis von Länge : Breite : Höhe) als wesentliche Merkmale für Schönheit müssen gebührend berücksichtigt werden.

Letztlich ist wichtig, dass der Platz in der Stadt dazu da ist, sich zurechtzufinden, aber auch der Ort zum Verweilen und, um Ruhe zu finden, im Gegensatz zur Straße als Ort der Bewegung. Deshalb fühlt der Mensch sich auf kleinen Plätzen wohl und behaglich. Der Platz soll für den Menschen da sein. Damit erübrigt sich die Frage, ob Plätze im Laufe der Zeit, auch der unsrigen, noch Bedeutung und Begründung haben.

### 3. Die Stadt Lüdenschaid und ihre Plätze

1067 taucht der Name LUIDOLVESCEITH für eine Hofanlage zum ersten Mal auf.<sup>3</sup> In der zweiten, großen Städtegründungswelle der Stauerzeit wird 1268 die Ansiedlung durch Privileg und Urkunde von Graf Engelbert I. von der Mark (1249 – 1277) zur Stadt erhoben. Die sehr kleine Fläche von 3,5 ha behielt sie bis ins 18. Jahrhundert. Das Gesicht der

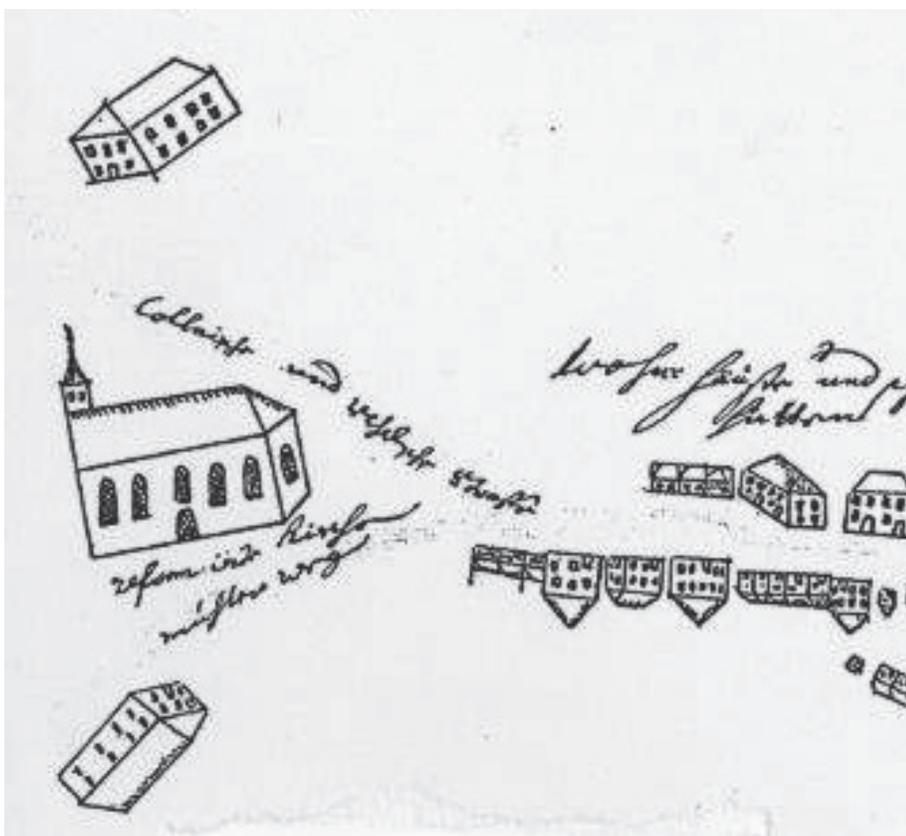


Abb. 3) Ausschnitt aus dem Moserplan von 1723, Weggabelung an der Kreuzkapelle

<sup>2</sup> Siehe C. S., Der Städtebau: dort weitere, tiefgreifende Ideen

<sup>3</sup> Siehe E. Keyser, Deutsches Städtebuch, S. 228 - 230



So ist auf dem Moserplan und dem vergrößerten Ausschnitt im Bereich der Kreuzkapelle (Abb. 3) die Bebauung der verlängerten Hauptstraße über das Untertor hinaus zu erkennen. Hier reihen sich ein- bis zweigeschossige Gebäude beidseits der Straße aneinander. Vor der Kreuzkapelle teilt sich in einer Gabelung die Hauptstraße in eine Verbindung nach Heedfeld, die Weseler Straße (es war die Verbindung zur Kriegs- und Domainen-Kammer in Kleve; heute Knapper Straße) und einen Abzweig nach Halver, den Mühlenweg, an dem eine Walkmühle angesiedelt war (heute Kölner Straße). Weitere Wegeabzweige sind noch nicht vorhanden. Es gab nur schmale Fußwege, die allerdings nicht in den Plänen verzeichnet sind. Sie führten zu den Gärten am Sauerfeld, zu den Waschteichen in der Wildmecke oder zum Wiedenhof, dem Kirchspielpastorat. Ein solches Gartengelände war auch der in Kirchenbesitz befindliche Schulmeisterskamp, der bis zum Sauerfeld reichte. Art, Zustand und Benutzung der Verbindungen als Wege, Postwege, Polizeywege (Polizey im Sinne von „Staatsanstalt, Staatsmaßnahmen“, die die öffentliche Ordnung und Sicherheit angehen), Straßen, Landstraßen oder auch Chausseen sind immerwährendes Anliegen. Allerdings gab es noch um 1770 keine einzige Chaussee in Preußen.<sup>11</sup>

Als Bebauung bei der Kreuzkapelle sind nur ein Gebäude rechts der Straße nach Heedfeld und eines links der Straße nach Halver dargestellt. Diese Angaben sind vage und entsprechen nicht der Wirklichkeit, denn in dieser Zeit stand am Weg nach Heedfeld schon das Landhaus des Hografen.

50 Jahre nach dem großen Stadtbrand von 1723 war die Stadt nahezu wieder aufgebaut. Die Bebauung der verlängerten Hauptstraße reichte nun bis zur Kreuzkapelle. Sie und das Landhaus des Hografen waren schon genauer, aber doch mit viel Einbildungskraft, weniger mit Genauigkeit dargestellt. Weitere Wegeverbindungen gab es auch jetzt noch nicht. Dies ist aus dem *Abriss von 1775* (Abb. 4) zu entnehmen.<sup>12</sup>

Nach weiteren gut 50 Jahren hatte sich die Lage im Bereich der Kreuzkapelle dauerhaft ausgebildet. Allerdings sind aus den noch nicht genau vermessenen Gebäuden solche von großer Genauigkeit geworden. Der *1830 aufgelegte Plan* (Abb. 5) ist ein Handriss und weder ein Bau- noch ein Situationsplan, der die Bauentwicklung oder sonst Bauangelegenheiten regelt, sondern er ist ein Katasterplan.<sup>13</sup> „Solche Handrisse, auch Urisse genannt, waren ein Teil der landesweiten Katastrierung, die genaue Grundstückserfassungen für eine nachvollziehbare Besteuerung liefern sollten.“ Gleichwohl gibt dieser Plan zum ersten Mal wichtige Hinweise und genaue Vorstellungen für die Entwicklung der Stadt. Der Plan spiegelt Vorgaben wider, die teilweise schon mehr als 150 Jahre zuvor entstanden. „Bei der Bebauung [...] sind die Auswirkungen der Feuer-Ordnung vom 25. Mai 1693 und der Bebauung bei Wiedergebaurung der Stadt Lüdenscheid vom 19. Januar 1724 zu erkennen.“ Die Bebauung in Richtung Heedfeld und Halver wird nun konkret. So wird das Landhaus nach Norden verlängert und parallel dazu an der Grundstücksgrenze ein Fabrikationsgebäude errichtet. „Straßen, Wege und Feldwege mit ihren Hauptzielorten lassen ein Wegenetz erkennen, das sich aus praktischer Angewöhnung ergab,“ doch ist eine Erweiterung gegenüber früheren Zeiten nicht

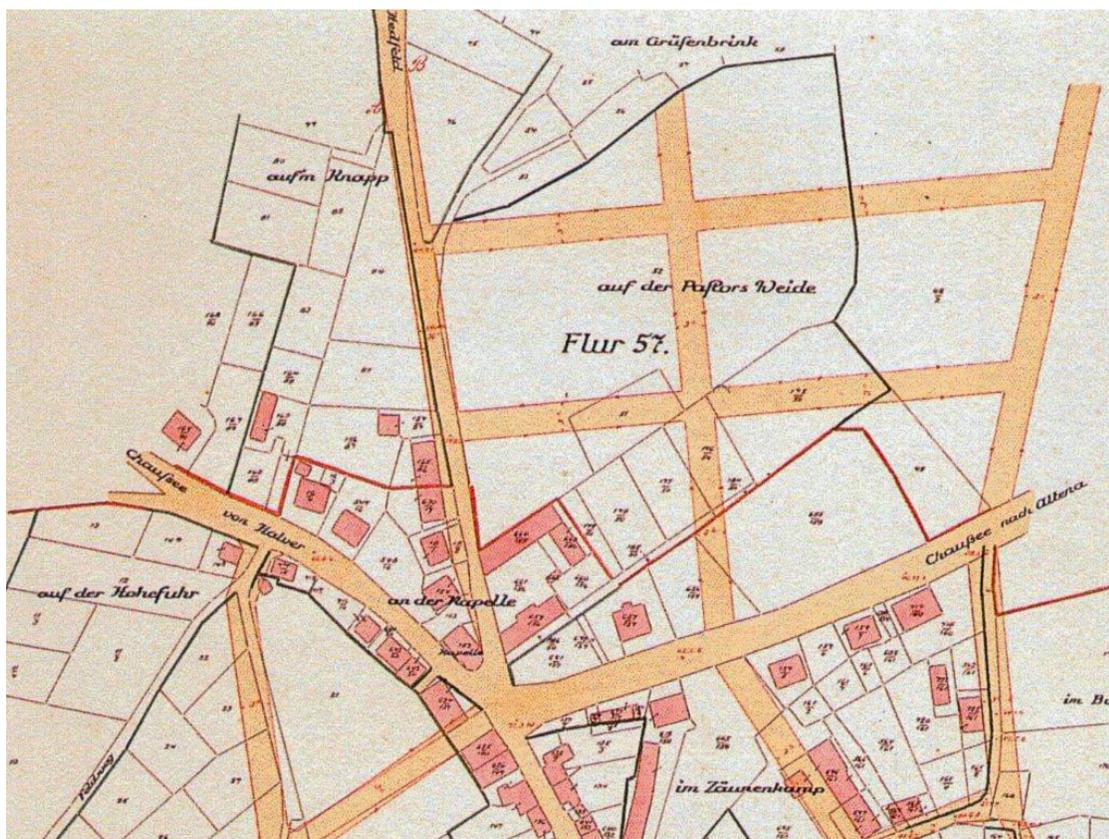


Abb. 6) Ausschnitt aus dem Bau- und Situationsplan von 1855/56, Abzeichnung von 1933

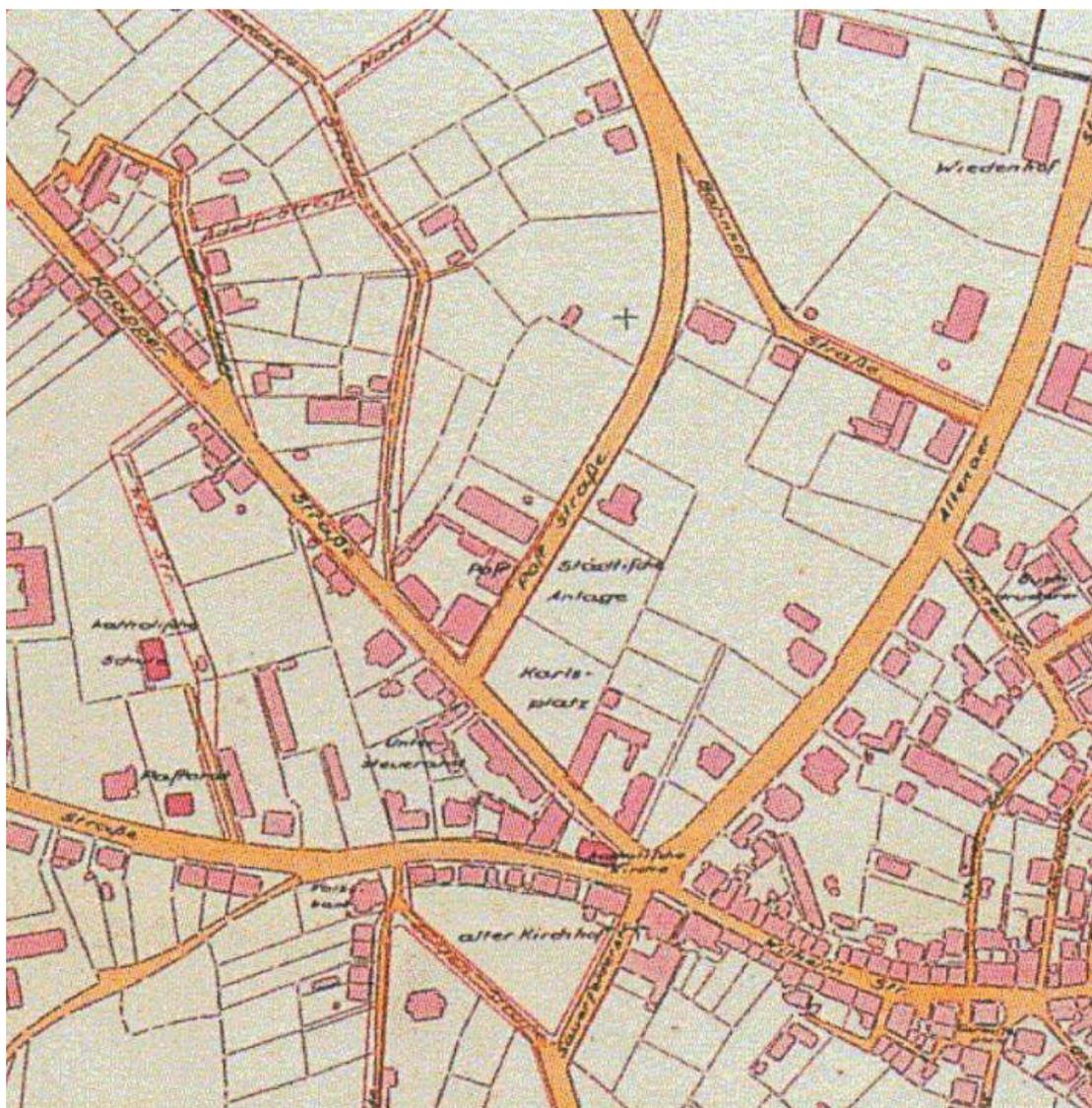


Abb. 7) Ausschnitt aus der Übersichtskarte von 1881

11 E. Girszewski, Die Post in und um Lüdenscheid, Bd. 1, 2 + 3, dort sehr gründliche Ausführungen; auch bei W. Sauerländer, Geschichte der Stadt Lüdenscheid, S. 265 - 268

12 „Abgezeichneter Abriß oder Carte [...] den 6ten März 1775 gez. P. weiland vereydeten Landmeßer“

13 G. Spies, Stadtentwicklung unter besonderer Berücksichtigung der wirtschaftsbürgerlichen Villenarchitektur in Lüdenscheid von 1800 bis 1918, in „Preußen und Wir“, Hg. Eckhard Trox. Hier ausführliche Erläuterungen zur Zeit und Begründungen für den Katasterplan, S. 153 - 164 und S. 176 - 179. Der Plan zeigt die Altstadt und besonders die verlängerte Hauptstraße bis über die Kreuzkapelle hinaus. Abb. 5 ist ein Ausschnitt dieses Planes.

festzustellen.

„Der Bau- und Situationsplan von 1855/56 (Abb. 6) wurde mit Verfügung des Landrats angeordnet [...]. Nachdem die geringe Bereitschaft [besser: Ablehnung] des Magistrats zur Aufstellung des Plans zunächst einmal überwunden [...] wurde und überdies der technische Ablauf der Planerstellung noch eingeübt werden musste, war viel Zeit verstrichen. Der Bau- und Situationsplan war der erste mit genauen Vorgaben, der durchaus auch in die Rechte der ortsansässigen Grundeigentümer eingriff. Nur durch einen solchen Plan konnte die nun zunehmende Bautätigkeit einigermaßen geregelt werden. In diesen Jahren wurden in rascher Folge Bauordnungen erlassen, die die erneuten Überarbeitungen der Pläne erforderlich machten.<sup>14</sup> Erstmals erkannte man bei der Stadtentwicklung planerisches Handeln. Die im Plan von 1855/56 angestrebten Festsetzungen waren für die Handhabung von Baugenehmigungen ebenso neu wie für die zukünftige Entwicklung der Stadt im Ganzen. Nach dem 'Straßen-Alignment' legte man Fluchtlinien fest, durch die die von jeder Bebauung freizuhaltenden Straßenflächen [...] ausgewiesen wurden. Dadurch lag die Breite 'der Straße' fest. Weil die Fluchtlinien gleichzeitig auch Baufluchtlinien waren, musste die Lage der Gebäude auf sie bezogen werden, und damit war späterhin auch die Höhe der Gebäude entscheidend vorbestimmt. Obwohl die gesamte überplante Fläche keine umfassende Zukunftslösung bringen konnte, war erst einmal für diesen Teil der Stadtfläche der Anfang gemacht. Neben der Eigentumsauffassung und der Baufreiheit [...] lag in diesen Plänen der Schlüssel zur baulichen Entwicklung der Stadt“.<sup>15</sup> Die im Bau- und Situationsplan dargestellte Überplanung der Pastors Weide mit rechtwinklig sich kreuzenden Straßen eröffnete die Bildung eines neuen Stadtviertels, ist aber so nicht verwirklicht worden.

So knickte die projektierte Sauerfelder Straße in Richtung der schon vorhandenen Straßengabelung ab und verlief über sie hinaus als Chaussee nach Altena. Anfangs hieß dieses Verbindungsstück bis zur Straßengabelung Sauerfelder Straße, später erhielt es - nachvollziehbar - die Bezeichnung Altenaer Straße. Nur die Chaussee nach Altena ist nach diesem Plan projektiert und auch anfangs der 1830er Jahren gebaut worden. Über sie hatte es seit Beginn des Jahrhunderts lange Diskussionen gegeben: wären andere Verbindungen nicht viel wichtiger? Man war sich auch nicht einig, wer die Kosten übernehmen sollte: das Gemeinwesen oder die Nutznießer? Viel Eigennutz spielte eine Rolle. Auch war die Straßenführung umstritten: sollte sie über die Arnsberger Straße (heute Werdohler Straße) und durch das Fuelbecketal führen? Denn bislang galt es als vorteilhaft, die Berglage zu bevorzugen und die Täler wegen der häufigen Überschwemmungen und der Straßenführung durch die Flussbetten (!) zu meiden. Die Nachteile oft steiler und schwer passierbarer Wege wurden dabei in Kauf genommen. Inzwischen aber hatten die staatlichen Planer die Vorstellung, Chausseen möglichst durch die Täler und nicht mehr über die Höhen zu führen. 1821 hatte die Ober-Bau-Deputation dieser Straßenführung den Vorzug gegeben und Ende 1824 die Wegelinie festgesetzt. Die Straße führte jetzt entgegen dem Wunsch der Stadt durch das Rahmedetal. 1834 war die Straße fertig.

Schon Anfang des 19. Jahrhunderts versuchte man ernsthaft, den Weg nach Hülscheid

„über den Knapp“ instandzusetzen. Bisher waren diese Wege bei schlechtem Wetter fast nicht passierbar. Sie waren kurvenreich; weite lästige Umwege mussten in Kauf genommen werden. Noch ein Vierteljahrhundert waren die Verbindungswege nichts als miserable Feldwege, oft nur Hohlwege. Dies sollte 1815 durch einen wohlentworfenen Plan geändert werden. Aber ähnlich wie bei der Chaussee nach Altena gab es auch hier tiefgreifende Unstimmigkeiten und dadurch häufigen Stillstand. Oft fehlte es schlicht an Geld. Auch hier gingen die Überlegungen erst zu ganz anderen Möglichkeiten für die Wegeführung. Sollte man nicht auf die Straße nach Heedfeld und darüber hinaus verzichten und eher über den Mühlenweg durch das Elspetal, an der Pöppelsheimer Mühle vorbei ins Volmetal und weiter nach Halver gelangen? Bei der Straße nach Heedfeld war auch denkbar, auf dem Grünewald (alte Ortsbezeichnung!) über Straße (heute Haus Schöneck) bei Winkhausen oder das Lösenbachtal zu gehen. Schließlich aber einigte man sich doch, die Straße nach Heedfeld und Hülscheid zu bauen. Aber auch die Idee, über den Mühlenweg ins Volmetal zu gelangen, wurde wieder aufgegriffen und verwirklicht. Allerdings wurden bis etwa 1850 fast alle Verbindungen als miserabel bezeichnet. Von diesen jahrzehntelangen Schwierigkeiten zeugt eine Vielzahl von Aktenvermerken.<sup>16</sup> Die Bebauung des oberen Mühlenwegs (später Kölner Straße, inzwischen aufgehoben) hat begonnen: links der Straße sind eine



Abb. 8) Ausschnitt aus der Übersichtskarte der Stadt Lüdenscheid von 1897

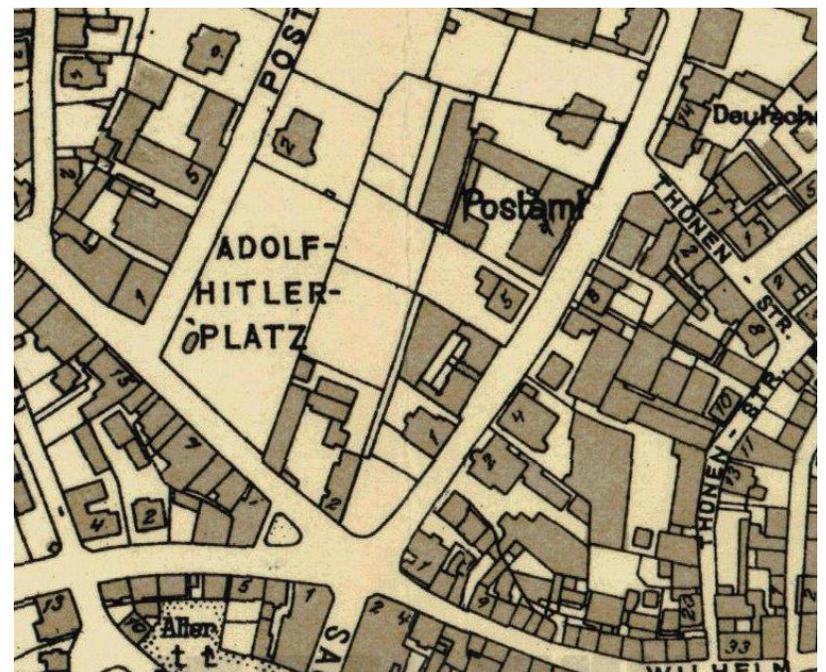


Abb. 9) Ausschnitt aus dem Stadtplan von 1935

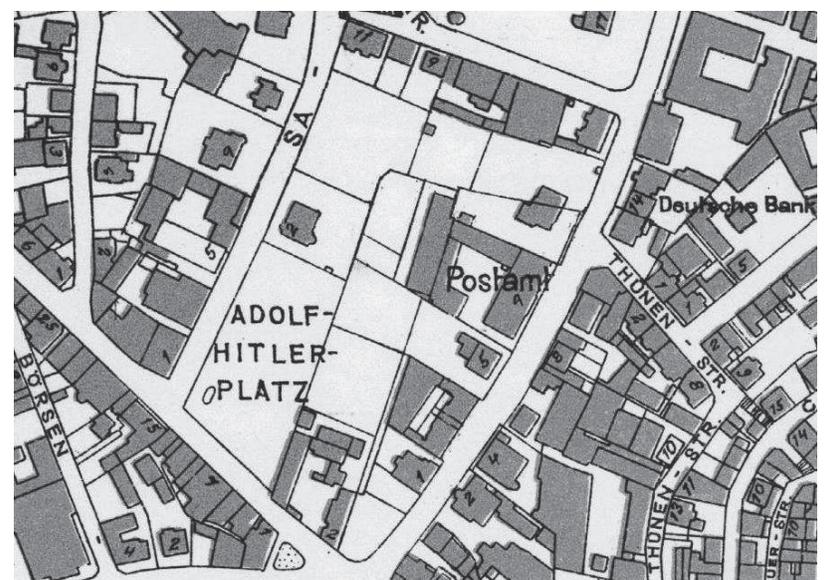


Abb. 10) Ausschnitt aus dem Stadtplan von 1941

14 Aus der Vielzahl der in den Jahren aufgelegten Pläne ist nur eine Auswahl besonders wichtiger vorgestellt

15 Wie unter 13, S. 156 - 158

16 Dazu u. a. StA Lüdenscheid A802, A1804, A1805 ff.

Häuserzeile, rechts von ihr Einzelhäuser errichtet worden. Ebenso ist eine Häuserzeile an der Straße nach Heedfeld (später Knapper Straße, heute Rathausplatz) entstanden. Auch hier waren die Häuser ein- bis zweigeschossig, so bescheiden wie die nach dem Stadtbrand von 1723. Das ehemalige Anwesen des Hografen hat neben dem Landhaus und dem langgestreckten Fabrikationsgebäude nun einen Anbau, rechtwinklig zu diesem, erhalten, so dass eine dreiseitig umschlossene Hofanlage entstand. An der oberen Chaussee nach Altena baute Heinrich Dicke 1848 ein Wohngebäude (später Altenaer Str. 5).<sup>17</sup>

Die *Übersichtskarte von 1881* (Abb. 7) „stellte eine Fortschreibung des Plans von 1855/56 dar.“<sup>18</sup> In unregelmäßigen Abständen forderten übergeordnete Institutionen [...] solche Baupläne vom Magistrat der Stadt an [...]. Es bedarf jedoch noch der Fixierung und Eintragung in Aussicht genommener neuer Straßen.“<sup>19</sup> Die verschiedenen Ortsstatuten mussten ebenso beachtet werden wie die jeweils gültigen Bauordnungen.<sup>20</sup> „Es war fortan darauf zu halten, daß eine Verunstaltung der Straßen und Plätze nicht eintreten solle. Und die Eigentümer der Grundstücke konnten unter bestimmten Umständen zum Bau der

Straße verpflichtet oder mit einem anteiligen Beitrag belegt werden.“<sup>21</sup> Außerdem mussten die Straßen gepflastert werden.<sup>22</sup> Angewendet wurde der Bauplan bei der Planung und dem Bau der Post- und der Bahnhofstraße, wobei nach sorgfältiger Abwägung die Kosten auf Stadt und Grundeigentümer aufgeteilt wurden, weil das übergeordnete Interesse ja auch zu berücksichtigen war.<sup>23</sup> „Nachdem der Eisenbahnbau Brügge – Lüdenscheid 1877 genehmigt war, konnte die Verbindung schon am 15. Juli 1880 eröffnet werden. Im Zusammenhang mit der neuentstehenden Situation am Staatsbahnhof bestätigte sich [...] die Notwendigkeit von genauen Regelungen. Denn für die hiesige Stadt bei der mit jedem Tage zunehmenden Ausdehnung [ist] ein dringendes Bedürfnis nach eiligem Handeln geboten, zumal zu erwarten steht, daß mit der Inbetriebsetzung unserer Bahn ein vollständig neuer Stadttheil entstehen, beziehungsweise die Anlage verschiedener neuer Straßen notwendig werden wird.“<sup>24</sup> Diese Vorhersagen trafen auf die gesamte Stadt zu, besonders aber auf das Gebiet zwischen der Kreuzkapelle und dem vorgesehenen Staatsbahnhof.

Die Straßengabelung hatte sich vollständig

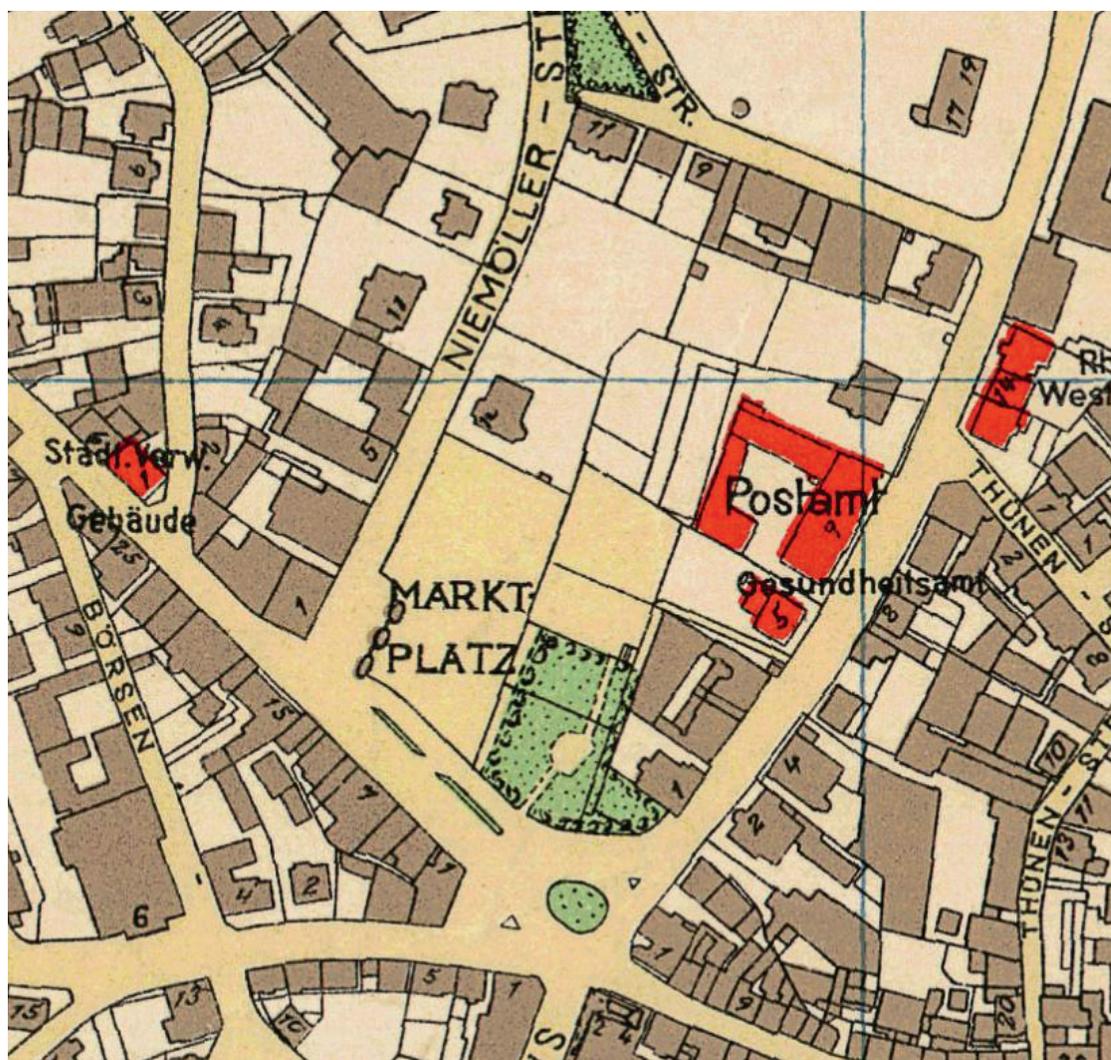


Abb. 11) Ausschnitt aus dem Stadtplan von 1954

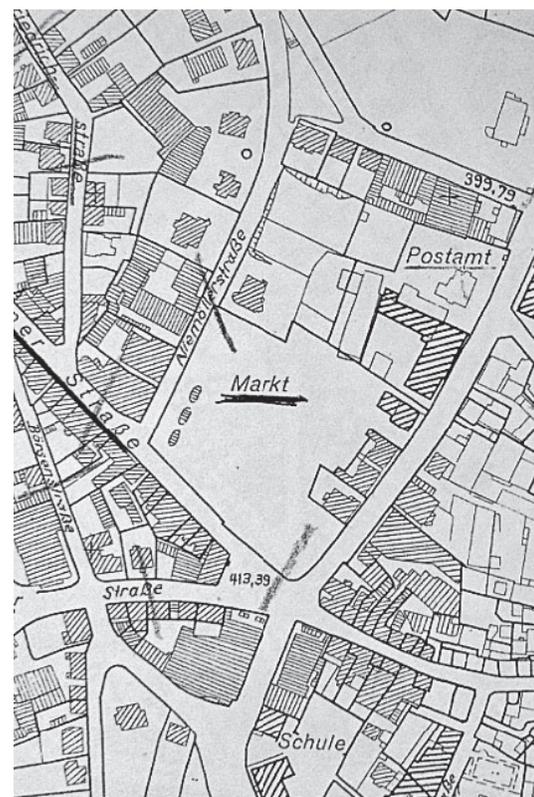


Abb. 12) Ausschnitt aus der Deutschen Grundkarte DGK 5 von 1961

gewandelt: hier trafen sich gleich fünf Straßen, drei davon neu entstanden. Seit dem 22. September 1896 bekamen sie auch neue Namen und hießen nun Wilhelm-, Sauerfelder-, Kölner-, Knapper- und Altenaer Straße.<sup>25</sup> Aus all diesen Richtungen traf hier

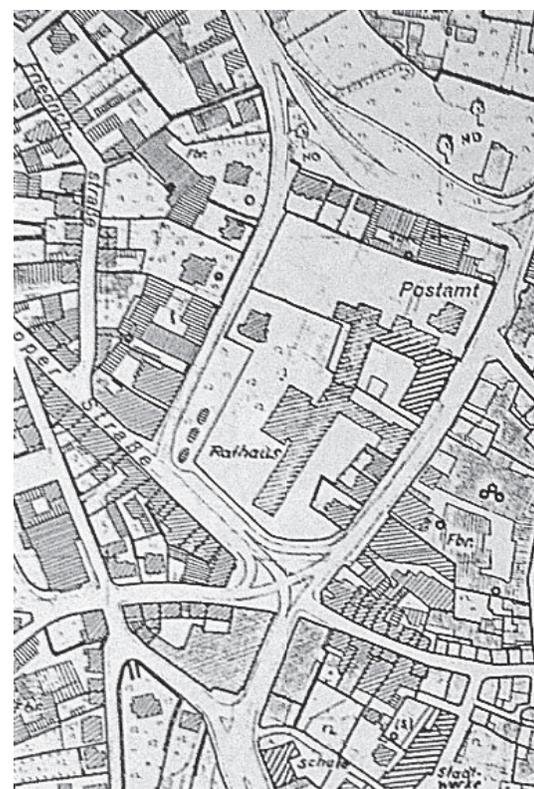


Abb. 13) Ausschnitt aus der Deutschen Grundkarte DGK 5 von 1964

17 Wie unter 13, S. 167

18 Wie unter 13, S. 157/158; siehe auch Archiv des Märkischen Kreises (AMK), Depos. Stadtarchiv Münster (StAMS), Kreis Altena, Nr. 590 „Zusammenstellung der im Kreise Altena bestehenden Lokal-Polizeiordnungen und polizeilichen Vorschriften“, ebenfalls der im Magistratsbezirk Lüdenscheid geltenden vom 10. 8. 1869, AMK, Depos. StAMS, Kreis Altena, Nr. 1026 „Bau-Polizei-Ordnung für die Stadt Lüdenscheid vom 18. 1. 1858 und vom 1. 7. 1877“

19 AMK, Depos. StAMS, Kreis Altena, Nr. 171 „Kgl. Regierung an Landrat“ Alb 3736, 1868 vom 8. 9. 1869 und Antwort Magistrat an Landrat Nr. 1120 vom 25. 9. 1869

20 „Gesetz betreffend die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften. Vom 2. 7. 1875“ aus Gesetz-Sammlung für die Königlichen-Preussischen Staaten, Nr. 40, Jg. 1875 (Nr. 8375), S. 561 – 566; AMK, Depos. StAMS, Kreis Altena, Nr. 171, Orts-Statut betreffend die Anlage und Veränderung von Straßen, öffentlichen Wegen und Plätzen für die Stadtgemeinde Lüdenscheid vom 24. 2. 1880“

21 Wie Anm. 20,a: §3, §15

22 Wie Anm. 20,b: § 3

23 AMK, Depos. StAMS, Kreis Altena, Nr. 171: Landrat an Magistrat A3797 vom 19. 5. 1880

24 AMK, Depos. StAMS, Kreis Altena, Nr. 171: Magistrat an Landrat vom 1. 4. 1880

25 StA Lüd. A1755

der Verkehr in einer Straßenkreuzung zusammen. Über seine Häufigkeit lässt sich nur mutmaßen, denn es gab nicht viele Ausweichmöglichkeiten. Als eine ebenfalls neue Straße wurde am westlichem Rand der Pastors Weide die schon länger für nötig befundene Verbindung zum zukünftigen Bahnhof angelegt: sie erhielt den Namen Poststraße. Der daran grenzende freie Platz sollte Carlsplatz heißen. Die Sauerfelder Straße wurde über die Abknickung zum Straßenstern bis zur Kölner Straße verlängert. Diese Entwicklung wurde seit langem erörtert: Durch den zukünftigen Bahnhof würde zwischen Straßenstern und dem Gebiet im Umkreis des Bahnhofs ein neuer, großer Stadtteil entstehen. Noch bis in die 1840er Jahre gab es keine Schwierigkeit, die Handwerksbetriebe in der Stadt zu betreiben. Man nahm sie kaum wahr. Größere Anlagen gab es seit 1806 nur beim ehemaligen Landhaus des Hografen und seit 1835 auf dem Wiedenhof, dem anschließenden Gelände.



Abb. 14) Ausschnitt aus der Deutschen Grundkarte DGK 5 von 1969

Ungefähr ab 1860 entstanden nun in rascher Folge größere Fabrikanlagen am Rande der Stadt. Diese Entwicklung zog immer mehr Menschen an, sodass durch den nun einsetzenden Wohnungsbedarf viel Platz nötig wurde: So wuchs die Bevölkerung von etwa 1850 bis 1880 von ungefähr 5.000 Einwohnern um mehr das Doppelte auf ungefähr 11.000. Die Vergrößerung der Stadtfläche wurde zunehmend sichtbar. Auch die Fabrikanlagen benötigten ihre Flächen.

So war die Kölner Straße in ihrem oberen Teilstück nun beidseits bebaut, an der linken Seite mit einer zusammenhängenden Häuserzeile, auf der anderen mit engstehenden Einzelhäusern. Die vordere Knapper Straße (heute Rathausplatz) hatte linksseits eine geschlossene Häuserzeile, alle in gewohnt niedriggeschossiger Ausführung. Zur Pastors Weide gab es nur das ehemalige Anwesen des Hografen, sonst war keine Bebauung auf dieser Straßenseite



Abb. 15) Ausschnitt aus der Deutschen Grundkarte DGK 5 von 1974

und der Platz lag frei davor. Die Poststraße war angelegt, Es war üblich, die Straßen nur so weit auszubauen wie Grundstücke benötigt wurden. Der Rest folgte dann nach Bedarf. So war es auch hier: auf der linken Straßenseite entstanden fast zeitgleich 1865/66 das Hotel zur Post und daneben das neue Postamt. Gegenüber war der Platz frei. Nur schräg gegenüber stand eine Villa. Offensichtlich lag es der Stadt nahe, den neuen Zustand in Ordnung zu halten. Bürgermeister Wiesmann gab deshalb bekannt: „Von der Weide, dem Carlsplatz und anderen städtischen Plätzen Wegen sind die dort umherstehenden alten Geräte, Karren, Rädertheile und sonstige fremden Sachen binnen 8 Tagen durch die Eigenthümer wegzuschaffen, widrigenfalls sie als herrenloses Gut anzusehen und zum Besten der Armen verkauft werden sollen.“<sup>26</sup>

Die *Übersichtskarte der Stadt Lüdenscheid von 1897* (Abb. 8) war nötig geworden, weil in dem vergangenen Zeitraum neue Anforderungen an den Magistrat gerichtet und manche Einwände abgewehrt werden mussten.<sup>27</sup> Es waren Vorgaben, die das Erscheinungsbild der Gebäude stark beeinflussten: die Höhenentwicklung der Häuser, auch die Geschossigkeit mit drei, höchstens vier Stockwerken, die Stellung der Gebäude untereinander. Hierdurch sollte eine zu hohe Ausnutzung von Grund und Boden verhindert werden. Das Straßennetz im Bereich des Straßensterns war nun für die Zukunft ausgelegt und wurde erst einmal nicht mehr verändert, die Bebauung selbst und das Erscheinungsbild aber wohl. Dies ist besonders an der Kreuzkapelle zu erkennen. Sie wurde im Jahr 1887 abgebrochen. Zurück blieb ein öder Flecken. Der schon angelegte

Carlsplatz veränderte sein Aussehen ebenfalls beachtlich: „bislang war er ein kahler, ungestalter Platz inmitten der Bebauung geblieben, nicht bebaut, obwohl er mit projektierten Straßen überplant war.“

Dies übertrug sich schließlich auch auf den nach Abriss der Kreuzkapelle freigewordenen Platz, wo neben der großen Linde ursprünglich ein Springbrunnen aufgestellt werden sollte. Dort sollte eine weitere, wohlgestaltete Grünanlage entstehen.<sup>28</sup> Schon früh befand sich ein schöner Baumbestand auf einem Teil der Weide und ihrer Umgebung. Pfarrer Hülsman schließlich ließ ihren hinteren Teil mit dem mindestens noch bis 1952 stehenden Bäumen bepflanzen.<sup>29</sup> Für diese Idee setzte sich das in der Mitte des Jahrhunderts gegründete „Comitee für Verschönerung und Cultur“ ein. Sein Eifer galt dem Erhalt der Natur in der Stadt: für Bäume, Vogelwelt, für gärtnerische Anlagen und die Gestaltung öffentlicher Plätze und Wege.<sup>30</sup> So war ihm am 8. September 1870 das städtische Grundstück am Carlsplatz überlassen worden, wo es eine Baumschule anlegte und mit Hilfe privater Spender Bäume und Sträucher anpflanzte. Das Comitee ging am 1. Mai 1871 in dem von Bürgermeister Wiesmann gegründeten „Verschönerungs-Verein Lüdenscheid“ auf.<sup>31</sup> Seine Arbeit beruhte ebenfalls darauf, dass sich Bürger dazu bereitfanden. So war schon 1872 die Anlage auf dem Carlsplatz, aus Privatmitteln finanziert, beendet und immer noch galt, was schon am 23. März 1871 formuliert war: alles empfahl man dem Schutze des Publikums.<sup>32</sup>

Neben diesen Aktivitäten galt die Aufmerksamkeit der Post- und der Bahnhofstraße. 1874 wurden an einem Teil der Kirchhofstraße Bepflanzungen angelegt.

Die Pflege des Carlsplatzes wurde 1876 dem Verschönerungs-Verein übertragen. Schwierigkeiten traten auf, als 1882 der früher übliche Zuschuss

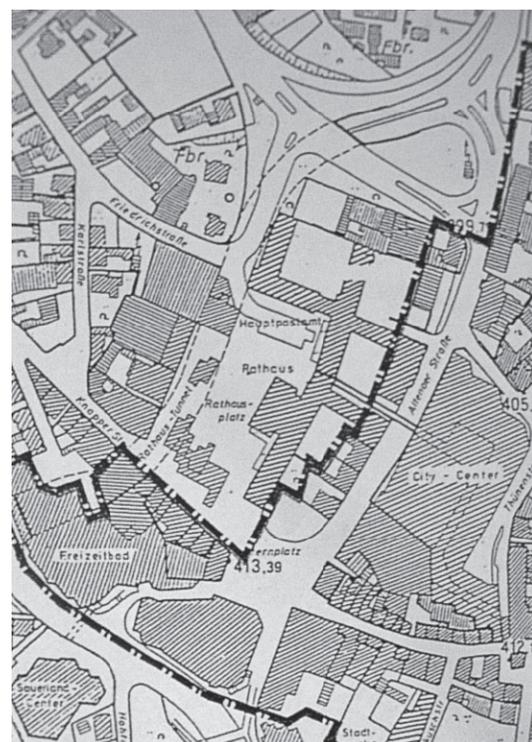


Abb. 16) Ausschnitt aus der Deutschen Grundkarte DGK 5 von etwa 1988

26 Lüdenscheider Wochenblatt vom 11. 6. 1870, auch Anm. 11, S. 112

27 Wie Anm. 13, S. 158 - 160

28 Wie Anm. 13, S. 163

29 A. D. Rahmede, Lüdenscheider Straßenstern im Ablauf der Jahrhunderte, in Märkisch-Sauerland (Beilage zur LN) Nr. 34 vom 23. 10. 1952

30 G. Deitenbeck, Geschichte der Stadt Lüdenscheid, S. 228

31 H. Strodel, Chronik der Stadt Lüdenscheid, S. 96 - 98

32 F. Simon, Kurze Geschichte der Stadt Lüdenscheid und Umgebung, S. 52

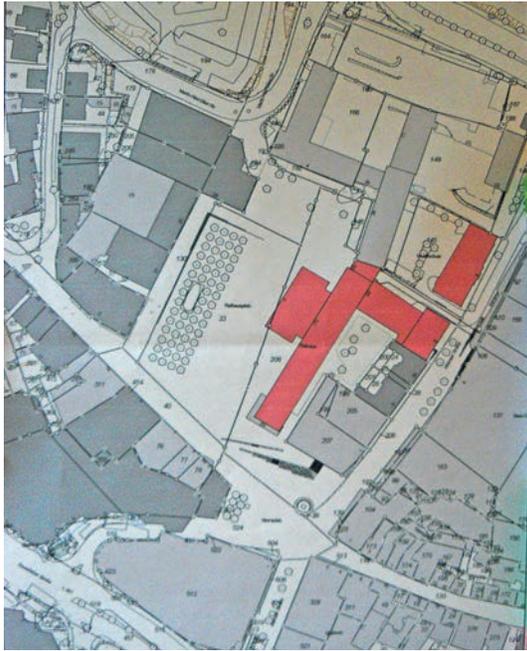


Abb. 17) Ausschnitt aus der Liegenschaftskarte von 2014

abgelehnt wurde, „da die Stadt anderweitig zu viele Ausgaben habe.“ Daraufhin war der Fortbestand des Vereins 1883 fraglich. Entweder solle die Pflege und Instandsetzung der Anlagen von der Stadt geschehen oder dem Verein eine entsprechende Summe dafür überwiesen werden. 1885 trat der Verein plötzlich mit dem Plan hervor, die Kreuzkapelle zu erwerben, um einen freien Platz zu schaffen, der durch diese Impulse eine Bereicherung erfahre. Denn: „Der Platz darf nach dem Verträge vom 9. November 1886 nie wieder bebaut werden, sondern ist nur zu einem ‚aesthetischen, konfessionell irrelevanten städtischen Zwecke‘ zu benutzen, das heißt: er ist als Zier- und Schmuckplatz dauernd gesichert.“<sup>33</sup> Die Ideen zur Umgestaltung

des Platzes fielen zeitlich ungefähr mit dem Tode Kaiser Wilhelm I. am 9. März 1888 zusammen. So lag es nahe, hier ein Denkmal zu errichten. Zumal diese Denkmalfrage seit der Vereinsgründung 1871 noch ungelöst war.<sup>34</sup> Nach Prüfung anderer Vorschläge bekam der Lüdenscheider Bildhauer Gottwalt Kuhse am 28. August 1888 den Auftrag, ein Standbild des Kaisers zu schaffen. Die Kosten wurden durch freiwillige Spenden der Bürger aufgebracht. So konnte am 20. Oktober 1890 das Denkmal feierlich an die Bevölkerung übergeben werden. Allerdings lautete die Mahnung von Pastor Röttman bei der Einweihung, „daß er das Denkmal für ‚ewige Zeiten‘ in die Obhut der Stadt gebe.“ Der Wilhelmsplatz – seit 1887 so genannt – sollte geplant, das Asphalttrottoir als erstes aus städtischen Mitteln in Lüdenscheid angelegt und der Platz eingefriedet werden. Im Jahr 1891 wurde der Anschluss des Verschönerungs-Vereins an den Sauerländischen Touristenverein beschlossen und am 7. Mai 1891 kam es zur Bildung des „Sauerländischen Gebirgs-Vereins für Stadt und Land“. Soweit war diese segensreiche Einrichtung Geschichte geworden. Jetzt besaß die Stadt auf der Pastors Weide erstmals einen tatsächlichen Platz, wie es nach dem Stadtbrand von 1723 gefordert worden war. Er war in den Abmessungen noch bescheiden und reichte vom Postamt bis zum Fabrikgebäude von 1806 (auf dem späteren Grundstück Dicke) und von der Knapper Straße bis zum kleinen Verbindungsweg zwischen Hotel zur Post (heute griechische Gastronomie) und dem Postgebäude (heute Bürogebäude). Seine Maßverhältnisse waren ausgewogen. In Richtung Norden schloss sich der inzwischen zu einem Park entwickelte Grünplatz an. Beide Anlagen zusammen ergaben eine wirkliche Bereicherung für die gesamte Stadt. So bot sich der Carlsplatz geradezu für einen Wochenmarkt an. Ein erster Versuch zur Einrichtung eines Lüdenscheider Wochenmarktes wurde 1845

auf dem bescheidenen Platz vor dem Rathaus (jetzt Altes Rathaus) unternommen. „Aber weil er nur geringen Zuspruch erhielt – die meisten Bewohner waren noch Selbstversorger –, wurde er 1847 wieder eingestellt.“ Am 31. August 1881 jedoch „die Hauptstraße war 1864 [...] verbreitert worden [...] entstand er an gleicher Stelle erneut.“<sup>35</sup> In den folgenden Jahren wurde das Angebot auf weitere Stellen in der Stadt ausgedehnt, sodass es immer wieder Behinderungen gab. Deswegen wurde der Wochenmarkt schließlich am 1. August 1893 auf den Carlsplatz verlegt, der sich dazu geradezu anbot. Diese Standortentscheidung hatte zunächst bis 1960 Bestand, nach einigen Unterbrechungen dann aber seit 1976 bis auf den heutigen Tag. 1960 fand der Wochenmarkt auf dem Schützenplatz, im selben Jahr in der Weststraße statt, dann wieder auf dem Marktplatz. 1970 musste er vor dem Tunnelbau in die obere Wilhelmstraße ausweichen. 1976 kehrte er auf den Rathausplatz zurück.<sup>36</sup> Eine vorübergehende Behelfslösung war beendet. Den Wochenmarkt auf diesen Platz anzusiedeln, war schon vor 120 Jahren die richtige Entscheidung gewesen.

Zu erwähnen sind auch die Gräberfelder, die einst bei der Kirche lagen. Seit es ein Gotteshaus in der



Abb. 18) Kreuzkapelle von 1471 vor dem Abbruch 1887



Abb. 19) Ausleger an Haus Hulda 2014

Stadt gab, hat es dort wohl einen Gottesacker gegeben.

1491 wurde dann von einer Friedhofsweihe gesprochen. Seit der Reformation waren Kirche und Friedhof lutherisch. Bis nach schwierigen Verhandlungen zwischen Regierung in Hamm, Magistrat und Consistorium dieser Totenhof (gleich Begräbnisplatz) mitten in der Stadt 1818 geschlossen wurde.<sup>37</sup> Als die bisher lutherische Kreuzkapelle 1705 der reformierten Gemeinde überlassen wurde, legte diese 1727 hinter der Kapelle ein kleines, eigenes Grabfeld von 30 Fuß mal 70 Fuß (9,42 m x 21,98 m) an.<sup>38</sup> Später bestatteten die wenigen Katholiken ihre Toten ebenfalls hier. Benutzt wurde der kleine Friedhof bis ungefähr 1800. Grabsteine und Bestattete sind teilweise noch bei der Entfernung des Kaiserdenkmals

33 H. Lüling, Chronik der Stadt Lüdenscheid, S. 38

34 Wie Anm. 30, S. 97, wie Anm. 13, S. 164

35 Lüdenscheider Wochenblatt 24. 4. 1893; „50 Jahre Lüdenscheider Wochenmarkt“ in Lüdenscheider General-Anzeiger 28. 8. 1931

36 G. Geisel/D. Leutloff, „Die Lüdenscheider Straßennamen“, S. 178/179

37 StA Lüd. A1841

38 F. Simon, Kurze Geschichte der Stadt Lüdenscheid und Umgebung, S. 21

39 StA Lüd. A1841; auch F. H. Schumacher, Chronik der Stadt Lüdenscheid, S. 62

vorhanden gewesen und zum evangelischen Kirchhof am Wehberg verlegt worden. 1827 ging die Kreuzkapelle an die katholische Gemeinde. Nach Schließung des bisherigen Kirchhofs in der Stadt 1818 wurde „dringlich Ersatz zu schaffen nötig.“ Schon 1817 hatte man in der Nähe der Kreuzkapelle hinter der Bebauung an der oberen linken Seite der Kölner Straße, dem sogenannten Rektoratskamp, einen neuen Begräbnisplatz gefunden.<sup>39</sup> Seine Einweihung fand am 6. Januar 1818 statt. Aber schon 1844 musste er erweitert werden, auf einer Fläche zwischen Sauerfelder Straße und Hohfuhrstraße (heute teilweise Brighthouse Park). Belegt wurde der Sauerfelder Friedhof bis ungefähr 1900. Umgebettet wurden die Verstorbenen und die Grabsteine zum evangelischen Friedhof an der Mathildenstraße. Der „Bebauungsplan und Fluchtlinienplan von 1900“ ersetzte die vorherigen Pläne. Er war sehr ausführlich. Erstmals wurden nun Bauzonen und Bauweisen festgeschrieben. Beim „Stadtplan von Lüdenscheid 1909“ wurde die Höhenentwicklung der Gebäude vorgeschrieben, aber besonders wichtig erschien: „zu beachten war in Zukunft ferner, daß Straßen nicht verunstaltet werden dürfen.“<sup>40</sup> Beide Pläne betrafen nicht direkt den Straßenstern und den Karlsplatz. Als Neuheit konnte vermeldet werden, dass die Stadtvertretung im Jahr 1905 die Bepflanzung der beiden Seiten des Karlsplatzes mit einer 5 Meter breiten Doppelallee mit Linden genehmigte. Sie wurde von der Bevölkerung gerne als Promenade angenommen. Im Zuge des Tunnelbaus mussten die letzten Reste weichen. Die Umlage des Kaiser-Wilhelm-Denkmals hatte in den Jahren verschiedene Umgestaltungen erfahren, wurde aber 1908 besonders stark beschnitten. Die Pflasterung der Innenstadtstraßen war seit nahezu 100 Jahren ein Thema, das aber nur unzureichend gelöst worden war. So wurde



Abb. 21) Grünanlage vor Haus Budde (heute Hulda) um 1900 in der Gabelung Kölner Straße/Knapper Straße

immer noch geklagt, dass die Straßen - sie waren wassergebunden - nach Regenfällen schlammig wären und mehrmals im Jahr abgezogen werden müssten, in der übrigen Zeit wären sie äußerst staubig. Diese Klagen fanden in den Stadtakten um 1910/11 noch ihren Niederschlag: man möge von der Chausseierung absehen und die Straßen

Geräuschentwicklung. Hier ist man an die „Erinnerungen an Lüdenscheid“ von Prof. Hotop



Abb. 22) Onkel Willi und Felix vor Haus Hulda am Markt 2014



Abb. 20) Kaiser-Wilhelm-Denkmal 1907

besser pflastern oder noch besser asphaltieren.<sup>41</sup> Dadurch spare man laufende Kosten und auch Reparaturen. Außerdem vermeide man Schmutz und

erinnert, der dies schon 1890 festgehalten hatte.<sup>42</sup> Ihm fehlten unter anderem Bürgersteige an den Straßen und es gäbe zu wenig Villen.<sup>43</sup> All diese Mängel gab es besonders in den verkehrsreichen Straßen wie der Bahnhof- und der Poststraße. Die Verkehrsfrage wurde immer drängender. Viele Ideen sind geboren worden, die zum Teil ungewöhnliche und merkwürdige Züge annahmen.<sup>43</sup> Eine elektrische Straßenbahn sollte so Knapper Straße, Karlsplatz, Bahnhofstraße und Sauerfelder Straße berühren. Andere Linien sollten dazu kommen. Neben den üblichen Pferdefuhrwerken begann aber auch der nichtschienegebundene

40 „Bau-Polizei-Verordnung für die Stadt Lüdenscheid vom 1. 10. 1897 unter Berücksichtigung der Nachträge vom 15. 4. 1901 und vom 1. 12. 1907“, einsehbar im Bestand des Bauaufsichtsamtes der Stadt Lüdenscheid

41 StA Lüd. A1791, A1956

42 Lüdenscheider Wochenblatt vom 9. 12. 1890; E. Girszewski, Die Post [...], Bd. 3, S. 47

43 Wie Anm. 31, S. 249 ff.

Kraftfahrverkehr die Bürger zu beschäftigen. Aus dem „Lüdenscheider Stadtplan von 1919“ ist zu entnehmen: „Die Tendenz hatte sich gegenüber den vorherigen Plänen nicht wesentlich verändert.“ Das Verkehrsaufkommen stieg in den 1920er Jahren beständig. In diesem Zusammenhang ergaben sich schon Schwierigkeiten, den Verkehr an der Kreuzung Straßenstern zu bewältigen, den Durchgangsverkehr – besonders an der Wilhelmstraße - zu vermeiden oder auch die radikalste Lösung anzustreben, die Innenstadt gänzlich vom Verkehr zu entlasten. Für die Stadt wurden Bauzonen- und Baustaffelplan zur Bauordnung erst am 22. September 1925 aufgestellt.<sup>44</sup> So ergaben sich durch die zunehmende Zwangslage verschiedene Verkehrsregelungen am Wilhelmsplatz und Anfang 1926 eine Einbahnlösung für die Hauptverkehrsstraße Wilhelmstraße. Durch das Parken an Knapper Straße und Poststraße entstanden ständige Behinderungen für den fließenden Verkehr. Deswegen dachte man darüber nach, auf dem Karlsplatz Parkierungsfläche zu schaffen. Letztlich führte dies alles in der zweiten Hälfte 1927 wohl zur ersten Verkehrszählung am Straßenstern, dem Hauptknotenpunkt.<sup>45</sup>

Im Plan von 1935 ist das Straßennetz in diesem Bereich nicht verändert (Abb. 9). Allerdings ist die Bebauung an der Poststraße (Namensänderung in SA-Straße seit 30. Januar 1935 noch nicht berichtet) bei der Firma Kugel & Finke ergänzt worden. Ferner wurde gegenüber dem Hotel zur Post ein Pavillon gebaut. Der Plan von 1941 (Abb.10) weist nun die neue Straßenbezeichnung auf (Umbenennung durch die Alliierten 1945 in Niemöllerstraße, auf Vorschlag des vorläufigen Stadtausschusses durch den Oberbürgermeister am 27. November 1945 angeordnet, veröffentlicht in „Amtliche Bekanntmachung der Militärregierung Nr. 54 vom 1. Dezember 1945“). Eine Umsetzung von Erkenntnissen aus einer neuerlichen Verkehrszählung vom 6./7. Juli 1939 - diesmal am Engpass Knapper Straße/Haus Dicke – ist noch nicht erfolgt.<sup>46</sup> Dies ist wohl dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges geschuldet.

Beim Plan von 1954 (Abb. 11) liegt die erste Ausführung nach dem Krieg vor. Inzwischen sind wesentliche Veränderungen eingetreten. Der Verkehr am Straßenstern, wo sich immerhin fünf Straßen trafen, wurde immer kritischer. An diesem Mittelpunkt der Stadt sah man sich 1950 genötigt, den Verkehr durch einen in einem runden Schutzstand erhöht stehenden Polizisten zu regeln. 1951 wurden zusätzliche Gehwegabsperrungen angelegt. Schließlich wurde der schon während der Verkehrszählung von 1939 erwogene teilweise Abbruch von Gebäudeteilen des Dickeschen Anwesens einer endgültigen Lösung zugeführt. Nach langen, leidenschaftlich geführten Auseinandersetzungen und beträchtlichem Widerstand vieler heimatverbundener Bürger wurde Haus Dicke mit allen dazugehörigen Bauten im November 1951 dem Erdboden gleich gemacht.<sup>47</sup> Anfangs blieb die Fläche brach und wüst liegen, um dann später als ansehnliche Freifläche mit Blumenbeeten, Sitzgelegenheiten und einer bronzenen Figur eine Augenweide zu werden. Die Maßnahmen zur Regelung des Verkehrs waren vielfältig. Sie führten 1952 zur Anlage eines – später begrünten - Kreisels, mit hohen Lichtmasten am Kreisrand. Die Bauarbeiten begannen im Juli, im September war die Anlage fertig, nur die Ampelregelung folgte erst im Januar 1953. Der Kreisverkehr konnte eingeführt werden und blieb bis



Abb. 23) Haus Dicke an der vorderen Knapper Straße, Gesamtanlage um 1890

1961 bestehen. Allerdings setzten schon kurz nach der Inbetriebnahme erste Kritiken ein. Inzwischen wurde die Wilhelmstraße erneut zur Einbahnstraße erklärt und teilweise für die Durchfahrt gesperrt. Nachdem die Pastors Weide erst den Namen Carlsplatz, später Karlsplatz, Adolf-Hitler-Platz, dann Karl-Marx-Platz erhalten hatte, wurde sie im Mai 1952 offiziell Marktplatz genannt. Diese Neuerungen sind im vorliegenden Plan von 1954 dargestellt: Haus Dicke ist verschwunden und stattdessen eine Grünanlage vorhanden. Ein Grünstreifen mit jungen Bäumen trennt eine stadtauswärtsführende Buslinie vom fließenden

Verkehr auf der Knapper Straße. Zu dem Einzelpavillon an der Niemöllerstraße sind zwei neue gekommen. Die Villa von Julius Kugel von 1868 ist noch vorhanden. Es gibt aber weder das neue Rathaus noch den Postneubau. Die Neugestaltung des Straßensterns als begrünter Kreis ist folgerichtig aufgenommen.

Der Ausschnitt des Plans von 1961 (Abb. 12) zeigt nach dem Abbruch von Haus Dicke beachtliche Veränderungen bei der Eckbebauung der vorderen Kölner Straße. 1955 erfolgt hier Abbruch und Neubau des Kaufhofs in kurzer Zeit und ändert sich dadurch das Bild des Straßensterns. Bei



Abb. 24) Fabrik- und Wohnhaus Dicke Anfang der 1920er Jahre, Ansicht vom Straßenstern

44 Wie Anm. 13

45 Wie Anm. 31, S. 252 ff.

46 Stadt Lüdenscheid, Bauaufsichtsamt Aktenkammer, Hausakte Knapper Straße 2 (Haus Dicke)

47 Zahlreiche Artikel in den LN und der WR 1949 – 1952

nochmaliger Verkehrszählung wurden die schon seit langem beklagten Behinderungen durch den Kraftfahrverkehr erneut bestätigt. Ebenso stellte man fest, dass die Parkmöglichkeiten auf dem Marktplatz Schwierigkeiten hervorriefen. Fast gleichzeitig, 1960, begannen die Vorarbeiten zum Rathausbau. Ein Jahr später, 1961, wird der Kreisverkehr am Straßenstern wieder eingestellt. Die dazu nötig gewesenene Einrichtungen wurden beseitigt. Auch der Grünstreifen an Knapper Straße und Marktplatz entfiel wieder.

Im *Planausschnitt von 1964* (Abb. 13) sind weitere Veränderungen dargestellt. 1962 ist der provisorische Ausbau des Straßensterns und der Einmündungen in ihn vorerst einmal abgeschlossen. Durch den Kaufhofneubau von 1955 sind alle Gebäude an der noch bestehenden Kölner Straße bis zur damals ebenfalls noch vorhandenen Kreuzung Börsenstraße/Kölner Straße bis Ende 1963 abgebrochen. Im Plan sind sie noch als bestehende Bebauung vorhanden. In diesem Jahr stellte der Leiter des städtischen Tiefbauamtes, Erich Häusler, einen zukunftssträchtigen Plan vor: den Verkehr vom Straßenstern vollständig fernzuhalten und auf zwei Ebenen unterirdisch zu führen.<sup>48</sup> Die Trasse des vorgesehenen Tunnels war bereits 1961 vorgedacht, aber als wenig durchsetzbar verworfen worden. Erst in den Jahren 1971 – 1973 sind beachtenswerte Überlegungen dieser Ideen verwirklicht worden. Darüber hinaus waren unter dem heutigen Rathausplatz etwa 500 Parkplätze und ein großer, zentraler Omnibusbahnhof mit Kiosk und Polizeistation zwischen Börsen-, Hohfuhr- und Sauerfelder Straße vorgesehen. Im 1. Untergeschoss sollten eine Markthalle und eine Parkpalette entstehen. Außerdem war vorgesehen, die Eisenbahnlinie vom Bundesbahnhof unterirdisch weiterzuführen und im 2. Untergeschoss enden zu lassen. Das Umfeld des Rathausplatzes war zu dieser Zeit noch nicht verändert, die Bebauung noch vorhanden. Allerdings sind im Plan das neue Rathaus und das neue Fernmeldeamt schon aufgenommen worden, denn beide Vorhaben waren fast fertiggestellt. 1964 wurde auch der Marktplatz umgestaltet.

Ein Jahr später, im *Planausschnitt 1965*, waren schon wesentliche Veränderungen im Bereich des Straßensterns sichtbar: die schon 1963 abgetragenen Gebäude an der oberen Kölner Straße (in Verlängerung des Kaufhofbaues) sind nun auch im Plan nicht mehr vorhanden. Desgleichen ist die Lage am Rathausplatz durch den Abbruch der Villa Kugel und der Freilegung der Fläche rechts des Firmengeländes Kugel & Fink, die Villa Neuerbourg, für zukünftige Baumaßnahmen vorbereitet. Inzwischen ist das neue Rathaus fertiggestellt. Und der Straßenstern wird schließlich - zum wiederholten Male - umgestaltet und zur Ampel geregelten Kreuzung.

Jahre später sind im *Planausschnitt 1969* (Abb. 14) die Fabrikgebäude der Firma Kugel & Fink 1968 abgetragen und haben den Weg für vorgesehene Neubauten freigemacht. Der nördliche Platzabschluss wird nun durch das 1968 vollendete Postgebäude gebildet. Und wieder ist es nun im Jahr 1967 soweit, dass der äußerst beliebte Parkplatz überprüft und umgestaltet werden muss. Dies alles sollte in die anstehende Gestaltung des Marktplatzes einfließen.

In den nächsten Jahren ändert sich nach dem *Planungsausschnitt von vor 1974* (Abb. 15) der Bereich von Straßenstern und Rathausplatz in bemerkenswerter Weise. 1968 wird damit begonnen, die Baufläche der Firma Kugel & Fink mit einem Bürogebäude zu bebauen und danach



Abb. 25) Haus Dicke an der vorderen Knapper Straße 1946, Ansicht von der Altenaer Straße



Abb. 26) Marktplatz (heute Rathausplatz) als geplante Parkplatzfläche um 1960. Die Grünfläche rechts, vor dem Fernmeldeamt, musste dem Rathausbau weichen.



Abb. 27) Grünanlage am Straßenstern mit der Bronzeplastik „Großer Wächter“ um 1957

48 J. Busch, Der Verkehr in Lüdenscheid, bes. S. 49/50, hier auch noch viele weitere bemerkenswerte Angaben

werden 1971 die Arbeiten am Tunnelbau begonnen und in offener Bauweise ausgeführt. Deswegen müssen 23 Häuser und die drei Pavillons an der Martin-Niemöller-Straße und die Lindenallee weichen. Die Baumaßnahme schließt mit der offiziellen Einweihung am 28. Oktober 1973 ab. 1972 wird das Straßenstück Sauerfelder Straße zwischen dem Kaufhaus Leffers und dem Kaufhof eingezogen und in Altenaer Straße umbenannt. Diese Verbindung wird gleichzeitig mit der Wilhelmstraße reine Fußgängerzone und erhält einen Belag aus Waschbetonplatten. Wegen des Baues des Knödlerzentrums (nach dem Bauherrn benannt) musste auch das nun überflüssig gewordene Reststück der Kölner Straße zwischen Straßenstern und neuer Sauerfelder Straße aufgehoben werden.

Der *Planungsausschnitt von etwa 1988* (Abb. 16) zeigt weitere Schritte der zukünftigen Entwicklung. Der Tunnelbau ist 1974 abgeschlossen und der Straßenstern autofrei geworden. Allerdings stand jetzt wieder eine neue Gestaltung des Rathausplatzes an. 1975 musste dazu die Martin-Niemöller-Straße eingezogen werden. Dann beginnt man mit der Bebauung des Platzes mit verschiedenen Kleingebäuden mit unterschiedlicher Nutzung und stellt Kunstwerke unterschiedlicher Art auf. Der Platzboden wird teilweise wellenförmig ausgebildet. Dies alles führte dazu, dass der Platzcharakter vollkommen verloren ging. Mit Fertigstellung des Tunnels konnte auch die Überbauung im Bereich der ehemaligen Knapper Straße (jetzt: Rathausplatz) 1975 vorgenommen werden. Ab 1978 entstand das sogenannte Knödlerzentrum. Und an der ehemaligen Niemöllerstraße wurde im Jahr 1984 das Gothaer Haus (nach dem Erbauer Gothaer Versicherung) als Geschäfts- und Ärztehaus errichtet. Am Straßenstern verschwand 1977 das Kaufhofgebäude und es entstand 1978 die Kaufhalle. An Stelle der ehemaligen Gaststätte Panne wurde das City-Hochhaus errichtet. Zwischen



Abb. 28) Straßenstern mit Blick auf das Gänsegärtchen zwischen Rathausneubau und Altenaer Straße 1965

1977 und 1981 erhielt der Platz als Bereicherung Kunstwerke, die die Atmosphäre zweifellos prägten. Der bislang letzte *Planausschnitt von 2014* (Abb. 17) fasst die von 1988 bis 2014 durchgeführten Vorhaben zusammen. Mitte 2000 wird die Kaufhalle zum Multistore umgebaut. In den Monaten November/Dezember 2003 werden die Pavillons auf dem Rathausplatz abgetragen. Die Vorbereitungen zur Wiederherstellung der gesamten Rathausfassade, einschließlich zusätzlicher Wärmedämmungen und umfangreicher Innenarbeiten, wurden im März 2001 begonnen. Notwendig wurde die Fassadenerneuerung, weil ihr bauphysikalischer Aufbau falsch gewesen

war und im Laufe der Jahre schwere Schäden hervorgebracht hatte. Teile der Fassade lösten sich, sodass schließlich Absperrungen unerlässlich wurden. Als Lösung dieses Problems bot sich nur eine vollkommen neue Verkleidung des Baukörpers mit Weißglastafeln an.

Nach einem Architektenwettbewerb wurde im August 2003 mit den Bauarbeiten begonnen, die bis Februar 2004 beendet werden sollten. Zwischenzeitlich gab es manche unverständliche Schwierigkeit, so dass erst September 2006 die öffentliche Übergabe erfolgen konnte. Umbau und Neugestaltung des Rathausplatzes erfolgte gleichzeitig ab März 2004. Mit der Anlage des



Abb. 29) Rathausgiebel und Bürogebäude am Straßenstern 2015

Platanenhains - einem kleinen Wiederaufleben des ursprünglichen Parks – und dem Aufbau der Wasserschale entstand ein gelungener Platz. Zu diesem Ergebnis trug der Belag aus chinesischem Granit bei. Erwähnt werden muss, dass sowohl der Platanenhain (Moosbildung?) und das Material des Granits (zu helle Farbe, wohl auch zu dunkle der heimischen Grauwacke) zu Einsprüchen, Bedenken und Protesten führten.

Schließlich ist heute die Platzgestaltung als angenehm und gelungen anzusehen, auch wenn man anfangs kaum glauben konnte, dass dies bei der vorgefundenen Beschaffenheit möglich sein könnte. Dies ist nur durch gute Arbeit von Architekten und Landschaftsplanern geschehen. Der Platz selbst wird im täglichen Benutzen vornehmlich zur Diagonalüberquerung in Richtung Bahnhof genutzt. Gut geeignet ist er zudem als Wochenmarkt, für allgemeine Feste und ähnliche Veranstaltungen. Was allerdings nicht verändert werden kann, sind die Wetterbedingungen wie Wind und Zugigkeit. Damit einhergehend ist es wenig einladend, dort zu verweilen, weil eben ein ungemütlicher Aufenthaltsort. Nur die neue Erdgeschossnutzung des Rathauses durch Gastronomie zieht Besucher an und bringt in den entsprechenden Monaten eine Außeneignung.

Mit dem Verkauf des Gänsegärtchens im August 2007 und dem Abriss des historistischen Wohn- und Geschäftshauses Altenaer Straße 1 wurde der Weg zur Vollendung des Rathauswettbewerbes frei. Nach vielen, teils sehr gegensätzlich geführten Auseinandersetzungen über Lage, Größe und Außengestaltung, wurde das Geschäfts- und Bürogebäude (Allenbau, nach dem Bauherrn Burt Allen genannt) 2007 ff. errichtet. Es schließt die Lücke zwischen Rathausgiebel, der Fußgängerverbindung Altenaer Straße in Richtung Musikschule und dem Geschäfts- und Ärztehaus (Breddermannhaus, nach dem Erbauer genannt).

Ab Herbst 2007 bis Mitte 2008 sollte die Umgestaltung des Sternplatzes geschehen. Nach der Veräußerung des ehemaligen Multistorekaufhauses im März 2007 und dem teilweisen Abbruch beginnen die eigentlichen Umbauarbeiten Mitte 2009 und werden zum größten Teil 2011 abgeschlossen. Mit diesem Geschäfts- und Ärztehaus ist die Umgestaltung des Sternplatzes abgeschlossen. Allerdings als letzte Bauaufgabe ist die weitere Nutzung des ehemaligen Leffers Kaufhauses noch immer ungeklärt. Es ist noch nicht entschieden, ob der Altbau weiter genutzt oder ein Neubau an seine Stelle treten soll. Somit ist sowohl der Platz selbst als auch die fußläufige Verbindung zur Sauerfelder



Abb. 30) Der Lüdenscheider Rathaus-Brunnen von K. T. Neumann auf dem Sternplatz im Jahr 2000



Abb. 31) Blick von der oberen Kölner Straße auf den Gasthof vom Hofe (später Panne), den Eingang der Wilhelmstraße, das Kaufhaus Alsberg und das Modewarengeschäft Leopold Simon, 1902



Abb. 32) Gast- und Schenkwirtschaft vom Hofe (später Gasthof Panne) vor 1887



Abb. 33) Gaststätte Panne in den 1950er Jahren mit dem 1897 angebauten Gesellschaftszimmer und dem Mühlensiepen-Kiosk von etwa 1909

Straße mit dem gleichen chinesischen Granit belegt. Dieser Bereich hat damit nach einheitlicher Gestaltungsabsicht ein neues Aussehen erhalten, hat dabei aber auch bis auf das Haus Hulda seine alte Bausubstanz vollständig verloren! Nachdem der Wandel von einer Straßengabelung zum Sternplatz und die Umwandlung einer Weide zum Rathausplatz nachvollzogen worden ist, erfordern die gewesene und die heute vorhandene Bebauung dieser Plätze eine genaue Betrachtung:

## 5. Wandel des Sternplatzes anhand von Abbildungen der Stadt

Hinweis: Die Straßennamen im Bereich der Plätze haben sich geändert. Im Bereich des Sternplatzes heißen Knapper Straße und Kölner Straße jetzt Sternplatz. Im Bereich Rathausplatz heißen Knapper Straße und Martin-Niemöller-Straße (Poststraße, SA-Straße) jetzt Rathausplatz. HN bedeutet Hausnummer.

### 5.1 Kreuzkapelle

Das älteste Gebäude hinter der Straßengabelung war die Creutzkapelle (Abb. 18). Sie lag auf einem Gelände, das schon um 1600 den Flurnamen „An der Kapelle“ trug. Heute ist es das Gebiet vor dem Ärztehaus und Hulda. Die Kapelle war ein kleines, bescheidenes, gotisches Gotteshaus von etwa 10 x 15 m Abmessung, hatte ein Satteldach und gegen Westen einen kurzen, aus dem Dach wachsenden Turm.<sup>49</sup> Die Einweihung war 1471 und ein zweites Mal 1491 zu Ehren des Heiligen Kreuzes und weiterer Heiligen.<sup>50</sup> Zeitweilig war die Kreuzkapelle wohl wegen ihres wohlthätigen und „dero Zeit viele Wunder angeben“ Kruzifixes als Wallfahrtskapelle beliebt, „die aber nach der Reformation aufgehört haben“. Mit der Reformation 1563 – 1578 in Lüdenscheid ging die Kapelle mit allen Lasten in den Besitz der Stadt über. Die Kreuzkapelle war fortan die Kirche der lutherischen Stadtgemeinde. Dagegen war – eigenartigerweise – die inmitten der Stadt gelegene Kirche die des Kirchspiels (Landgemeinde).

Als 1690 durch Zuzug von Reformierten (auch das preußische Königshaus gehörte dieser Glaubensrichtung an) ihre Anhänger in der Stadt stiegen, bildete sich eine reformierte Gemeinde.<sup>51</sup> Ihr wurde am 23. März 1705 die Kapelle als Gotteshaus überlassen. Während des Siebenjährigen Krieges ist die Kapelle schließlich 1755/56 von französischen Truppen beschlagnahmt und als Magazin benutzt worden.<sup>52</sup> Als in Preußen die lutherischen und reformierten Gemeinden zu unierten vereint wurden, geschah dies 1823 auch in Lüdenscheid. So war die Kreuzkapelle nun entbehrlich.

Da sich Ende des 18. Jahrhunderts wieder eine katholische Gemeinde gebildet hatte, fehlte ihr ein Gotteshaus. Deswegen überließ man ihr 1827 die Kapelle. Als sie aber für die Gemeinde zu klein wurde, erbauten die Katholiken ihre eigene größere Kirche am Sauerfeld.

1885 fiel die Kreuzkapelle wieder an die Stadt. Inzwischen wurde über dauernde Verschmutzung durch Abladen von Unrat, Karren und Gerümpel oder über Beschädigung des Außenputzes geklagt. Auch durch fehlende Pflege sei die Kapelle baufällig geworden.<sup>53</sup> Dazu wurde angeführt, dass sie ein

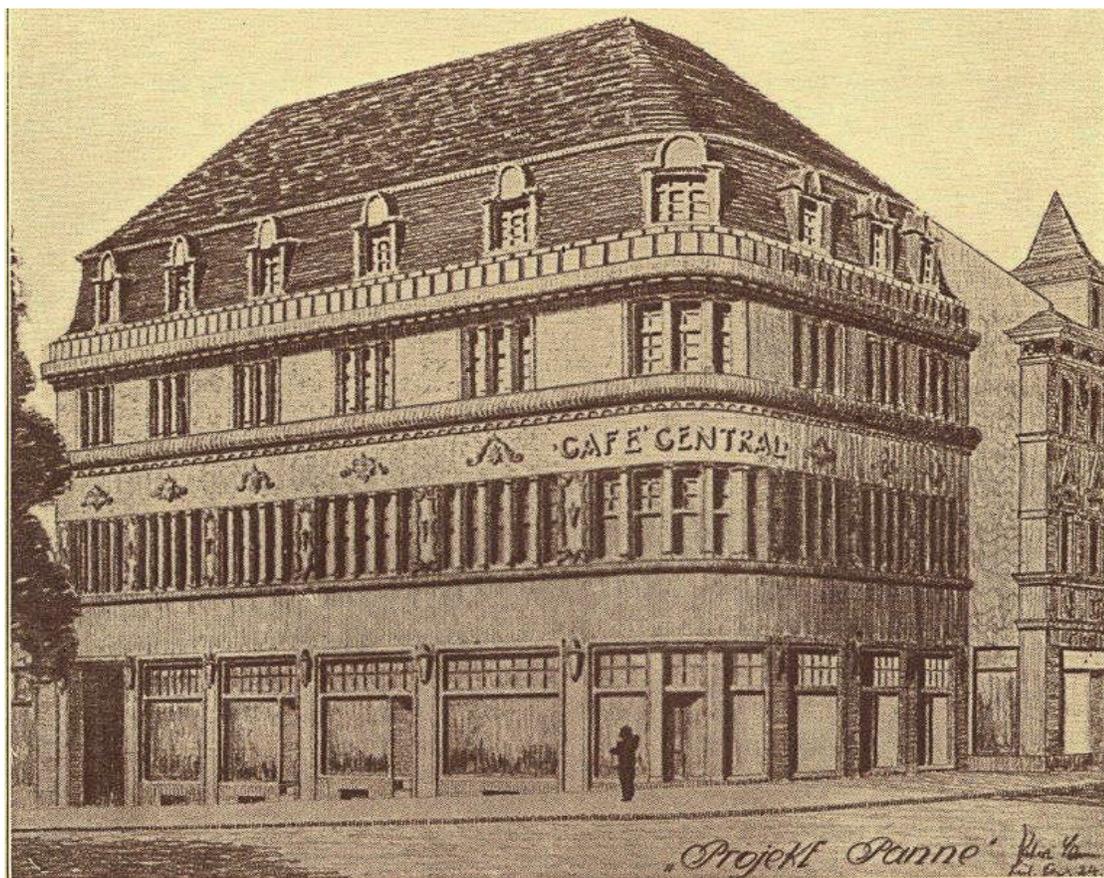


Abb. 34) „Projekt Panne“ 1924, Entwurf des Architekten Robert Lamm zur Neugestaltung der Eckbebauung

Hindernis für den Fahrverkehr sei. Dies führte dazu, die Firma Wilhelm Feldmann aus Lüdenscheid zu beauftragen, die Kreuzkapelle im November 1887 abzubrechen. Einige Kirchengüter wurden gerettet. Damit fehlte an dieser Stelle das beherrschende Gebäude.

Im Jahr 2004 stellte das Westfälische Amt für Denkmalpflege – LWL-Archäologie für Westfalen,

Außenstelle Olpe, den Antrag, die im Boden vermuteten Fundamente in die Denkmalliste einzutragen. Die Stadt folgte diesem Antrag am 29. Juli 2011 und stellte das Bodendenkmal Kreuzkapelle aus stadthistorischen und wissenschaftlichen Gründen unter Schutz.<sup>54</sup>

### 5.2 Haus Hulda am Markt



Abb. 35) City-Hochhaus (Bredermann-Haus) am Sternplatz um 1995

49 Aufmaßuntersuchungen nach eigenen Überlegungen und dem Urriss von 1830 durch Ekkehard Loch vom 11. 1. 2007

50 Ausführlich bei Johann Diederich von Steinen, Westphälische Geschichte, 1755, hier: Das IX. Stück. Historie Des Hochgerichts Lüdenscheid und dem, was zum Landgericht Lüdenscheid gehört. Erstes Buch. Von der Stadt Lüdenscheid und dem Kirchspiel daselbst. Das II. Kapitel. Von dem kirchlichen Zustand zu Lüdenscheid. 2. Absatz. Von den kirchlichen Gebäuden. II. Die Creutz-Capelle, S. 94 – 96. Ferner W. Sauerländer, Kirchengeschichte, S. 73 – 75 (dort Innenansicht) und M. Gossens u. a. Festschrift, S. 12/13 und 54 – 64 (Beitrag Hartmut Waldminghaus)

51 Wie Anm. 29; A. D. Rahmede, Lüdenscheider Häuserbuch, S. 43; StA Lüd., Gr. 861; A. D. Rahmede, Lüdenscheid, die Bergstadt im Sauerland, S. 10

52 StA Lüd., Gr. 911; derselbe, Ein Blick zurück, S.4

53 StA Lüd. A1577 vom 16. 8. 1860

54 Susanne Illhardt, Vermutete Reste der Kreuzkapelle unter dem jetzigen Sternplatz, WR 18. 6. 2006; S. Illhardt, Wo sind die Reste der Kreuzkapelle? WR 15. 9. 2006

55 Wie Anm. 29

Das erste Haus an dieser Stelle ist auf kirchlichem Grund der reformierten Gemeinde errichtet worden.<sup>55</sup> C. Schnettler erbaute hier ein einfaches, zweistöckiges, nicht besonders langes Gasthaus mit einem später folgenden Saalbau an der Kölner Straße. 1860 berichtete das Wochenblatt von der Theaterdirektorin C. Lange, die dort Lustspiele ankündigte. Zwei Jahre später hieß der Gasthofbetreiber Carl Pieper. Er ließ am 21. August 1866 das alte Gebäude abbrechen und von dem Altenaer Kreisbaumeister Heinemann (der fast zur gleichen Zeit auch Villa und Gartenanlage für Julius Kugel an der Poststraße 2 entwarf) den Neubau eines Wohnhauses, vor dem Altbau gelegen, bauen.<sup>56</sup> Anschließend folgten Werkstätten und Remisen und schließlich am 20. August 1873 der Bau eines „Concert- und Tanzsaals“ mit Kegelbahn und Gartenhalle. Aus den Plänen ist eine filigrane, leichte Architektur aus feinen Gusseisenelementen zu erkennen. Ein Jahr später folgten im Juni 1874 laubenartige Veranden zur Kölner Straße, dahinter Gartenanlage. 1875 – 77 sollte der ursprüngliche Bau verlängert werden. Aber schon genügte dem Betreiber dies nicht mehr, sodass er an gleicher Stelle 1881/82 einen völlig neuen Bau errichtete: ein dreigeschossiges Satteldachhaus mit drei gleichwertigen, fünfsichtigen Ansichten in nachklassizistischen Schmuckformen. Diese sind sowohl bei den Fensterverdachungen, dem mit korinthischen Lisenen gefassten Hauptportal und den Brüstungselementen wohl erhalten. Dazu zählt auch der Kaiserbalkon, der allerdings erst nachträglich am 20. August 1887 der Fassade angefügt wurde. Mit dieser Baumaßnahme hatte sich Carl Pieper 1886 so übernommen, dass sein Anwesen auf den Bauunternehmer Haase aus Rönsahl und gleich darauf an August Budde überging. Budde stellte nun den Nochröhbau fertig, indem er die Stuckelemente an den Außenwänden anbringen ließ. Weitere Pläne, den Saal 1891 wesentlich zu vergrößern, wurden indes nicht weiterverfolgt. Stattdessen begnügte man sich mit kleineren Arbeiten zur Werterhaltung. Die Gaststätte selbst wurde in ihrer Art aber erhalten. Die Mieter der Geschäftsräume wechselten in den Jahren 1928 – 1930 besonders häufig. 1928, nach dem Tode August Buddes, sollte das Erdgeschoss durch den jungen Konditormeister Julius Kersting zu einem großen Café umgebaut werden, wozu erhebliche Umbauarbeiten im Inneren notwendig geworden wären. Diese Pläne scheiterten, weil Stadtbaurat Finkbeiner an der Kölner Straße einen 5 m breiten Streifen für die Anlage eines Bürgersteiglaubenganges wegnehmen wollte. Nach langer Zeit, am 7. Mai 1963, planten die Erben Ernst August Budde und Peter Klaus Paulmann ein sechsgeschossiges Hochhaus mit Geschäften, Büros und Garagen. Diese Vorstellungen wurden nicht umgesetzt. Die Rettung für Haus Hulda am Markt kam endlich am 7. September 1977 durch die Firma Rottmann, die hier nach längerer Umbauzeit u. a. ihr eigenes Unternehmen ansiedelte und der traditionellen Gaststätte weiter treu blieb. Als Bereicherung dient die Außengastronomie unter den schattenspendenden Bäumen. Am 3. Dezember 1984 wurde das Haus unter Denkmalschutz gestellt. Als Erkennungszeichen (Abb. 19) hat der einheimische Künstler K. T. Neumann (1919 – 2012) 1978 einen Ausleger mit der Darstellung von Hulda, eilend einem Gast ein Schnapsglas auf einem Tablett servierend, geschaffen. Die legendäre Wirtin Hulda Brüninghaus, die dem Haus und der Gaststätte ihren Namen gab, war stadtbekannt und fand kürzlich eine würdige Erinnerung.<sup>57</sup>

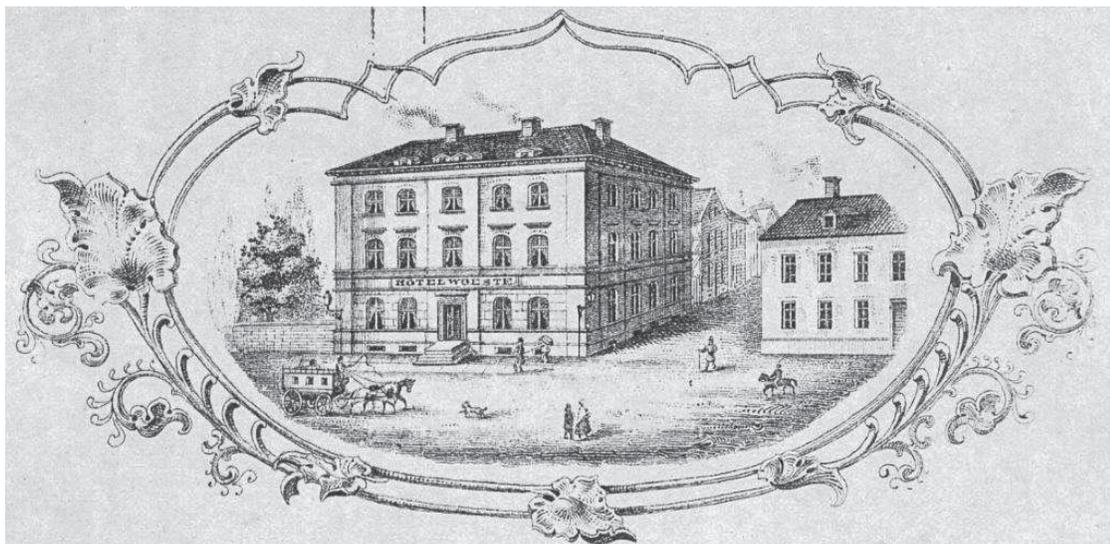


Abb. 36) Hotel Woeste am Straßenstern nach 1863

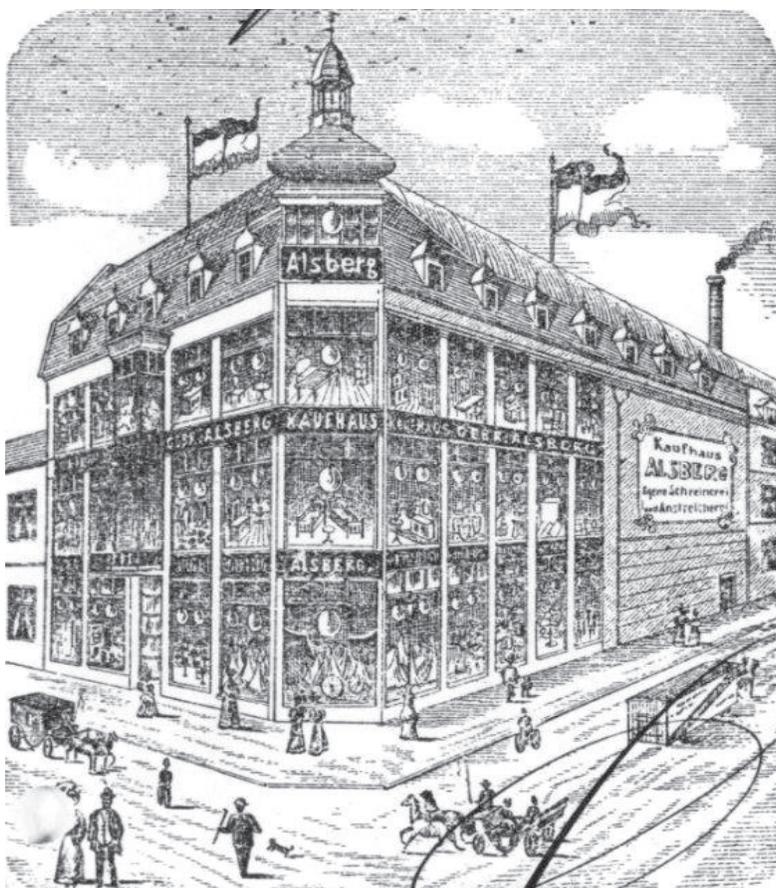


Abb. 37) Kaufhaus Alsberg am Straßenstern nach 1900 (Zeichnung)



Abb. 38) Kaufhaus Alsberg am Straßenstern nach 1900

56 Wie Anm. 46: Hausakte (Knapper Straße 1), auch folgende Baudaten

57 Monika Salzmann, Resolut, aber warmherzig, 27. Folge frauen-karriere karriere-frauen, LN 29. 3. 2014

Als die Kreuzkapelle noch bestand, war sie der optische Abschluss der Wilhelmstraße und bildete so städtebaulich einen würdevollen Blickfang. Nachdem aber die Kapelle verschwunden war, musste das Haus Budde die Aufgabe übernehmen, die schwierige Straßengabelung von Knapper Straße und Kölner Straße zu fassen. Dies gelang auch, denn durch die Querstellung war der Blickfang gewahrt und der Straßenstern erhielt eine Platzwand.

Mit dem Kaiser-Wilhelm-Denkmal von 1889 (Abb. 20) wurde das Gebäude sogar Hintergrund von Denkmal und Grünanlage (Abb. 1 + 21). Der Platz vor Haus Budde bekam 1887 den Namen Wilhelmsplatz. Näheres über das Denkmal und die Grünanlage ist schon berichtet. Der Zustand der Anlage blieb so, bis am 22. März 1939 das Denkmal entfernt und im Stadtgarten am Sauerfeld aufgestellt, dann aber 1940 eingeschmolzen wurde. Gleichzeitig verschwand auch die inzwischen arg geschrumpfte Umlage des Denkmals.

Heute steht an dieser Stelle die 1978 – 1980 entstandene Plastik „Onkel Willi und Felix“ (Abb. 22) des heimischen Künstlers Waldemar Wien (1927 – 1994). Ein außergewöhnlicher Unterschied zum Kaiserdenkmal.



Abb. 39) Textilhaus Krause am Straßenstern um 1936

**Fortsetzung folgt!**



Abb. 40) Textilhaus Krause am Straßenstern um 1938



Abb. 41) Blick aus der Grünanlage am Straßenstern um 1953 auf die Gaststätte Panne (links), das Textilhaus Krause (Mitte) und den Kaufhof (rechts)



Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung  
Herausgeber: Geschichts- und Heimatverein Lüdenscheid e.V.  
Kerksgistraße 4, 58511 Lüdenscheid, Telefon 02351/17-12 01  
www.ghv-luedenscheid.de

Schriftleiter: Hartmut Waldminghaus

Druck: Märkischer Zeitungsverlag GmbH & Co. KG



Geschichts- und Heimatverein Lüdenscheid e.V.