

Friedrich Brand

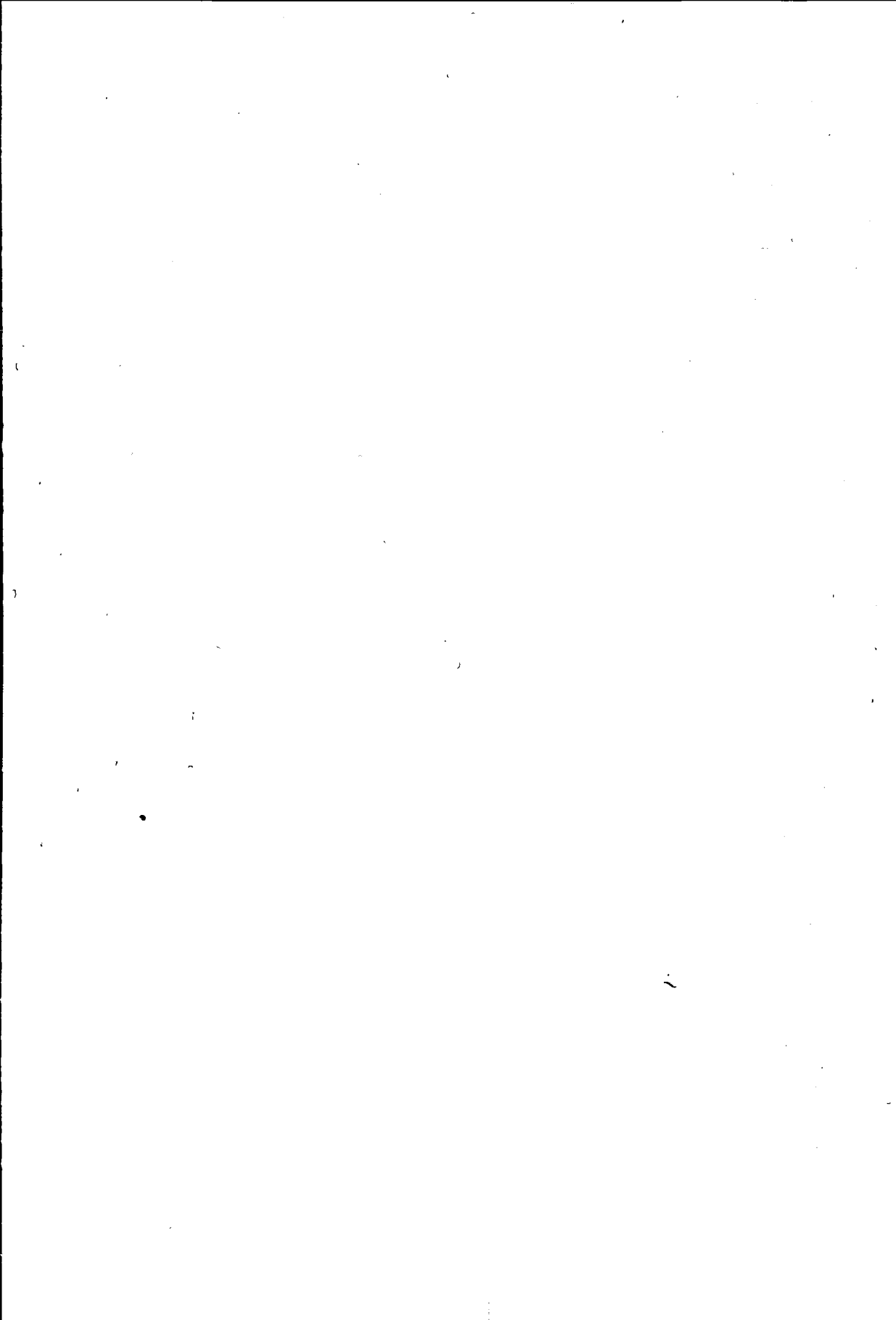
L E M G O

ALTE HANSESTADT UND MODERNES MITTELZENTRUM

Entwicklung – Analysen – Perspektiven



1992



Schriftenreihe der Geographischen Kommission für Westfalen  
LANDSCHAFTSVERBAND WESTFALEN-LIPPE

---

# WESTFÄLISCHE GEOGRAPHISCHE STUDIEN

Begründet von Wilhelm Müller-Wille

Herausgegeben von der Geographischen Kommission für Westfalen durch  
Alois Mayr (Vorsitzender), Klaus Temnitz (Geschäftsführer),  
Heinz Heineberg, Hans-Hubert Walter, Julius Werner

---

45

**Friedrich Brand**

**LEMG O**

**ALTE HANSESTADT UND MODERNES MITTELZENTRUM**

**Entwicklung – Analysen – Perspektiven**

1992

---

Herausgegeben von der Geographischen Kommission für Westfalen

Bezug: Geographische Kommission für Westfalen, Robert-Koch-Straße 26, 4400 Münster (Westf.)  
Schriftleitung: Dr. Klaus Temnitz

---

Anschrift des Verfassers:  
Dr. Friedrich Brand, Birkenkampstraße 13, 4920 Lemgo

---

Druck: Busse Druck, Herford  
© 1992 Geographische Kommission für Westfalen

## Vorwort

Zusammen mit Lippstadt ist Lemgo eine der beiden Gründungsstädte Bernhards II. zur Lippe im ostwestfälisch-engrischen Teil Altsachsens. Im Jahre 1990 beging die Alte Hansestadt Lemgo das Fest ihres 800jährigen Bestehens.

Besonders bemerkenswert an der Lemgoer Stadtgründung ist außer dem Freiheitsprivileg für die Bürger die topographische Lage auf der nördlichen Begatterrasse zwischen der unmittelbar westlich der späteren Stadt gelegenen älteren, St. Johann gewidmeten, Itinerarkirche und der östlich der Stadt im Übergang vom Limgau zum Wetigau sich befindenden landesherrlichen Burg Brake. Die geographisch-infrastrukturelle Platzwahl der Stadtgründung kennzeichnet das Handelswegekreuz Bremen–Frankfurt in der Nord-Süd- und Utrecht–Osnabrück–Hildesheim–Magdeburg in der West-Ost-Verbindung.

Der edelherrliche Stadtgründer und -förderer Bernhard II. zur Lippe hatte somit einerseits seinen gebieterischen Herrenburgsitz in unmittelbar kontrollierender Nähe, andererseits war er Mitbürger in der von ihm mit bürgerlichen Freiheiten ausgestatteten landesfreien Stadt.

Stadtgeschichtlicher Grund und Anfang verboten dem Landesherren, die Stadt als Residenz zu wählen, geboten den Bürgern, sich einem solchen Ziel zu verschließen und ihr Privileg zu achten. Ohne Residenz zu sein, wuchs die Stadt in der dialogischen Spannung von Freiheit und Bindung zu ihrem Landesherrn in nur einem Jahrhundert zu einer ansehnlichen Doppelstadt, in weiteren zwei Jahrhunderten zu einer Hansestadt von bedeutsamer interoppidaler Stellung und handelsstädtischer Blüte, deren bauliche Zeugnisse aus der Zeit der Renaissance noch heute in der Altstadt zu bewundern sind.

Handel und Wohlstand fügten sich zu einer jeden Vergleich aushaltenden Bürgerstadtkultur, deren Aufrechterhaltung und Weiterführung nach dem 30jährigen Kriege allerdings Voraussetzungen und Grundlagen entzogen waren.

Sowohl die Satzung der Stadt als auch die historische Entwicklung im lippischen Territorialstaat erlaubten es Lemgo nicht, an die Stelle der ehemals bedeutsamen hansestädtischen Interoppidalität landesherrlich gebundene Zentralität zu setzen und auszubilden. Wenn auch von den Gründungsrechten her gesehen die erste unter den lippischen Städten, mußte – nach der Bestimmung Detmolds als Residenzstadt – in der hierarchischen Ordnung des sich festigenden Landesherrentums und Territorialstaates die frühere Hansestadt ihre veränderte Stellung begreifen und neu definieren. Das gelang ihr lange Zeit nicht. Die Stadt wurde Stadt unter Städten.

Erst die Bewältigung schwieriger Probleme in der Folge des Zweiten Weltkrieges, die Neuordnung der deutschen Länder mit dem Anschluß Lippes an Nordrhein-Westfalen,

schließlich die Kommunal- und Kreisreform zu Beginn der 70er Jahre stellten die Stadt in die Aufgabe, ihre Position zu überdenken. Den unmittelbaren Anstoß hierzu gab der zwischen den früheren lippischen Landkreisen abgeschlossene Gebietsveränderungsvertrag. Er machte die bewußte Entscheidung erforderlich, der ehemaligen Hansestadt als mittelstädtischem Handels- und Einkaufszentrum mit dem weiteren Ausbau der westlichen Industriestadt (Grevenmasch) und der Schaffung eines neuen Industriegebietes West in Lieme starke Gewerbe- und Arbeitsplatzzentralität an die Seite zu stellen. Es bot sich die einmalige Chance, die Ziele der Altstadtsanierung und Städtebauförderung mit den Zielen umlandversorgender Zentralität in Übereinstimmung mit der Landesentwicklungsplanung zu verbinden. Ob und inwieweit diese Verbindung gelang, ist kritisch zu hinterfragen. Werden Grund und Anfang auch heute noch in der Stadt im Interesse des Gemeinwesens akzeptiert und beachtet? Vermochten Verwaltungshandeln, Kommunalpolitik und bürgerliches Verhalten in der wechselseitigen Spiegelung von Vergangenheit und Gegenwart die städtische Identität zu bewahren und fortzuentwickeln? Gelang es, aus der Alten Hansestadt Lemgo ein modernes Mittelzentrum zu gestalten?

Die hier vorgelegten Aufsätze versuchen, historischgeographische und gegenwartsgeographische räumliche Gefüge in ihren Strukturen aufzuzeigen, in ihren vielseitigen Abhängigkeiten zu erhellen, sie aus ihren lokalen Bezügen zu lösen und in größerer räumlicher und zeitlicher Einbindung zu sehen. Nach der überaus gelungenen Altstadtsanierung und -erneuerung gilt es – in Erinnerung an die bemerkenswerte hansestädtische Interoppidalität – die moderne mittelstädtische Zentralität Lemgos weiter zu stärken und die Stellung der Stadt als Stadt unter Städten zu festigen.

Ohne die finanzielle Unterstützung von Landesverband Lippe, Stadt Lemgo und Industrie- und Handelskammer Lippe zu Detmold wären Fertigstellung, Druck und Herausgabe nicht möglich gewesen. Obwohl die beiden ersten Aufsätze bereits in dem Buch „800 Jahre Lemgo“ im Erstdruck vorgelegt wurden, sind die drei Aufsätze als sich ergänzende Einheit zu verstehen. Den genannten Institutionen gilt der Dank des Verfassers, desgleichen der Geographischen Kommission im Landschaftsverband Westfalen-Lippe in Münster, die diesen Lemgo-Band ermöglichte. Genannt werden müssen aber auch Entgegenkommen und hilfreiche Unterstützung, die der Verfasser in den Dezernaten der Bezirksregierung, den Ämtern der Verwaltung des Kreises Lippe, der Verwaltung der Stadt Lemgo, von den Mitarbeitern der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Lippe und in Lemgoer Firmen erfuhr. Das Manuskript wurde im April 1992 abgeschlossen, spätere Daten konnten nicht mehr berücksichtigt werden.

*Lemgo, im Dezember 1992*

*Friedrich Brand*

## Zum Geleit

Die vorliegende Veröffentlichung vereinigt drei Abhandlungen des engagierten Geographen und Kommunalpolitikers Dr. Friedrich Brand über die lippische Mittelstadt Lemgo. Zwei von ihnen sind bereits 1990 in der inzwischen vergriffenen Festschrift „800 Jahre Lemgo – Aspekte der Stadtgeschichte“ erschienen: eine historisch-geographische Studie über die Einordnung der bedeutenden mittelalterlichen Gründungsstadt in Landschaft und Geschichte sowie ein Beitrag, in dem Aufgaben und Entwicklung der neuzeitlichen Stadtgestaltung analysiert und dabei besonders auch die veränderte Stellung der 1969 geschaffenen neuen Großgemeinde im neuen Großkreis Lippe hinterfragt werden.

In der dritten, umfangreichsten Abhandlung diskutiert der Verfasser auf der Grundlage langjähriger Beobachtungen, der Auswertung umfassender statistischer Daten und Berechnungen sowie intensiver Geländearbeit Strukturen und Perspektiven der mittelzentralen Stadt Lemgo. Von der Bevölkerungsdynamik über Pendelwanderungen, Kaufkraftbewegungen und Zentralität, Arbeitsstätten und Wohnbereiche bis hin zum räumlichen Gefüge und der gegenwärtigen Position der Stadt wird ein großes Spektrum von Themen behandelt und durch eine Fülle von Abbildungen veranschaulicht.

Besonderes Anliegen des Verfassers ist es dabei, darauf hinzuweisen, daß neben den Aspekten der Tradition und Stadtbildpflege – Lemgo als „Alte Hansestadt“ – auch die Ansprüche und Bedürfnisse der modernen Wirtschaft hinreichend Berücksichtigung finden. Das notwendige Neben- und Miteinander dieser Komponenten soll durch den Bildteil verdeutlicht werden. Die jeweiligen Wertungen von Sachverhalten erfolgen sehr dezidiert. Ein umfangreicher Tabellenanhang gestattet es dem Leser, sich jeweils ein eigenes, gegebenenfalls auch abweichendes Urteil zu bilden.

Die Geographische Kommission für Westfalen, die bereits 1980 einmal eine Jahrestagung in Lemgo durchgeführt hat, freut sich, daß diese Stadt in Ostwestfalen-Lippe eine so intensive Bearbeitung erfahren hat.

Für die Gewährung von Druckkostenzuschüssen sei der Stadt Lemgo, dem Landesverband Lippe, der Industrie- und Handelskammer Lippe zu Detmold, für sonstige Hilfen dem Kreis Lippe bestens gedankt.

Ich wünsche der Buchveröffentlichung von Friedrich Brand eine freundliche Aufnahme über Lemgo und das übrige Lipperland hinaus.

*Münster, im Dezember 1992*

*Alois Mayr*  
Vorsitzender der  
Geographischen Kommission  
für Westfalen





# Inhalt

<b>1. Die mittelalterliche Gründungsstadt und ihre Einordnung in Landschaft und Geschichte . . . . .</b>	<b>1</b>
I. Die Stellung Lemgos innerhalb der Entstehungsgeschichten westfälisch-engrischer Städte . . . . .	1
II. Die niederdeutsch-hansischen Städtelandschaften im Hinterland des Nordsee-Küstenbogens . . . . .	7
III. Das Weserbergland als Hindernis, Leitlinie und Brücke reliefgebundener Fernwege . . . . .	15
IV. Die Parallelität von Burg und Gründungsstadt vor dem Hintergrund von Raumorganisation, Landesausbau und Territorienbildung . . . . .	27
V. Die Hansestadt in ihrer Stellung zwischen kleinräumlichem Territorialstaat und hansisch-fernräumlichem Städteverbund . . . . .	46
<b>2. Bewahren und Öffnen – Aufgaben kommunaler Gestaltung in einer alten Stadt .</b>	<b>61</b>
I. Die mittelalterliche Hansestadt und ihr funktionsräumliches Gefüge vor dem Hintergrund der geschichtlichen Ereignisse des 16. und des 17. Jahrhunderts . .	61
II. Die Ackerbürgerstadt im kleinterritorialen Flächenstaat der Neuzeit und ihr verspäteter Anschluß an die Entwicklung des westfälisch-ravensbergischen Nachbarräumtes . . . . .	63
III. Die Alte Hansestadt und die kommunale Aufgabe, in neuen Dimensionen Vergangenheit zu bewahren und sich der Zukunft zu öffnen . . . . .	74
IV. Stadtgeschichte als kollektive Erfahrung . . . . .	102
<b>3. Daten und Strukturen einer mittelzentralen Stadt – Analysen und Perspektiven .</b>	<b>117</b>
I. Von der geschlossenen Stadt zum offenen Mittelzentrum . . . . .	117
II. Die Bevölkerungsentwicklung in der Region, der Stadt und in ihrem zentralörtlichen Umland . . . . .	126
III. Die Pendlerbewegungen in der Region, in den Gemeinden des zentralörtlichen Mittelbereichs und ihre Bedeutung für die Zentralität der Stadt. . . . .	133

IV. Die Kaufkraftbewegungen im Einzelhandel und ihre Einschätzung für die zentralörtliche Stellung der Stadt . . . . .	137
V. Gefüge und Struktur der Stadt – Die räumliche Gliederung der Großgemeinde und die Verteilung der Wohnbevölkerung . . . . .	143
VI. Arbeitsstätten und Wohnbereiche – Die täglichen Pendlerströme in Kernstadt und Ortsteilen . . . . .	148
VII. Die sozialrelevante Wirtschaftskraft der Stadt und der Ortsteile – Löhne und Gehälter der abhängig Beschäftigten in ihrer Bedeutung für das wirtschafts- räumliche Gefüge und die sektorale Beschäftigungsstruktur in der Stadt . . . .	163
VIII. Stadt unter Städten – Lemgos regionale Position . . . . .	173
<i>Tabellen 1–51 zum 3. Beitrag . . . . .</i>	186

# Die mittelalterliche Gründungsstadt und ihre Einordnung in Landschaft und Geschichte

## I. Die Stellung Lemgos innerhalb der Entstehungsschichten westfälisch-engrischer Städte

Die Städte unseres Landes und unserer europäischen Nachbarländer weisen bei vielen Gemeinsamkeiten in ihrer Vielgestaltigkeit zugleich auch beachtliche Unterschiede auf. Es ist daher schwierig, einen auf alle Städte anwendbaren Stadtbegriff zu formulieren. An die Stelle einer städtischen Gliederung setzt daher der Landesentwicklungsplan unseres Landes Nordrhein-Westfalen in der Erfassung der siedlungsräumlichen Gesamtstruktur eine zentralörtliche Gliederung von Versorgungs- und Entwicklungsschwerpunkten. Nach Einwohnerzahlen und bestimmten Zentralitätsmerkmalen werden dabei in quantifizierten Abstufungen Grund-, Mittel- und Oberzentren unterschieden. In der geographischen Projektion entfällt somit die Unterscheidung von städtischer Ansiedlung einerseits und ländlich-dörflicher Siedlung andererseits. Diese Einebnung der Gegensätze ist die Konsequenz einer Entwicklung, die rechtspolitisch mit der Französischen Revolution und den Preußischen Reformen, ökonomisch mit der Industrialisierung ganzer Landschaften und entwicklungspolitisch in der gegenwärtigen Planungs- und Raumordnung ihren vorläufigen Abschluß gefunden hat.

Für das Anliegen dieser Abhandlung führt die Ersetzung des Begriffes Stadt durch den des zentralen Ortes nicht weiter. Auch dürfen beide Begriffe nicht synonym verwendet werden, obwohl in der Regel Städte zugleich zentrale Orte und umgekehrt zentrale Orte mit gebündelten zentralen Versorgungsfunktionen zugleich auch Städte sind.<sup>1</sup> Der Begriffsinhalt der Stadt mag daher wie folgt umschrieben sein: Eine Stadt ist eine Ansiedlung von Menschen, die 1. eine gewisse Größe (Einwohnerzahl) besitzt, 2. in größeren Teilen geschlossene Bebauung aufweist, 3. sogenanntes städtisches Leben zeigt, dessen Merkmale vom Rand zum Zentrum hin zunehmen, 4. das städtische Leben ein Mindestmaß an Zentralität, d. h. an Funktionen für ein außerstädtisches Umland besitzt. Die Stadt hat somit einen Bedeutungsüberschuß, den sie an ihr Umland abgibt und den das Umland in mehr oder minder großem Maße in Anspruch nimmt.

Seit der Industrialisierung und dem rapiden Bevölkerungswachstum im 19. Jahrhundert sind die Grenzen zwischen Stadt und Land fließend geworden. Die Weichbilder unserer Städte zeigen einen allmählichen Übergang in das zumeist noch ländlich-agrarische Umland. Im Mittelalter bis weit in die Neuzeit hinein war dagegen die Grenze zwischen Stadt und Land mit Wall, Ummauerung und Graben deutlich sichtbar gezogen. Die Städte waren in aller Regel befestigt. Mit der Befestigung war eine Gemeinsamkeit mit der Burg adeliger Herren und Gebieter gegeben. Obwohl die Befestigung für die Stadt des Hochmittelalters typisch ist, macht gerade diese äußere Gemeinsamkeit mit der

Burg deutlich, daß sie nicht als entscheidendes Kriterium zur Definition des Stadtbegriffs herangezogen werden kann.<sup>2</sup>

Die Städte nach topographischen Grundrissen, Flächengrößen und Bevölkerungszahlen – etwa Kleinstadt bis 25 000, Mittelstadt bis 50 000, Großstadt über 100 000 Einwohner – zu ordnen und vergleichend zu betrachten, führt erst unter Beachtung geographisch-regionaler und historisch-epochaler Koordinaten bei Hinzuziehung weiterer epochentypischer Zentralfunktionen zu einer aussagekräftigen geographisch-historischen Raum-Zeit-Schichtung unserer Nordwesteuropäischen Städtelandschaft. Die eindimensionale Charakterisierung einer Stadt etwa als Handelsstadt, Festungsstadt, Bischofsstadt u. a. m. erfüllt nicht die Bedingungen des Zweckes der Vergleichbarkeit. Von historischer Seite wurde erstmals von H. Stobbe der Versuch einer Darstellung von Stadtentstehungsschichten in der Gliederung des Städtewesens des Mittelalters und der frühen Neuzeit vorgelegt.<sup>3</sup> Nach Stobbe ergibt sich das folgende Zeitschichtenbild:

Zeitschicht	Stadtgeschichtliche Charakteristika
1450–1800	spezifische Stadtanlagen, Residenzstädte, Festungsstädte
1300–1450	Minderstädte, Kleinstädte, Flecken
1250–1300	Gründungsstädte jüngeren Typs, Kleinstädte
1150–1250	Gründungsstädte älteren Typs, Mittelstädte
bis 1150	Ausbildung des mitteleuropäischen Stadttyps der gewachsenen Stadt, sog. Mutterstädte

*Die mitteleuropäischen Stadtentstehungsschichten (F. Brand)*

Das Schema berücksichtigt nicht die Dynamik polyfunktionaler Zentralität und verschließt – insbesondere für die Zeitschicht der Stadtgründungen – den Blick auf die antagonistischen Kräfte vor dem Hintergrund räumlich bedingter unterschiedlicher Prädisposition.

Für die Stadtentstehung in Westfalen wird der erste größere Einschnitt von C. Haase auf das Jahr 1180 gelegt. *Für die Wahl des Jahres 1180 sprechen drei Gründe, die einander auf das engste ergänzen, ein allgemeineschichtlicher, ein städtetypologischer und ein methodischer. Allgemeineschichtlich ist 1180 das Jahr des Sturzes Heinrichs des Löwen. Damit ist es zugleich das Jahr, in welchem die Bremsen wegfallen, die er den aufkommenden territorialen Gewalten angelegt hat. Es öffnen sich jetzt die Schleusen für eine mehr oder weniger zügellose Stadtgründungspolitik durch jede einzelne von ihnen. Im Gegensatz etwa zu Niedersachsen kann man nicht von einer Städtepolitik Heinrichs des Löwen in Westfalen sprechen.*<sup>4</sup> Die mitgeteilte Ansicht urteilt monokausal, sieht gegenüber Ostfalen die Städtegründung im westfälisch-englischen Bereich der Territorien des Weserberglandes in einem Heinrich dem Löwen anzulastenden Zeitverzug von 30 bis 40 Jahren und unterstellt eine nicht ausgeübte Fähigkeit, die die kaum ausgebildete kleinterritoriale Macht um 1150

wohl noch nicht besaß. Darüber hinaus wird der Beitrag der Städtegründung für die Ausbildung und Festigung kleinterritorialer Herrschaft übersehen.

Stadtgründung ist nicht als einseitiger Akt eines Landesherrn, sondern als kooperativer Handlungsvorgang aller Beteiligten aufzufassen. In der Differenzierung der Städteentstehungsschichten mit den entsprechenden Schichtkarten ist die Arbeit von C. Haase mit ihrem kritischen Nachtrag seit der 2. Auflage jedoch ein wertvoller Beitrag,<sup>5</sup> auf den aufbauend L. Schütte seine informative Karte *Städte im Mittelalter und ihre ältesten Herren* vorlegen konnte.<sup>6</sup> Für den Bereich der später lippischen territorialen Besitzungen ergibt sich nach C. Haase und L. Schütte die in der folgenden Tabelle dargestellte schematische Gruppierung.

Zeitschicht	Stadtentwicklungstyp	Städtename	ältester Stadtherr	Vorgängersiedlung
1290-1350	späte Gründungen, späte Stadtnennungen, Minderstädte	Alverdissen Barntrup Bösingfeld Salzuflen Enger	Graf von Sternberg Graf von Sternberg Graf von Sternberg Graf von Sternberg Edelherr z. Lippe	- bäuerlicher Weiler - drei bäuerliche Weiler Kirchort u. bäuerlicher Weiler
1240-1290	jüngere Gründungsstädte	Rheda Lügde Schwalenberg Detmold Blomberg Lemgo-Neustadt	Edelherr z. Lippe Graf z. Pyrmont Graf v. Schwalenberg Edelherr z. Lippe Edelherr z. Lippe Edelherr z. Lippe	Bürgerort bäuerl. Weiler, Kirchort bäuerl. Weiler, Burgort bäuerl. Weiler, Kirchort - -
1180-1240	ältere Gründungsstädte	Horn um 1230 Lemgo-Altstadt um 1190 Lippstadt um 1185	Edelherr z. Lippe Edelherr z. Lippe Edelherr z. Lippe	bäuerlicher Weiler - -
bis 1180	gewachsenene Stadt	-	-	-

*Entstehungsschichten lippischer Stadtgründungen oder Stadtnennungen im Mittelalter (F. Brand)*

Über gewachsene Städte haben die Territorien der lippischen Edelherren nicht verfügt. Die drei älteren Stadtgründungen unterscheiden sich unter dem Aspekt des Verhältnisses Stadtherr zu Stadt insofern, als der Stadtherr als Bürger seiner Städte innerhalb der Mauern von Lippstadt und Lemgo kein festes Haus (Burg) haben darf, ihm ein solches aber in Horn – wie dann auch in Blomberg – mit einer Burg in der Stadtmauer erlaubt ist. Unter den genannten vier älteren Gründungsstädten ist Lemgo die einzige Stadt, die mit ihren beiden Gründungsstädten zwei verschiedenen Entstehungsschichten angehört und als einzige lippische Stadt als Doppelstadt definiert werden kann.

Doppelstadt in verschiedenen Entstehungsschichten zu sein, läßt auf eine besondere und intensive Stadtentwicklungsdynamik schließen. Lemgos Gesamtanlage mit fast

60 ha läßt allein von der mit Stadtmauern umgebenen Fläche her die Stadt bereits in die Reihe der großen Mittelstädte des hohen bis späten Mittelalters einrücken. Von den über 100 mittelalterlichen Städten in Westfalen und Engrien zeigen nur zwölf in den Grundrissen das ortogeographische Bild von Doppelstädten. Städte mit zwei Stadtherren ohne im Grundriß sichtbare funktionale Teilung bilden im historisch-geographischen Sinn keine Doppelstädte und sind daher in die Übersicht nicht aufgenommen.

Namen der Doppelstädte		Zeitschichten der Stadtentstehung bzw. Stadtgründung				Flächen-größe	
		vor 1180	1180 bis 1240	1240 bis 1290	1290 bis 1350	bis 50 ha	über 50 ha
Osnabrück	alt	●					
Osnabrück	neu			●			●
Herford	alt	●					
Herford	neu		●	●			●
Lemgo	alt		●				
Lemgo	neu			●			●
Hamel	alt	●					
Hamel	neu		●	●			●
Corvey-Höxter	alt	●					
Corvey-Höxter	neu			●		●	
Warburg	alt	●					
Warburg	neu		●			●	
Korbach	alt	●					
Korbach	neu		●			●	
Frankenberg	alt		●				
Frankenberg	neu		●			●	
Ober- u. Niedermarsberg (Horhusen)	alt	●					
Ober- u. Niedermarsberg (Horhusen)	neu		●			●	
Wiedenbrück	alt		●				
Wiedenbrück	neu			●		●	
Bielefeld	alt		●				
Bielefeld	neu				●	●	

*Die mittelalterlichen Doppelstädte Westfalens und Engriens nach Zeitschichten und Flächengrößen (F. Brand)*

Lippstadt und Minden sind keine Doppelstädte, haben jedoch – wie übrigens auch Hameln – im Zeitraum bis 1290 erhebliche Erweiterungen erfahren. In der tabellari-schen Übersicht ist die Anordnung der Städte nach geographischen Gesichtspunkten erfolgt. Die Städte der Nord-Süd-Linie reichen als überwiegend gewachsene Städte in ihrer Entstehung in die Zeitschicht vor 1180 zurück und erreichen mit ihren an die Altstädte angelehnten Neustädten um 1240, d. h. gegen Abschluß der ersten Zeitschicht planmäßiger Stadtgründungen, ihre hochmittelalterliche, bis in die ersten Jahrhunderte der Neuzeit fortbestehende räumliche Abrundung. Lediglich Frankenberg erfährt Altstadtgründung und Neustadtlehnung in einer Zeitschicht.

Der Aufbau der Städte der West-Ost-Linie weist im Gegensatz zu den Städten der Nord-Süd-Linie eine Entwicklung über drei Entwicklungsschichten bis gegen 1300 auf. Lediglich bei der Gründungsstadt Lemgo ist die Entwicklung auf die zweite und dritte Zeitschicht komprimiert. Alle genannten Städte erreichen Flächengrößen deutlich über 50 ha, Osnabrück gar knapp 100 ha. Die Doppelstädte der Nord-Süd-Linie bleiben dagegen in ihren ummauerten Flächen unter 50 ha. Lediglich die Ummauerung von Minden überschreitet die 50 ha-Größe.

Die geographischen Linien beider Städteaufreihungen kennzeichnen alte, bereits in karolingischer Zeit benutzte Fernwege. Im frühen Mittelalter und in der ersten Phase des Hochmittelalters scheint der Weg von Süden nach Norden die größere Bedeutung gehabt zu haben. Für die Städte des West-Ost-Weges – Osnabrück, Herford, Lemgo, Hameln, Hildesheim – ist für das hohe und späte Mittelalter – teilweise bis in die frühe Neuzeit – die größere und zeitlich länger ausgreifende Wachstumsdynamik festzuhalten. Die Gründungsstadt Lemgo liegt geographisch im Schnittpunkt der Linien der beiden Doppelstadtaufreihungen. Selbstverständlich ist mit diesen Aufreihungen nicht die historisch-geographische Gesamtsituation der engrisch-weserbergländischen Städte-landschaft erfaßt. Nur sei angemerkt, daß die Tatsache der späten Stadtgründungen im weserbergischen Innenraum und der verspäteten Stadtentwicklungen – siehe Minderstädte – in der Nachordnung zu Lemgo gesondert betrachtet werden muß.

Lemgo zeichnet für das Mittelalter im Schnittpunkt der beiden Linien und Reihungen eine von den anderen Städten sich abhebende demographische und ökonomische Dynamik aus, die in ihrer geographischen und historischen Einmaligkeit nicht nur der singulären Beschreibung, sondern der besonderen Erklärung in ihrem überregionalen und fernräumlichen Beziehungsfeld bedarf.

Horn und Blomberg haben als Städte andere funktionale Bedeutungen als Lemgo und sind insofern nicht vergleichbar. Ähnliches gilt für die Gründungsstadt Wiedenbrück, eine westlich des Osnings liegende Exklave des Bistums Osnabrück, die zwar mit Alt- und Neustadt die gleichen Zeitschichten wie Lemgo aufweist, aber zusammen mit dem noch unter Bernhard II. lippisch gewordenen Rheda an einem nachgeordneten Handelsweg liegt. Das Lemgo zeitlich in der Gründung vorangehende Lippstadt ist gekennzeichnet durch seine Nähe zum Hellweg, vermochte sich in der Reihung zwischen Soest und Paderborn zwar zu behaupten, konnte in seiner Entwicklung die Nachbarstädte jedoch nicht überflügeln. Bielefeld ist eine Gründung der Grafen von Ravensberg. Die vorstädtische Siedlung ist 1015 erstmals urkundlich erwähnt, die städtische Gründung wird von



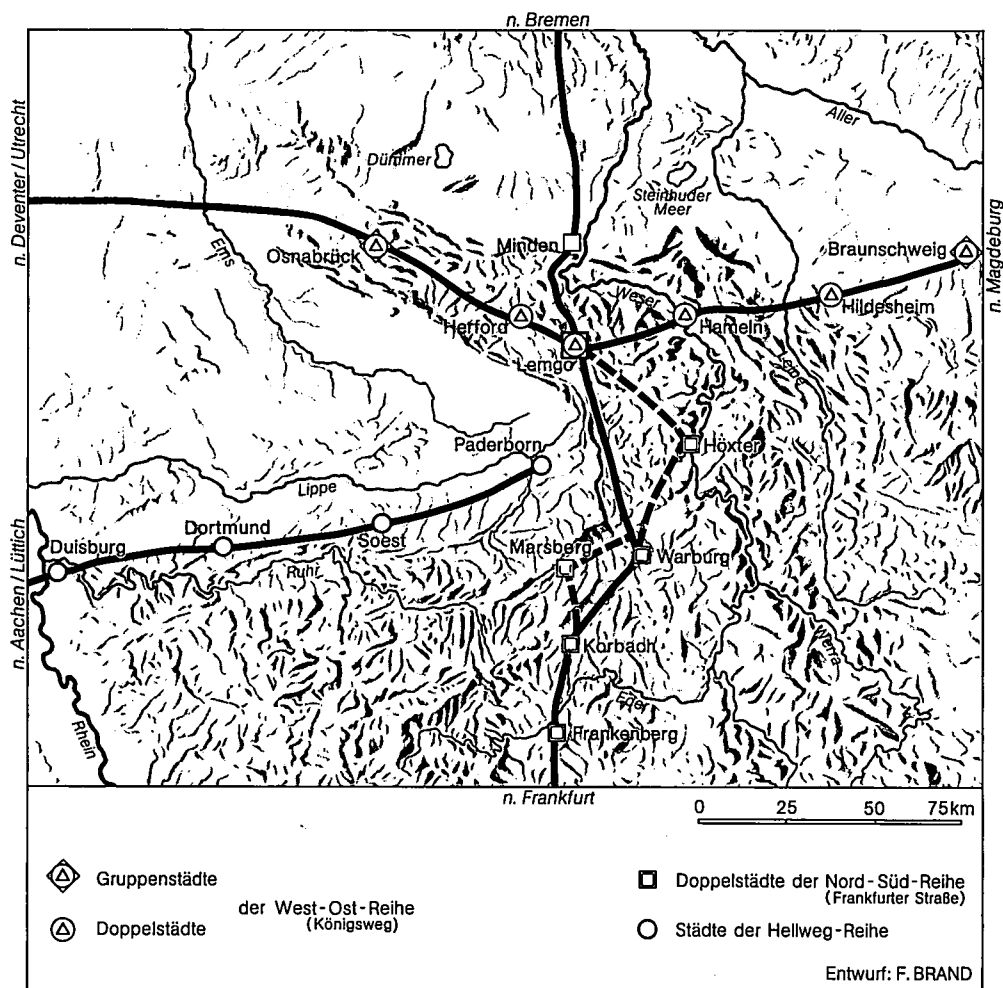


Abb. 1 Die Doppelstadttriehungen des Niederdeutschen Berg- und Hügellandes

C. Haase jedoch der Gründungsschicht 1180 bis 1240 – wie Lemgo – zugerechnet.<sup>7</sup> Münstersches Stadtrecht erhielt die Siedlung 1214, die Sparrenburg ist 1250 erbaut, die Neustadt zwischen Burgberg und Altstadt entstand erst in der dritten Stadtgründungsschicht von 1290 bis 1350 des beginnenden Spätmittelalters. Gegenüber den sich in Lemgo kreuzenden Handelsstädtelinien tritt die Linie Hamm, Wiedenbrück, Bielefeld, Herford im Hochmittelalter zurück. Für Bielefeld zeigt sich dementsprechend gegenüber Lemgo eine später einsetzende Stadtentwicklung.

## II. Die niederdeutsch-hansischen Städtelandschaften im Hinterland des Nordsee-Küstenbogens

Für die Bewohner der Städte und Hansestädte des Nordwestens war der nahe gelegene Küstenbogen zugleich der periphere Ausschnitt des festländischen Erdkreises. Die vorgelagerten Inseln und endländischen Halbinseln änderten diese Bewußtseinslage nicht, sie machten sie nur noch deutlicher. Dementsprechend dachten und handelten die Menschen des hohen und späten Mittelalters orbital. Globales Denken entsprach nicht dem Horizont ihrer Anschauungen und Erfahrungen, die transozeanischen Kontinente des Globus waren noch nicht entdeckt. Der Erfahrungswelt des eigenen orbitalen Außenraumes des Nordwestens war ein zentraler Innenraum vorgeordnet, die entwickelte mittelmeerische Welt mit ihren reichen Städten und Rom als Hauptstadt des Erdkreises.

Der nordwestliche Ausschnitt des Erdkreises – bis dahin geschichtlich nur in der römischen Kaiserzeit im Blickfeld – wurde erst mit den Franken unter Karl dem Großen in die weltlich-christliche Kultur des Abendlandes einbezogen. Die Hereinnahme in den abendländischen Kulturraum wurde umso intensiver, je mehr die Übernahme des römischen Kaisergedankens nach den fränkischen Königen auch von den Königen der deutschen Stämme und den von ihnen gestellten Kaisern im Heiligen Römischen Reich Deutscher Nation angenommen und politisch zu gestalten unternommen wurde.

Für Jahrhunderte war die Harmonie zwischen Kaisertum und Papsttum – von weltlicher und geistlicher Gewalt – ideale Zielsetzung, die Einheit der Völker in der räumlichen Geschlossenheit eines christlichen Erdkreises anzustrebendes, reales politisches Ziel. Bei allen Auffassungsunterschieden über Stellung und Verhältnis von Papsttum und Kaisertum zueinander schien das Ziel des einen christlichen Erdkreises unter Kaiser Friedrich I. Barbarossa mit den Kreuzzügen in der Abwehr der mohammedanischen Seldschuken, der Befreiung des Heiligen Grabes im Morgenland und der Missionierung der noch heidnisch verbliebenen Völker im Nordosten des Erdkreises – dem Ostseeraum – zumindest ansatzweise erreichbar.

Wichtige Voraussetzung für die Durchführung und Durchsetzung des letztgenannten Teilzieles war die Entwicklung der Städtelandschaften des Nordwestens in der Zusammenarbeit von fürstlichen und gräflichen Landesherren einerseits und patrizischem, bereits dem Fernhandel zugewandten Stadtbürgertum andererseits.

Aus der Sicht der Stadtentwicklung der heimischen Region des Weserberglandes vielleicht spät, den Umständen entsprechend aber nicht zu spät, weil nicht eher möglich, traten auch die mit lehnsgräflichen Rechten ausgewiesenen lippischen Edelherrn in den Kreis der sich beteiligenden politischen Führungskräfte des hohen Adels ein. Im Zusammengehen von an entstehender Landesherrschaft orientierter adeliger Willenshandlung, lokal gebundener kaufmännischer Initiative zur Niederlassung, der fernräumlichen Verknüpfung von kaufmännischem Wagnis zu Gewinn und Verlust mit vom Landes- und Stadtherrn getragener Mission und erobernder Einbeziehung neuer Räume war das Entstehen und Wachsen auch der künftigen Hansestadt sowohl das Ergebnis tatkräftigen personalen Handelns als auch das Produkt sich positiv gestaltender Umstände in einem über die Region hinausgreifenden geographisch-historischen Beziehungsfeld.

Das Aufblühen des Nordwestens ab der zweiten Hälfte des 11. Jahrhunderts und im 12. Jahrhundert erfolgte auf allen Gebieten. Der der Entwicklung der Städtelandschaften vorausgehende landwirtschaftliche Aufschwung, der in einigen unserer Landschaften auf die karolingische Epoche zurückgeht, ist sowohl Ursache wie Wirkung des damaligen Bevölkerungszuwachses. Man schätzt die Bevölkerung des westlichen Teiles des Erdkreises um 1100 auf 48 Mio., um 1200 auf 61 Mio. und für 1300 gar auf 73 Mio. Menschen.<sup>8</sup>

Wichtigstes Anzeichen in Begleitung dieses Vorgangs ist die Vergrößerung der Anbauflächen und die Verdichtung der dörflichen Bebauung. Zu den Altbauern trat die Schicht der bäuerlichen Kötter, die Altfluren wurden erweitert und in streifenartigen Gewannen zusammengefaßt. Die Dreifelderwirtschaft setzte sich in den mit guten Böden ausgestatteten Landschaften gegenüber der Zweifelderwirtschaft durch. Der Anbauhythmus wurde enger, die Vorzüge des Dreifeldsystems gegenüber der Zweifelderwirtschaft waren unverkennbar. Auf gegebener Feldfläche stieg die agrare Erzeugung von der Hälfte auf zwei Drittel als jährlicher Anbaufläche. Weil die Feldflächen in ungefähr drei gleiche Teile zerlegt wurden, von denen nur ein Teil über das Jahr brach lag, betrug der Erntezuwachs ein Sechstel im Verhältnis zur Feldfläche, ein Drittel im Verhältnis zur Zweifelderwirtschaft.

Weitere Verbesserungen waren technischer Art: die Verbreitung des Räderpflugs mit Streichbrett, die Beschleunigung der Arbeit durch den Einsatz des Pferdes als Zugtier statt des Ochsen, die Einführung des Kummet im Geschirr und das Hintereinanderspannen zur Vergrößerung der Zugkraft beim Transport schwerer Lasten, der Einsatz des vierradrigen Langwagens statt des zweiradrigen Karrens. Viele Holzgeräte wurden durch Eisenbeschläge verstärkt. Die Erfindung der Nockenwelle ermöglichte die Ausnutzung von Wind- oder Wasserkraft bei Getreide-, Walk- und Gerbermühlen.

Die verschiedenen landwirtschaftlichen Verbesserungen, die mit dem Bevölkerungszuwachs verbunden waren, variierten von Ort zu Ort und von Landschaft zu Landschaft. Vor allem die Herauslösung handwerklicher und gewerblicher Arbeit aus der ungeteilten bäuerlichen in arbeitsteilige Tätigkeit vollzog sich zunächst in solchen Gebieten, in denen Getreideanbau durch den Anbau von Gemüsen, von Flachs, durch Tierhaltung und Wollproduktion erweitert wurde.

Folge dieser Entwicklung war an bestimmten Orten die Ausbildung von zentralen Funktionen in Handwerk, Gewerbe und Handel. Bei generellem Bevölkerungswachstum konnte in der Nähe sich verstädternder Orte gelegentlich partielle Wüstung (Synoikismos) erfolgen. Der Bevölkerungsüberschuß des Landes wanderte in die durch vor-kapitalistische und frühindustrielle Leinen- und Tuchproduktionen aufblühenden Städte oder fand Aufnahme in den neu entstehenden bäuerlichen Siedlungen der zweiten großen mittelalterlichen Rodeperiode.<sup>9</sup>

Begünstigt in der Entwicklung waren zunächst die mit guten Böden ausgestatteten Börden und Buchten des niederdeutschen Tieflandes am Rande des Mittelgebirges, aber auch die verkehrsgünstigen küstennahen Flußlandschaften im Übergang von der Marsch zur höher gelegenen Geest, vor allem dann, wenn die Plätze für den Warenumschlag vom Küstenschiff auf den Planwagen des Kaufmannes geeignet waren.

Noch in der Zeit des Übergangs vom Hoch- zum Spätmittelalter wurde die Nordsee zum verkehrsreichsten Randmeer des Erdkreises. Um Lage und Stellung der verschiedenen Städtelandschaften zu demonstrieren, legen das binnenländische naturräumliche Gefüge, der Verlauf der auf die Küste ausgerichteten Senken, Täler und Flußläufe, nicht zuletzt aber die Figuration der Küste selbst das Anschauungsbild des Geometers Nordsee-sektor nahe.<sup>10</sup> *Bekanntlich gleicht diese von der Scheldemündung mit Antwerpen bis zur Elbemündung mit Hamburg einem Kreisbogen von gut 500 km Länge mit einem Radius von 400 km, dessen Zentrum im Rhein-Main-Gebiet liegt. Dieser geometrische Mittelpunkt ist auch der faktische Brennpunkt unseres binnenländischen Verkehrs geworden, der [...] nach allen Seiten ausstrahlt.*<sup>11</sup>

Nach den Teilungen des Karolingerreiches mit den Verträgen von Verdun 843 und Meerssen 870 war seit Ludwig dem Deutschen für den Staatsverbund der deutschen Stämme das Gebiet am Zusammenfluß von Rhein und Main – das Mainzer Becken mit dem südlich anschließenden Oberrheingraben – der in der Natur für die Geschichte prädisponierte Innen- und Aktivraum geworden, in dem sich die bedeutendste deutsche Städtelandschaft des Früh- und Hochmittelalters mit Städten wie Mainz, Frankfurt, Worms und Speyer entwickelt hatte. Die enge Anlage der alten Rhein-Main-Städte, das Ausfüllen der Stadtfläche mit Türmen, Domen und Palästen, der Drang nach oben in umschließender Mauer, ließ sie gleich den Burgen das umgebende flache Land im wörtlichen und im übertragenen Sinne beherrschen. Entsprechende Stadtsiegelbilder gehörten zu den ersten Zeugen des Stadtgeistes. Das Siegel von Trier von 1221, dessen Bild auf das Jahr 1113 zurückgeht, zeigt bereits die Definition der Stadt als Burg durch Mauer und Tor.<sup>12</sup> Die Bewohner der Städte – Bürger, nicht Städter genannt<sup>13</sup> – waren auch in juristischer Hinsicht vollständig Stadtmenschen, die sich der Immunität, aller Privilegien und des ungeteilten Schutzes der Stadt erfreuten.<sup>14</sup>

Die Ausstrahlungen dieses ältesten zentralen Städte-Aktiv-Raumes folgten den Radien des Sektors, zum einen dem Verlauf des Rheins über Köln bis Antwerpen, zum anderen der Hessischen Senke, dem Leinegraben, der Ilmenau und unteren Elbe bis Hamburg.

Setzt man den Frankfurter Nahkreis mit einem Radius von 100 km an und zeichnet die Paralleltangenten zu den Radien Frankfurt – Antwerpen und Frankfurt – Hamburg, so trifft die westliche Parallele auf das flämisch-landrische Dünkirchen, während die östliche Parallele Holstein und die Lübecker Bucht einschließt und das wagrische Gebiet bis zur Elde-Linie mit Rostock berührt. In diesem so erweiterten Nordsee-Sektor kommt der variskisch-diagonal geführten Küstenabstandssekante des Mittelgebirgsrandes von im Mittel 300 km Entfernung zur Küste besondere Bedeutung zu. Die Entfernungen sind im einzelnen: Lüttich (Ardennen) – Ostende 190 km, Dortmund (Haarstrang) – Amsterdam 220 km, Paderborn (Egge-Gebirge) – Emden 300 km, Goslar (Harz-Rand) – Hamburg 360 km und Goslar – Lübeck 450 km.

Das vorstehend gekennzeichnete räumliche Gebilde zwischen dem gebirgigen, verkehrshindernden sektoralen Innenraum und dem tiefländischen, verkehrsgünstigen sektoralen Außenraum erfaßt die Großregion aller zu unterscheidenden, ab dem 13. Jahrhundert in der Hanse miteinander verbundenen hoch- und spätmittelalterlichen

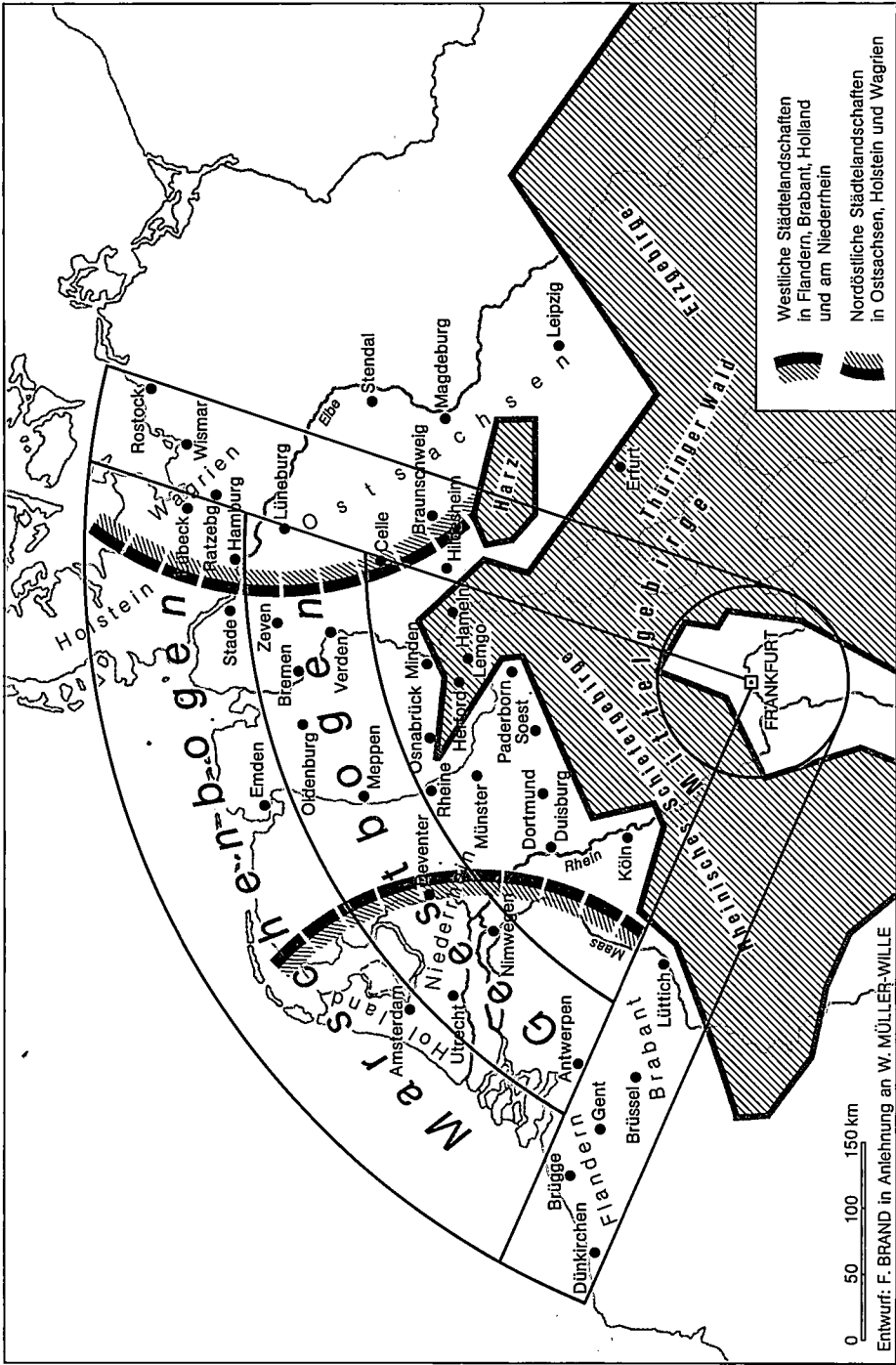


Abb. 2 Die Hanseisch-Niederdeutschen Städtelandschaften und ihre Lage im Nordseesektor

niederdeutschen Städtelandschaften. Vorrangige Aufmerksamkeit und vielseitige Bedeutung kommt dabei den küstennahen Flankenlandschaften im Westen - Flandern, Brabant, Holland - und im Nordosten - Holstein, Wagrien - zu.

Nicht die radial ausgerichteten Handelsbeziehungen zwischen der rhein-mainischen Binnenregion und den beiden Außenregionen des Sektors bestimmten den Aufschwung des tiefländischen Nordwestens, vielmehr waren es die interoppidalen, sich vermehrenden und im Umfang des Warenaustausches wachsenden Beziehungen zwischen den beiden Außenregionen, die zunehmend auch das mittlere Hinterland des Küstenbogens erfaßten und auch hier einen vorher nicht gekannten Landesausbau, d. h. Erweiterung und Neuanlage ländlich-agrarer Siedlung, Städteerweiterung und auch Städtegründung, möglich machten.

Die erste große Städtelandschaft mit einem neuen wirtschaftlichen und sozialen Profil kündigte sich ab 1050 in Flandern und in Niederlothringen,<sup>15</sup> wenig später in Holland an. Die deutschen Könige, die Salier, hatten hier - im Gebiet der Bistümer Aachen und Lüttich, im späteren Herzogtum Brabant und in der Grafschaft Hennegau - umfangreichen königlichen Besitz, desgleichen am Niederrhein (Nimwegen, Arnheim) und an der Ijssel (Deventer, Utrecht). Insbesondere die Königshöfe an der mittleren Maas aufwärts - Aachen, Lüttich, Namur bis Cambrai - hatten großen Anteil am agraren Landesausbau der Brabanter Börde. Königliche Klöster und städtische Abteien der Zisterzienser trugen zur Produktion der ländlichen Rohstoffe und ihrer städtischen Verarbeitung bei. Die Verbreiterung der Ernährungsgrundlage, der Überschuß an Arbeitskräften, die zunehmende Teilung der Arbeit als Grundlage städtisch-industrieller Produktion und Wirtschaft, die leichte Beschaffbarkeit von Wolle, Farbwaid und Alaun aus der Region, der Import von Zwirnen und Seiden aus Oberitalien und dem Rhônetal (Lyon) ließ binnen eines Jahrhunderts eine vorkapitalistische, frühmanufaktuelle Tuchindustrie entstehen, die auch die Konkurrenz der oberitalienischen Städte nicht zu fürchten brauchte. Durch den Einsatz des horizontalen Trittwebstuhls im 12. und die Einführung von Spinnrad und Spindel im 13. Jahrhundert konnten die gefragten Mengen und Qualitäten für einen umfangreichen Exporthandel bereitgestellt werden. Waren Cambrai, Lille, Brüssel, Ypern und Gent die Zentren der Tuchmacherei,<sup>16</sup> so wurde Brügge - noch um 1150 wurde ein Kanal zur Zwiijn-Mündung gebaut - zum bedeutendsten randmeerischen Ex- und Importhafen des Nordwestens.<sup>17</sup>

Die Schönheit seiner Häuser, der Reichtum seiner Bewohner - es gab vergoldete Häuserfassaden - trug der Stadt den Namen *Venedig des Nordens* ein. Nach der Verlandung des Meerbusens übernahm Antwerpen die Rolle der Stadt als Hafen des Rhein-Schelde-Hinterlandes.

Ist die Städtelandschaft an Rhein, Maas und Schelde eine in Jahrhunderten - zum Teil auf römischer Vorsiedlung - gewachsene Siedlungslandschaft, so sind die Siedlungslandschaften zwischen Elbe, Trave und Elde im Nordosten Landschaften der Kolonisation, der Neuanlagen im ländlich-agraren und der Neugründungen im städtischen Bereich. Waren im Westen des Sektorbogens die unternehmenden Fabrikanten und Kaufleute die gestaltenden und zielsetzenden Kräfte, so war in den nordelbischen, holsteinischen und wagrigen Landschaften der westlichen Ostsee der Adel die treibende

und zielsetzende Kraft, die Siedler in das Land holte und Kaufleute in der Städtegründung zu gemeinsamem Handeln veranlaßte.

Nach dem Tode des letzten Billungers, Herzog Magnus (1106), verließ König Heinrich V. das sächsische Herzogtum dem Grafen Lothar von Süpplingenburg. Er war nach dem Aussterben des salischen Königshauses von 1125 bis 1137 auch Deutscher König und Römischer Kaiser, ehe mit Konrad III. 1138 der erste Staufer gewählt wurde. Lothars persönliche Leistung war es, daß er als Herzog wieder der wirkliche Führer des sächsischen Stammes wurde.<sup>18</sup> Sein Augenmerk richtete er vor allem auf die Sicherung und den Ausbau der Grenzmarken, über die er als Herzog – nicht als König – die Lehensoberhoheit besaß. Wichtige Helfer waren ihm in Nordelbien die an der mittleren Weser beheimateten, im Weserbergland begüterten Grafen von Schaumburg, die mit Graf Adolf I. ab 1111 von Lothar mit den Grenzgrafschaften Holstein-Stormarn belehnt wurden.<sup>19</sup>

Hatte das Schwergewicht königlicher Tätigkeit für mehr als ein Jahrhundert in Süddeutschland, im salisch orientierten rhein-mainischen Binnenraum und in Richtung der radialen Rheinschiene bis Köln und Nimwegen gelegen, so griff Lothar auf die unter Otto dem Großen erprobte Dynamik des ostsächsisch-thüringischen Raumes zurück, auf seine Bördenlandschaften mit ihren Königsgütern, auf die Pfalzen und Bischofsstädte, deren bedeutendste das erzbischöfliche Magdeburg – auch Ottonisches Rom genannt – war.

Diese Basis war es, die der Welfe Heinrich der Löwe, ein Enkel Lothars, als Sachsenherzog nach Norden auf Braunschweig, Lüneburg und Stade ausdehnte, um von hier aus zeitlich und räumlich parallel und zugleich in begrenzter Kooperation mit den Schaumburgischen Grafen in Holstein in den Küstenlandschaften an der südwestlichen Ostsee ländliche Siedlungs- und handelsstädtische Gründungspolitik zu betreiben.

Der ländlich-agraren Ansiedlungspolitik von Graf Adolf II. waren in Holstein, Stormarn und Wagrien große Erfolge beschieden. Unter ihm wurden die Formen der plan gereihten Hagenrechtshufensiedlung und der langovalen doppelseitigen Angerdorfsiedlung – letztere Form ist vor allem an der Elde verbreitet – entwickelt.<sup>20</sup> Die in das Land geholten Siedler waren überwiegend Flamen und Holländer, aber auch Westfalen.<sup>21</sup>

Abgaben- und Zinserleichterungen sowie das Zugeständnis der dorfgemeinschaftlichen Selbstverwaltung und niederen Gerichtsbarkeit – Hagengericht anstelle eines Gogerichts – gaben den Siedlern Anreize, in das Land zu kommen. Durch die Aufreihung der Hufen und Feldblöcke konnte auf den in der Gewannflur der Altsiedelgebiete im Westen üblichen Flurzwang in der Durchführung der modernen, auf Ertrag ausgerichteten Dreifelderwirtschaft verzichtet werden.

Die erste Stadtgründung von Lübeck im Jahre 1143 durch den Schaumburger Grafen Adolf II. blieb, da der Sachsenherzog das volle Marktrecht nicht zugestand, ohne den erhofften Erfolg. Als sich zeigte, daß die Neugründung zu Lasten seiner Stadt Bardowik ging, machte der Herzog Schwierigkeiten. Nach einer Feuersbrunst wandten sich die Bürger Lübecks an Herzog Heinrich den Löwen, Graf Adolf trat Burg und Halbinsel ab. Vermutlich in vertraglicher Abmachung mit den ortsansässigen Kaufleuten vollzog Herzog Heinrich im Herbst 1158 die Neugründung der Stadt. Die Bürgerschaft erhielt Zu-

zug von weiteren Fernkaufleuten aus Schleswig, Bardowik, den nordischen Reichen und den Landschaften am Niederrhein.<sup>22</sup> In großzügiger Planung erfolgte der Aufbau der Stadt, ihre Bürger erhielten Zollfreiheit für das gesamte Gebiet des Herzogtums Sachsen.<sup>23</sup> Der Herzog verfügte allerdings über die Einnahmen aus den Marktgaben und aus der Münzstätte, die er in der Stadt errichtete. Die landesherrlichen Rechte nahm ein Stadtvogt wahr. Schon 1161 wurde die *Gemeinschaft der Kaufleute des Römischen Reiches*, die Gotland besuchen (*universi mercatores imperii Romani Gotlandiam frequentantes*) unter dem Schutz Heinrichs des Löwen gegründet.<sup>24</sup> Diese Keimzelle der späteren Hanse bildete in Wisby die erste Kaufmannskolonie, der weitere an anderen Orten (Brügge, London) folgten. Dank der – gleichwohl nicht uneigennütigen – Förderung der Stadt durch Heinrich den Löwen wurde Lübeck in wenigen Jahren des Erdkreises große nördliche Welthandelsstadt. Ihrem Wachstumsinteresse folgend gründete der Schaumburger Graf Adolf III. von Holstein im Zusammenwirken mit einer Kaufmannsgesellschaft die Neustadt von Hamburg, den Hafen, um einen Umschlagplatz für den Landweg über die Geest nach Lübeck zu erhalten.<sup>25</sup> Das Projekt lübischer Kaufleute von 1152/53, in der Nähe von Brügge den Handelsplatz Neu-Damme zu errichten, war demgegenüber ohne Erfolg geblieben.

Westlich der Elbe wurden Stade und Lüneburg als Handelsplätze von Heinrich dem Löwen vorrangig behandelt. Lüneburg, um 950 von Hermann Billung mit dem Ziel angelegt, für das Herzogtum einen politischen Schwerpunkt zu bilden, erhielt unter Heinrich dem Löwen die Stadtrechte, die 1247 von Herzog Otto bestätigt wurden. Mehr noch als Lüneburg und ähnlich privilegiert wie Lübeck wurde die Stadt Braunschweig (Brunswik).<sup>26</sup> Bereits König Lothar III. hat vermutlich der Altstadt ihre angestammten Rechte verliehen. Die Bestätigung von 1227 enthält 66 Artikel und Vorschriften erstmals in niederdeutscher Sprache; das ebenfalls 1227 abgefaßte, auf Heinrich den Löwen zurückgehende Stadtrecht der Neustadt, *Jura et libertates Indaginis* – als des neuen, an die Altstadt angelehnten Hagens, ist dagegen in lateinischer Sprache abgefaßt.<sup>27</sup> Über die beiden Stadtrechte hinausgehend ist für die spätere Stellung der Stadt das großzügige Privileg von 1199 des Königs Otto IV. (gestorben 1218), des zweitältesten Sohnes Heinrichs des Löwen. Die Bürger der Stadt werden unter Königsschutz gestellt und von allen Zöllen im gesamten Reich befreit.<sup>28</sup>

Die Stadtgründungen von Salzwedel und Stendal (1260 durch Markgraf Albrecht den Bären), die Umsiedlung von Altencelle in Celle an der Aller (1292 Lüneburger Stadtrecht), der Ausbau von Uelzen (Ullishusen) zur Burgstadt und Marktsiedlung (1270 Lüneburger Stadtrecht): komplettieren als Stationen an wichtigen Wegen die nordost-sächsische Städtelandschaft. Das topographische Grundschema der Stadtgründung zeigt parallele Straßen mit ausgespartem Platz für Markt, Rathaus und Stadtkirche.

Löst man die politisch-kolonisatorischen Tätigkeiten von König und Herzog Lothar III., von Herzog Heinrich dem Löwen und den Schaumburger Grafen in Holstein/Stormarn und Wagrien aus der isolierten Betrachtung und rückt sie in den Zusammenhang eines in konzeptionelle räumliche Figuration sich fügenden, d. h. geordnete Züge zeigenden Landesausbaus, so lassen sich einige bemerkenswerte Tatsachen und Ergebnisse formulieren.



- Städteausbau auf der Grundlage vorhandener Markttorte im Altsiedelgebiet und Städtegründung im Neusiedelgebiet verlaufen zeitlich und räumlich parallel zueinander und erreichen mit der Bestätigung der Stadtrechte - Markt- und Stapelrecht - bei den größeren, in der geographischen Zuordnung herausgehobenen Städten noch im 12. Jahrhundert, bei den kleineren, geographisch nachgeordneten Stations-Städten erst im 13. Jahrhundert einen gewissen Abschluß.

- Dem Ausbau des Städteneetzes zugeordnet ist die Anlage ländlich-bäuerlicher Plansiedlung mit dem Zugeständnis des Hagenrechts in den topographischen Formen der aufgereihten Hufen bzw. der doppelreihigen Anger-Hufen. Die bäuerliche Siedlung ist Stadt-Umland und ergänzende Siedlung zur Deckung des kurzfristigen Bedarfs (Nachbarraum).

- Die Städtelandschaft ist dementsprechend primär eine Handelsstädtelandschaft. In ihren vorrangigen Funktionen sind die Städte mehr von Stadt-Stadtbeziehungen als von Stadt-Umlandbeziehungen geprägt. Die Stadt schafft und braucht das Land. In den niederrheinischen und in den flämischen Bezirken erwuchs die Stadt aus dem Überschuß des Landes hinsichtlich agrarer Produktion und Bevölkerung. In Nord- und Ostsachsen bedürfen sowohl die Stadt als auch das Land der Zuwanderung von Bürgern und Siedlern.

- Mit der Gründung von Lübeck, dem Ausbau von Lüneburg und der Erweiterung von Braunschweig wurde an der alten Salzstraße eine dynamische Städte-Achse geschaffen, die zum einen das Neusiedelgebiet mit dem Altsiedelgebiet verband, zum anderen mit den Lagern ihrer Enden neuartige Handelsstadt-, Ausstrahlungs- und Verteilungsschwerpunkte herausbildete.

Lübeck sammelte, verteilte und kontrollierte den Handel des Nordens im skandinavisch-baltischen Raum und beherrschte über Hamburg mit Bremen die Schifffahrt im Bereich des Nordsee-Küstenbogens. Braunschweig kam eine annähernd ebenso wichtige Sammel- und Verteilerfunktion in Richtung Südosten (Halle, Leipzig), Süden und nach Westen, in das westsächsische Westfalen und in die Rheinlande zu.

In seinen Auswirkungen zielte der von König Lothar III. begonnene, von Heinrich dem Löwen fortgesetzte und intensiviert Landesausbau als Grundlage einer weitgespannten - die Flankenräume des Nordwestens einbeziehenden - Wirtschaftspolitik auf das gesamte Niederdeutschland, insbesondere auch auf die Einbeziehung von Westsachsen mit Engrien und Westfalen. Der Landesausbau in Ost- und Nordsachsen gelangte in den 60er Jahren des 12. Jahrhunderts zu einem gewissen Abschluß. Es war daher nur konsequent, wenn Heinrich in den 70er Jahren - nach der Vermählung mit der englischen Prinzessin Mathilde im Dom zu Minden und einer Pilgerfahrt nach Jerusalem - mit Energie sich den Verhältnissen im Westen seines Herzogtums zuwandte. Daß Landesausbau auch Ausbau von Landesherrschaft war, liegt auf der Hand. Die Gegner, voran der auf ein westfälisches Herzogtum ambitionierte Erzbischof Philipp von Köln, einige Grafen und Herren südlich des Hellwegbereiches sowie der sich eingeengt betrachtende Erzbischof von Magdeburg, formierten sich, wagten den Kampf und betrieben den Sturz des Herzogs. Unter Kaiser Friedrich I. Barbarossas Leitung kam es formal zu einem lehensgerichtlichen Verfahren, an dessen Ende auf dem Reichstag zu

Gelnhausen 1180 der Entzug der Herzogtümer, die Aufteilung Sachsens und damit der Sturz Heinrichs des Löwen stand. Heinrich mußte für Jahre das Land verlassen und lebte im Exil in England. Sein Sturz war eine Macht- und keine Rechtsfrage.

Die in der Figuration seiner Städte- und Wirtschaftspolitik angelegte, auf ganz Sachsen bezogene Konzeption hat er nicht verwirklichen können. Ihm den Vorwurf zu machen, daß er die Stadtgründungspolitik nicht auch auf die westlichen Bereiche seines Herzogtums – insbesondere den Raum zwischen Weser und Ems – übertragen habe, hätte den zweiten vor dem ersten Schritt zu tun verlangt. Vor der Nachwelt scheint sein Erbe mehrfach geteilt. Sein wirtschaftsräumliches Erbe verwirklichte sich zunächst im Gildebund, dann im Städtebund der niederdeutschen Hanse; sein Erbe im Landesausbau traten diejenigen Grafen und Edlen Herren an, die sich zwischen den Mächtigen des geteilten Herzogtums behaupten konnten. Auf regional begrenztem Raum haben Lemgo und Lippe dank der Persönlichkeit Bernhards II. zur Lippe sowohl das Erbe des Landesausbaus wie der Handelsstadtgründung in Anspruch nehmen und bis heute bewahren können.

### III. Das Weserbergland als Hindernis, Leitlinie und Brücke reliefgebundener Fernwege

Der hansisch-niederdeutsche Tieflandsgürtel zwischen dem sekantisch von West nach Ost verlaufenden Mittelgebirgsrand – Ardennen, Sauerland, Solling, Nordharz – und dem Küstenbogen zeigt in der Abfolge seiner Gliederung von außen nach innen drei zu unterscheidende Ringbogenflächen als natürlich ausgebildete Landschaftsräume: den Ringbogen der Marschen, den Ringbogen der Geestrücken und Moore und das weserbergische Mittelgebirgsvorlandsegment des Niederdeutschen Berg- und Hügellandes – abgekürzt Weserbergland genannt – mit der eingeschlossenen Winkelfläche der Westfälischen Bucht. – Die Ringbogenflächen der Marschen und Geestrücken sind durch die Flußläufe von Ijssel, Ems und Weser radial untergliedert und im Bereich der holländischen, der west- und der ostfriesischen Marschen durch die bis zur Geestkante eingeschnittenen Trichtermündungen landunverbunden aufgeteilt. Schon aus physisch-geographischen Gründen schied eine dem Küstenbogen folgende Fernstraße aus. Dennoch haben die Friesen großen Anteil an der Entwicklung des Fernhandels und der Erschließung der binnenländischen Landschaften gehabt (vgl. Beilage 2).

In Karolingischer wie auch noch in Ottonischer Zeit waren die Handels- und Fernkaufleute in erster Linie auf die Flüsse als Transportwege, dementsprechend auf den Flußkahn und zum Trendeln geeignete Uferpfade angewiesen. Im niederfränkischen Westen lagen die ältesten Kaufmannssiedlungen, wenn nicht küstennah, so doch fast sämtlich an schiffbaren Flüssen, meist in der Nähe der Einmündung kleinerer Gewässer. Als Namensbezeichnung setzte sich für solche Kaufmannsniederlassung das aus dem Lateinischen herkommende *Portus* durch, der Fernkaufmann hieß *poorter*.<sup>29</sup> Im sächsisch-niederdeutschen Bereich nannte man die planmäßig angelegten Kaufmannssiedlungen dagegen Wik.<sup>30</sup>

Bis in das 11. Jahrhundert waren die großen Ströme die bedeutendsten Handelsstraßen. Am Rhein wurden Utrecht, Nimwegen, Duisburg und Köln als Handelsstädte und Umschlagplätze bekannt, an der Elbe waren solche Plätze Meißen, Magdeburg, Bardowik und Hamburg. Auch Orte der Nebenflüsse wurden in den Verbund einbezogen: im Westen an der Maas Huy, Lüttich und Maastricht; im Osten an der Saale Naumburg, Merseburg und Halle.

Nach und nach wurden auch die das Innere des Weserberglandes teilradial erreichenden Flüsse befahren. An der Ems entstand der Wik Meppen, an der Weser wurden die Wike von Minden, Hameln und Höxter angelegt. Für 1170 ist sogar an der Aa in Herford auf dem der Reichsabtei gegenüberliegenden Ufer der älteste Neustadtteil mit Namen Rodewich (Rode-Wik) als Marktsiedlung bezeugt.<sup>31</sup>

Überwiegend liegt die Wik genannte Kaufmannssiedlung einer Herrenburg, in Bischofsstädten der Domburg, in Abteistädten dem Kloster gegenüber am anderen Ufer eines Flußlaufes, immer aber räumlich getrennt. Der planmäßig angelegte Wik ist im 10. Jahrhundert zwar noch nicht ummauert, in der Regel jedoch mit Wall und Graben umgeben. Im topographischen Grundriß zeigten die meisten Wikanlagen zunächst nur ein Rechteck an einer verbreiterten Straße mit einseitiger Bebauung. Die nicht weit von dem Wik entfernte Burg – im 10. und 11. Jahrhundert mit Wall und Graben versehene Turmhügelburgen – konnte von den Kaufleuten auch als Fluchtburg in Anspruch genommen werden.

Heinrich der Löwe, dem der Lipper Bernhard II. mehr als ein Jahrzehnt lang als treuer Vasall gedient hat, war – siehe das Beispiel Brunswik – ein besonderer Förderer der Wik-Städte. Charakteristisch für die Beziehung von Burg und Wik ist die nahräumliche Trennung – fließendes Gewässer – bei gleichzeitiger Verbindung – Furt oder Brücke. Nun ist der Lemgoer Wik kein Portus, dennoch ist die nahräumliche Bindung und Trennung von Burg Brake und Stadt Lemgo als Kaufmannswik gegeben und von Bernhard II. vermutlich mit Bedacht gewählt, geplant und eingehalten worden.

Die mit dem demographischen und ökonomischen Wachstum der niederdeutschen Städtelandschaften sich vergrößernde Ost-West-Verkehrsspannung machte einen Verkehrsverbund notwendig, dem die Küstenschifffahrt allein nicht genügen und den auch die Radialwege der kleineren, das Mittelgebirge erreichenden Flüsse mit ihren schiffbaren Strecken nicht herstellen konnten.

Die fahrenden Kaufleute der Karolingischen und der Ottonischen Epoche hatten nicht die Aufgabe, die Plätze ihrer regelmäßigen Wohnsitze mit den Warenmengen des Allgemeinbedarfs zu versorgen. Die Güter des täglichen Verbrauchs wurden in Haus und Hof hergestellt. Der Adel, die Großen und auch der König deckten diesen Bedarf aus ihren Allodialgütern, aus den Abgaben in den Grundherrschaften, aus den Klöstergütern, Königshöfen und Pfälzen. Von den oberen Ständen der Gesellschaft der Freien, von Adel und Klerus sowie dem reich gewordenen Patriziat der wachsenden großen Kaufmannsstädte wurden vornehmlich Salz (als Konservierungsmittel), Gewürze, Rauchwerk (Pelze), Metalle, Waffen, Schmiedearbeiten, Schmuck, Bernstein, Glaswaren, Tuche und Webwaren, Wolle und Seide, manchmal auch orientalische Teppiche, Wachs und Honig nachgefragt. Diesen gehobenen Bedarf der aristokratischen Ober-

schichten hatte ein Fern- und Wanderkaufmann zu besorgen, der den Winter in seiner Stadt verbrachte, im Sommer auf Handelsreisen war, die Handelsstraßen kannte, mit den Gebräuchen anderer Stämme und Völker vertraut war, deren Dialekte verstand und womöglich fremde Sprachen sprach.

Die Kaufmannsfahrtgenossen schlossen sich zu Gilden, später Hansen (Scharen) zusammen. Aus den genossenschaftlichen, Hansen genannten Sozialverbänden der Kaufleute erwuchs mit der Herausbildung reiner Kaufmannsstädte dann im 13. Jahrhundert der Hanse genannte Städteverbund. Straßenzwang, konzessionspflichtige Märkte, Jahrmärkte und Messen sind seit dem 10. Jahrhundert bekannt.

War das Handwerk zunächst an die Villikationshöfe der weltlichen und geistlichen Grundherrschaften gebunden, so verselbständigte es sich im 11. Jahrhundert und machte sich ab dem 12. Jahrhundert in der Form Gewerbe treibender Kaufleute frei. Die Anzahl der handwerklich orientierten, beruflichen Tätigkeiten vergrößerte sich in dem Maße, in dem in den Städten Spezialisierung und Arbeitsteilung voranschritten. Führend in dieser Entwicklung waren im niederdeutsch-hansischen Bereich wiederum die niederlothringischen und flämischen Landschaften.<sup>32</sup>

Um 1060 kündigte sich das neue Gesicht der städtisch orientierten, sozialökonomischen Wirklichkeit mit augenfälligen Anzeichen an. Die ersten Meisterwerke der aus dem Handwerk erwachsenen Maaskunst entstanden. Die Blüte erfaßte die Klosterzentren und Abteistädte. Neben Lüttich wurden die Werkstätten von Huy und Dinant sowie die Abteien von Waulsort und Stavelot bekannt.<sup>33</sup>

Führten in der westlichen Flankenlandschaft vorrangig die meisten Handelswege wie ein Strahlenbündel auf den Seehandelsplatz Brügge zu, so entstand nunmehr entlang der Maas in der Brabanter Börde ein Hellweg, der von Cambrai über Lüttich, Aachen bzw. Maastricht nach Köln führte.

Mit Brügge wurde Köln über Aachen und Brüssel verbunden. Erreichte Brügge um 1200 eine Einwohnerzahl von 20 000, so schätzt man die Größe Kölns im 13. Jahrhundert auf 30 000 Einwohner.

Von dem demographischen und ökonomischen Gewicht Kölns profitierten nicht nur die flämischen, sondern auch die niederrheinischen, die holländischen und die westfälischen Städte der Hellweg-Börde. Letztere entwickelte sich immer mehr zu einem ost-rheinischen Gegenstück der westrheinisch gelegenen Brabanter Börde.

War die Rheinstadt Köln der Verkehrssammler aus den Richtungen Brüssel – Brügge und Aachen – Lüttich, so waren die Flußhäfen von Duisburg und Wesel die Sammelorte für die Aufnahme des Fernhandels aus Richtung Antwerpen und Bergen op Zoom. Deventer an der IJssel verband darüber hinaus die aus Richtung Leiden, Amsterdam und Utrecht kommenden Handelswege. Es lag im Interesse der Städte der verschiedenen westlichen Stadtlandschaften, insbesondere aber der Kaufleute der Städte der Hellweg-Börde, die als neue Produkte Metallwaren und vor allem Leinwand auf den Markt brachten, stärkere Kontakte zu den emporstrebenden ostsächsischen und thüringischen Zentren herzustellen.

Für die Verkehrserschließung der niederdeutsch-hansischen Binnenlandschaften des Geestbogens und des mittelgebirgischen Vorlandsegmentes mit den landschaftlich so

unterschiedlichen Winkelflächen von Westfälischer Bucht und Engrischem wie Ostfälischem Weserbergland konnten nur West-Ost-Bahnen mit möglichst schon vorhandenen Wegstationsorten gewählt werden.

Eine Sehnenstrecke entlang der Geestkante von Antwerpen über Nimwegen, Lingen, Bremen nach Hamburg verkürzte zwar den Küstenbogen, konnte aber den Erfordernissen des binnenländisch orientierten Güteraustausches nicht gerecht werden. Der Flämische Straße genannte Geestbogenweg Nimwegen – Winterswik – Lingen – Wildeshausen – Verden – Lüneburg benutzte in weiten Streckenabschnitten die sandig-kiesigen Rücken, hatte jedoch Moore zu umgehen und führte letztlich durch eine Landschaft, die aus edaphischen Gründen an der revolutionären agrarischen Entwicklung des 12. Jahrhunderts kaum Anteil gehabt hatte und wegen weitgehend ausgebliebener Stadt- und Zentralortsbildungen nur über wenig Reisedestinationen verfügte.

Westlich des Rheins konnte auf römische Straßen zurückgegriffen werden, östlich des Rheins waren seit der Karolingerzeit keine Initiativen ergriffen worden. Der Straßen- und Wegebau war eine hoheitliche Aufgabe und ursprünglich eine Angelegenheit des Reiches. Angesichts der Notwendigkeit des Fernwegeausbaus erkannte Kaiser Friedrich I. Barbarossa 1158 das Recht der Wegezollerhebung und die damit verbundene Aufgabe der Wegeinstandhaltung als königliche Regalien an.<sup>34</sup> Jedoch geriet mit der Verleihung der *Confoederatio cum principibus ecclesiasticis* (1220) und des *Statutum in favorem principum* (1231) auch das Straßenwesen immer mehr in die Hände der Territorialherren.<sup>35</sup> Die Einnahmen aus Wegezoll, Geleit und Straßenzwang wurden unter dem abnehmenden Einfluß königlicher Gewalt mehr und mehr zweckentfremdet.

Die Durchführung der Wegearbeiten oblag den Grundherren, die ihre leibeigenen Bauern zu den Arbeiten heranzogen; die Aufsicht lag bei den Freigerichten, deren Inhaber die mit hoheitlichen Aufgaben betrauten Lehnsgrafen oder die Territorialherren selbst waren.<sup>36</sup> In Landschaften, in denen sich im ausgehenden 12. Jahrhundert die Territorialherrschaft in einem politisch noch ungeklärten Übergang befand, mußte sich diese Situation im gesamten Verkehrs- und Siedlungsgefüge besonders nachteilig auswirken. Das engrische Weserbergland war zwischen dem zunehmend rheinisch sich orientierenden westlichen Westfalen und dem sich ostsächsisch orientierenden Ostfalen nicht nur geographisch, sondern auch politisch und in der Entwicklung seines Landesausbaus eine Landschaft der noch nicht entschiedenen Zugehörigkeit und des Übergangs.

Die Handelsstraßen waren in der Regel festgefahrene Naturwege ohne gesteinten Unterbau.<sup>37</sup> Den Weg bestimmten vornehmlich Relief, Bodenplastik und die Beschaffenheit des Untergrundes. Im Mittelgebirge gab es häufig parallele Wege, einen auf der Höhe, einen im Tal, die je nach Wetterlage und Jahreszeit als Sommer- oder Winterwege benutzt wurden. Die Fernstraßen wurden Königsstraßen (*strata regia*), Heerwege, Reichsstraßen und auch Dietwege genannt.<sup>38</sup>

Nicht nur im orographisch vorgezeichneten, reliefbewegten räumlichen Gefüge des Weserberglandes zwischen Osning und Weserketten, sondern auch in der flachmuldigen Westfälischen Bucht zwischen Osning und Haarstrang richteten sich Gewässerführung und Fernwege nach geologisch-morphologischen Gegebenheiten. Die räumliche

Gliederung der nach Westen sich öffnenden Bucht mit ihrem geteilten Gewässernetz von Ems und Lippe wird von dem Anhöhendreieck Halterner Berge, Baumberge und Beckumer Berge bestimmt.<sup>39</sup> Den Lößböden beiderseits des Hellwegs südlich der Lippe stehen beiderseits des Teutweges nördlich der Ems Venne und Sandebenen, Feucht- und Trockensenne gegenüber.

Den westlichen Begrenzungssaum der Bucht gegen die Niederrhein- und Ijsselandschaften zwischen Bergischem Land und auslaufendem Osning bei Ibbenbüren ordnen ebenfalls Halterner Berge und Baumberge. Im Außenbereich des Berge-Bogens befinden sich an alten, in den Innenraum der Bucht führenden hansischen Wegen die Stationen Wermelskirchen, Haltern, Coesfeld, Steinfurt und Rheine, den Innensaum beherrschen die in der Hanselinie verbundenen Städte Dortmund, Münster und Osnabrück. Mit den Verlängerungen nach Köln und Bremen bildet die Hanselinie mit der Rhein-Ijssel-Linie Köln - Duisburg - Wesel - Zutphen - Deventer und der Flamenstraße mit dem Abschnitt Deventer - Lingen - Cloppenburg - Bremen das große, an die Straßen der Westfälischen Bucht sich anlehrende Fernstraßendreieck.<sup>40</sup> Auf ihrer Schenkellinie befinden sich die drei Hansestädte Dortmund, Münster, Osnabrück in einer funktionsergänzenden Lage zu den Städten Köln, Duisburg und Deventer des Rhein-Ijssel-Schenkels.

In ihrer jeweiligen Zentralität im System hansischer Fernstraßen hatten die drei Städte gemeinsam die Aufgabe des Aufnehmens und Weiterleitens, der Vermittlung und des Brückenschlags zwischen den binnenländisch ausgerichteten Landschaften und den der See zugewandten Stromlandschaften. Im 15. Jahrhundert traten Dortmund, Münster und Osnabrück auf den Tagfahrten des Hansebundes gemeinsam mit Soest als die Vier-Städte auf. Lemgo beteiligte sich als fünfte Stadt an den Tagfahrten und unterhielt zu ihnen enge Beziehungen.<sup>41</sup>

Von der Rhein-Ijssellinie wurde Dortmund auf den Hansestrecken Köln - Wermelskirchen - Hagen - Dortmund, Neuss - Werden - Essen - Dortmund und Duisburg - Essen - Dortmund erreicht.<sup>42</sup> Auf Münster waren die Wege Köln - Essen - Recklinghausen - Münster, Duisburg - Dorsten - Dülmen - Münster und Deventer - Goor - Coesfeld bzw. Zutphen - Groenlo - Stadthoorn - Coesfeld - Münster ausgerichtet.<sup>43</sup> Nach Osnabrück führten aus westlicher Richtung die Handelsstraßen Deventer - Goor - Odenzaal - Bentheim - Rheine bzw. Deventer - Goor - Gronau - Ochtrup - Osnabrück.<sup>44</sup>

Im Gegensatz zum Rhein mit seinen den Handelsverkehr auf sich ziehenden Flußhafen-, Fähr- und Brückenstädten konnte die Elbe für die noch nicht entwickelten Flankenlandschaften der Grenzmarken keine vergleichbare Funktion erfüllen. An ihre Stelle trat die welfische Städtachse (Salzstraße) mit den Aufnahme- und Weiterleitungszentren Lübeck - Hamburg - Lüneburg und Braunschweig. In Hamburg vereinigten sich die Wege aus Richtung Schleswig (Rinderstraße) und Lübeck.<sup>45</sup> Abzweigungen gab es in Lüneburg und in Uelzen (nach Hannover und Minden). Drehscheibe des Handels im West-Ost-Verkehr aber war Braunschweig, die Brückenfunktion in das Weserbergland dagegen nahm Hildesheim ein.<sup>46</sup> In Hildesheim verknüpften sich die Bördenstraße Magdeburg - Helmstedt - Braunschweig mit dem Harz-Vorlandweg Halberstadt - Gos-

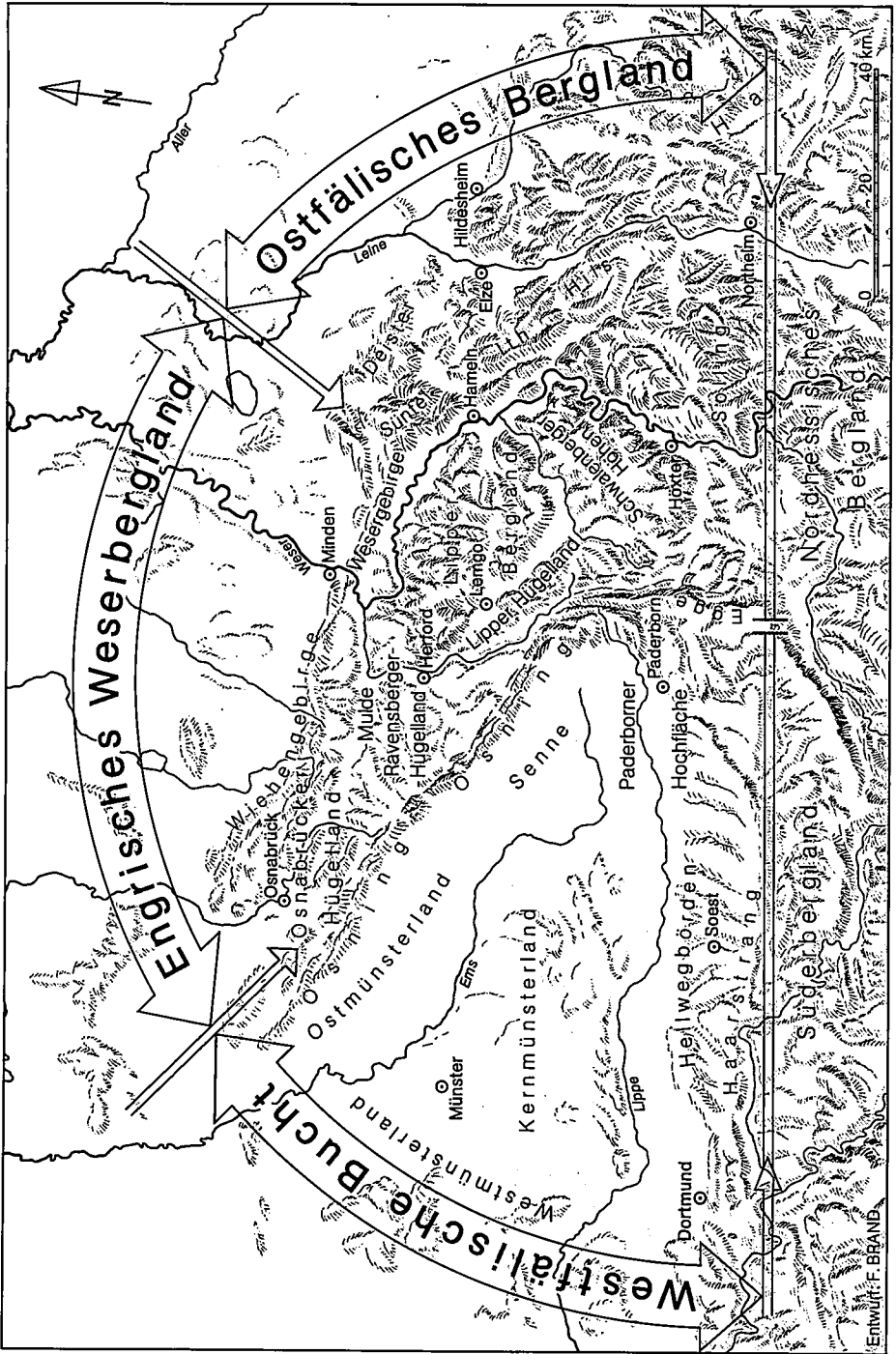


Abb. 3 Das Niederdeutsche Berg- und Hügelland mit seinen Landschaftssegmenten

lar und der Leinetalstraße Celle – Hildesheim – Northeim – Göttingen. Nach der Durchquerung des Leinetales bei Hildesheim galt es mit den breiten Pässen zwischen Deister und Süntel, Ith/Hils und Solling in das Weserbergland zu gelangen, es zu überbrücken oder auch zu umgehen.<sup>47</sup>

Die Winkelflächen der Landschaftsräume Westfälische Bucht und Weserbergland sind im Gefüge des mittelgebirgischen Vorlandsegmentes orogenetisch und historisch-politisch von einander zu trennende wie aufeinander zu beziehende Teile eines vielgestaltigen Natur- und Kulturraumes. Die Grundseite des Segmentes ist in wesentlichen Teilen durch den Mittelgebirgsrand vorgezeichnet, der die Winkelflächen trennende Radius ist mit dem Verlauf von Eggegebirge und Osning gegeben. Im geographisch-geometrischen Mittelpunkt liegt die Stadt Paderborn. Schlägt man um Paderborn einen Halbkreis mit einem Radius von 90 km, so schneidet der Kreisbogen die Stadtgebiete von Dortmund, Münster, Osnabrück, Petershagen (12 km nördlich von Minden), Hildesheim und Northeim im Leinetal. Die stumpfwinklige sektorale Anteilsfläche des weserbergischen Berg- und Hügellandes beträgt – nach Abzug der Winkelfläche der Westfälischen Bucht – zwei Drittel der Fläche des gesamten Vorlandsegmentes.

In seiner äußeren orographischen Gestalt und der mit ihr parallel verlaufenden inneren Einmuldung vermittelt das Weserbergland in seiner Gesamtheit den Eindruck eines von Westen nach Südosten sich öffnenden, hornförmig abgewinkelten Trichters. Der orographische Rahmen ist mit der Saxonischen Rahmenfaltung vorgegeben.<sup>48</sup> Südöstlich von Paderborn beginnt bei Borlinghausen auf 30 km Länge die nach Norden bis zum Velmertot bei Horn verlaufende Egge. Von hier aus bildet der Osning – zumeist mit doppelstufigen Schichtkämmen – auf einer Länge von 90 km bis zu seinem Ende, dem Huxberg in der Nähe von Bevergern, die radiale Begrenzung. Pässe gliedern den Osning in seinem Gesamtverlauf in einzelne Abschnitte: Lippischer Wald, Lippisch-Ravensbergischer Osning, Iburger Osning und Tecklenburger Osning.

Während die periphere Begrenzung des nördlichen Segmentteiles im Westen mit der Schafberg-Platte bei Ibbenbüren beginnt, sich über die Genhöhe bei Bramsche und die Stemmer Berge fortsetzt, um mit den Bückebergen bei Stadthagen zu enden, setzt die orographische Rahmenbegrenzung durch die Wiehen- und Wesergebirgsketten mit dem Hasetor bei Bramsche an und schließt mit dem Auedurchlaß südlich von Nenndorf bei Rodenberg zwischen den Bückebergen und dem Deister.

In ihrem West-Ost-Verlauf sind die Eggekettten paarig leicht eingebuchtet und – wie der Osning – durch Pässe, deren markantester die Porta mit dem Weserdurchbruch ist, untergliedert. Ähnlich dem lößbedeckten, hügeligen, Untere Börde genannten Osningvorland zeigt das Weserkettenvorland bei Wittlage und Lübbecke zunächst Lößplatten, die nach Norden in Richtung der Moorbogenbegrenzung in Sandebenen übergehen. Daß das Vorland der Wiehen- und Wesergebirge in seinem West-Ost-Verlauf einen alten Hellweg, den Hellweg vor den Sandforden<sup>49</sup> aufnahm, versteht sich fast von selbst.

Die orographische Rahmenbegrenzung des östlichen Teiles des weserbergischen Segmentbogens ist durch die doppelreihig angelegten Schichtstufen von Deister und Süntel, östlich des Sollinggewölbes mit den Hochmulden der Schichtrippen von Ith, Hils und Hildesheimer Wald gegeben.<sup>50</sup> Das die Schichtrippenlandschaft durchziehende Leine-



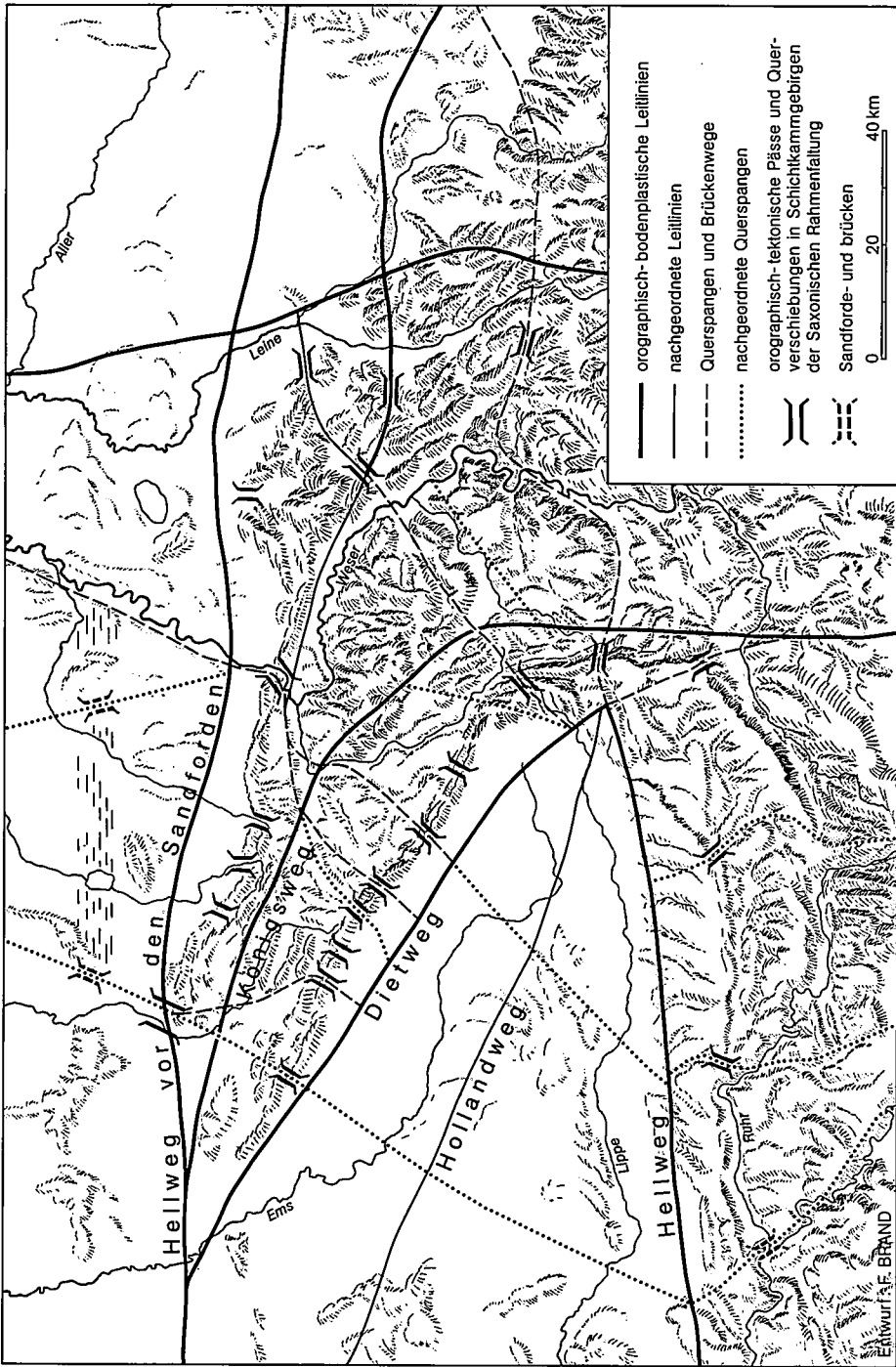


Abb. 4 Das Niederdeutsche Berg- und Hügelland – Hindernis, Leitlinie und Brücke natürlich prädisponierter Verkehrswege

tal begrenzt nicht nur den ostfälischen Teil des Niederdeutschen Berg- und Hügellandes, sondern es nimmt auch die von Norden nach Süden in den Frankfurter Raum führenden Verkehrswege auf. Die hellwegisch orientierten West-Ost-Verbindungen verteilen sich auf mehrere Pforten, nämlich die von Springe zwischen Deister und Osterwald, auf die von Elze<sup>51</sup> zwischen Osterwald und Ith sowie Hildesheimer Wald und auf die von Einbeck<sup>52</sup> zwischen Hils und Solling. Im Vergleich mit dem westlichen Segmentbogen der Westfälischen Bucht bleibt festzuhalten, daß hier drei unverbundene Paßorte bereits geteilten Handelsverkehr aufnehmen und weiterleiten, die in der Hanselinie verbundenen Städte der Westfälischen Bucht dagegen im hansischen Fernstraßensystem mehrfunktionale Aufgaben zu übernehmen hatten.

Das gelegentlich Weserfestung genannte Bergland nimmt sich in seinem Aussehen nicht so bedrohlich wie die Bezeichnung aus. Die Mauern ähnlichen Schichtstufen der Rahmenwandungen zeigen mit ihren Flachhängen nach außen, mit ihren steileren Abbruchkanten nach innen. Die Reliefgliederung des nach Südosten sich verbreiternenden Zwischenlandes folgt den Hebungslinien der wichtigsten Achsen (Osningachse und Pymont-Osnabrücker-Achse) mit ihren Aufwölbungen, parallelen Einmündungen und den quer zu ihrem Verlauf stehenden horizontalen Verschiebungen, Zerrungen und Verwerfungen. Da demzufolge die Pässe der Weserketten und des Osnings wie Paare einander gegenüberliegen, haben die Gebirgswandungen den Hindernischarakter verloren und das Land zugleich zu einem Durchgangsland werden lassen. Dem Paß von Iburg entspricht die Hasepforte bei Bramsche, dem Paß von Borgholzhausen liegt der Paß bei Lübbecke gegenüber. Auf die Porta zielen die Pässe der Dörenschlucht und von Stapelage sowie der seit dem Spätmittelalter zunehmend befahrene Brackweder Paß.

Eine besondere Stellung nimmt der Bärenalpaß bei Horn ein. Dem von hier aus nach Nordosten verlaufenden Liasgraben folgt die Emmer bis zur Einmündung in die Weser bei Kirchohsen.

Den Paßpaarungen und Quertalbildungen entsprechend gliedert sich das Zwischenland in Teillandschaften. In der Mitte findet sich das Lipperland mit nördlichem Bergland und dem von Emmer, Bega und Werre eingefassten mittellippischen Hügelland, nach Westen schließen sich Ravensberger Hügelland und Osnabrücker Hügelland an.<sup>53</sup> Die beiden Hügelländer durchzieht von Nordwest nach Südost eine Talmulde, die sich in Lippe fortsetzt, hier Berg- und Hügelland trennt und nördlich der Pymonter Berge die Wesertalung erreicht. Die langgestreckte Mulde nimmt die Flußläufe von Hase, Else, mittlerer Werre, Bega und Humme auf. In früheren Jahrhunderten hatte diese drei Landschaften durchziehende Tallinie prädisponierende Bedeutung in der politischen und kirchlichen Organisations- und Raumgliederung, zugleich gab sie eine Verkehrslinie ab, die den weiten Rahmenbogen der Wesertalung vermied.

Die Landschaft südlich der Emmer bis zur Diemel zeigt östlich eines engen, verkehrungünstigen Wesertales den Solling, westlich das Oberwälder Land mit den verkehrsgünstigen lößbedeckten Becken und Mulden von Blomberg und Steinheim bis Brakel und Warburg.<sup>54</sup>

Um sich Eingang in das Weserbergland zu verschaffen, legten Karl der Große und Ludwig der Fromme vor den großen Pforten die Bistümer Paderborn,<sup>55</sup> Osnabrück,<sup>56</sup>

Minden<sup>57</sup> und Hildesheim<sup>58</sup> an. Die Bistümer hatten mit ihren Domburgen, Güterausstattungen und Kanzleien neben ihrer Missionsaufgabe auch politische, militärische, administrative und rechtliche Funktionen zu erfüllen. Verbindet man die Bischofsstädte durch Linien auf einer Karte, so ergibt sich ein Geomer in der geographisch-geometrischen Gestalt eines Drachenvierecks. Die Seitenverbindungen Osnabrück – Paderborn, Osnabrück – Minden und Minden – Hildesheim folgen dabei den äußeren Leitlinien der Flachhänge des orographischen Rahmens als Hellwege, die diagonalen Innenverbindungen Osnabrück – Hildesheim mit den Stationen Herford, Hameln und die Verbindung Paderborn – Minden stellen ebenfalls geographisch vorgezeichnete Linien der kirchlich-organisatorischen Raumerfassung und des Verkehrs dar. Die geographisch vorgegebenen Leitlinien im räumlichen Gefüge des Weserberglandes spiegeln sich in der vektographischen Herausbildung und in der Abgrenzung der Diözesen wider.

Die fünf weltlichen, kleinterritorialen Machtbildungen des Hochmittelalters – Tecklenburg, Ravensberg, Lippe, Schwalenberg und auch Schaumburg und Everstein – stehen demgegenüber in ihrer Lage, Größe und Abfolge in ursächlicher Beziehung zu den Gebirgspässen.<sup>59</sup> Mit der Lage ihrer Herrenburgen und Suburbien, den kurzen Wegstrecken der Querverbindungen entsprechend, atmen sie die partikulare Kammerung. Einzig Lippe in der Konzeption der Verbindung zweier Gründungsstädte in anderen räumlichen Orientierungen und Zielen macht hier eine Ausnahme.

Die Städte der Hanse nehmen als Orte des Fernhandels mit ihrer großräumigen, überregionalen Orientierung die unter den Karolingern und Ottonen benutzten Leitlinien – ob Königsstraße (via regia), Heerstraße oder Hellweg – wieder auf. Es ist kein Zufall, daß die meisten der Bischofs- und Kaiserpfalzstädte auch Hansestädte werden. Die Pässe werden von ihnen nicht als Sperren gesehen, sondern als Möglichkeiten, über Querverbindungen die reliefgebundenen Fernwege anderer Leitlinien und Zielorte zu erreichen.

Als die geschichtlich bedeutendste Straße der Westfälischen Bucht hat die Forschung immer wieder den Hellweg hervorgehoben. Nach Auskunft einer Arbeit über die *Reichshöfe im Lippe-, Ruhr- und Diemelgebiete und am Hellweg* wurde sie von Karl dem Großen angelegt und *als eine wesentlich neue Etappenstraße [...] wohl im Winter 784/85 fertiggestellt*,<sup>60</sup> um die Zufuhr vom Rhein nach Paderborn und weiterhin zur Weser zu sichern. Das Kriterium der Streckenfestlegung war die lineare Aufreihung einer Reihe von karolingischen Königshöfen. *Diese Heerstraße verlief in westöstlicher Richtung von Duisburg aus über den später Philippsburg benannten ehemaligen Essener Oberhof Ehrenzell, zog dann ostwärts von Essen über die Reichshöfe Steele, Freisenbruch, Stalleicken, Bochum, Dortmund, Brackel, Asseln, Wickede, Unna, Steinen, Werl, Ampen, Soest, Erwitte, Böckenförde und Geseke nach Paderborn – bis hierher ging der eigentliche Hellweg – und führte schließlich über das Eggegebirge nach dem Dorfe Höxter, das König Ludwig der Fromme im Jahre 823 dem neu zu gründenden Kloster Corvey überwies.*<sup>61</sup>

Der Hellweg ist die Basislinie des westlichen Teils unseres Segmentes des Niederdeutschen Berg- und Hügellandes. Sein östliches Gegenstück in Richtung Harz ist nicht eindeutig festzulegen. Als Wegvarianten wurden in Ottonischer Zeit und in der Hansezeit die Linien Höxter – Holzminden – Einbeck – Northeim bzw. Gandersheim, Seesen

- Goslar - Braunschweig - Magdeburg oder die später im Ganzen auch Reichsstraße genannte, weiterführende Strecke Paderborn - Lippspringe - Horn - Blomberg - Aerzen - Hameln - Elze - Hildesheim - Braunschweig - Magdeburg benutzt. Auf der Linie Hameln - Braunschweig sind ebenfalls karolingische und ottonische Güter, Pfalzhöfe und Klosteranlagen festzustellen. Bemerkenswert ist, daß auf dem weserbergischen Zwischenstück Paderborn - Hameln sich karolingische Güter und Kirchen, von denen die in Schieder ergrabene sicher eine Itinerarkirche war, in wegbestimmender und -sichernder Lage finden. Um die Wegsicherung haben sich auch die Ottonen gekümmert. Sie bedienten sich dabei der Erzbischöfe von Köln und Magdeburg, die seit Otto dem Großen - um ein Gegengewicht zu dem weltlichen Hochadel zu schaffen - zugleich auch weltlichen Fürstenrang hatten.

Unter dem Datum vom 5. Juni 997 übergibt Otto III. dem Erzstift Magdeburg die ihm zustehende *curtis Sigdri* [Schieder] *im Gau Angri* [Engrien] *in der Grafschaft des Herzogs Bernhard mit allen Zubehörungen, wie solche zu seinen und seines Vaters Otto Zeiten zu dem Orte gehört haben.*<sup>62</sup> Am 20. Juli 1005 bestätigt König Heinrich II. die von seinem Vorgänger Otto III. geschehene Schenkung der *civitas Scidere mit allen ihren Zubehörungen in den Gauen Gesinegauwe, Wetego, Thilete, Lingauwe, Sarethvelth, Tietmelle und Lethgauwe und den Forsten zwischen Hambrina, Nisa und Wermana.*<sup>63</sup> Im Jahre 1009 werden die Privilegien des Erzstiftes Magdeburg noch einmal bestätigt, und der König übergibt dem Erzbischof die zu den Orten Schieder und Enger - *ad civitates Schidere et Angeri* - gehörenden freien Familien, indem er dieselben von jeder anderen Jurisdiktion und Hoheit als der erzbischöflichen ausnimmt.<sup>64</sup> Bemerkenswert sind diese urkundlichen Überlieferungen insofern, als sie Gauen und Orte im unmittelbaren Bereich wichtiger Fernwege nennen, die 200 Jahre später Teile des sich bildenden lippischen Territoriums sind.

Zu der Reichsstraße Dortmund - Paderborn - Hameln - Hildesheim - Braunschweig - Magdeburg stellte der Hellweg vor den Sandforden mit Osnabrück/Bramsche - Minden - Hildesheim - Braunschweig in seinem westlichen Teil in 90 km Entfernung die äußere weserbergische Abstandparallele mit geringer Verkehrsspannung dar. Wichtiger war in früherer Zeit die mittlere Abstandparallele mit der durch den Innenraum des Weserberglandes führenden West-Ost-Verbindung Osnabrück - Herford - Hameln - Hildesheim - Braunschweig - Magdeburg. An ihrem westlichen Streckenabschnitt Osnabrück - Herford liegen die Stationen Bissendorf - Gesmold - Melle - Riemsloh und Enger. Wie der westfälische Hellweg wird dieser Wegabschnitt noch heute im Volksmund zu Karl dem Großen in Beziehung gebracht und seit altersher Königsstraße genannt. Entlang der Königsstraße finden sich eine Reihe von Königsgütern bzw. Klostergütern der im Jahre 823 von Müdehorst bei Bielefeld nach Herford verlegten Reichsabtei. Im zweiten Abschnitt führt die Straße als wichtiger und seinerzeit viel befahrener Handelsweg bis Hameln mit den Stationen Schötmar - Lemgo (ab 1190) - Bega - Alverdissen - Aerzen. Der letzte Teil der Straßenführung über Hildesheim bis Braunschweig - Magdeburg führt mit der Reichsstraße zusammen.

Für den Kaufmann der Hansezeit waren darüber hinaus einige diagonale Wegführungen von zeitsparendem Interesse. Zunächst ist hier der Dietweg Osnabrück - Iburgpaß - Hilter - Dissen - Halle - Brackwede - Holte - Altensenne - Neuhaus - Paderborn

zu nennen.<sup>65</sup> Der Weg führte am Flachhang des Osnings entlang, hatte im Bereich der Quellhorizonte kaum größere Bäche zu queren und war entlang der Sandplatten und Trockensenne zu allen Jahreszeiten gut befahrbar. In der Winkelmitte zwischen Hellweg und Dietweg führten zwei Wege von Paderborn nach Münster mit den Stationen Neuhaus - Wiedenbrück/Rheda - Clarholz - Warendorf - Telgte oder in der Variante mit den Stationen Lippstadt (ab 1200) - Beckum - Sendenhorst - Münster.<sup>66</sup> Beide Wege waren Hollandwege und dienten als zusätzliche Querverbindungen.

Wichtige diagonale Straßen zwischen den größeren Hanseorten waren Soest - Münster, Dortmund - Wickede - Hamm - Beckum - Oelde - Rheda - Holte - Stapelage - Schötmar<sup>67</sup> - ab 1200 Lemgo, Warendorf - Steinhagen - Kirchdornberg - Bielefeld - Herford - Gohfeld - Rehme - Minden<sup>68</sup> und schließlich Minden - Bückeburg oder Kleinenbremen - Oldendorf - Hameln. Im Weserbogen Vlotho - Hameln bildete sich dagegen kein Handelsweg aus. Die unter Arnulf von Kärnten um 896 gegründete Abtei Möllenbeck blieb deutlich hinter ihren Schwestergründungen Corvey und Herford zurück.

Für die Entwicklung des weserbergischen Innenraumes indessen waren von größerer Bedeutung die vom Relief benachteiligten Süd-Nord-Verbindungen. Die Frankfurter Straße gab es in zwei Varianten, einmal über Marburg - Korbach - Marsberg - Paderborn, weiter über Schlangen - Gauseköte - Heiligenkirchen - Lage oder Schlangen - Dörenschlucht - Lage - Schötmar - Herford bzw. Vlotho nach Minden, zum anderen über Fritzlar - Warburg - Brakel - Steinheim - Horn - Lemgo - Entrup - Wehrendorf - Vlotho - Rehme - Minden.<sup>69</sup> Von Minden aus führte die Straße über Bassum nach Bremen. Für Lemgo war dieser Weg insofern von Wichtigkeit, als er der Stadt Wegekreuzcharakter gab. Den Lippstädter Interessen diente die nach Westen ausholende Wegführung Korbach - Brilon - Rüthen - Erwitte - Lippstadt - Wiedenbrück - Brackwede - Bielefeld - Herford - Minden.<sup>70</sup>

Der Platz der Stadtgründung von Lippstadt befand sich bereits auf dem Gebiet der Erzdiözese Köln, etwa 5 km nördlich des Hellweges, je 25 km von den bedeutenderen Städten Soest und Paderborn entfernt, zwar an einer Lippefurt, jedoch an Handelswegen nicht mehr erstrangiger Bedeutung. Lemgo dagegen sollte sich in seiner Lage an einem West-Ost-Weg finden, der zwar dem Hellweg nachzuordnen war, der jedoch an Fernhandelsdichte und somit an Bedeutung in dem Maße zunahm, in dem die holländischen Städte ihre Handelstätigkeit auf die Stadtlandschaften Südostsachsens, auf Thüringen (Erfurt) und Obersachsen (Leipzig) ausdehnten. Mit den beiden lippischen Gründungsstädten - insbesondere mit Lemgos geographischer Lage - konnten die Nord-Süd-Verbindungen zwischen Bremen und Frankfurt verbessert werden, zumal die enge Oberwertalung die Schifffahrt und die Wegführung behinderte.

Schlägt man um Lemgo einen Kreisbogen mit einem Radius von 35 km, so berührt der Kreisbogen die Städte Bielefeld mit dem Osningspaß nach Brackwede, Paderborn mit dem Eggepaßweg nach Driburg, das beiderseits der Weserfurt gelegene Hameln und Minden. Bei einer Stadtgründung in der gegebenen geographischen Mitte war die Frage zu beantworten, ob der Gründungsstadt die für ihre Entwicklung erforderliche Zentralität und Ausstrahlungskraft vermittelt werden konnte.

#### IV. Die Parallelität von Burg und Gründungsstadt vor dem Hintergrund von Raumorganisation, Landesausbau und Territorienbildung

Reichskirchliche Raumorganisation, Landesausbau und Territorienbildung stehen im Mittelalter in untrennbarem Zusammenhang. In der Verfolgung der Herausbildung räumlich paralleler Grenzverläufe belegt die lippische Territorienbildung diese Wechselbeziehung in eindrucksvoller Weise, wobei die kirchliche Raumorganisation der weltlichen Territorienbildung zeitlich vorausgeht.

Im Vorgang der Sachsenmission wurde Paderborn zum Sitz eines Bistums bestimmt,<sup>71</sup> dessen Sprengel das Hügel- und Bergland nördlich des Osnings und östlich des Eggegebirges einbezog. Die engrische Landschaft stand im Mittelpunkt des damaligen Weltgeschehens, als im Jahre 799 die epochale Begegnung zwischen dem Frankenkönig Karl dem Großen und Papst Leo III. im Vorjahr der Kaiserkrönung in Paderborn stattfand.

Die aus dem Rhein-Main-Gebiet nach Norden ausstrahlenden und eingreifenden Kräfte reichten auf die Dauer nicht, Paderborn für den sächsisch-niederdeutschen Raum eine zentrale Stellung und eine dementsprechende Flächengröße seines Bistums zu sichern. Die Süd-Nord-Bewegung wurde bereits in Ottonischer Zeit von einer West-Ost-Bewegung überlagert.<sup>72</sup> Die durch das Relief vorgegebenen Leitlinien wurden vor allem von den benachbarten Bistümern als Ausdehnungs- und Erschließungswege ergriffen, um von dem älteren Erzbistum Köln aus entlang des Hellweges und der Heidenstraße,<sup>73</sup> von Osnabrück aus in der weiten Mulde von Hase- und Elsetal und von Minden/Rehme aus weseraufwärts keilartig vorzudringen. Paderborns kirchenorganisatorische Mittel reichten nicht, sich dieser mehrseitig ansetzenden Außenkräfte zu erwehren.

Drei-Bistums-Ecken gab es zwischen den Sprengeln der Bistümer Osnabrück, Minden und Paderborn nördlich Herford (Enger wurde dem Osnabrücker, Gohfeld dem Mindener und Herford dem Paderborner Sprengel zugeschlagen), zwischen den Sprengeln von Minden, von Hildesheim und von Paderborn sowie zwischen dem Münsterschen, dem Paderborner und dem Kölner Sprengel an der oberen Lippe zwischen Liesborn, Geseke und Boke. Das Gebiet zwischen Gütersloh, Herzebrock und Wiedenbrück war eine Osnabrücker Exklave zwischen den Sprengeln von Münster und Paderborn. Zur südlich benachbarten Diözese Mainz gab die Diemel die Grenzlinie. Zwei der Drei-Bistums-Ecken wurden durch die Einrichtung der Reichsabteien von Corvey und Herford entzerrt.

Kritisch war und blieb für das Bistum Paderborn das Vordringen des Erzbistums Köln entlang des Hellweges (Geseke) und der Heidenstraße (Rüthen) bis 20 km vor Paderborn. Im Norden gehörten die die Flußläufe von Humme, Exter und Kalle umgebenden Bergländer im Weserbogen zwischen Bodenwerder, Hameln und Vlotho zum Bistum Minden. Das Begatal und seine nördlichen Randhöhen sowie das Ilsetal mit seinen bergigen Umrundungen waren Grenzbereich des Paderborner Sprengels.

Erhöhte politische Bedeutung, die das engrische Bistum einer wachsenden Ost-West-Spannung aussetzte, erhielt der Hellweg, als die Krone auf das Haus der ostsächsischen

Liudolfinger übergegangen war und König Otto I. der Große im Jahre 953 seinen Bruder Brun zum Herzog von Niederlothringen und Erzbischof von Köln ernannt hatte. Der Hellweg wurde zur Königsstraße zwischen Ostsachsen und dem Niederrhein, bisheriges Königsgut erhielten die Erzbischöfe von Köln und von Magdeburg zugesprochen. Das vorrangige Interesse von König Otto I. und dem Archidux Brun galt mehr den Städten des Hellweges – zuvörderst Soest – als Paderborn, weil sie auf der Linie Magdeburg –

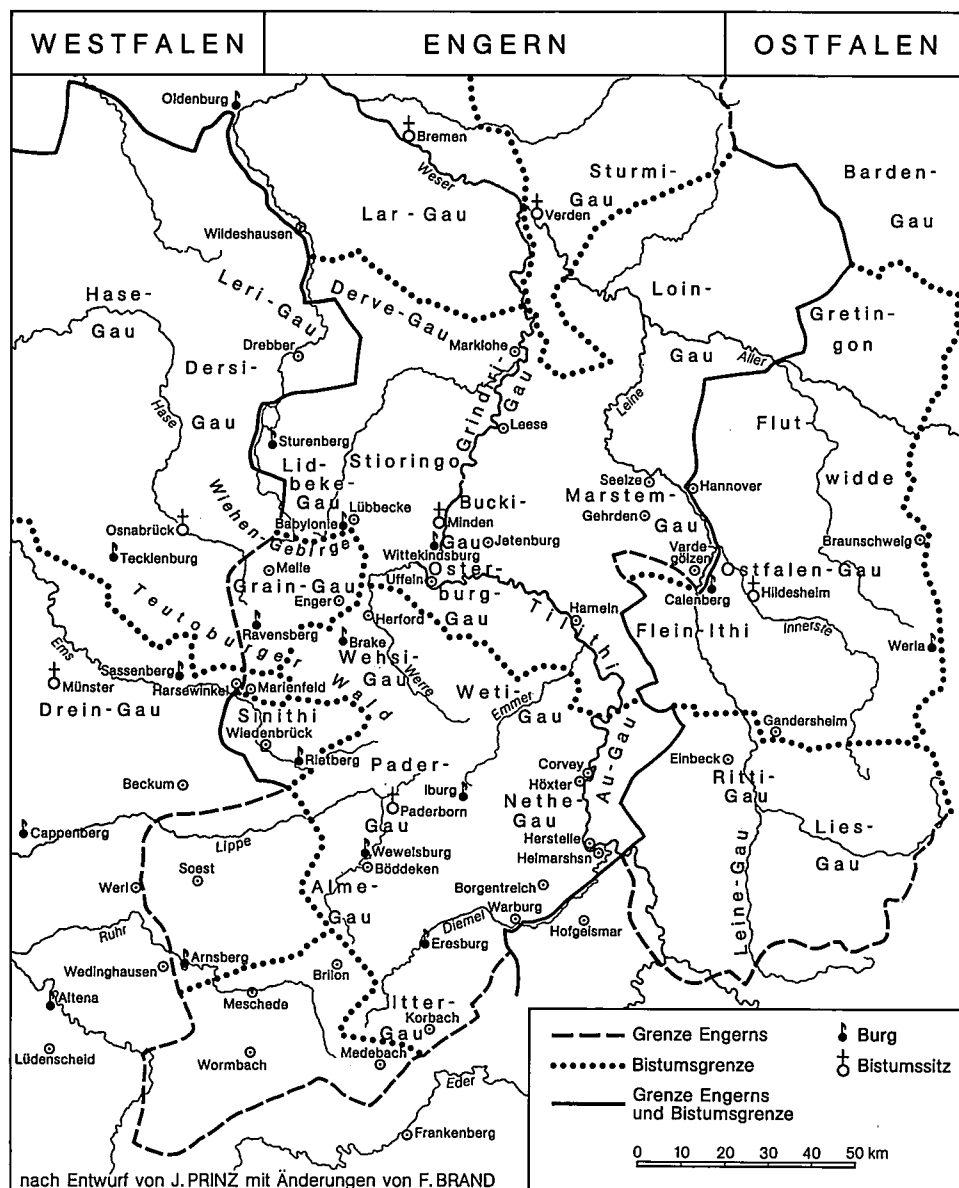


Abb. 5 Das Engrische Niederdeutschland (Bistumseinteilung und Gaue um 1100)

Aachen der königlichen Herrschaft mehr Rückhalt gaben. Zwar blieb Corvey die von den Ottonen meistgeförderte Reichsabtei, doch die Bischofsstadt Paderborn und ihr Sprengel gerieten in die Situation einer nachgeordneten Brückenlandschaft.

Das Herausrücken der engrischen Landschaft und ihres Bistums Paderborn aus früherer zentraler Funktion bestätigen die Inhalte einiger in den Lippischen Regesten mitgeteilten Urkunden.<sup>74</sup> Dieser Schwächung der Stellung des Bischofs scheint erstmals der Inhalt einer Urkunde von König Otto III. aus dem Jahre 1001 gegenzusteuern. Auf Bitten des Bischofs Rethar erneuert der König der Paderborner Kirche ihre gräflichen (d. h. weltlichen) Hoheitsrechte, nämlich die Grafschaft (Comitat) in den Gauen Paterga (Paderborn), Aga (beiderseits des Aabaches zwischen Schildesche und Herford) und Auga (westlich der Weser bei Höxter), darüber hinaus den Forstbann in der Senne und für den Osning zwischen dem Dalbketal und dem Wege nach Heerse (d. i. vielleicht der Weg von der Dörenschlucht entlang der Retlage bis nach Heerse an der Werre bei Schötmar.)<sup>75</sup> Die inhaltlichen Bestimmungen der Urkunde bedeuten eine Festigung der Stellung des Bischofs und der Grenzen des Bistums zu den benachbarten Bistümern von Münster und Osnabrück. Auffallend ist, daß für die Wohngaue des Osningvorlandes Wessigau (an der Windwehe), Hafergow (zwischen Heepen, Oerlinghausen und Lage), für den Theotmelligau (an Wiembecke und oberer Werre), für den Limgau (an der Bega zwischen Schötmar und Lieme) und für den Wetigau (obere Bega, Königsbach und mittleres Emmertal) keine Paderborner Rechte bestätigt werden.

König Heinrich II. (1002 - 1024) hat im Rückgriff auf historische Traditionen aus politischen Gründen versucht, Paderborn und seinem Bistum der engrischen Kernlande nicht nur seine geschichtliche Stellung wiederzugeben,<sup>76</sup> sondern darüber hinaus ihm eine integrierende Funktion zuzuweisen. Da er aus einer Liudolfingischen Nebenlinie stammte, seine Basis das bayerische Herzogtum war, er die billungische Rivalität in Sachsen mit Gegenzügen beantworten mußte, nutzte er die fränkische Tradition des Königtums nach Wahl, Erhebung und Krönung in Mainz auf programmatische Weise, indem er die sächsischen Großen in die karolingische Pfalz in Paderborn zu einer Versammlung einlud. Der Ort war Mahnung, Erinnerung und Programm zugleich.

In der Folgezeit beabsichtigte Heinrich II., Paderborn zu einem niederdeutschen Bamberg auszubauen.<sup>77</sup> Neben dem nach einer Brandkatastrophe im Jahre 1000 neu errichteten Dom wurde eine große Kaiserpfalz erbaut. Um den Dom als Mitte einer Kreuzbalkenanlage sollten vier Klöster entstehen. Zwei der Klosteranlagen, Abdinghof und Busdorf, sind damals den Plänen entsprechend angelegt worden. Anders als heute waren kirchliche Bauten auch öffentliche Bauten, zu denen sich nicht nur der hohe Klerus, sondern auch der König und der Adel bekannten. Paderborn sollte ein neues Zentrum als Hof- und Reichstagungsort werden. Große Investitionen waren dazu erforderlich. Wichtigster Helfer des Königs wurde der dem altsächsischen Geschlecht der Immedinger entstammende Meinwerk, den Heinrich II. 1009 zum Bischof von Paderborn bestellte und den er aus gemeinsamer Jugendzeit in Erziehung und Ausbildung in der Domschule zu Hildesheim kannte.

Meinwerk war von Haus aus reich begütert,<sup>78</sup> durch Tausch und Besitzumschichtungen konnte er dem König Güter bereitstellen, die dieser dann der Paderborner Kirche



wiederum als Krongut schenken konnte. So haben sich König und Bischof gemeinsam bemüht, die materielle Grundlage im Paderbornischen Sprengel zu verbreitern.

Nach dem Tode des Grafen Hahold ersuchte Bischof Meinwerk den König, aus den Besitzungen dessen weitgestreuter Grafschaft die Paderborner Kirche mit Schenkungen zu bedenken. Der Kern der Besitzungen lag wohl in der Nähe von Erwitte, im südlichen Westfalen, aber auch in den Gauen des Paderborner Sprengels mehr oder minder weit gestreut. Die aus dem Jahre 1011 überlieferte Urkunde nennt für nördlich des Osnings gelegene Höfe auch die Wohngaunamen Haverga, Limga, Thiatmalli und Aga.<sup>79</sup> Die Güter zu lokalisieren ist nicht mehr möglich. Anders ist das mit den Gütern, die Bischof Meinwerk 1031 im Havergo an das Kloster Abdinghof und 1036 im Havergo, im Wes-

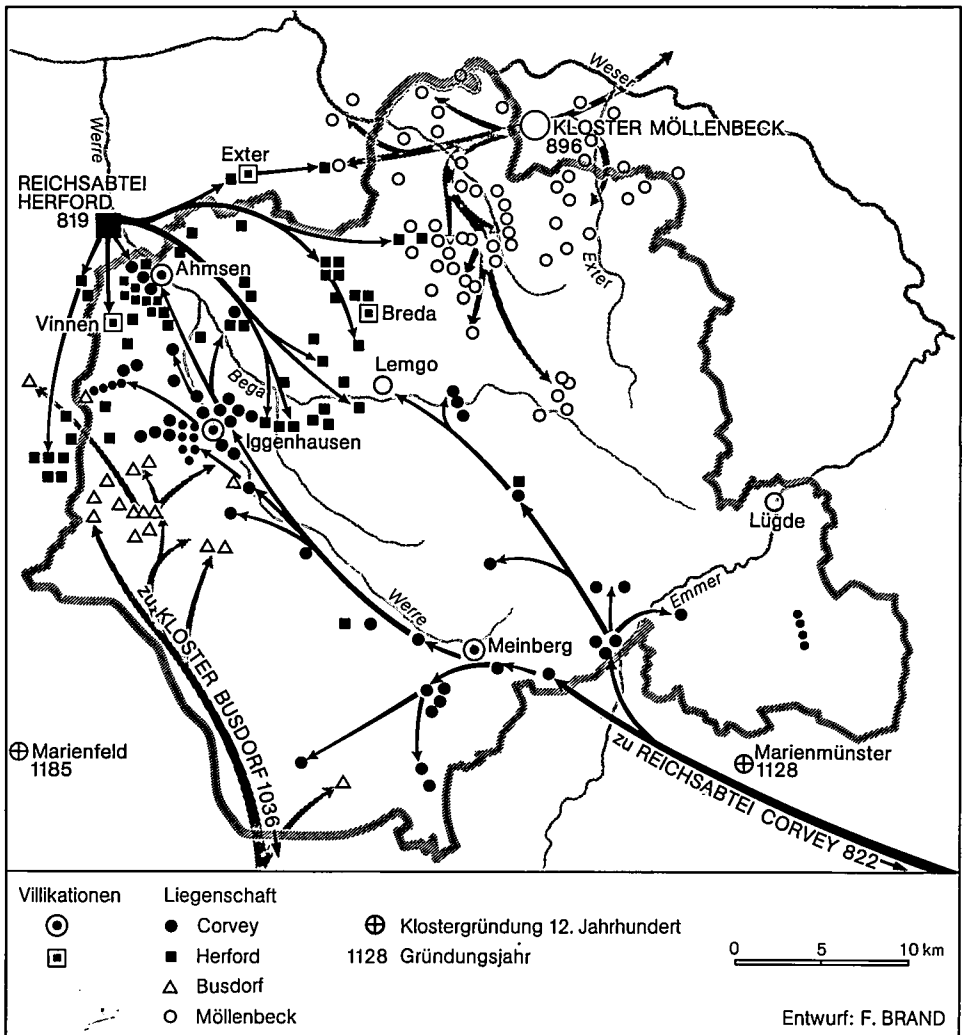


Abb. 6 Die Ausbildung geistlicher Grundherrschaften im späteren Lippe

sigo, im Limgo und auch im Thiatmalligo (Heiligenkirchen) an das Kloster Busdorf übergab.<sup>80</sup> Für die erste der beiden mitgeteilten Urkunden bestätigt ein Graf Amelung, der dem Geschlecht der Billunger angehörte, als oberster Vogt der Paderborner Kirche mit königlichem Bann die Schenkung.

Gleichsam im Gegenzug zu den Schenkungsaktivitäten an die Paderborner Kirche und ihre Klöster durch König Heinrich II. und Bischof Meinwerk erweiterten die Billunger die Reichsabtei Herford. Die Billungischen Herzöge übten in Herford die Grafenrechte aus, die Vogtei war von ihnen – ebenso wie für die Abtei Corvey – den Schwalenberger Grafen übertragen. Äbtissin in der Reichsabtei Herford war die Billungerin Godesti. Im Jahre 1011 gründete sie in Herford das Stift St. Marien auf dem Berge, das sie aus dem ihr zufallenden Erbe der Hermann-Billingischen-Linie in ihrer bis 1040 währenden Amtszeit mit zahlreichen Gütern ausstattete.<sup>81</sup> Schob sich der Corveyer Besitz des 9. und 10. Jahrhunderts im Talbereich von Werre und Bega bis zu ihrem Zusammenfluß bei Schötmar mit zahlreichen Höfen um die Villikationen Iggenhausen und Ahmsen nach Norden, so wurde er nunmehr beidseitig von Herforder Villikationen mit den ihnen zugeordneten Höfen umfaßt.<sup>82</sup> Villikationshöfe gab es in Vinnen, Uebentrup, Exter, Seligenwörden, Breda und vermutlich Bist, die zugehörigen Mansen waren verteilt ansässig in den Bauerschaften Lockhausen, Dingerdissen, Hillegossen im Westen, sowie östlich der Werre – vornehmlich im Bereich der Talungen von Ilse und unterer Bega – in Hardissen, Hörstmar, Bist, Breden, Retzen, Lieme, Papenhausen, Hellerhausen, Welstorf, Matorf, Brüntorf und Entrup.<sup>83</sup>

Die Stärkung des engrischen Bistums Paderborn sowie der Ausbau und die Neugründung von Klöstern und Stiften stärkte indirekt auch die königliche Reichsgewalt und dämmte das Billungische Herzogtum im Weserbogen ein. Im Einzelfall brachte die Rivalität – siehe Herford – auch kooperatives, gleichgerichtetes Verhalten bei Neugründungen und deren Ausstattung im Landesausbau hervor. Vermittelnd und ausgleichend traten immer wieder die Bischöfe Meinwerk und sein Bruder Unwan – er war Erzbischof von Bremen – in Erscheinung. Selbst als der billungische Sachsenherzog die Schalksburg in Hausberge mit einer Besatzung belegte, um den Weserdurchgang an der Porta zu sperren, wurde der offene Konflikt vermieden.<sup>84</sup> Große Teile herzoglich-billingischen Güterbesitzes haben in Bauerschaften des Bistums Minden gelegen. Mit hoher Wahrscheinlichkeit fand der umfangreiche Besitz, mit dem die Abtei Herford im Nordwesten des Paderborner Sprengels bedacht wurde, seine Fortsetzung in östlicher Richtung, die Bega aufwärts, im an den Limgau anschließenden Wetigau zwischen den Orten Reelkirchen, Bega und Lügde sowie im Tilithigau bei Hameln. Im Wetigau waren keine Klöster auszustatten und mit Schenkungen zu bedenken. Vielleicht fehlen aus diesem Grunde urkundliche Belege aus abteilichen und bischöflichen Kanzleien über herzoglich-billingische Grundherrschaften.

Das sich hiermit herausstellende räumliche Verteilungsbild von allodialeem Besitz und von Grundherrschaften der Paderborner Bischofskirche und deren Klöstern auf der einen Seite, von allodialeem Besitz und von Grundherrschaften des billungischen Herzogtums und Besitz der Reichsabteien von Herford sowie Corvey auf der anderen Seite, zeigt eine historisch-geographische Aufgliederung, in der sich die Anfänge späterer lip-

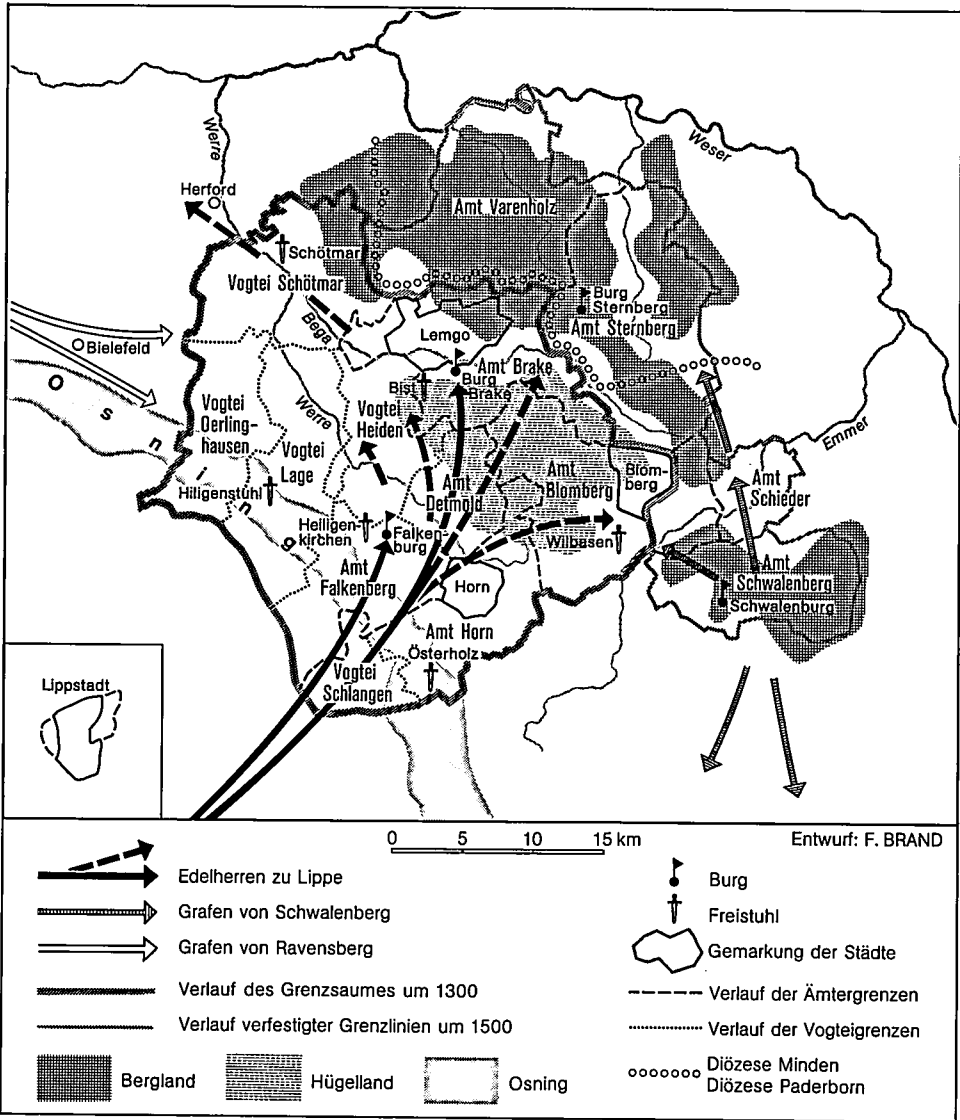


Abb. 7 Die Festigung der Herrschaft Lippe nördlich des Osning im 13. Jahrhundert

pischer Territorienbildung – mit den Differenzierungen von Grafenamtsbereichen und Vogteibereichen – bereits mehr oder minder deutlich spiegeln.

Der natürlich-prädisponierende Einfluß von Relief und Bodenplastik macht sich auch kulturell in der Wohngauseinteilung sowie in der kirchlichen und politischen Organisation der Landschaft allenthalben bemerkbar. Osning und nördliches Bergland grenzen ab, das in der Mitte liegende Hügelland teilt auf, die umgreifenden Flüsse Werre und Bega, Königsbach und Emmer fassen untergliedernd zusammen und verbinden mit den Nachbarräumen.

Auf König Heinrich II. folgte der Salier Konrad II. (1024 – 1039). Auch unter diesem König konnte Bischof Meinwerk sein politisches Ziel der zentralisierenden Stärkung seines Bistums in der Reichskirche fortsetzen. Meinwerk starb 1036. Seine Nachfolger stammten mit Ausnahme des Billungers Imad (1051 – 1076) überwiegend aus weniger einflußreichen Familien, zumeist westfälischer Adelsgeschlechter.<sup>85</sup> Das Bistum sank in seiner Bedeutung auf den Stand benachbarter Suffraganbistümer.

Die nachfolgenden salischen Könige vermochten in einer gewandelten Situation der Spannung zwischen Imperium und Sacerdotium Heinrichs II. und Meinwerks Zielsetzung nicht weiter zu verfolgen. Das Interesse an Paderborn als Hof- und Reichstagungsstadt ging verloren.

Anders indessen gestaltete sich die Entwicklung im Herzogtum Sachsen. Auf die billungischen Herzöge folgte Lothar von Süpplingenburg. In seiner Person verbanden sich ein letztes Mal sächsisches Herzogtum und deutsches Königtum. Die sächsische Politik erhielt eine neue Grundlage. Auf ihr konnten die welfischen Herzöge aufbauen und eine raumgebundene Perspektive entwickeln, die nicht nur für das Herzogtum Sachsen, sondern für den gesamten niederdeutschen Raum und die anschließenden Ostsee-Küstenländer zukunftsorientierende Ergebnisse verhiß.

Die partikularen Interessen gegen ein starkes Königtum, das als Machtgrundlage die Herzogtümer Bayern und Sachsen verband, ließen die Großen des Reiches den Staufer Konrad III. (1138 – 1152) als Nachfolger von König Lothar und nicht dessen Schwiegersohn, Heinrich den Stolzen aus dem Geschlecht der Welfen, wählen. Konrad III. trennte die Herzogtümer und gab Bayern an Welf IV. Heinrich der Stolze starb 1139 im Alter von nur 39 Jahren in Quedlinburg. Sein Nachfolger war der eben zehn Jahre alt gewordene Heinrich der Löwe, dem Kaiser Friedrich I. Barbarossa (1152 – 1190) – Friedrich und Heinrich waren Vettern – das Herzogtum Bayern 1156 unter Abtrennung der Ostmark (Österreich) zurückgab.

Nach der Rückgabe des Herzogtums Bayern hielt sich Heinrich der Löwe – abgesehen von der Stadtgründung München – politisch in Süddeutschland bemerkenswert zurück. Der erreichte Status quo sollte gewahrt bleiben. Jedoch zeigte sich der Welfe der universalistisch-römisch orientierten Königs- und Reichstradition politisch nicht verpflichtet. Nicht für und nicht gegen das vom Königtum getragene Imperium – Heinrichs des Löwen Politik und Kämpfe galten vorrangig seiner und des Herzogtums Sachsen Stellung. Nächst dem Kaiser war er, wenn auch nicht dem Range, so doch dem politischen Gewicht nach, eher mit benachbarten Königen als mit anderen Reichsfürsten zu vergleichen. Seine zweite Ehe, die der damals noch nicht ganz 40jährige Heinrich 1168 mit der englischen Königstochter Mathilde einging, avisierte eine Zusammenarbeit mit einem englischen Königtum, das damals auf dem französischen Festland die Normandie, die Bretagne und Anjou in seinen Händen hielt. Die weitgespannten Ziele und Bindungen des Herzogs, seine Maßnahmen zur Förderung des Handels mit Städten anderer Länder und vor allem niederdeutscher Landschaften, führten den Herzog mit den neuen, in die Zukunft weisenden politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Kräften des kaufmännischen und einflußreichen Stadtbürgertums zusammen.<sup>86</sup> Starke Städte waren ihm zugleich Verbündete im Bemühen, die Fesseln des auf Grundherrschaft auf-

bauenden, vom Adel bestimmten Wirtschafts- und Sozialgefüges zu überwinden. War dem in das Lehenswesen eingebundenen konservativen Adel der Burgenbau das Mittel politischer Raumerfassung und Raumbildung, so sollten für Heinrich den Löwen die Städte nicht nur Stützpunkte herzoglicher Macht, sondern auch Mittel- und Ausstrahlungspunkte territorial-administrativer Raumorganisation umgebender Gebiete werden.<sup>87</sup>

Der westfälische Teil des Herzogtums Sachsen reichte fast bis zum Rhein, doch bezeichneten die westlichen Grenzen der Bistümer Minden und Paderborn den durch Güterbesitz abgesicherten Machtbereich Heinrichs des Löwen. Der Versuch, in den Sprengeln von Köln und Osnabrück Fuß zu fassen, führte zu scharfen Gegensätzen zwischen dem Herzog und den Kölner Erzbischöfen. Von den großen Herren des Kölner Sprengels waren lediglich die Herren von der Lippe herzogliche Vasallen.<sup>88</sup> Dieser Umstand ließ es geraten erscheinen, die Verbindungen nach beiden Seiten zu pflegen und offenzuhalten. Doch war die Frage, ob bei den Zielsetzungen Heinrichs des Löwen Entscheidungen von Fall zu Fall angebracht waren oder ob nicht besser eine Konzeption zu finden war, die den Osninglandschaften des Paderborner Sprengels Möglichkeiten des Landesausbaus und dem Hause der Lipper Aufgaben politischer Zukunftsgestaltung bot. Eine schwierige Situation mit alternativen Entscheidungsmöglichkeiten.

In den ersten Jahrzehnten des 12. Jahrhunderts wird das Geschlecht der Lipper erstmals urkundlich faßbar. Am 17. Juni 1113 unterschreiben die Brüder Hermann und Bernhard eine Urkunde des Abtes von Corvey.<sup>89</sup> Im März 1123 erscheint unter den Zeugen in einer Schenkungsurkunde an das Kloster Heerse als *laicus liber* ein Bernhart de Lippe.<sup>90</sup> Im Jahre 1128 sind Bernhardus und Herimannus Zeugen einer Stiftung des Grafen Widekind von Schwalenberg an das Kloster Marienmünster, die vom Paderborner Bischof beurkundet wird.<sup>91</sup> Bis zum Jahre 1146 treten die beiden Brüder in neun weiteren Urkunden des Paderborner Bischofs auf. Von 1129 bis 1134 sind sie als Zeugen in drei Urkunden des Bischofs von Münster und zwei Urkunden des Abtes von Corvey genannt.<sup>92</sup> Von 1147 bis 1152 sind die Herren zur Lippe an Rechtsgeschäften nicht beteiligt. Sie könnten in dieser Zeit am zweiten Kreuzzug teilgenommen haben. König Konrad III. nahm nach einer feurigen Predigt von Bernhard von Clairvaux 1146 in Speyer das Kreuz. Es wäre aber auch möglich, daß sie sich 1147 am Wendenkreuzzug Heinrichs des Löwen beteiligten. Von 1153 bis 1158 erscheinen Hermann und Bernhard in weiteren vier Urkunden des Paderborner Bischofs als Zeugen.<sup>93</sup> Bis 1160 siegelt Hermann (I.) allein in einer Urkunde des Bischofs von Osnabrück und zwei Urkunden des Bischofs von Paderborn.<sup>94</sup> Bernhard (I.) ist demnach vermutlich noch im Laufe des Jahres 1158 verstorben. Ab 1160 wird Hermann (I.) dann ebenfalls in Urkunden nicht mehr genannt. Er könnte auf dem zweiten und dritten Italienzug im Gefolge Barbarossas gewesen sein. Jedenfalls hat er von 1166 - 1168 an Barbarossas viertem Italienzug teilgenommen, von dem er nicht zurückkehrte.

Die Familie der Lipper genoß nicht nur im westfälischen Adel hohes Ansehen. Sowohl an Hoftagen des Welfenherzogs als auch an königlichen Hoftagen sind die Herren von der Lippe häufiger zugegen gewesen. Ihre Verbindungen reichten über Engrien und Westfalen hinaus. Die Lebensbeschreibung Papst Alexanders III. rechnet den *Gra-*

fen Hermann zur Lippe mit Herzog Friedrich von Schwaben, Heinrich Graf von Nassau, Reinald, Kanzler und Erzbischof von Köln, und dessen Bruder Graf Ludolf von Dassel zu den *famosiores* (Berühmteren) des Heeres, die 1167 auf Barbarossas viertem Italienzug der großen Malariaseuche binnen sieben Tagen vor den Toren Roms zum Opfer fielen.<sup>95</sup>

Nach dem *Lippiflorium Magistri Justini*<sup>96</sup> hatte Bernhard II. einen älteren Bruder, der die Nachfolge Hermanns I. im weltlichen Bereich antreten sollte, während für Bernhard eine geistliche Laufbahn vorgesehen war. Von einem Vetter Heinrich, Sohn Bernhards I., ist ebenfalls wie von dem mit Namen unbekanntem älteren Bruder bei der Nachfolge Hermanns I. 1168 keine Rede mehr. Bernhard II. mußte seine Ausbildung als Kanoniker abbrechen. Urkundlich tritt er erstmals als Zeuge in einer Urkunde des Erzbischofs Philipp von Köln im Jahre 1170 auf.<sup>97</sup> Nach älterer Forschungsmeinung hat er bereits 1167/68 an der Seite von Heinrich dem Löwen an der Verteidigung von Althaldensleben, das vom Erzbischof von Magdeburg angegriffen wurde, teilgenommen.<sup>98</sup> Die Jahre 1168 bis 1170 dürften von Besitzstandsklärungen und der Ordnung lehensrechtlicher Verhältnisse bestimmt gewesen sein. Der größte Teil des Eigenbesitzes lag offensichtlich am Hellweg im Bereich des späteren Lippstadt. So war Bernhard II. Edelherr im Kölner Sprengel, jedoch nicht Lehensträger und Vasall des Erzbischofs.<sup>99</sup> Grafenrechte, Vogteien und Kirchenzehnte dagegen hatte er zu Lehen von den welfischen Herzögen – über ehemals billungischen bzw. sippingenburgischen Besitz –, von den Bischöfen von Paderborn, Münster und auch Osnabrück. Die ausgedehnten Lehen stehen in deutlichem Gegensatz zu den vergleichsweise geringen allodialen Besitzungen, ein Indiz für das hohe Ansehen der Familie – *glänzender war ihr Adel als ihrer Güter Besitzum* berichtet Justinus.<sup>100</sup>

Bernhards II. Geburtsdatum kennen wir nicht. *Das hat er gemeinsam mit bedeutenderen Zeitgenossen, etwa Friedrich Barbarossa und Heinrich dem Löwen, dem er über viele Jahre hinweg verbunden sein sollte. Erst als sie handelnd in die Geschichte eintreten, wendet die hochmittelalterliche Überlieferung ihnen ihre Aufmerksamkeit zu. Da Bernhard nach der Angabe des Justinus bei seinem Eintritt in den Zisterzienserorden um 1200 ein alter Mann (senex) war, also etwa 60 Jahre zählte, wird er um 1140 geboren sein.*<sup>101</sup> Unwahrscheinlich ist jedoch, daß er erst mit mehr als 60 Jahren seine livländischen Unternehmungen begann und erst mit 30 Jahren statt seines Bruders die Nachfolge antrat. So dürfte sein Geburtsjahr um 1145 liegen. Er wäre somit etwa 15 Jahre später als Heinrich der Löwe und mehr als 25 Jahre nach Friedrich Barbarossa geboren, also noch Zeitgenosse, jedoch jüngerer Generation.

In der Vita des hochangesehenen Erzbischofs Adalbert von Mainz wird die Domschule zu Hildesheim als *scola nobilis* bezeichnet.<sup>102</sup> Wer sie besuchen konnte, dem stand in der Regel eine glänzende Laufbahn bevor. Bei der Aufnahme wurde neben dem guten Leumund auch der Adel des Geschlechts berücksichtigt. Außer Adalbert von Mainz haben König Heinrich II., Bischof Meinwerk von Paderborn und Barbarossas Kanzler, Rainald von Dassel, Erzbischof von Köln, ihre Ausbildung in Hildesheim erhalten. Zu Bernhards Schulzeit lehrte in der Domschule ein so ausgezeichnete Mann wie der spätere Bischof Heinrich von Lübeck. Sofern Bernhards Vater die notwendigen

Beziehungen noch nicht geknüpft hatte, in Hildesheim konnte Bernhard den Kreis der Bekanntschaft mit einflußreichen Männern seiner Zeit erweitern.

Hatte er auf der Hildesheimer Domschule das Wissen seiner Zeit in sich aufnehmen können, so hat er seine politischen Lehrjahre und ersten Erfahrungen sicherlich als Gefolgsmann Heinrichs des Löwen gemacht. Wie der engen Bekanntschaft und Vertrautheit zwischen König Heinrich II. und Bischof Meinwerk eine bestimmte politische Konzeption für Paderborn und das englische Bistum entsprang, so scheint Bernhard im Kreis Heinrichs des Löwen mit dessen konzeptionellen Plänen bekannt geworden zu sein. Bernhard fielen in der Durchführung zugleich Aufgaben zu, die sein Haus förderten und den Landesausbau im Rahmen der herzoglichen Leitlinien zwischen Osning und Weser einbezogen. Nach des Herzogs Sturz 1179/80 hat Bernhard in seiner Region in völlig eigenständiger Weise die politische Linie seines Herzogs aufgenommen und mit Erfolg durch- und fortgesetzt. Die Folgerichtigkeit, mit der Bernhard plante und seine Ziele anging, schließlich seinen Lebensweg als der *erste Bischof von Selonien* in Livland abschloß, läßt ihn für das hohe Mittelalter nach Bischof Meinwerk als die zweite große historische Persönlichkeit unseres sächsisch-englischen Raumes erscheinen.

— So weitgesteckt – geographisch und politisch – Bernhards II. Pläne und Ziele von uns im nachhinein in der historischen Betrachtung auch gesehen werden, so weitgesteckt war auch der Rahmen, in den er seine Familie stellte (vgl. Beilage 1). Um 1170, als er das väterliche Erbe antrat und er im Kreis des Kölner Erzbischofs Philipp von Heinsberg erscheint, wird er auch die Ehe mit Heilwig, der Tochter des Grafen Ulrich von Arensburg eingegangen sein. (Sein Sohn Hermann II. tritt 1193 erstmals selbständig auf). Die Familie war hochangesehen, sowohl mit den Staufern als auch mit den Welfen verwandt, Brüder des Grafen bekleideten hohe geistliche Ämter. Aus der Ehe Bernhards mit Heilwig wissen wir von elf Kindern, die überwiegend in angesehene Stellungen gelangten. Vergleicht man Bernhards politisches Wirken unter Einbeziehung vorbedacht konzeptionellen Handelns mit der politischen Geographie der Positionen seiner Kinder, so wird ein Gestaltungswille sichtbar, der unter den benachbarten Geschlechtern des englisch-westfälischen Hochadels nicht seinesgleichen findet. Allerdings wird auch deutlich, *was neben vornehmer Abkunft und persönlicher Eignung die Förderung eines zusammenwirkenden, sich gegenseitig stützenden Verwandtschaftskreises vermochte. Während der älteste Sohn Hermann II. in die väterlichen Herrschaftsrechte eintrat [...], wurde Otto 1215 Bischof von Utrecht, wo er vorher schon als Dompropst gewirkt hatte [...] Entscheidend wurde, daß sein Bruder Hermann II. im Zusammenspiel mit den benachbarten einflußreichen Grafen von Utrecht die Wahl zugunsten Ottos in die Wege leitete. Von einer Mitwirkung unseres Bernhard verlautet nichts; doch das trifft auch auf die Erhebung Gerhards, zuvor Dompropst in Paderborn, 1219 auf den Bremer Erzstuhl zu, und hier hat Bernhard ganz zweifellos seine weitreichenden Beziehungen zugunsten des Sohnes eingesetzt, galt es doch angesichts der Machtverhältnisse in Livland, wo er [Bernhard II.] eine der führenden Figuren geworden war, durch einen eigenen Parteigänger in Bremen die Ausweitung des dänischen Einflusses in Norddeutschland zu behindern. Die Weihe Gerhards durch Vater und Bruder wurde zu einer Demonstration der Stärke und Einigkeit des lippischen Hauses.*<sup>103</sup> Das Bremer Bistum war Metropolitanbistum für die neu errichteten slavischen Mis-

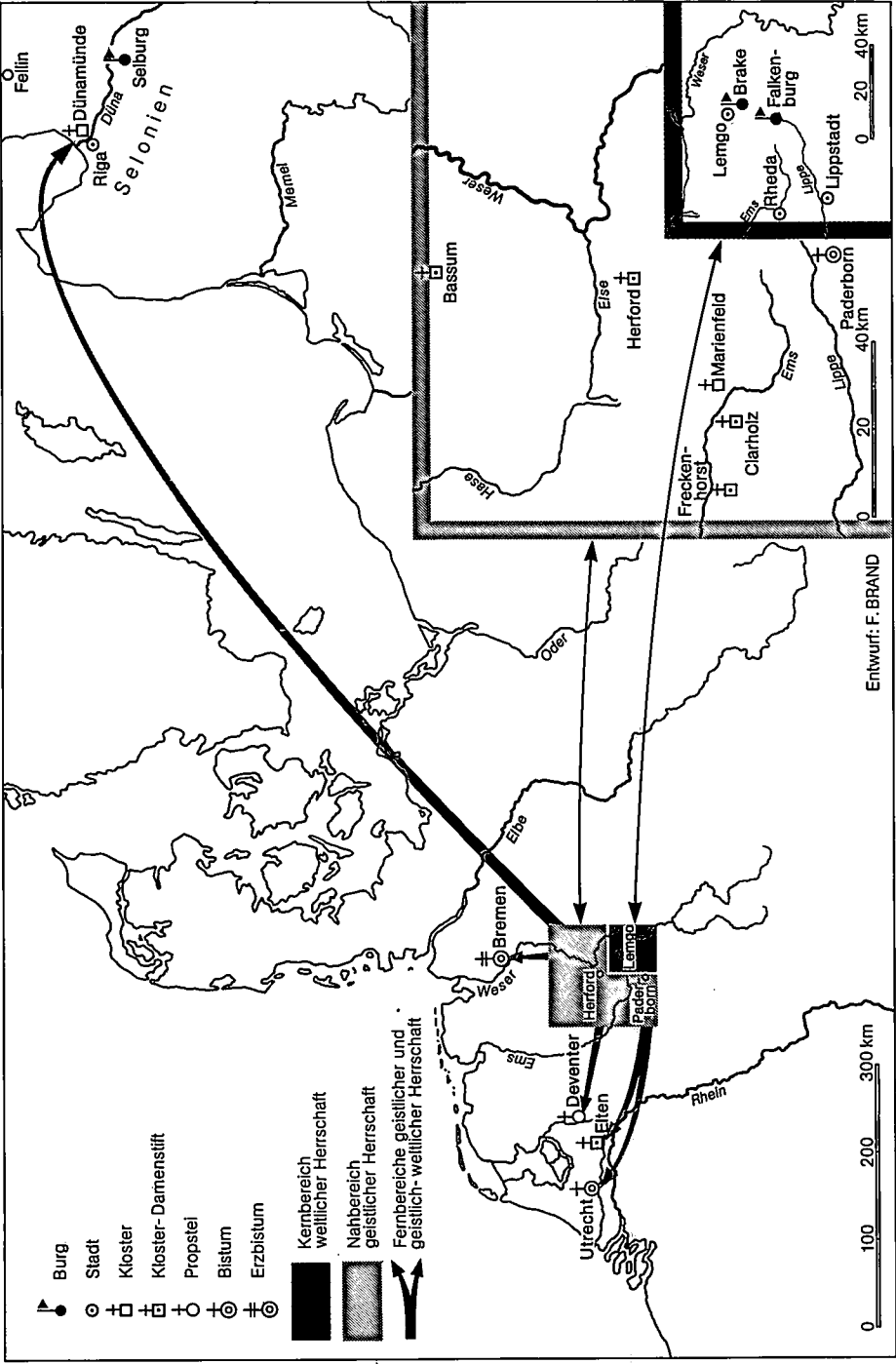


Abb. 8 Bereiche weltlicher und geistlicher Herrschaft des Hauses Lippe zwischen 1150 und 1250



sionsbistümer der Ostseeländer. Hermann II. fiel 1229 für die Sache seines erzbischöflichen Bruders in den Kämpfen gegen die Stedinger Bauern. Bruder Otto, Bischof in Utrecht, war behilflich, als Bruder Dietrich die wichtige Propstei in Deventer erhielt, Hermann II. nahm Einfluß, als ein jüngerer Bruder Bernhard 1228 Bischof in Paderborn wurde. Das Bistum blieb bis 1276 – nicht unwichtig wegen der Rivalität zum Erzbistum Köln – in lippischer Hand. Geographisch näher, aber politisch nicht weniger wirksam für die Festigung des sich abrundenden Territoriums, wurden die Töchter Bernhards II. untergebracht. Kunigunde wurde Äbtissin im Damenstift Freckenhorst, das der lippischen Vogtei unterstand; Gertrud wurde Äbtissin in Herford und Ethelind in Bassum auf halbem Wege nach Bremen (vgl. Beilage 1).

Nicht weniger interessant ist der Personenkreis der adeligen Umgebung, mit dem Bernhard II. es im politischen Geschäft zu tun hatte. *Zwischen 1170 und 1196, dem wahrscheinlichen Eintritt Bernhards II. als Mönch in das Kloster Marienfeld, ist er in rund drei Dutzend Urkunden als Zeuge feststellbar,*<sup>104</sup> in Urkunden der Kölner Erzbischöfe zehnmal, der Bischöfe von Paderborn neunmal, von Münster achtmal, Osnabrück einmal und Heinrichs des Löwen dreimal. Mit Bernhard werden in den Kölner Urkunden vor allem die Grafen von Arnsberg, von Altena, von Ravensberg und die Herren von der Mark und Rheda genannt. Im Umkreis des Bischofs von Münster erscheinen die Grafen von Bentheim, von Tecklenburg, von Ravensberg und die Herren von Steinfurt, im Umkreis des Bischofs von Osnabrück darüber hinaus die Herren von Diepholz. Im Zeugenkreis von Urkunden des Bischofs von Paderborn werden wiederkehrend die Grafen von Schwalenberg, von Everstein, von Waldeck, von Ravensberg und die Herren von Büren und von Brach genannt. An Hoftagen Heinrichs des Löwen in Paderborn in den Jahren 1154 und 1173 waren über diesen Personenkreis hinaus auch noch der Abt von Corvey und zahlreiche Ministeriale der jeweiligen Herren zugegen. Von 1173 bis 1184 – der Errichtung der Grafschaft Pyrmont durch den Kölner Erzbischof Philipp von Heinsberg<sup>105</sup> – taucht Bernhard II. im Zeugenkreis von Kölner Beurkundungen politischer Geschäfte nicht auf, dagegen von 1181 bis 1188 noch dreimal in Urkunden von Heinrich dem Löwen.<sup>106</sup> *In den Jahren 1173 bis 1177 versiegen die Zeugnisse ganz. Das ist ein Ausdruck der sich zuspitzenden Feindschaften zwischen den sich bildenden Parteien in Westfalen, der kölnischen, auf deren Seite vor allem die Grafen von Altena, Arnsberg und Ravensberg standen, und der sächsischen, zu der sich Bernhard II. zur Lippe und der seitdem in enger Verbundenheit mit ihm beegnende Widukind von Rheda bekannten [...] der Herrschaftsanspruch des Sachsenherzogs auch nach Westfalen hinein ist ebenso evident wie die Machtausdehnung des Kölner Erzbischofs Philipp von Heinsberg, der den politischen Sturz des Löwen 1180 am entschiedensten betrieben und den Kampf offensichtlich gesucht hat.*<sup>107</sup> Die Schlacht auf dem Halerfelde bei Osnabrück brachte Heinrich dem Löwen zwar den Sieg, setzte aber dann einen lehensrechtlichen Verfahrenszug in Gang, auf dem Heinrich der Löwe letztlich unterlag, er bis auf den allodialen Besitz die Herzogtümer verlor und der Kölner Erzbischof 1180 Herzog von Westfalen wurde. Auf dem Halerfelde sind auf Kölner Seite die Grafen von Tecklenburg, Ravensberg, Arnsberg und Schwalenberg beteiligt gewesen, auf Heinrichs des Löwen Seite die Grafen von Schaumburg, Ratzeburg, Wölpe, Schwerin und Hallermund.<sup>108</sup> Ob Bernhard II. beteiligt war, ist ungeklärt, auf

jeden Fall hat er 1179 mit Widukind von Rheda das kölnische Soest und Medebach bekriegt und in den Jahren 1179 bis 1181 als Feldherr Heinrichs des Löwen Haldensleben verteidigt.<sup>109</sup> Bernhard auf der Verliererseite, sollte er die Machtverhältnisse und die Perspektiven falsch eingeschätzt haben? Das ist nicht der Fall. Die kölnische Politik setzte auf den Status quo ante, gab keine Handlungsräume und Entwicklungen zu erkennen. Die – nicht voraussehbare – Entmachtung Heinrichs des Löwen auf dem Reichstag zu Gelnhausen 1180 engte zwar die weiten Perspektiven ein, ließ aber im Rahmen des beschleunigten Territorialisierungsprozesses Absprachen und Handlungsspielräume zu, die im Gegenzug auf des Löwen Politik der Kölner Erzbischof als Herzog in Westfalen mit verursacht hatte.

Auch nach Heinrichs des Löwen Sturz konnte Bernhard II. auf Ergebnisse, Erfahrungen und politische Möglichkeiten zurückgreifen, die allein aus dem entschiedenen Anschluß an den Sachsenherzog abzuleiten und zu begreifen sind. Neben den Grafen von Schwerin und von Schaumburg hat Bernhard II. sicherlich zu den engsten Vertrauten des Herzogs gehört. Daß die engen Kontakte zu den Schaumburgern, vor allem die kolonisationsische Tätigkeit von Graf Adolf III. (1164 – 1203) in Holstein einschließlich der Neustadtgründung des späteren Hamburger Hafens (1189) von den Inhalten wie von den Methoden der Politik und des Landesausbaus Bernhard II. beeindruckt und beeinflusst haben, läßt sich im geschichtlichen Siedlungsbild unserer Landschaft ablesen.<sup>110</sup> Die zahlreichen Hagenhufensiedlungen in Holstein und Wagrien einerseits, in Schaumburg-Lippe und eben auch in Lippe andererseits weisen auf diesen Zusammenhang hin. Die Grafen von Schaumburg von Graf Adolf I. bis zu Adolf III. haben in den Küstenlandschaften und im Weserbergland, Bernhard II. in den Osningvorlandschaften die Grundlagen für den binnenkolonisationsischen Landesausbau gelegt, auf denen ihre Nachfolger Adolf IV. in Schaumburg, Hermann II. und Bernhard III. in Lippe, aufbauen konnten. Sowohl für Holstein wie für die Schaumburgische Grafschaft haben die Grafen in Holstein und Schaumburg siedlungswillige Holländer und Flamen in großer Zahl angeworben. Urkundliche bzw. chronistische Belege dafür, daß Bernhard II. und seine Nachfolger Hermann II. und Bernhard III. für die Gründung der beiden Lemgo – Altstadt und spätere Neustadt – und für die planmäßige Anlage der das lippische Hügelland umschließenden Hagenhufensiedlungen ähnlich verfahren sind, liegen nicht vor. Jedoch weist die Geographie der familiären Bindungen, Beziehungen und Besetzungen von Kirchenämtern – siehe Utrecht und Deventer – darauf hin, daß die Lipper ähnlich verfahren sind und sie die demographischen und wirtschaftlichen Kräfte der Menschen der flämischen und holländischen Landschaften in ihre Überlegungen des territorialen Landesausbaus – ebenso wie die Schaumburger – mit einbezogen haben.

Im Mittelalter waren die Angehörigen des geistlichen Standes mehr als andere die Meinungsbildner und -multiplikatoren. Die Inhaber geistlicher Ämter waren besser als andere geeignet, über Maßnahmen der Entwicklung, der Besiedlung und Kultivierung werbend zu informieren. Wie eng die Mitglieder der Familie der Lipper in den Gründergenerationen der Herrschaftsbildung zusammenarbeiteten und einander beistanden, darüber legt die Familiengeschichte ihrer Dynastie für das 12. und für das 13. Jahrhundert beredtes Zeugnis ab.

Das politische Aktionsfeld in den Zwischenräumen der sich abzeichnenden kleineren Territorien war westlich des Osnings um die Stammbesitzungen beiderseits des Verlaufs der Lippe durch die Kölner Besitzungen und die der Grafen von Altena und Arnberg eng gezogen. Ausweitung bot sich lediglich mit dem Erbe der Herrschaft Rheda an.<sup>111</sup> Die Gründung von Lippstadt festigte mehr, als daß sie westlich des Osnings raumgreifend in die Zukunft wies. Außer der religiösen Motivation zeigt dagegen die Gründung des Zisterzienserklosters Marienfeld 1185 programmatische Aspekte nicht nur in bezug auf den weiteren Lebensweg Bernhards II. nach seinem 1196 erfolgten Eintritt in das Kloster mit der Vorbereitung auf seine Tätigkeit in Livland, sondern auch in bezug auf Rodetätigkeit und Anlage bäuerlicher Plansiedlungen, die kaum von jemand anders als den Mönchen übernommen werden konnten.

Den langwierigen Vorgang der Klosterstiftung von Marienfeld, die Gespräche zwischen den Beteiligten, dem Bischof von Münster, in dessen Diözese der Gründungsort lag, dem Bischof von Paderborn, in dessen Diözese das Mutterkloster Hardehausen sich befand, dem Abt von Hardehausen und den beteiligten weltlichen Stiftern Widukind von Rheda, Lüdiger von Wöltingerode-Wohldenberg und Bernhard zur Lippe, die Verhandlungen über Gütertausch, Besitzumschichtungen und Schenkungen – Überlassung von Hof und Kirche zu Stapelage von dem Schwalenberger Grafen – zeigt in eindrucksvoller Weise die Darstellung von P. Leidinger über die Gründung der Zisterzienser-Abtei Marienfeld.<sup>112</sup> Der abschließende Urkundentext läßt kaum erahnen, wie zäh und mühevoll der Einsatz von Widukind von Rheda und Bernhard zur Lippe war.

Daß wir über die spätere binnenkolonialisatorische Tätigkeit der Mönche nur den einen urkundlichen Beleg des Bischofs Bernhard IV. von Paderborn aus dem Jahre 1237 für die Anlage der Hagensiedlung Ehlenbruch besitzen, liegt allein an der Zuständigkeit des Bistums Paderborn, zu dessen Besitz die zu rodenden Wälder gehörten. Die Kanzlei des Bistums stellte dem Kloster eine Urkunde über die Erlaubnis der Rodung mit der Nennung der Abgabebedingungen aus.<sup>113</sup> Die lippischen Edelherren verfügten damals noch nicht über Amtskanzleien, infolgedessen fehlen entsprechende Belege. Daß aber Hermann II. und Bernhard III. ebenso wie Bernhards Schwager Adolf IV. von Schaumburg binnenkolonialisatorisch außerordentlich tätig gewesen sein müssen, beweist die große Anzahl von Hagensiedlungen aus dem 13. Jahrhundert in den Hügellandschaften nördlich des Osnings.<sup>114</sup> Daß sich die binnenkolonialisatorische Tätigkeit des sogenannten Hausklosters Marienfeld dabei auf Ehlenbruch beschränkt hat, ist nach Lage der Dinge als unwahrscheinlich auszuschließen.

Die Gründung der Lippestadt durch Bernhard II. um 1185 verlangte sicherlich weniger umfangreiche Vorverhandlungen als die Stiftung von Marienfeld, zumal Bernhard aus eigenem Besitz Grund und Boden zur Verfügung stellen konnte. Den Vorgang der Baumaßnahmen schildert Magister Justinus in seinem Lippiflorium in anschaulicher ausgeschmückter Weise.

Für die Gründung der Altstadt Lemgo wenig später ist immer wieder die Frage gestellt worden, ob denn auch der Edelherr Bernhard II. aus eigenem allodialem Gut den für die Stadtgründung erforderlichen Grund und Boden zur Verfügung gestellt habe. Die Frage ist bejahend zu beantworten.

Im Jahre 1221 beurkundet Bernhardus Dei gratia Selonensis episcopus nachträglich, daß er dem von ihm mit seinem cognatus (Blutsverwandten) Widekind, Vogt von Rheda, gestifteten Kloster Marienfeld folgende Güter gestiftet habe ... In der Aufzählung der zehn Liegenschaftsorte – die meisten davon in der Nähe von Rheda und Herzebrock, einige auch diesseits des Osnings – wird auch der Ort Ripen genannt.<sup>115</sup> In einer weiteren urkundlichen Bestätigung der Schenkung aus dem Jahre 1223 erläutert Bernhard II., daß es sich bei dem Haus in Ripen nicht um ein Paderborner Lehen, sondern um ein allodiales Gut der Lipper handele, das sein Vater für ein Haus in Hilgenekerken – also im Tausch mit dem Bischof von Paderborn – erhalten habe.<sup>116</sup> Gütertausch wurde auch im Mittelalter zumeist zur Verbesserung der Positionen und der Arrondierung vorgenommen. Wichtiger erschiene in diesem Zusammenhang die Frage, ob das Heiligenkirchener Haus früherem Königsgut und dem Bau einer Itinerarkirche bereits in Karolingischer Zeit – wie in Schieder, Stapelage und vielleicht Kirchdornberg – zugeordnet werden kann.

Mehr als die beiden letztgenannten Urkunden hat die Gemüter der lokalen Heimatsforschung eine Urkunde aus dem Jahre 1173 bewegt, in der Werno von Brach seine Güter in den Orten Börninghausen, Rödinghausen, Theesen – sämtlich im heutigen Ravensberg gelegen –, das Schloß – munitio – Brach mit seinen Zubehörungen Bist, Lüerdissen, Wellentrup, Heesten, Wimininctorp (wohl das heutige Wintrup) und Wernessen (wüst in der Nähe von Steinheim) dem Kloster Gehrden – zuvor Driburg – geschenkt *und sich und seine Gemahlin Beatrix in demselben Gott geweiht habe*.<sup>117</sup> Aus den von Werno von Brach 1173 in den genannten Orten an das Kloster Gehrden geschenkten Gütern hat das Kloster bis zur Säkularisation 1803 die ihm zukommenden Gefälle bezogen mit Ausnahme der Güter, die das Kloster in dem Dorfe Bist bei Lemgo mit den entsprechenden Zubehörungen im Jahre 1315 an das Lemgoer Stift St. Marien verkauft hat.<sup>118</sup>

Für H. Kiewning ist der Besitz der Burg Brake mit ihren Zubehörungen in der Hand Bernhards II. die entscheidende Grundlage der lippischen Herrschaftsbildung nördlich des Osnings. Lediglich nicht widerspruchslos geklärt war für Kiewning – weil ein urkundlicher Beleg fehlt –, wie die Burg Brake mit ihren Zubehörungen an die lippischen Edelherren gekommen ist.<sup>119</sup>

Was unter Zubehörungen zur Burg Brake zu verstehen sei, ergebe sich aus der Anweisung von Simon III. aus dem Jahre 1403, seiner Gemahlin Ermgard die Burg Brake mit ihren Zubehörungen als Witwensitz zu verschreiben. Aufgezählt werden das Dorf Brake mit dem oberen und dem niederen Hofe, der Mühle mit Wiese, Wygenbecke (Wiembecke), Haselbecke, Hummerdorpe, Wanbecke (Wahmbecke), der Hof zu Bodinctorp (Bentrup a. d. Bega) und der Zehnte zu dem Berge, alle Mühlen vor der Stadt Lemgo, Zoll, Zinskorn und Wortzins (Hausstellenzins), die Bisteren Mark, der Zehnte in Lym (Lieme) und Wortzins in Horn und Detmold.<sup>120</sup>

In dem von Kiewning bei einem zeitlichen Unterschied von mehr als 200 Jahren hergestellten Zusammenhang muß die Aufzählung von 1403 mehr als geographischer Bereich der Braker Burgzubehörungen denn als Aufzählung von Einzelheiten gewertet werden, weil sie Gefälle in Hagenorten und Wortzins in Horn und Detmold einbezieht,

die erst im Zuge des seit den letzten Jahrzehnten des 12. Jahrhunderts erfolgten Landesausbaues hinzugekommen sein können. Da das Gehrdenener Kopiar von einer Übergabe an Bernhard II. schweige, meint Kiewning, daß zwischen Werno von Brach und Bernhard II. zu Lippe unter Vermittlung Heinrichs des Löwen Sonderabmachungen, die der Beurkundung der Schenkungen an das Kloster vorangingen, in bezug auf die Burg Brake getroffen seien. Als Vögte für die an das Kloster Gehrden geschenkten Höfegruppen (*villae*) und Höfe (*domus*) treten je nach Lage zu späterer Herrschaftszugehörigkeit die Grafen von Ravensberg, die Herren von Büren und die lippischen Edelherren auf.

Nun ist die von Kiewning vorgetragene Auffassung insbesondere von G. Engel insofern in Zweifel gezogen, als er meint, daß der im Gehrdenener Urbar von 1556 genannte Hof Brackmeyer in Brake bei Bielefeld mit der 1173 genannten *munitio Brach* identisch sei.<sup>121</sup> Eine *munitio* kann nach Engel demnach auch ein *domus* - Hof - sein, wenn er denn nur befestigt ist. Andere meinen, eine *munitio* sei der lateinischen Wortbedeutung entsprechend ein ummauerter Ort, eine Burg mit entsprechender Burgmannenbesetzung, als ausgebaute ständige Herrschaft dann später auch *castrum* - Schloß - genannt. Widersprechend hat Engel die Konstruktion von Thöne zurückgewiesen, die *munitio Brach* sei eine Burg der Grafen von Ravensberg in Brake bei Bielefeld mit einer ausgedehnten Güterausstattung bis nach Bist bei Lemgo gewesen.<sup>122</sup>

Wieder andere haben gemeint, Werno von Brach sei kein Angehöriger des höheren Adels, also kein Edelherr und dementsprechend kein Burgherr, eben nur ein Ministerialer gewesen, wobei die Frage offen bleibt, wessen Ministerialer er denn gewesen ist. Es ist richtig, daß es in Brakel noch eine Ritterfamilie von Brach gab, eine Ministerialfamilie von Lippe gab es jedoch auch in Lippstadt. Beweis für die vorgebrachte Meinung sei der Urkundentext des Gehrdenener Kopiar, in dem Bischof Evergis von Paderborn beurkundet, daß *ein gewisser Werno von Brach* - lat: *quod quidam* [quidam?] *Werno de Brach sicut honestis sic etiam religiosis parentibus* all seine Güter dem Kloster Gehrden schenkt.<sup>123</sup> Wenn man lat. *quidam* nicht herabsetzend mit *ein gewisser* [...], sondern mit *der nämliche* [...] oder *der vorgenannte* [...] übersetzt, entfällt die vermeintliche Herabsetzung. Dafür, daß Werno von Brach eine herausgehobene Stellung einnahm, nicht ein Ministerialer unter anderen war, eben doch ein freier Herr, sprechen Ausdehnung und Verteilung seines allodialen Besitzes nördlich und östlich von Osning und Egge in einem geographischen Erstreckungsbogen von mehr als 50 km über den Raum von vier späteren Kleinterritorien, nämlich Ravensberg, Lippe, Schwalenberg und Büren. Erklärlich wird die ausgedehnte Schenkung von 1173 besonders vor dem Hintergrund einer Urkunde aus dem Jahre 1144, in der zwei Söhne des Werno von Brach vier Zehnten in verschiedenen Ortschaften dem Kloster vor ihrem Zuge nach Jerusalem übereignen.<sup>124</sup> Die beiden Söhne Werno von Brachs haben demnach am zweiten Kreuzzuge von 1147 bis 1149 teilgenommen. In späteren Urkunden finden sie keine Erwähnung, vermutlich sind sie nicht zurückgekehrt. Als Werno von Brach und seine Frau Beatrix 1173 ihre Schenkungen an das Kloster mit der letzten großen Schenkung abschließen und beide in das Kloster eintreten, um dort ihren Lebensabend zu verbringen, scheinen sie ohne Erben in ihrem Allod gewesen zu sein. Ihre Lehen sind wohl an ihre Lehensherren, den Herzog von Sachsen und gegebenenfalls den Paderborner Bischof zurückgefallen.

Die Schenkungsurkunde wurde auf einem Hoftage des Herzogs Heinrich in Paderborn von Bischof Evergis ausgestellt. Als Zeugen werden in der Urkunde Herzog Heinrich, Abt Conrad von Corvey, die hohen Geistlichen des Bistums, die Äbte anderer Klöster aus dem Sprengel des Bistums, die Grafen von Schwalenberg und von Everstein, die Herren de Lippia und de Groven und viele Ministeriale genannt. Graf Otto von Ravensberg erscheint nicht unter den Zeugen, soll aber nach dem Text des Kopiators mit *viva voce et ex bona voluntate bonis in Restinchosen, Berninghusen, Thedessen et in Brak ecclesie Gerdensi pertinentibus* verzichtet haben. Auch für die Verzichtserklärung werden eine Reihe von hochgestellten Zeugen, unter anderem der Graf von Waldeck, aufgezählt.<sup>125</sup> Je umfangreicher und wichtiger eine Angelegenheit war, desto mehr und auch höhergestellte Zeugen – das entsprach einem mittelalterlichen Grundsatz – wurden aufgeboten. Im vorgegebenen Falle ist mit Herzog Heinrich dem Löwen von Sachsen und Bayern der mächtigste Reichsfürst nach Kaiser Barbarossa und mit dem Abt von Corvey einer der angesehensten Reichsäbte anwesend. Die Schenkung muß nach Art und Umfang von großer Bedeutung gewesen sein.

Wie nun auch immer die Schenkung historisch bewertet werden mag, wie auch immer man die Frage beantworten mag, ob ein befestigter Hof in Brake bei Bielefeld und Höfe in acht weiteren Dörfern, oder ob die Burg Brake in der geographischen Mitte von acht Ortschaften und Höfen gemeint ist, im Blick auf die Stadtgründung von Lemgo und die Herausbildung der lippischen Herrschaft nordöstlich des Osnings ist allein die Tatsache von Bedeutung, daß in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts der lippische Edelherr Bernhard II. als Stadtgründer Lemgos im Besitz der Burg Brake mit all ihren Zubehörungen gewesen ist.

Windelstein und Rieperberg im Norden sowie Biesterberg im Süden engen das Begatal merklich ein. Zwischen dem Bieberg auf der einen und dem Schildberg auf der anderen Seite hatte die Bega einen untergründigen Schichtstufenriegel zu durchbrechen.<sup>126</sup> Dem von Norden in das Tal hineinragenden Prallhangsporn mit der Burganlage entspricht eine südliche Spornfläche, auf der später die Braker Kirche ihren Platz fand. Die Entstehung der Burganlage auf dem durch Abgrabung einer Gräfte leicht zu einer Insel umzugestaltenden Gesteinssporn ist sicher mit dieser besonderen topographischen Situation und der günstigen Verkehrslage in der Nähe der Begafurt zu erklären.<sup>127</sup> Die feuchte Aue der Bega war hier auf kürzestem Wege zu durchqueren, der von Norden nach Süden führende altsächsische -trup-Orte-Weg – später Vlothoer Weg und Hornscher Weg genannt – kreuzte hier den West-Ost-Weg von Herford nach Hameln auf der nördlichen Begaterrasse. *Die umfangreiche Burg- und Schloßanlage auf einer Insel in der Bega-Niederung östlich vor den Wällen von Lemgo ist zwar erst 1306 als ‚castrum Brac‘ urkundlich belegter Sitz des Edelherrn Simon I. zur Lippe, doch spricht manches dafür, daß sie schon um 1190, bei der Gründung Lemgos, im Besitz des Edelherrn Bernhard II. war.*<sup>128</sup> *Die Ausgrabungen der letzten Jahre im Zuge der Sanierungs- und Wiederherstellungsarbeiten haben eine Fülle von Indizien für ein wesentlich höheres Alter der Burgstelle und zahlreiche Funde für die noch ungeklärte weitere mittelalterliche Baugeschichte erbracht.*

*Nach Anlage der nördlichen Gräfte wird noch im 11. Jahrhundert im Nordosten der Burginsel eine Turmhügelburg errichtet worden sein, die durch eine etwa 20 bis 25 m lange Mauer*

entlang der Nordgräfte abgeschirmt wurde. An die Stelle des Turmhügels trat eine in die zweite Hälfte des 12. Jahrhunderts zu datierende große Bürgerweiterung mit starker Ummauerung durch eine 1,20 m starke Befestigungsmauer mit inneren Pfeilervorlagen.<sup>129</sup> Im ganzen ist ein mehrperiodischer Ausbau der Burg bis zu ihrer Benutzung als landesherrlicher Residenz ab Anfang des 14. Jahrhunderts festzustellen.<sup>130</sup> Seit der regen Bautätigkeit des Grafen Simon VI. und seiner Nachfolger präsentiert sich der Bau als Residenzschloß der Weserrenaissance,<sup>131</sup> gegen Ende des 16. Jahrhunderts wurde das Schloß vorübergehend alleinige Residenz und Sitz der gräflichen Regierung.

Während Bernhard II. die Burg vorfand, sie von ihm oder bereits von seinem Vater erworben, jedenfalls im Besitz der Familie derer zur Lippe war, war der westlich der Burg gelegene, zwischen Spiegelberg und Bieberg ansetzende, die saaleiszeitliche Terrasse des Begatales bildende Kiessandrücken noch unbesiedelt (vgl. Beitrag von Herbert Stöwer in diesem Band). Der trockene Kiesrücken nahm lediglich den seit altsächsischer Zeit genutzten Fahrweg von Herford über Schötmar, Lieme, Ripen, Bega nach Hameln auf. In seiner Länge mißt er etwa 1200 m, in seiner Breite zwischen 250 m und 300 m. Zwischen dem Kiesrücken einerseits und dem vom Spiegelberg bis zu den Balsterhöhen sich hinziehenden, mit eiszeitlichen Geschieben bedeckten nördlichen Keuperhängen liegt eine im Untergrund aus Schluffen und Tonen bestehende Feuchtkerbe, der Alte Fluß genannt.

Seine früheste Erwähnung findet der altsächsische Gauname *Lingauwe* bzw. *Limga*, auf den der spätere Ortsname bezogen ist, bereits in den Jahren 1005 und 1011.<sup>132</sup> Im Zusammenhang mit diesen Namen werden 1149 und 1183 zwei Häuser - Höfe - bezeugt, die zur Ausstattung des Klosters Willebadessen gehörten;<sup>133</sup> ob sie aber im späteren Lemgo ihren Platz hatten, ist nicht zu belegen, aber möglich.

Die übliche Siedlungsform unserer bäuerlichen -trup- und -hausen-Orte weist im 12. Jahrhundert Gehöftgruppen von drei bis fünf Hofstellen auf, denen große Feldbreden und Kämpfe zugeordnet waren. Für eine solche Siedlung bot der zudem noch mit einem Fernweg durchzogene Kiesrücken nicht genügend Platz, ganz zu schweigen von den geringen Bodenqualitäten, die man an anderen, siedlungsgünstigeren Stellen besser vorfinden konnte.

Allerdings wird auch die Meinung geäußert, daß aus vorstädtischer Zeit eine *Gokirche des Limgau* mit St. Johannes am Westrande der späteren Stadt bezeugt sei, die außerhalb der Ummauerung blieb, während der zur Kirche gehörende Hof in die Ummauerung mit einbezogen wurde. Vieles spricht für diese Annahme, die Kirche mit ihrem Hof aber sogleich zu einer Gaukirche erklären zu wollen bzw. sie mit ein oder zwei Höfen zum Kirchort mit angefügter bäuerlicher Siedlung als Vorgängersiedlung zu bezeichnen, an die sich die Stadt anlehnen, aus der sie gleichsam herauswachsen konnte, geht m. E. zu weit.

Ein Wohngau ist in der fränkischen und sächsischen Kaiserzeit nicht mehr und nicht weniger als ein Offenlandbereich mit einigen kleinen bäuerlichen Siedlungen in einer im übrigen noch nicht ausgerodeten Landschaft. Die kirchliche Organisation mit ihren Urfarren und den folgenden Stammpfarren übergreift die Wohngäue und faßt raumordnend gliedernd zusammen, entspricht jedoch nicht den Gauen. Gäue und Sprengel

sind völlig verschiedene Dinge und haben miteinander nichts zu tun. Die einen sind siedlungsgeschichtlich gewachsen und geworden, die anderen sind nachträglich nach Bedarf eingerichtete Bereiche kirchlich-christlicher Betreuung vorhandener Bevölkerung in einer sich vergrößernden Siedlungslandschaft. Das spätere Lemgo lag zudem nicht in der räumlichen Mitte des Wohngaus Limgau, diese wäre im Bereich zwischen Schötmar und Lieme, Heerse und Grastrup zu suchen. Dort befand sich in altsächsischer Zeit die größere Siedlungs- und dementsprechend auch die höhere Bevölkerungsdichte. Letztere im sich öffnenden Begataldurchbruch, im Übergang von den nordwestlichen Ausräumen des Wetigaus in den Limgau anzunehmen, hieße die siedlungsgeographischen Vorgänge in einer progressiven Rodelandschaft zu verkennen. Hömberg hat auf die Urfarre Schötmar und ihre Entstehung in Anlehnung an dichtere Besiedlung und karolingisches Königsgut hingewiesen. *Von Steinheim aus ist die Würzburger Mission in nordwestlicher Richtung nach Schötmar (s. Kilianus) vorgestoßen. Das hohe Alter der offensichtlich in einer karolingischen Befestigung stehenden Kirche ergibt sich aus einer genauen Betrachtung der Grenzen ihres Pfarrsprengels: sowohl gegenüber Herford (s. Maria, daneben seit 860 s. Pusinna) als auch gegenüber Heepen (ss. Petrus et Paulus) und Oerlinghausen (s. Alexander) sind die Kirchspielsgrenzen zugunsten Schötmars verschoben, was das höhere Alter der letztgenannten Kirche sicherstellt [..] Die Johannes dem Täufer geweihte Kirche vor der Stadt Lemgo [..] dürfte wegen der Nähe Schötmars, der relativ geringen Größe des Lemgoer Bezirks und der Art der Grenzföhrung gegenüber der Urfparrei und dem späteren Archidiakonat Steinheim als eine [..] Tochterkirche von Schötmar zu betrachten sein. Daß Lemgo 1231 zum Hauptort des Archidiakonats bestimmt wurde, zu dem auch Schötmar gehörte, spiegelt also nicht ein höheres Alter seiner Kirche wieder, sondern ihr durch Gründung der Stadt Lemgo gewonnenes höheres Ansehen.*<sup>134</sup>

Zieht man jedoch gleichzeitig die Größe des Pfarrsprengels Heiden und die Proportionen der Langhausmaße seiner alten Kirche in die Betrachtung mit ein,<sup>135</sup> möchte man eher Heiden als Lemgo die Funktion einer früheren Tochterkirche im Archidiakonat Schötmar nach Abschluß der -hausen-Ort-Periode unserer Siedlungsschichtung zuweisen. In der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts gehörten südlich der Bega Hörstmar mit Trophagen, Lückhausen und Hardissen zum Kirchspiel (Vogtei) Heiden.<sup>136</sup> Die Zugehörigkeit von Bist ist nicht mehr greifbar. Zur Gemeinde St. Johann hätten dann vor der Stadtgründung von Lemgo die Orte des Isetales mit dem späteren Kirchort Talle, Welsdorf, Matorf, Brüntorf, Entrup, Ilsetorp (wüst), Leese, Lieme, die ausgegangenen Orte Barkhausen, Germerinctorp und Riepen<sup>137</sup> und von der späteren Braker Pfarre das ebenfalls ausgegangene Schöllentrup gehört. Die Kirche und die beiden Höfe in Brake dürften kaum nennenswert vor dem Datum der Stadtgründung Lemgos liegen. Später anzusetzen sind die Hagensiedlungen von Wiembeck, Wahmbeck, Maßbruch und Hasebeck. Voßheide und Kirchheide – gleiches gilt für Wahmbeckerheide – waren bis in die Neuzeit hinein Hudegebiete, ihre unregelmäßigen dorffartigen Verdichtungen sind aus mehr oder weniger gestreuten Ansammlungen von Kottenstellen entstanden. Ihre Kirchen sind jungen Datums.

Wenn die siedlungsgeographischen Befunde und die Zuordnung der älteren bäuerlichen Siedlungen zu den Ur- und Tochterpfarren nicht täuschen, dürften Kirche



und Gemeinde St. Johann eher später, frühestens gleichzeitig mit der Kirche in Heiden und ihrem außerordentlich großen Pfarrbezirk entstanden sein.<sup>138</sup> Der mächtige Ansatz des erhaltenen Turmes möchte einen frühromanischen Bau vermuten lassen. In einem solchen Falle würde eine Itinerarkirche – also eine Wegestationskirche als möglicherweise königliche oder reichsabteiliche Eigenkirche mit Hofstelle ohne Pfarrsprengel wie in Stapelage – anzunehmen sein. Um gültige Klarheit über die Kirche von St. Johann, ihr Verhältnis zu den Stadtgründern und zur Stadt zu erhalten, wäre eine systematische archäologische Untersuchung geboten. Solange eindeutige Grabungsergebnisse an diesem Ort nicht vorliegen, sind wir gezwungen, weiterhin mit Hypothesen zu arbeiten, um die Frage nach dem Vorhanden- bzw. Nichtvorhandensein einer Vorgängersiedlung schlüssig zu beantworten.

Bei den ersten Arbeiten zur Anlage der Gründungsstadt wird es im übrigen ähnlich wie in der Schwesterstadt Lippstadt zugegangen sein. Magister Justinus schildert die Vorgänge wie folgt: *Grabenarbeiter sind da, man vermißt das Gelände nach Länge und Breite, der Grund wird von den Gräben durchfurcht.*

*Aufgehäuft wird die Erde, es hebt sich ein Damm in die Höhe, und mit kräftigem Wall gürtet ringsum sich der Ort.*

*Holzversteifung zuerst befestigt den Platz, doch es folgen langsam die Blöcke von Stein, schützendes Mauerwerk steht. So wird das Städtlein gegründet [...] Große Freiheit wird verliehen, herbei strömt die Menge, und sie erbaut sich mit Fleiß Mauern, Kirchen und Haus [...]*<sup>139</sup>

## V. Die Hansestadt in ihrer Stellung zwischen kleinräumlichem Territorialstaat und hansisch-fernräumlichem Städteverbund

Als Bernhard II. die Stadt Lemgo zugleich in Anlehnung und in räumlicher Distanz zu seiner Burg Brake gründete, hatte er die Absicht, sowohl zu trennen als auch zu binden. Zu trennen, damit sich die Stadt als Kaufmannsstadt so selbständig wie möglich nach ihren eigenen Grundsätzen, Bedürfnissen und kaufmännischen Zielsetzungen entfalte, zu binden, damit sie sich einfüge in die nahräumliche Entwicklung von Landschaft, Siedlung und Herrschaft. Die absichtsvolle Parallelität von Herren- und Gebieterburg einerseits und Gründungsstadt in angemessener Entfernung andererseits beinhaltet das politische Ziel einer Partnerschaft zu wechselseitigem Nutzen. Welcher Art diese Partnerschaft sein sollte, zeigt sich in der Verleihung der Stadtprivilegien von 1245, die nicht mehr und nicht weniger als eine Verfassungsurkunde darstellen. Sie beinhaltete die inzwischen in drei Generationen seit der Stadtgründung abgesprochene und eingehaltene Handlungspraxis für die Bürgerschaft einerseits und für den Mitbürger, Edel- und Landesherrn andererseits.

Wer mit Fernkaufleuten als Vertragspartnern eine Stadtgründung für eine im wesentlichen aus Kaufleuten bestehende Stadtbevölkerung auf einer Fläche von zunächst 30 ha vornahm, mußte mehr im Auge haben als einen Ausstrahlungs- und Versorgungsbe- reich mit einem kleinterritorialen Radius von nicht einmal 50 km; wer bereit war, eine handwerklich und agrarisch orientierte Neustadt anzugliedern – das gilt sowohl für den

Landesherrn als auch für die Kaufmannschaft -, konnte doch nur das Ziel haben, der ökonomischen Kraft der altstädtischen Kaufmannsstadt eine nahräumliche Bezugsbasis – ein Umland – zu verschaffen, aus dem fernräumliches Handeln wie von einem gesicherten Stand aus möglich wurde. Wer als Landesherr solche Ziele einer Kaufmannschaft nicht nur teilte und zu eigenem Nutzen unterstützte, mehr noch sie förderte und mit eigenen Interessen und Zielen verband, mußte mehr wollen als den Aufbau und die Absicherung kleinterritorialer Landesherrschaft. Solche auch wollen zu müssen, war eine Notwendigkeit, die sich als Konsequenz nach dem Sturz des Herzogs Heinrich des Löwen für weiter ausgreifende Ziele mit einstellte. Wie in den Augen des Herzogs und seiner getreuen Anhänger ihr Staatswesen schließlich verfaßt gewesen wäre, wissen wir nicht.

Auf jeden Fall hätte die kooperative Kaufmannsstadt in ihm eine tragende Funktion mit neuartigen Aufgaben gehabt, die der feudale Personen- und Lehensverbandsstaat noch nicht kannte und die der Tendenz zum territorialen Kleinstaat sich hindernd in den Weg stellen konnte.

Unter räumlich und politisch weit gefaßter Konzeption sind die beiden von Bernhard II. vorbereiteten und durchgeführten Stadtgründungen von Lippstadt und Lemgo zu sehen. Sie fügen sich nicht nach Gründungsabsicht und Funktion in das politische, soziale und geographische Bild der Burgkleinstädte, die schon 50 Jahre später entstanden, die die Grenzen der Kleinterritorien festigen und gegen den Nachbarn abschirmen sollten. Zu solchen Kleinstadtgründungen mit lokalgebundenen Funktionen gehören in Lippe Horn und Blomberg, im Bistum Paderborn etwa Blankenrode (heute wüst), Pekkelsheim und vor allem die Befestigung von Salzkotten gegen die Ausdehnungsbestrebungen des Erzbistums Köln.<sup>140</sup>

Die visionären politischen Projektionen dagegen, die Herzog Heinrich der Löwe, mit und nach ihm die Schaumburger Grafen in Schaumburg und Holstein und vor allem Bernhard II. in Lippe wie in den baltischen Ostseeküstenländern Livland, Kurland und Lettland verfolgten, haben keine in sich verbundene staatliche Konkretisierung nach der Entmachtung der Welfen,<sup>141</sup> der Zerschlagung des Herzogtums Sachsen und der beschleunigt sich vollziehenden Territorialisierung mehr erfahren, wenn man auch in dem späteren Verbund der Hansestädte ein wichtiges nachträgliches Ergebnis dieser kraftvollen Politik erblicken möchte.

In biographischen Darstellungen ist gelegentlich gemeint worden, daß Bernhard II. mit dem Eintritt in das von ihm mitgegründete Kloster Marienfeld seinem Leben mit Einkehr und Buße nach harten Jahren der Fehden und Kämpfe eine Wende habe geben wollen.<sup>142</sup> Man kann aber auch die Meinung vertreten, daß die Klostergründung von Marienfeld 1184/85 und der Eintritt in das Kloster 1196 die beiden Grundlagenschritte für ein einheitliches und vergleichbares Tun und Handeln zu Hause und in der Fremde sind.

Die Klostergründung in Marienfeld, der Ausbau der Burgen beiderseits des Osnings und die Kaufmannsstadtgründungen von Lippstadt und Lemgo bilden die feste territoriale Basis für die weiteren, geographisch entfernten Unternehmungen, in denen das Kloster, die Herren der Kirche und wohl auch die Städte Partner sein sollten. Der Eintritt

in das Kloster Marienfeld wäre dann für die weitere Lebensplanung mit dem vergleichbaren Vorhaben in Livland – dortige Klostergründung, Stadtgründung und Herrschaftsbildung in Form der Bistumserrichtung – der vorbereitende und dafür notwendige Schritt gewesen.

Bis zu Bernhards II. Eintritt in sein Zisterzienserkloster Marienfeld betätigte sich der Orden nur in der Binnenkolonisation, nicht aber im Bereich der Wendenmission und der Kreuzfahrer. Hier hat Bernhard II. sich bald nach seinem Eintritt mit anderen bemüht, eine Änderung der Haltung des Ordens zu erreichen.<sup>143</sup> Bereits 1203 beantragte der Abt von Marienfeld bei seinem Generalkapitel die Errichtung eines Klosters in Dünamünde in Livland unweit Riga. Abgesehen von den dänischen Einbrüchen und Störungen, die mit der Schlacht bei Bornhöved 1227 – an der auch der lippische Erzbischof Gerhard von Bremen beteiligt war – endeten, verlief die Außenkolonisation in den pruzzischen und in den baltischen Ostseeländern relativ ungestört. Auch die Städte trugen zum Gelingen der Unternehmungen auf ihre Weise bei. Lübeck, das seit seiner Neugründung 1158 schnell emporkam, bildete bereits den entscheidenden Umschlagplatz im Ost-Westhandel, besondere Bedeutung erlangte aber in dieser Zeit die Stadt als *Auswandererhafen* für Pilger, Ritter und Kaufleute namentlich nach Pruzzen (Preußen) und Livland. Noch im 13. Jahrhundert wuchs die Stadt zur zweitgrößten deutschen Stadt des Mittelalters nach Köln. Für Bernhard begann zwar ein zweiter Lebensabschnitt, die Orientierungsdaten seines Lebens bleiben aber die gleichen. Der Bau der Abtei in Dünamünde wurde 1205 begonnen, 1208 zog der erste Mönchskonvent aus Marienfeld – vgl. den Zug der Mönche von Hardehausen nach Marienfeld – in das neue Kloster ein, ab 1211 trug Bernhard für acht Jahre die Würde des Abtes, ehe er Bischof von Selonien und somit Landesherr der Lande an der Düna wurde. Auch als Stadtgründer und Burgenbauer – am bekanntesten sind Selburg und Fellin – hat Bernhard II. zum Ausbau seines livländischen Bistums beigetragen. Zwischenzeitlich war er immer wieder in den heimatlichen Gefilden, beriet seine Söhne in Lippe, in Utrecht und in Bremen, warb in der Heimat und an der Ijssel in Holland Siedler und Kaufleute für seine fernen Unternehmungen. Mehr als achtzigjährig verstarb Bernhard II. in den letzten Tagen des April 1224 im semgallischen Mesoten und wurde wenige Tage später im Kloster Dünamünde beigesetzt.

*Es ist nicht zu bezweifeln, daß Bernhard mit seinen hervorragenden Eigenschaften, seinem hohen Ansehen und seinen weitreichenden Konnexionen auch nach seinem Klostereintritt der Steuermann der weitsichtigen, geschickten und einfallsreichen lippischen Familienpolitik war, die allerdings auch der fähigen Kinder zu ihrer Durchführung bedurfte, die er hatte.*<sup>144</sup> So unterschiedlich im jeweils räumlichen Verhaftetsein und in ihren menschlich-persönlichen Bindungen und Beziehungen die einzelnen Lebensabschnitte Bernhards II. auch sein mögen, so verlässlich und berechenbar, weil in seinen Zielsetzungen sich selbst treu bleibend, erscheint uns Bernhard II. als eine große Persönlichkeit unserer Geschichte.

In der jüngsten Literatur zu Bernhard II. wird angelegentlich auf eine Bemerkung eines Domherrn von Laon in seiner Chronik Bezug genommen, nach der Bernhard den Plan einer lippischen Schutzherrschaft über Livland in Zusammenarbeit mit dem

Schwertbruderorden verfolgt haben soll.<sup>145</sup> Bernhard habe den Plan – ebenso wie einige Jahre später der Askanier Albrecht von Sachsen – nicht verwirklichen können und sei letztlich an dänischen Widerständen gescheitert. Ob Bernhards lippisches Territorium für eine solche Aufgabe bereits die nötigen Kräfte hätte aufbringen können, mag dahingestellt bleiben. Aber vielleicht dachte Bernhard weniger von einer territorialen Bezugsbasis, mehr vom Bezugssystem aus, für das der weltliche und geistliche Einflußbereich des lippischen Hauses in Niederdeutschland als Grundlage eingebracht werden konnte.

Solch weiträumigem Denken entsprechend wird Bernhard seine beiden Stadtgründungen nicht primär im Sinne des Ausbaus von Landesherrschaft im Zwischenbereich von Ostsachsen und Westfalen gesehen haben, sondern mehr im Sinne eines Städteverbundes, der in übergeordnete Zielsetzungen mit einbezogen werden konnte. Die Gründungsdaten und mit ihnen die städtischen Entwicklungsziele weisen über den räumlich engen Rahmen hinaus, den das lippische Territorium neben Ravensberg, Schwalenberg, Rietberg, Tecklenburg u. a. schließlich einnahm. Solange sowohl die landesherrlichen als auch die städtischen Ziele über den Rahmen der weserbergischen Landschaft hinausgingen, war kooperative Ergänzung gegeben, sobald aber die Politik der Landesherren sich in der Sicherung des Kleinterritoriums erschöpfte, die Stadt jedoch entsprechend den ihr mitgegebenen Gründungs-, Struktur- und Entwicklungsdaten in überregionale Bindungen hineinwuchs,<sup>146</sup> mußten sich Konflikte einstellen.

Nach Bernhard II. stellte sich für die Landesherrschaft die Aufgabe, die zum Teil weitverzweigten Güter, Grundherrschaften und Lehen als Herrschaftsgebiet zusammenzufassen. Außer Lippstadt besaßen die Edelherren westlich des Osnings die Vogtei und Schirmrechte über die Klöster Cappel, Geseke und Marienfeld mit ihrem weit ausgreifenden Grundbesitz. In Westfalen erstreckte sich das Herrschaftsgebiet bis nach Stiepel und Kemnade in der Grafschaft Mark, unweit von Bochum gelegen. Dazu hatte Bernhard II. von seinem Vetter Widukind von Rheda, der auf dem Kreuzzug unter Barbarossa 1190 sein Leben verlor, das Schloß Rheda mit all seinem Zubehör geerbt, sowie die Vogteien über die Klöster Freckenhorst, Clarholz ... und die Herrschaft Sassenberg.<sup>147</sup> Nördlich des Osnings lagen westlich der Linie Falkenburg – Lemgo/Brake über Paderbornischem und Corveyschem Besitz die Vogteien in den Pfarrbezirken von Schötmar, Oerlinghausen, Lage und Heiden, östlich der Linie konnten die Ämter Brake, Blomberg, Horn und Falkenberg (Detmold) gebildet werden. 1323 wurde ein Teil der Herrschaft Schwalenberg, 1358 ein weiterer Teil in Samtschaft mit dem Bistum Paderborn erworben. Auf Grund eines Erbvertrages wurde 1400 die Grafschaft Sternberg in Besitz genommen, was zur Abrundung des Territoriums Lippe wesentlich beitrug. Holzminden,<sup>148</sup> im 14. Jahrhundert lippischer Besitz, ging 1409 endgültig an Braunschweig verloren, ebenso wie um 1400 Schloß und Amt Enger mit der Vogtei über das Stift Quernheim, die an Ravensberg verpfändet und nicht wieder eingelöst wurden. 1344 wurden die lippischen Länder diesseits und jenseits des Waldes geteilt. Als Bernhard V. im Besitz der Länder jenseits des Waldes 1365 ohne männliche Nachkommen starb, erhoben die Tecklenburger Grafen Erbensprüche, besetzten Rheda und behaupteten schließlich den Anspruch an den Besitzungen um Rheda, bis Lippe 1491 verzichtete. Von den Besitzungen jenseits des Osnings blieben nur die Stadt Lippstadt und

Lipperode. Die durch Erbverbrüderung von 1403 anfallende Grafschaft Everstein konnte nicht erworben werden, da Simon III. - trotz Gefangennahme des Braunschweigischen Herzogs - sich letztlich in der sogenannten Eversteinischen Fehde nicht durchsetzen konnte. Die letzte Gebietserwerbung für das Haus Lippe fällt in das Jahr 1563 mit dem Kauf des Amtes Varenholz und des weit gestreuten Besitzes derer von Wend, die mit einem Teil ihrer Güter Lehensträger der Herren zur Lippe waren.

Der weit ausholende Zug der Politik der lippischen Edelherren geht schon unter Simon I. (gestorben 1344), dem Nachfolger Bernhards III. (gestorben um 1265), verloren. Mit der Länderteilung unter den Edelherren Otto und Bernhard V. gleiten die Landesherren in kleinterritoriale Denkweisen persönlicher Besitzstandssicherung ab. Simon III. (gestorben 1410) machte das Schloß Brake zwar zu seinem Hauptwohn- und Herrschaftssitz, was die frühere Bedeutung der Edelherren gegenüber ihrer Stadt jedoch nicht wiederherstellen konnte. Die wechselseitigen Interessen waren nicht mehr gleichgerichtet und entbehrten der kraftvollen Ergänzung. Die Stadt litt unter den häufiger werdenden Fehden und schuf sich mit dem Ausbau der Landwehr ein eigenes stadteritoriales Umland. Der einsetzende Synoikismos - Hofstellen- und Ortswüstungen durch Wohnungswechsel ihrer Bewohner hinter die Mauern der Stadt - ist sowohl Ausdruck der zunehmenden Schwäche der Landesherrschaft als auch Ausdruck der wachsenden wirtschaftlichen Kraft und der Stärke der Stadt. Das unter Bernhard II. angelegte Gleichgewicht in der Parallelität von Stadt und Burg, von kaufmännisch-hansischem Bürgertum einerseits und überregional verpflichtetem und einflußreichem Landesherrentum andererseits war nicht mehr gegeben.

Die außerordentlich erfolgreiche und sichtbare Entwicklung der Stadt bewies die richtige strategisch-topographische Wahl für die Siedlungslage Lemgos und ihre Bewertung in der Einordnung in das regionale und überregionale Bedeutungsgefüge vergleichbarer Städte. War die Wahl des Siedlungsplatzes für Lippstadt von topographischen Gegebenheiten wie der Lippefurt und von vorhandenen und somit für den Fernhandel einschätzbaren Handelsstraßen, dem nahen Hellweg und der viel benutzten westlichen Variante der Frankfurt-Bremer-Weinstraße, bestimmt gewesen, so gab für den Siedlungsplatz Lemgo außer der topographischen Situation die Lage in der östlichen Variante der Frankfurt-Bremer-Straße im Kreuzungsbereich mit dem von Holland kommenden Fernweg mit den Stationen Utrecht - Deventer - Osnabrück und Herford den Ausschlag. Über Lemgo und Hameln konnte der Fernkaufmann den Weg nach Lüneburg und Lübeck, über Hildesheim nach Braunschweig und Magdeburg, über Einbeck nach Erfurt und Leipzig nehmen. Gegenüber der Frankfurter Straße, die seit altersher bedeutend, jedoch immer in nachgeordneter Konkurrenz zum rheinischen Weg Antwerpen - Frankfurt und zum Leinetalweg Hamburg - Frankfurt stand, gehörte in der Zeit der Stadtgründung dem Hollandweg mit seinen drei wichtigen nach Norden und Osten führenden Abzweigungen die Zukunft. Dies zu sehen und in die planenden Überlegungen einzubeziehen, ist eine der großen Leistungen von Bernhard II., seinen Beratern und den mitgründenden Fernkaufleuten.

Neben den flämischen Städten blühten im 15. und 16. Jahrhundert vor allem die holländischen Städte auf. Sie waren insbesondere Umschlagplatz für Produkte aus dem

Orient und Indien (Levantehandel) sowie für Erzeugnisse aus dem Ostland- und Ostseehandel. Ihre Lage und ihre Interessen waren jahrhundertlang mit der Lage und den Interessen Lübecks vergleichbar. Die Einwohnerzahlen der Städte im niederdeutschen Bereich um 1550, d. i. gegen Ende der vor- und frühkapitalistischen Epoche, spiegeln zugleich die wachsende Bedeutung, die diese Städte im Verlaufe des Hoch- und Spätmittelalters bis in die frühe Neuzeit erhalten haben. Köln hatte über 30 000 Einwohner, 10 000 bis 30 000 Einwohner zählten Bremen, Hamburg, Lübeck und Braunschweig, zu den Städten mit 5 000 bis 10 000 Einwohnern rechneten Hannover, Hildesheim, Osnabrück, Münster, Soest, Dortmund, Wesel, Deventer und Zwolle. Lemgo lag mit Herford, Hamm, Duisburg und Essen in der Spitzengruppe der Städte mit etwa 5 000 Einwohnern.<sup>149</sup> Es gehörte somit in den erweiterten Kreis der führenden Städte des Nordwestens. Seine Kaufleute waren in Köln, Gent und Brügge, aber auch in Lübeck, Stockholm, Königsberg, Danzig und Riga zu finden. Sie hatten die Weltoffenheit und den Unternehmungsgeist der Stadtgründer beibehalten und der Stadt ihren Einfluß- und Handelsbereich weit über die eng gewordenen Landesgrenzen hinaus gesichert.

Erst die Teilung des burgundischen Zwischenreiches, die Aufteilung der Niederlande in einen spanisch-habsburgischen und einen österreichisch-habsburgischen Teil, der Freiheitskampf gegen die Spanier und die religiösen Auseinandersetzungen bis hin zu den Folgen des Dreißigjährigen Krieges, vor allem aber die Auswirkungen der transozeanischen Entdeckungen haben die wirtschaftlichen Schwergewichte von den europäischen Rand- und Binnenmeeren einer orbitalen Welt zu den ozeanischen Küsten einer globalen Welt verschoben. An die Stelle des Mittelmeer- und des Nord-Ostseehandels trat der atlantische Handel. Lübeck büßte als Seestadt seine führende Rolle ein, Lissabon und Sevilla traten an seine Stelle. Nach vorübergehenden Krisen konnten dagegen die niederländischen Seestädte Antwerpen und Amsterdam ihre Weltgeltung wiedergewinnen. Globale Gefügestrukturen lösten die orbitalen Strukturen ab. Die Auswirkungen auf den hansisch-niederdeutschen Städteverbund führten zum Niedergang der Hanse. Lemgo verlor seine herausragende Stellung und Bedeutung. Nach dem Dreißigjährigen Kriege fand es sich in die Rolle einer Ackerbürgerstadt versetzt, die Funktion der Residenzstadt hatte Detmold übernommen.

Der Übergang von Minden und Ravensberg an Preußen, sein Erwerb der rheinischen und westfälischen Provinzen führte im Deutschen Zollverein, vor allem aber im 1871 geschaffenen Preußendeutschland zu Strukturen des Wirtschafts- und Verkehrsgefüges, die Niederdeutschland diagonal durchquerten und Lippe und seine Städte kaum berührten. Die Linie Köln - Dortmund - Bielefeld - Minden - Hannover - Berlin wurde zu einer Entwicklungsachse vorrangiger Geltung.

Die Teilung Deutschlands hat für die Bundesrepublik den Nordseesektor - vor allem nach der Bedeutungszunahme des Ballungszentrums im Rhein-Main-Gebiet - mit seinen prädisponierenden Gefügen und Strukturen wieder in den Vordergrund gerückt. Unter den veränderten räumlichen Strukturbedingungen muß Lippe seinen Platz neu definieren. Chancen sind gegeben und für die neue Alte Hansestadt Lemgo nach wie vor offen. Geschichtliches Wissen hilft dem Bewußtsein, die Aufgaben der Zukunft zu erkennen und zu lösen.

- 1 Vgl. HANS H. BLOTEVOGEL, Zentrale Orte, S. 4 – 6.
- 2 Vgl. CARL HAASE, Die mittelalterliche Stadt als Festung, S. 399.
- 3 Vgl. CARL HAASE, Stadtbegriff und Stadtentstehungsgeschichten, S. 84, dsw. HEINZ STOOB, Kartographische Möglichkeiten, S. 23.
- 4 CARL HAASE, Stadtbegriff und Stadtentstehungsgeschichten, S. 89.
- 5 Vgl. CARL HAASE, Entstehung der westfälischen Städte, 4. Aufl., S. 256 – 270.
- 6 Vgl. LEOPOLD SCHÜTTE, Städte im Mittelalter und ihre ältesten Herren, Karte 1 : 600 000 mit Erläuterungsblatt.
- 7 Vgl. CARL HAASE, Die Entstehung der westfälischen Städte, 4. Aufl., S. 56 – 57.
- 8 Vgl. JACQUES LE GOFF, Das Hochmittelalter, S. 37 – 42, S. 46 – 54.
- 9 In die Zeit der altsächsischen Landnahme des 5. bis 7. Jahrhunderts gehören im Weserbergland die Ortsnamen mit Endungen auf -trup, -torp, -mar und -loh. Der folgenden großen Rodeperiode in der Zeit der fränkisch-karolingischen und der sächsisch-ottonischen Könige und Kaiser sind die Ortsnamen mit Endungen auf -hausen, -inghausen, -issen und -essen zuzurechnen, im fränkischen Stammesbereich treten anstelle der -hausen-Namen überwiegend die Endungen auf -heim. Die Rodeperiode der hochmittelalterlichen bis spätmittelalterlichen Binnenkolonisation zeigt im hiesigen Bereich des Weserberglandes Namen auf -beck, -hagen, -bruch, -horst, -rott und -wald. In Süddeutschland begegnen uns Namen auf -roth, -reuth, -ried, im Mittelgebirge auf -lar, -brand, -rode, -rade, -rath, -forst, -hain, -scheid, -sal u. a. Im französischen Sprachbereich finden sich Namen auf -essarts, -artiges, -plans, -mesnils u. a., die jeweiligen Rodeperioden liegen zumeist etwa 100 Jahre früher als im nordwestlichen Deutschland.
- 10 Vgl. WILHELM MÜLLER-WILLE, Nordwestdeutschland, S. 79 – 84.
- 11 WILHELM MÜLLER-WILLE, Nordwestdeutschland, S. 79.
- 12 Vgl. JACQUES LE GOFF, Das Hochmittelalter, S. 52.
- 13 Vgl. EDITH ENNEN, Städtewesen Nordwestdeutschlands, S. 191 – 194.
- 14 Vgl. JACQUES LE GOFF, Das Hochmittelalter, S. 216.
- 15 Vgl. ebd. S. 35 und S. 75 – 78.
- 16 Vgl. ebd. S. 192.
- 17 Vgl. ebd. S. 48, S. 232, zur Bedeutung Brügges in der Hanse vgl. KARL PAGEL, Die Hanse, S. 91 – 96 und S. 139.
- 18 Vgl. KARL JORDAN, Heinrich der Löwe, S. 17.
- 19 Vgl. ebd. S. 17 und S. 30.
- 20 Vgl. Atlas zur Geschichte der deutschen Ostsiedlung S. 7 und Karten S. 13 und 14; dsw. Großer Historischer Weltatlas S. 96 – 97, dsw. FRANZ ENGEL, Zur Siedlungsgeschichte Mecklenburgs, S. 84 – 89.
- 21 Vgl. KARL JORDAN, Heinrich der Löwe, S. 82.
- 22 Vgl. HEINRICH REINCKE, Über Städtegründung, S. 357, dsw. RUDOLF BUCHNER (Hrsg.), Helmold von Bosau – Slavenchronik, S. 265.
- 23 Vgl. JACQUES LE GOFF, Das Hochmittelalter, S. 77/78, S. 80.
- 24 Vgl. HEINRICH REINCKE, Über Städtegründung, S. 346, S. 351.
- 25 Vgl. ebd. S. 341. Verfasser teilt hier nach der Chronik des Adam Tratziger die Deutung der Gründungsurkunde für die Hamburger Neustadt (Hafen) von 1189 zwischen Graf Adolf III. von Schaumburg und Wirad von Boizenburg und seinen Kaufleuten mit: *Durch diesen Wiradum und seine Gesellschaft ist die Neustadt ordentlich worden aufgebaut. In der Kleinen Geschichte von K. KOPPMANN heißt es: Es ist uns der Kontrakt erhalten, in dem die Bedingungen verzeichnet werden, unter denen sich Graf Adolf und Wirad über die Gründung verständigten: Es ist der Vertrag zwischen dem Grundherrn und dem Unternehmer und dessen Genossen.* Nichts spricht dagegen, für die Gründung der Stadt Lemgo einen ähnlichen Vertrag anzunehmen, auch wenn ein solcher nicht überliefert ist.
- 26 MANFRED R. W. GARZMANN, 750 Jahre Stadtrechte, S. 3.
- 27 MANFRED R. W. GARZMANN, Das Ottonianum, S. 10 – 17.
- 28 Die entsprechende Urkunde ist in MANFRED R. W. GARZMANN, 750 Jahre Stadtrechte, auf S. 5 abgedruckt.
- 29 Vgl. HANS PLANITZ, Die deutsche Stadt, S. 55.
- 30 Vgl. ebd. S. 65 – 70, dsw. WALTHER VOGEL, Wik-Orte, S. 220 – 229, dsw. KARL FRÖLICH, Das verfassungstopographische Bild, S. 305 – 316.
- 31 Vgl. HANS PLANITZ, Die deutsche Stadt, S. 53.
- 32 Vgl. JACQUES LE GOFF, Das Hochmittelalter, S. 191 – 193.
- 33 Vgl. ebd. S. 35.
- 34 Vgl. FRIEDRICH BRUNS/HUGO WECZERKA, Text, S. 38/39.
- 35 Vgl. ebd. S. 40.
- 36 Vgl. ebd. S. 41.
- 37 Vgl. ebd. S. 42 – 43.

- <sup>38</sup> Vgl. ebd. S. 39 und S. 51 – 57. Zu den Königsstraßen heißt es im Eisenacher Rechtsbuch aus dem Ende des 14. Jahrhunderts, bearbeitet von PETER RONTI, Weimar 1950, S. 189: *Des Königs Straße oder die Landstraße, die soll so breit und weit sein, daß ein Wagen dem anderen weichen könne und die Leute daneben gehen. Der ledige Wagen soll weichen dem Mist, außer allein der Wagen voll Leute, dem soll jedermann weichen wegen der Würde oder der menschlichen Natur. Danach die trockene Ware, die soll weichen der nassen, der berittene Mann soll weichen dem Wagen, [...] der gehende Mann soll weichen dem berittenen [...] Wer auch eher auf die Brücke kommt, der soll zuerst überfahren.*
- <sup>39</sup> Vgl. WILHELM MÜLLER-WILLE, Bodenplastik und Naturräume, S. 151 – 207.
- <sup>40</sup> Vgl. FRIEDRICH BRUNS/HUGO WERCZERKA, Text, S. 364 – 367, S. 390, S. 455 – 457, dazu Atlasband-Karte IV.
- <sup>41</sup> Vgl. FRIEDRICH BRUNS/HUGO WERCZERKA, Text, S. 118 – 119, vgl. dsw. KARL PAGEL, Die Hanse, S. 116, S. 159.
- <sup>42</sup> Vgl. FRIEDRICH BRUNS/HUGO WERCZERKA, Text, S. 448 – 453.
- <sup>43</sup> Vgl. ebd. S. 415 – 418, S. 421 – 428.
- <sup>44</sup> Vgl. ebd. S. 396 – 398.
- <sup>45</sup> Vgl. ebd. S. 228 – 238, S. 151 – 155.
- <sup>46</sup> Vgl. ebd. S. 274, S. 292 – 301, S. 329 – 330.
- <sup>47</sup> Vgl. ebd. S. 270 – 272.
- <sup>48</sup> Der Begriff Rahmenfaltung wurde von dem Geologen H. STILLE, geprägt. Dazu vergleiche seine beiden Schriften: Die Osningüberschiebung, Berlin 1924, und Der Mechanismus der Osning-Faltung, Berlin 1910. Zum gegenwärtigen Stand der Forschung vgl. WILHELM MÜLLER-WILLE, Bodenplastik und Naturräume, S. 8 – 14, S. 18 – 23, S. 90 – 106, S. 151 – 163 und S. 222 – 235.
- <sup>49</sup> Vgl. WILHELM MÜLLER-WILLE, Bodenplastik und Naturräume, S. 253 – 273, dsw. FRIEDRICH BRUNS/HUGO WERCZERKA, Text, S. 402.
- <sup>50</sup> Vgl. ERICH SCHRADER, Die Landschaften Niedersachsens, Nr. 93 und Nr. 94.
- <sup>51</sup> Vgl. ebd. Nr. 106.
- <sup>52</sup> Vgl. ebd. Nr. 108, Nr. 125.
- <sup>53</sup> Vgl. WILHELM MÜLLER-WILLE, Bodenplastik und Naturräume, S. 137 – 150.
- <sup>54</sup> Vgl. ERICH SCHRADER, Die Landschaften Niedersachsens, Nr. 122 und Nr. 123.
- <sup>55</sup> In Überlassung seines Manuskriptes über *Pfarrkirche und Siedlungsgang im westfälischen Mittelalter* teilt M. BALZER mit: Der Paderborner Verfasser einer Translatio S. Liborii sage (am Ende des 9. Jahrhunderts), daß Karl dem Großen die Ausbreitung des Glaubens wichtiger als die Eroberung gewesen sei, daß der König sofort Kirchen habe erbauen lassen. Bei der Festlegung der Sprengel habe er dann, *da es civitates, in denen more antiquo die Bischofssitze errichtet wurden in jener provincia nicht gäbe, solche Orte (loca) dazu ausgewählt, quae et naturali quadam excellentia et populi frequentia prae caeteris oportuna videbantur ...* Paderborn sei durch Klima, Wasserreichtum, eine weite fruchtbare Offenlandschaft mit nemora für die Holznutzung und silvae zu Viehweide und Bienenzucht ausgezeichnet ... Siedlungsgunst und eine relativ hohe Besiedlungsdichte der engeren und weiteren Umgebung waren demnach aus der Sicht des späten 9. Jahrhunderts Auswahlkriterien ... bei der Gründung der Bischofssitze ... Die Analyse der Standorte der Bischofssitze zeigt noch weitere Kriterien, nämlich sächsische Gehöfte als Vorsiedlungen unter den Domburgen (archäologischer Befund) und drittens, die ausgesprochen günstige Verkehrslage. Paderborn liegt am Schnittpunkt der beiden Hauptanmarschwege der Franken nach Sachsen, dem Hellweg, und der von Süden kommenden später sogenannten Weinstraße (S. 2 – 4). Die von BALZER mitgeteilten Faktoren für die Auswahl der Bischofsplätze dürften auch auf die Auswahl der Missions- und der Ursparreien zu übertragen sein, so z. B. auf Steinheim, Lügde, Höxter, Herford und Schötmar. Die Gaupfarrkirche wird von BALZER – wie auch von PRINZ – nicht mehr vertreten.
- <sup>56</sup> Die Bischofsstadt Osnabrück wurde ab 787 angelegt. Dem Ort kam umso größere Bedeutung zu, als er im Schnittpunkt von zwei wichtigen Wegen lag, der nordsüdlichen Paßstraße Iburg – Bramsche und dem westöstlich durch die Weserfestung verlaufenden Königsweg. Der Haseübergang ist durch zwei kleine Bergrücken eingegengt, vor dem Übergang wurde auf der Stelle eines Königshofes die Bischofsspalz errichtet. Vgl. ERICH SCHRADER, Die Landschaften Niedersachsens, Nr. 129. Mit ihren Neustädten ist Osnabrück mehrgliedrig angelegt, eine sogenannte Gruppenstadt.
- <sup>57</sup> Die Bischofsstadt geht ebenfalls auf einen durch Karl den Großen errichteten Bischofssitz an einer Furtstelle mit zwei sich kreuzenden Wegen zurück. Die Stadt erhielt 977 durch Otto II. Marktrecht, die zweite Stadtzelle, die Bürgerstadt, erhielt um 1230 Marktrecht, vgl. ERICH SCHRADER, Die Landschaften Niedersachsens, Nr. 127.
- <sup>58</sup> Hildesheim liegt in einer Bergpforte in einer Osnabrück vergleichbaren Lage im Achsenkreuz wichtiger Handelswege und besteht – wie auch Braunschweig – aus mehreren Teilstädten. Kern der sogenannten Gruppenstadt ist die 815 durch Kaiser Ludwig den Frommen auf einem in das Innerstetal vorspringenden Hügel als Bischofssitz angelegte Domburg. Weitere Stadtteile, Wik und Brühl machen die 1125 und 1320 ummauerten Stadtbereiche der heutigen Altstadtteile aus. Vgl. ERICH SCHRADER, Die Landschaften Niedersachsens, Nr. 97.
- <sup>59</sup> Vgl. ebd. Nr. 128.
- <sup>60</sup> Zitiert nach FRIEDRICH BRUNS und HUGO WERCZERKA, Text S. 439.



- 61 Zitiert nach FRIEDRICH BRUNS und HUGO WECZERKA, Text, S. 440.
- 62 LR 11.
- 63 LR 13.
- 64 LR 14.
- 65 Vgl. FRIEDRICH BRUNS/HUGO WECZERKA, Text, S. 432 – 433.
- 66 Vgl. ebd. S. 427 – 428, S. 433.
- 67 Vgl. ebd. S. 406.
- 68 Vgl. ebd. S. 402.
- 69 Vgl. ebd. S. 406.
- 70 Vgl. ebd. S. 410.
- 71 Vgl. HERMANN BANNASCH, Das Bistum Paderborn, S. 9 – 12, S. 26 – 34, dsw. KARL HAUCK, Monarchie, S. 97 – 102.
- 72 Vgl. HUGO WECZERKA, Verkehrsgeschichtliche Grundlagen, S. 192 – 197.
- 73 Die sogenannte Heidenstraße verläuft im Sauerland als südliche Parallele zum Hellweg von Köln über Wermelskirchen in Richtung Korbach. Die Mission erfolgte von Köln aus im 9. Jahrhundert, an der Straße sind mit Attendorf, Wormbach und Medebach kölnische Gründungen aufgereiht.
- 74 Vgl. LR 8 aus dem Jahre 952, LR 9 aus dem Jahre 982.
- 75 Vgl. LR 12. Das in der Urkunde bezeichnete Gebiet läßt sich einigermaßen genau umschreiben, der genannte Weg nach Heerse kann aber auch den Weg nach Neuenheerse südlich von Paderborn meinen. Vgl. dsw. HERMANN BANNASCH, Das Bistum Paderborn, S. 141 – 145.
- 76 Vgl. KARL HAUCK, Monarchie, S. 113.
- 77 Vgl. ebd. S. 115.
- 78 Vgl. HERMANN BANNASCH, Das Bistum Paderborn, S. 151, S. 250 – 268.
- 79 Vgl. LR 16.
- 80 Vgl. LR 34 und LR 35.
- 81 Vgl. HERMANN BANNASCH, Das Bistum Paderborn, S. 47 – 51, S. 164, S. 217. Über den Umfang des Güterbesitzes im späteren Lippe teilt FRANZ DARPE auf den Seiten 72 – 79 für die aus dem Ende des 12. Jahrhunderts erhaltene Heberolle mit, genauere Angaben finden sich im Verzeichnis von 1333 auf den Seiten 101 – 123.
- 82 Vgl. FRIEDRICH BRAND, Ländliche Siedlungen, S. 44 – 46.
- 83 Unter anderen Orten vornehmlich östlich von Herford sind die hier mitgeteilten später lippischen Orte bei F. DARPE, CTW IV, in der Heberolle des 12. Jahrhunderts aufgezählt.
- 84 Vgl. HERMANN BANNASCH, Das Bistum Paderborn, S. 182, S. 196 – 197.
- 85 Vgl. HANS J. BRANDT/KARL HENGST, Liborius, S. 7 – 8, KARL JORDAN, Heinrich der Löwe, S. 91 – 92.
- 86 Vgl. KARL JORDAN, Heinrich der Löwe, S. 131 – 132.
- 87 Vgl. ebd. S. 141 – 143.
- 88 Vgl. ebd. S. 126 – 128, S. 195, S. 200.
- 89 Vgl. PAUL SCHEFFER-BOICHORST, Bernhard zur Lippe, S. 4.
- 90 Vgl. LR 42.
- 91 Vgl. LR 44.
- 92 Vgl. LR 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53.
- 93 Vgl. LR 63, 64, 65, 66.
- 94 Vgl. LR 67, 68, 70.
- 95 Vgl. LR 72.
- 96 Vgl. PAUL SCHEFFER-BOICHORST, Bernhard zur Lippe, S. 8 – 9.
- 97 Vgl. LR 75.
- 98 Vgl. LR 74, dsw. PAUL SCHEFFER-BOICHORST, Bernhard zur Lippe, S. 13 – 15.
- 99 KARL JORDAN, Heinrich der Löwe, formuliert: *Von den großen Herren des Kölner Sprengels waren lediglich die Herren von Lippe herzogliche Vasallen; auch die Großen des Bistums Münster begegneten uns niemals in seinem Gefolge.* S.112.
- 100 Vgl. HERMANN ALTHOF, Lippiflorium, S. 24 – 25.
- 101 KLAUS SCHOLZ, Bernhard II., S. 2, dsw. KARL JORDAN, Heinrich der Löwe, S. 25.
- 102 Vgl. PAUL SCHEFFER-BOICHORST, Bernhard zur Lippe, S. 10 – 11, insbesondere dortige Anmerkung 28.
- 103 KLAUS SCHOLZ, Bernhard II., S. 4 – 5.
- 104 Vgl. PAUL LEIDINGER, Marienfeld, S. 196 – 197.
- 105 Vgl. LR 93.
- 106 Vgl. LR 89 (1181), LR 90 (1181), LR 108 (1188).
- 107 PAUL LEIDINGER, Marienfeld, S. 199, vgl. auch ALBERT K. HÖMBERG, Westfalen und das sächsische Herzogtum, S. 45, S. 53.
- 108 Vgl. LR 87.
- 109 Vgl. LR 89.

- <sup>110</sup> Vgl. zur Frage der Hagenkolonisation FRANZ ENGEL, Die ländlichen Siedlungen in Schaumburg-Lippe, S. 181 - 220.
- <sup>111</sup> Über den *vorausbedachten Erbschaftsfall* vgl. KLAUS SCHOLZ, Bernhard II., S. 17 - 18.
- <sup>112</sup> Vgl. PAUL LEIDINGER, Marienfeld, S. 187 - 195.
- <sup>113</sup> Vgl. LR 211.
- <sup>114</sup> Zur Frage der Vorformen und Größe der Hagenhufen in Schaumburg-Lippe äußert sich FRANZ ENGEL, Rodungskolonisation, insbesondere S. 151 - 161. Die meisten Hagensiedlungen sind im 13. und 14. Jahrhundert entstanden. In unserer Region beschränken sie sich bemerkenswerter Weise auf die Grafschaft Schaumburg und auf die in den Paderborner Bistumssprengel gehörenden Teile der Lippischen Herrschaft und Ravensbergs zwischen Osning im Südwesten, Emmer im Osten, Bega im Norden und Aa im Westen. Über die Siedlungsschicht der Hagenhufen in der Binnenkolonisation in Lippe vgl. FRIEDRICH BRAND, Ländliche Siedlungen, S. 36, S. 39 und Abb. 12.
- <sup>115</sup> Die Flurbezeichnung Ripe und der Ortsname Ripen kommen häufiger vor, so z. B. in der Nähe von Hameln und in Jütland. DR. MÜLLER, wissenschaftlicher Leiter des Institutes der Kommission für Mundart- und Namensforschung in Münster teilt mit, daß der Name Ripen im Kreis Lippe mit altnordisch *ripr(m)*, *riþ* = Felsklippe, *rip* - norwegisch Landstreifen, ostfälisch *ripe* = Rand, Ufer, mittelhochdeutsch *rif* = Ufer zusammenhänge. Ob man nun im vorliegenden Fall von Abhang, Rand oder Ufer ausgehen muß, ist durch die Ortslage zu klären. Meines Erachtens ist von Abhang auszugehen. HERMANN HENTSCHEL vom Arbeitskreis Stadtgeschichte hat in Ripen ausgedehnte Wölbäcker (Langstreifen) des hohen Mittelalters festgestellt. Ripen dürfte eine Kontraktion aus dem Namen Riepenhausen sein, der gelegentlich in Westfalen noch vorkommt. Der ausgegangene Ort ist in die Entstehungsschicht der -hausen-Orte einzuordnen.
- <sup>116</sup> Vgl. LR 169. Auf früher Meinwerckschen Besitz in Halogankircan läßt LR 23 schließen.
- <sup>117</sup> Vgl. LR 80, dsw. WUB II, (voller Urkundentext aus dem Kopialbuche des Klosters Gehrden); dsw. GUSTAV ENGEL, Ravensberger Regesten Nr. 175, S. 216 - 217.
- <sup>118</sup> Vgl. LR 619.
- <sup>119</sup> Vgl. HANS KIEWNING, Lippische Geschichte, S. 22 - 23.
- <sup>120</sup> Vgl. LR 1604.
- <sup>121</sup> Vgl. hierzu den Kommentar von GUSTAV ENGEL in Ravensberger Regesten, S. 217.
- <sup>122</sup> Vgl. W. THÖNE, in: WZ 94 1937, S. 48 - Die Abgaben in Brake b. Bielefeld an das Kloster Gehrden sind nachweisbar.
- <sup>123</sup> Vgl. WUB II, 362, Zeilen 8 - 10, 15 - 18 und Zeugenaufzählungen Zeilen 35 - 42.
- <sup>124</sup> Vgl. LR 58.
- <sup>125</sup> Vgl. WUB II 362, S. 121 Zeilen 1 - 7.
- <sup>126</sup> Vgl. Geologische Karte von NRW Blatt C 3918 Minden.
- <sup>127</sup> Vgl. FRIEDRICH HOHENSCHWERT, Ur- und frühgeschichtliche Befestigungen, S. 200.
- <sup>128</sup> Vgl. ULF-DIETRICH KORN, Brake, Burg- und Schloßanlage.
- <sup>129</sup> Vgl. FRIEDRICH HOHENSCHWERT, Turmhügel, S. 60.
- <sup>130</sup> Vgl. ebd. S. 62.
- <sup>131</sup> Vgl. ULF-DIETRICH KORN, Brake, Burg- und Schloßanlage, S. 56.
- <sup>132</sup> Vgl. LR 13 und LR 16.
- <sup>133</sup> Vgl. LR 62 und LR 92.
- <sup>134</sup> ALBERT K. HÖMBERG, Kirchenorganisation, S. 96 - 97.
- <sup>135</sup> UWE LOBBEDEY, Heiden - Heiligenkirchen - Schlangen, S. 122 - 125.
- <sup>136</sup> Vgl. FRITZ VERDENHALVEN, Landschatzregister von 1535, S. 18 - 26, hier werden unter dem Kirchspiel Heiden die folgenden Orte aufgezählt: Hörstmar mit Lückhausen und Trophagen, Hardissen, Heßloh, Heiden, Nienhagen, Orbke, Niewald, Jerxen, Bremke, Öttern, Klüt, Bentrup und Hedderhagen. Nach bodenplastischräumlichen Einheiten sind sämtliche Siedlungen um den Rothenberg zwischen Ötternbach und Linnebach südlich der Bega - mit Ausnahme von Bist - erfaßt. Nach einer in den LR unter Nr. 2091 aus dem Jahre 1449 mitgeteilten Urkunde werden Höfe in Hörstmar allerdings dem Kirchspiel St. Johann zugerechnet. Für den Altort Hörstmar und die Hagensiedlung Trophagen differieren im späten Mittelalter offensichtlich die Zugehörigkeit zur Vogtei über das Kirchspiel Heiden und die Zurechnung zur Pfarre St. Johann. Die Differenz hat sich erst mit der kommunalen Gebietsreform erledigt. Zum 1. Januar 1970 wurden Hörstmar und Trophagen in die Stadt Lemgo eingegliedert. Das Auseinanderfallen von Vogtei - und Kirchspiel - bzw. Pfarrzugehörigkeit ist im hohen Mittelalter ungewöhnlich. Vermutlich sind die südlich der Bega gelegenen Orte erst mit der Archidiakonatsverlegung von Schötmar nach Lemgo dem vor der Stadt verbliebenen Pfarrbezirk St. Johann zugeordnet. Die Frage bedarf der weiteren Untersuchung. - Von dem Arbeitskreis zur Lemgoer Stadtgeschichte unter Leitung von HERBERT STÖWER konnte der ausgegangene Ort Ilsendorp, nach LR 522, Urkunde aus dem Jahre 1297, zwischen der Ilse, dem Rahsiek und der Stadt gelegen, mit Hilfe der Zehntverhältnisse topographisch bestimmt werden (vgl. S. 84-85). - Zum Kirchspiel Schötmar gehören Heerse, Hölsen, Holzhausen, Lockhausen, Bexter-

- hagen, Biemsen, Werl, Aspe, Wülfer, Retzen, Papenhausen, Ehrsen, Grastrup und Schötmar. Nach Lage und Größe des Sprengels von St. Johann könnte dieser aus dem Sprengel von Schötmar abgetrennt sein. Wiederum ein hohes, Schötmar vergleichbares Alter wäre unter dem Aspekt der Lage zu Steinheim dem Sprengel von Bega beizumessen, aus diesem Sprengel sind sicher die Kirchen zu Donop und Hillentrup abgeteilt.
- <sup>137</sup> Riepen ist als selbständiger -hausen-Ort am Hange des Rieperberges zu sehen. Die ausgegangenen Höfe sind nicht als Höfe in den Bereich des Burgbezirks von Brake einzuordnen. Die enge Beziehung, die SÜVERN in seiner Geschichte Brakes zwischen dem *Haus Riepen* und der Burg Brake sieht, ist aus topographischer Sicht nicht gegeben.
- <sup>138</sup> Wenn die Kirche St. Johann um 800 im Bereich der Urfarre Schötmar gebaut worden wäre, sollte man sie mit der Kirche in Stapelage vergleichen. Eine Itinerarkirche ist eine Eigenkirche. Da z. B. Kapellen und Schloßkirchen auch Eigenkirchen sind, ist der hier gebrauchte Begriff vorzuziehen, weil er Lage und Funktion kennzeichnet.
- <sup>139</sup> HERMANN ALTHOF, Lippiflorium, S. 48 - 49.
- <sup>140</sup> HEINRICH SCHOPPMEIER, Der Bischof von Paderborn, S. 33 - 41, S. 71 - 78.
- <sup>141</sup> In den Komplex der Entmachtung der Welfen ist nicht nur die Absetzung Heinrichs des Löwen 1180 einzubeziehen, sondern ebenso der Thronstreit zwischen Staufern und Welfen und die Ergebnisse der Schlacht bei Bouvines 1214.
- <sup>142</sup> Vgl. KLAUS SCHOLZ, Bernhard II., S. 15, dsw. PAUL SCHEFFER-BOICORST, Bernhard zur Lippe, S. 62 - 67.
- <sup>143</sup> Vgl. KASPAR ELM, Christi Cultores, S. 139 - 142, dsw. KLAUS SCHOLZ, Bernhard II., S. 25.
- <sup>144</sup> KLAUS SCHOLZ, Bernhard II., S. 32.
- <sup>145</sup> Vgl. KASPAR ELM, Christi Cultores, S. 153 und KLAUS SCHOLZ, Bernhard II., S. 26 - 27.
- <sup>146</sup> Augenfällig ist der Widerspruch bereits im 15. Jahrhundert, weitausgreifenden Handelsbeziehungen der Stadt als Mitglied der Hanse stehen Fehden und die Teilung der Herrschaft gegenüber.
- <sup>147</sup> HANS KIEWNING, Lippische Geschichte, S. 196.
- <sup>148</sup> Die Stadt Holzminden ist um 1200 von den Grafen von Everstein gegründet, ihre zentrale Burg war die Burg in Polle.
- <sup>149</sup> Vgl. HILDEGARD DITT, Bevölkerungsgröße der Städte um 1550, Karte 4, 1 : 600 000, Handatlas Westfalen.

## Literatur

- BALZER, MANFRED: Pfarrkirche und Siedlungsgang im westfälischen Mittelalter. Manuskript zu Vortrag vor dem Konstanzer Arbeitskreis am 7. 10. 1987
- BANNASCH, HERMANN: Das Bistum Paderborn unter den Bischöfen Rethar und Meinwerk. Selbstverlag des Altertumsvereins. Paderborn 1972
- BLOTEVOGEL, HANS H.: Zentrale Orte und Raumbeziehungen in Westfalen vor der Industrialisierung 1780–1850. Veröffentlichungen des Provinzialinstitutes für westfälische Landes- und Volksforschung, Reihe V, 19. Münster 1975
- BRAND, FRIEDRICH: Ländliche Siedlungen in Lippe, Form und Genese, Funktion und Gefüge. In: Spieker, Bd. 28, Stadt und Dorf im Kreis Lippe in Landesforschung, Landespflege und Landesplanung, Vorträge Jahrestagung der Geographischen Kommission in Lemgo 1980, S. 33–55. Münster 1981
- BRANDT, HANS, U. HENGST, KARL: Die Bischöfe und Erzbischöfe von Paderborn. Paderborn 1984
- BRANDT, HANS, U. HENGST, KARL: Der heilige Liborius, 836–1986. Paderborn 1986
- BRUNS, FRIEDRICH, U. WECZERKA, HUGO: Hansische Handelsstraßen, Textband, Bd. XIII der Reihe Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte. Köln 1967
- BUTTERWECK, WILHELM: Die Geschichte der Landeskirche. Schötmar 1926
- ELM, KASPAR: Christi Cultores et novelle Ecclesie plantatores. Der Anteil der Mönche, Kanoniker und Mendikanten an der Christianisierung der Liven und dem Aufbau der Kirchen zu Livland. In: Pontificio Lomitato Science storiche – Atti e Documenti – Gli Inizi del Christianesimo in Livonia-Lettonia, Libreria Editrice Vaticana, S. 128–169. Rom 1986
- ENNEN, EDITH: Das Städtewesen Nordwestdeutschlands von der fränkischen bis zur salischen Zeit (1964). In: Die Stadt des Mittelalters, Bd. I, S. 146–202. Darmstadt 1978
- ENGEL, FRANZ: Rodungskolonisation und Vorformen der Hagenhufen im 12. Jahrhundert – eine archäologisch-siedlungskundliche Untersuchung für Schaumburg-Lippe. Mitteilungen des Vereins für schauburg-lippische Geschichte, 11, 1951, S. 1–21. In: Beiträge zur Siedlungsgeschichte und historischen Landeskunde, S. 137–161. Köln 1970
- ENGEL, FRANZ: Die mittelalterlichen „Mannhagen“ und das Problem des Limes Saxoniae, Blätter für deutsche Landesgeschichte, 88, 1951, S. 27–48. In: Beiträge zur Siedlungsgeschichte und historischen Landeskunde, S. 240–280. Köln 1970
- ENGEL, FRANZ: Die ländlichen Siedlungen in Schaumburg-Lippe und ihre Geschichte. Kreisbeschreibung Schaumburg-Lippe. Hg. Niedersächsisches Amt für Landesplanung und Statistik, 1955, S. 103–118. In: Beiträge zur Siedlungsgeschichte und historischen Landeskunde, S. 162–196. Köln 1970
- ENGEL, FRANZ: Mittelalterliche Hufenmaße als siedlungsgeschichtliche Quellen. Abhandlungen der Braunschweigischen Wissenschaftlichen Gesellschaft, 6, 1954, S. 272–287. In: Beiträge zur Siedlungsgeschichte und historischen Landeskunde, S. 116–136. Köln 1970
- ENGEL, GUSTAV: Die Westfalen – Volk, Geschichte, Kultur. Bielefeld 1987
- ENGEL, GUSTAV: Kölns Kampf um die Weser. In: Kunst und Kultur im Weserraum 800–1600, S. 134–138. Corvey 1966
- FRÖLICH, KARL: Das verfassungstopographische Bild der mittelalterlichen Stadt (1953). In: Die Stadt des Mittelalters, Bd. I, S. 281–337. Darmstadt 1978
- GARZMANN, MANFRED: Das Ottonianum und die Jura Indaginis. In: Braunschweigisches Jahrbuch, Bd. 59, 1978
- GARZMANN, MANFRED: 750 Jahre Stadtrechte für Altstadt und Hagen. Stadtarchiv und Stadtbibliothek Braunschweig, Kleine Schriften, H. 1. Braunschweig 1977
- GAUL, OTTO: Die Ausgrabungen in der Kirche zu Stapelage. In: Lippische Mitteilungen aus Geschichte und Landeskunde, 31. Bd., S. 30–58. Detmold 1962
- HAASE, CARL: Die Entstehung der westfälischen Städte. Veröffentlichungen des Provinzialinstitutes für westfälische Landes- und Volksforschung, Reihe I, 11. Münster 1984<sup>4</sup>
- HAASE, CARL: Die mittelalterliche Stadt als Festung (1963). In: Die Stadt des Mittelalters, Bd. I, S. 384–414. Darmstadt 1978
- HAASE, CARL: Stadtbegriff und Stadtentstehungsschichten in Westfalen (1958). In: Die Stadt des Mittelalters, Bd. I, S. 67–101. Darmstadt 1978
- HAUCK, KARL: Die fränkisch-deutsche Monarchie und der Weserraum. In: Kunst und Kultur im Weserraum 800–1600, S. 97–121. Corvey 1966
- HÖMBERG, ALBERT K.: Studien zur Entstehung der mittelalterlichen Kirchenorganisation in Westfalen. In: Westfälische Forschungen, Bd. VI, 1943–1952, S. 46–115. Münster/Köln 1953

- HÖMBERG, ALBERT K.: Die Entstehung der Herrschaft Lippe, 1. Teil: Die ältesten Herrschaftsrechte und Besitzungen der Edelleute zur Lippe. In: Lippische Mitteilungen aus Landschaft und Geschichte, 29. Bd., S. 5–64. Detmold 1960
- HOHENSCHWERT, FRIEDRICH: Ur- und frühgeschichtliche Befestigungen, mittelalterliche Burgen, befestigte Städte, Höfe und Landwehren in Lippe. In: Führer zu archäologischen Denkmälern in Deutschland, 10, Der Kreis Lippe I, S. 181–201, Stuttgart 1985
- HOHENSCHWERT, FRIEDRICH: Turmhügel und mittelalterliche Burg. In: Führer zu archäologischen Denkmälern in Deutschland, 11, Der Kreis Lippe II, S. 58–63. Stuttgart 1985
- HUCKER, BERND-ULRICH: Der Plan eines christlichen Königreiches in Livland. In: Pontificio Comitato Science storiche – Atti e Dokumenti – Gli Inizi del Cristianesimo in Livonia-Lettonia, Liboeria Editrice Vaticana, S. 97–126. Rom 1986
- JORDAN, KARL: Heinrich der Löwe – eine Biographie. München 1979
- JUNK, HEINZ-K.: Voraussetzungen der Stadtanlage in Lippstadt. In: Beiträge zur Stadtgeschichte, hg. von WILHELM EHBRECHT, Teil I, S. 1–17. Lippstadt 1985
- KIEWNING, HANS: Lippische Geschichte. In: Sonderveröffentlichungen des Naturwissenschaftlichen Vereins für das Land Lippe. Detmold 1942
- KITTEL, ERICH: Heimatchronik des Kreises Lippe. Köln 1978
- KORN, ULRICH-D.: Brake, Burg- und Schloßanlage. In: Führer zu archäologischen Denkmälern in Deutschland, 11, Der Kreis Lippe II, S. 56–57. Stuttgart 1985
- KORN, ULRICH-D.: Lemgo, historischer Stadtkern. In: Führer zu archäologischen Denkmälern in Deutschland, 11, Der Kreis Lippe II, S. 42–50. Stuttgart 1985
- LE GOFF, JACQUES: Das Hochmittelalter. Fischer Weltgeschichte, Bd. 11. Frankfurt 1965
- LEIDINGER, PAUL: Die Gründung der Zisterzienser-Abtei Marienfeld und ihre Stifter. In: Westfälische Zeitschrift, 135. Bd., S. 181–238. Paderborn 1985
- LESCH, WOLFGANG: Das Corveyer Pfarrsystem. In: Kunst und Kultur im Weserraum 800–1600, S. 43–76. Corvey 1966
- LOBBEDEY, UWE: Heiden – Heiligenkirchen – Schlangen, Vorbericht über drei Kirchengrabungen in Lippe 1969/70. In: Lippische Mitteilungen aus Geschichte und Landeskunde, 40. Bd., S. 115–129. Detmold 1971
- MEIER, KARL: Geschichte der Stadt Lemgo. Lemgo 1962
- MÖLLER, LEOPOLD: Stapelage, Geschichte eines lippischen Kirchspiels zwischen Sachsenmission und Gegenwart. Detmold 1988
- MÜLLER-WILLE, WILHELM: Nordwestdeutschland – seine Stellung und Struktur im Nordsee-Sektor. Probleme und Ergebnisse geographischer Landesforschung und Länderkunde, Gesammelte Beiträge 1936–1979, zweiter Teil. In: Westfälische Geographische Studien, Bd. 40, S. 79–112. Münster 1983
- MÜLLER-WILLE, WILHELM: Bodenplastik und Naturräume Westfalens. In: Spieker, Bd. 14. Münster 1966
- PAGEL, KARL: Die Hanse. Braunschweig 1952
- PLANITZ, HANS: Die deutsche Stadt im Mittelalter – von der Römerzeit bis zu den Zunftkämpfen. Köln 1954
- PRINZ, JOSEPH: Der Zerfall Engerns und die Schlacht am Welfeshoh (1115). In: Kunst und Kultur im Weserraum 800–1600, Bd. III, S. 75–113. Corvey 1966
- PRINZ, JOSEPH: Westfalen und Köln vor 1188. In: Köln – Westfalen 1180–1980, Landesgeschichte zwischen Rhein und Weser, Bd. I, S. 31–41. 1981
- REINEKE, KARL: Über Städtegründung (1957). In: Die Stadt des Mittelalters, Bd. I, S. 338–370. Darmstadt 1978
- ROTHERT, HERMANN: Westfälische Geschichte, Bd. I. Osnabrück 1986
- SANDOW, ERICH: Rezension zu Gustav Engel, „Heepen“ Krichspiel im Grenzraum. In: Lippische Mitteilungen aus Geschichte und Landeskunde, 31. Bd., S. 267–268. Detmold 1962
- SANDOW, ERICH: Rezension zu Johannes Bärmann, Die Städtegründungen Heinrichs des Löwen und die Stadtverfassung des 12. Jahrhunderts. In: Lippische Mitteilungen aus Geschichte und Landeskunde, 32. Bd., S. 286–288. Detmold 1963
- SCHAEFFER-BOICHORST, PAUL: Herr Bernhard zur Lippe. In: Magistri Justini Lippiflorium, hg. von GEORG LAUBMANN, S. 1–103. Detmold 1872
- SCHOLZ, KLAUS: Das Spätmittelalter. In: Westfälische Geschichte, Bd. I, S. 404–468. Düsseldorf 1983
- SCHOLZ, KLAUS: Bernhard II. zur Lippe. In: Westfälische Lebensbilder, Bd. XIV, S. 1–37, Münster 1987
- SCHOPPMEIER, HEINRICH: Der Bischof von Paderborn und seine Städte, ein Beitrag zum Problem Landesherr und Stadt. Paderborn 1968

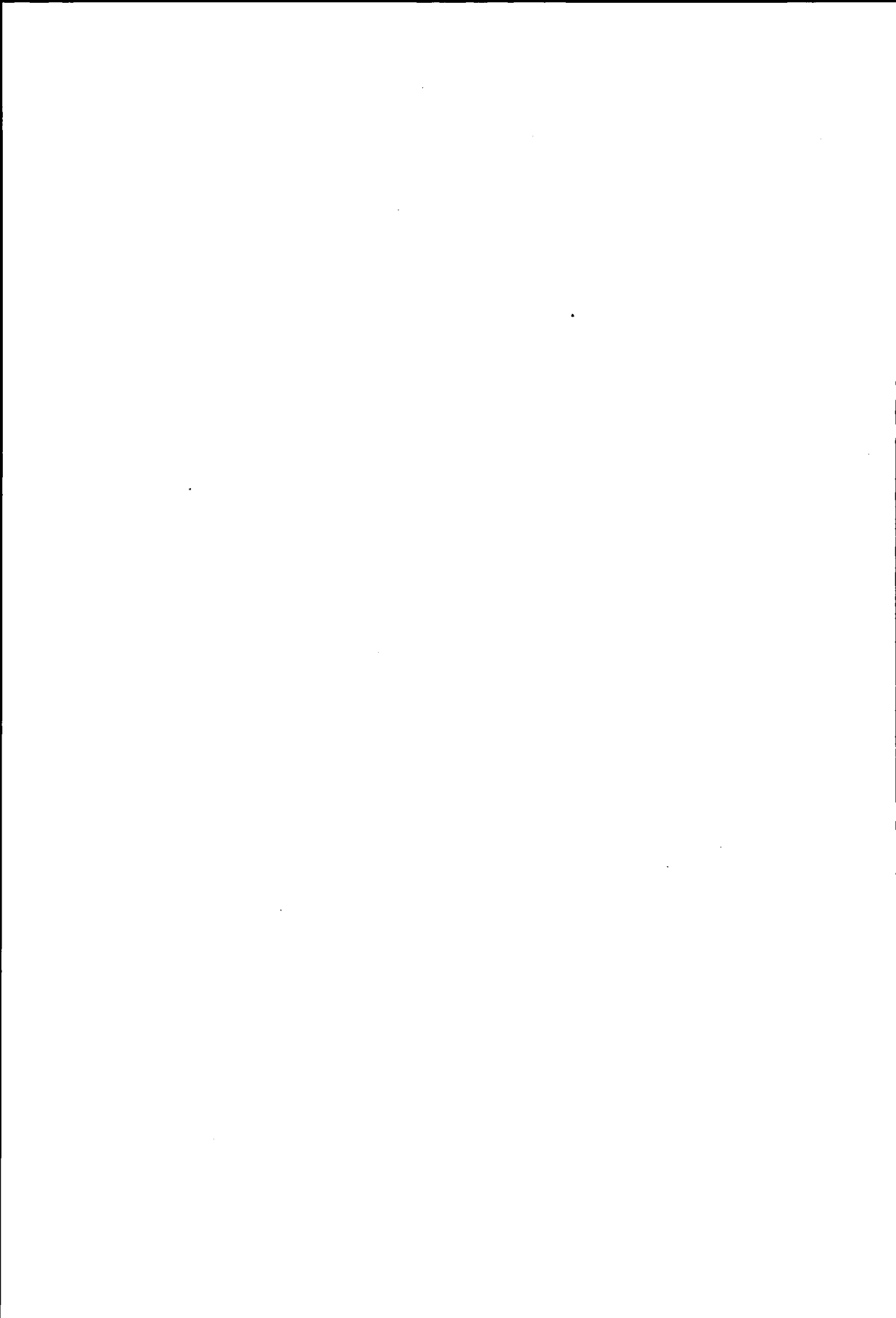
- STOOB, HEINZ: Doppelstädte, Gründungsfamilien und Stadtwüstungen im engrischen Westfalen. In: Kunst und Kultur im Weserraum 800–1600, Bd. III, S. 115–148. Corvey 1966
- SÜVERN, WILHELM: Brake, Geschichte des Schlosses und der Gemeinde Brake in Lippe. Lemgo 1960
- VOGEL, WALTHER: Wik-Orte und Wiking (1935). In: Die Stadt des Mittelalters, Bd. I, S. 203–245. Darmstadt 1978
- WECZERKA, HUGO: Verkehrsgeschichtliche Grundlagen des Weserraumes. In: Kunst und Kultur im Weserraum 800–1600, S. 192–202. Corvey 1966
- WIEHMANN, FRIEDRICH: Das Kirchspiel Bega – aus der Geschichte des oberen Begatales. Lemgo 1961

## Karten und Atlanten

- Bodenkarte von Nordrhein-Westfalen 1:50 000, Blatt L 3918 Herford, hg. Geologisches Landesamt Nordrhein-Westfalen. Krefeld 1984
- Geologische Karte von Nordrhein-Westfalen 1:100 000, Blatt C 3918 Minden mit Erläuterungen. Krefeld 1982
- Kreiskarte Kreis Lippe 1:50 000, Nr. 68, hg. Landesvermessungsamt Nordrhein-Westfalen, 1. Aufl. 1973
- Topographische Karte 1:25 000, Blatt 3919 Lemgo, hg. Landesvermessungsamt Nordrhein-Westfalen, 10. Aufl. 1968
- BRUNS, FRIEDRICH, u. WECZERKA, HUGO: Hansische Handelsstraßen. Atlas. Köln 1962
- DITT, HILDEGARD: Bevölkerungsgröße der Städte um 1550. In: Geschichtlicher Handatlas von Westfalen, zweite Lieferung, Blatt 4. Münster 1982
- ENGEL, JOSEPH: Großer Historischer Weltatlas, II, Mittelalter. München 1970
- KRALLERT, WILFRIED: Atlas zur Geschichte der deutschen Ostsiedlung. In: Velhagen & Klasings Monographien zur Weltgeschichte, Bd. 4. Bielefeld 1958.
- PUTZGER, F. W.: Historischer Weltatlas, 99. Aufl. Berlin 1978
- SCHRADER, ERICH: Die Landschaften Niedersachsens – ein topographischer Atlas, hg. vom Niedersächsischen Landesverwaltungsamt – Landesvermessung, 3. erw. Aufl. Hannover 1965
- SCHÜTTE, LEOPOLD: Die Städte im Mittelalter und ihre ältesten Herren. In: Geschichtlicher Handatlas von Westfalen, zweite Lieferung, Blatt 1. Münster 1982

## Quellen und Chroniken

- Althof, Hermann: Das Lippiflorium, lateinisch und deutsch nebst Erläuterungen. Leipzig 1900
- BOSAU, HELMOLD VON: Slavenchronik. Hg. RUDOLF BUCHNER: Ausgewählte Quellen zur Deutschen Geschichte des Mittelalters, Bd. XIX, neu überarbeitet von HEINZ STOOB. Darmstadt 1963
- DARPE, FRANZ: Einkünfte und Lehensregister der Fürstabei Herford sowie Heberollen des Stiftes auf dem Berge bei Herford. Münster 1892. Fotomechanischer Neudruck. Münster 1960
- ENGEL, FRANZ, u. LATHWESSEN, HEINRICH: Das Güterverzeichnis des Klosters Möllenbeck bei Rinteln von 1465. In: Lippische Geschichtsquellen, Bd. I. Rinteln 1963
- ENGEL, GUSTAV: Ravensberger Regesten. Bielefeld 1975
- ERHARD, HEINRICH AUGUST: Westfälisches Urkundenbuch (WUB), Bd. II. Münster 1851
- PREUß, O., u. FALKMANN, A.: Lippische Regesten (LR), 4 Bände. Lemgo und Detmold, 1860, 1863, 1866, 1868
- VERDENHALVEN, FRITZ: Die Lippischen Landschaftsregister von 1535, 1545, 1652 und 1572. Lippische Geschichtsquellen, Bd. 4, Münster 1971



# Bewahren und Öffnen Aufgaben kommunaler Gestaltung in einer alten Stadt

## I. Die mittelalterliche Hansestadt und ihr funktionsräumliches Gefüge vor dem Hintergrund der geschichtlichen Ereignisse des 16. und des 17. Jahrhunderts

Uns Heutigen ergeben sich die daseinssichernden Zukunftsaufgaben aus nichtfertiger Vergangenheit. Um der Zukunft willen stellen wir uns der Geschichte.

Der Stadt Lemgo sind bei ihrer Gründung durch Bernhard II. und die beteiligten Kaufleute einige wesentliche, damals zukunftsweisende Strukturdaten mitgegeben worden. Sie betreffen außer den mit Mauern, Wall und Graben umgebenen befestigten Flächen die räumlichen Gefüge von Alt- und Neustadt, die ihnen zuzuordnenden sozial-topographischen Auffüllungen sich ansiedelnder und schnell wachsender Wohnbevölkerung einschließlich der damit verbundenen unterschiedlichen ökonomischen Aufgaben und Zielsetzungen.

Zur räumlichen Ausgestaltung der mittelalterlichen Stadt gehörte nicht nur der ummauerte städtische Innenraum von Altstadt und Neustadt in seiner additiven Einheit als Doppelstadt, sondern auch der durch Landwehren begrenzte ländlich-agrarer Außenraum mit den Fluren vorstädtischer bäuerlicher Siedlungen, den Feldern innerstädtischer Ackerbürger, gemeinsamen Huden und Holzungen. Die mit Wall und Graben eingefassten Stadflächen erreichten eine Größe von 58 ha, von denen 31 ha auf die Altstadt, 27 ha auf die unter Bernhard III. angelegte Neustadt entfielen. Vergleicht man die vorgegebenen Flächen mit denen anderer Städte des hohen Mittelalters, so dürfte die Stadt von den Stadtgründern für eine maximale Wohnbevölkerung von etwa 7.000 Bürgern konzipiert gewesen sein.

Die bäuerliche Nahrungsmittelproduktion vermochte in der Dreifelderwirtschaft den Nahrungsmittelbedarf von 3 Bewohnern pro ha sicherzustellen. Das erweiterte Stadtgebiet mit seinen im Spätmittelalter aufgegebenen stadtnahen bäuerlichen Siedlungen erfaßte einschließlich der Siedlungen von Brake und Entrup innerhalb der Landwehr knapp 4.300 ha, von denen bis zum 16. Jahrhundert etwa 2.600 ha auf Feld und Flur, 200 ha auf Dorf- und Hofflächen entfielen und 1.400 ha als Huden und Holzungen genutzt wurden.

Dem Versorgungsraum von 58 ha Stadfläche mit einer potentiellen Wohnbevölkerung von 7.000 Einwohnern war somit für die Sicherstellung von Nahrungsmitteln des



täglichen Grundbedarfs aus bäuerlicher Acker- und Viehwirtschaft eine Produktionsfläche von 2.500 bis 2.600 ha zuzuordnen. Im Landschaftsbild mögen die Gegensätze von hoch und eng bebauter Stadt und flach und weit gehaltenen Siedlungen des Landes deutlicher als heutzutage sichtbar gewesen sein, in der Zuordnung war das ländlich-agrar Umland ein Mitland, ohne das die Stadt nicht Stadt sein konnte. Anders als heute fand die Stadt noch nicht ihren Sinn in der Übernahme möglichst vieler zentraler Funktionen, vielmehr fand sie ihre Stellung und Aufgabe im Verbund mit anderen Städten des niederdeutschen Nordwestens.

Die Handelsgüter des Fernkaufmanns waren vornehmlich Güter des gehobenen, nicht Güter des täglichen Bedarfs. Insofern waren die Partner des Kaufmanns in Warenbeschaffung und Warenverkauf ebenfalls Fernkaufleute. Wie im internationalen Weltmarkt unserer Gegenwart die starken und wichtigen Handelspartner von Industrieländern nicht Agrarländer, sondern ebenfalls Industrieländer sind, so waren die Partner der Handelsstädte nicht im Bereich des ländlichen Umlandes, sondern im interoppidalen Handel mit vergleichbaren Kaufmannsstädten des Nah- und des Fernbereiches zu finden.

Die Entwicklung einer mittelalterlichen Gründungsstadt hieß Auffüllung vorgegebener Stadtviertel (Quartiere) in der Zuordnung ihrer spezifischen funktionalen Aufgaben.<sup>1</sup> Stadtentwicklung bedeutete noch nicht das Überschreiten der vor- und mitgegebenen Maße, Daten und Ziele. Mit der zunehmenden Entfaltung der kaufmännischen und sie begleitenden Tätigkeiten vollzog sich die funktional bestimmte sozial-topographische Entwicklung innerhalb der Mauern, die Stadt hatte ihren Platz und Rang unter Städten einzunehmen.

In der Ausfüllung der ihr von den Gründern mitgegebenen Gefüge- und Strukturdaten gewann die Stadt Lemgo recht bald nennenswert wirtschaftliche Bedeutung und gehörte als namhaftes Mitglied der Hanse an. Der ausgedehnte Woll-, Leinwand-, Tuch- und Garnhandel begründete einen Wohlstand, an den noch heute zahlreiche, die Innenstadt prägende Baudenkmäler erinnern: außer der doppeltürmigen Nicolaikirche (spätromanische Kreuzbasilika mit gotischen Erweiterungen) der Altstadt ebenso der gotische Hallenbau von St. Marien in der Neustadt, der mehrgliedrige Gruppenbau des Rathauses (Gotik bis Renaissance) am Marktplatz und viele Bürgerhausbauten aus Stein und Fachwerk wie das sogenannte Hexenbürgermeisterhaus, das Ballhaus, das Haus Sonnenuhr, das Haus Wippermann und viele andere. Um 1600 zählte Lemgo durchaus zu den größeren und reichsten Kaufmannsstädten des niederdeutschen Handels- und Kulturraumes. In der Reihe der führenden Städte hatte die Stadt ihren Platz gefunden und - wie es schien - auf Dauer eingenommen. Daß im Entdeckungszeitalter vor allem die dem Atlantik zugewandten Küstenstädte sich zunehmend ozeanisch statt binnenländisch orientierten, daß die konfessionellen Auseinandersetzungen, der sich verstärkende Territorialismus und der niederländische Freiheitskampf gegen Spanien grundlegende Veränderungen hinsichtlich Umfang und Richtung der Ströme des weiträumigen Warenhandels herbeiführen würden, war wohl nur wenigen und gut informierten Zeitgenossen bewußt. Und daß innerhabsburgische Auseinandersetzungen schließlich zu

einem dreißigjährigen Kriege und dem Ruin Zentraleuropas, Deutschlands und vor allem seiner Kaufmannsstädte führen würden, war in der Blütezeit der Stadt kaum vorzusehen.

Der langwährende Krieg hinterließ auch in Lemgo seine bleibenden Spuren. Kontributionen, Plünderungen, Hunger, Krankheiten und früher Tod ließen die Einwohnerzahl von annähernd 5.000 bis zum Jahr des Westfälischen Friedens 1648 auf 1.370 Einwohner herabsinken. Die Kaufmannschaft hatte Besitz und Vermögen, Bindungen und Verbindungen verloren, das Handwerk sah sich ohne Material und Aufträge. Die Stadt war als Kaufmannsstadt sowohl ihrer ökonomischen als auch infrastrukturellen Grundlagen beraubt.

## II. Die Ackerbürgerstadt im kleinterritorialen Flächenstaat der Neuzeit und ihr verspäteter Anschluß an die Entwicklung des westfälisch-ravensbergischen Nachbarrumes

Für mehr als 250 Jahre sank Lemgo auf das Niveau einer Ackerbürgerstadt mit geringer Zentralität für sein Umland, mit ein wenig Woll- und Leinenweberei sowie Krämerhandel für den Nahbereich herab. Der Versuch, Verlagswesen – wie in Leipzig – zu etablieren und eine Meerschampfeifenmanufaktur aufzubauen, brachte nur eine partielle und vorübergehende Besserung der wirtschaftlichen Lage der Stadt.

Der Wagenbau dagegen dürfte in Lemgo in Herstellung und Reparatur ein altes Handwerk sein, das den Niedergang der Hansestadt überdauerte und auch in der Ackerbürgerstadt gefragt war.

Lemgoer Firmen des Droschken- und Wagenbaus hatten noch im 19. Jahrhundert einen über die Region hinausreichenden guten Ruf, doch gelang es nicht, die Fabrikation zum industriellen Karosserie- und Waggonbau auszuweiten. Auch die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts aufkommende Tabakwaren- und Zigarrenindustrie vermochte das Beschäftigungsproblem nicht zu lösen. Sie konnte sich nicht zu einem tragenden Wirtschaftszweig entwickeln und blieb in ihrer auf wenige Jahrzehnte beschränkten Dauer eine mehr temporäre, wenn auch sozialpolitisch nicht unwichtige Erscheinung.

Die Basis für einen für Lemgo und Lippe ökonomisch wie beschäftigungspolitisch wichtig und typisch werdenden Industriezweig wurde mit der Aufnahme der Möbelfabrikation in der Holzindustrie im letzten Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts gelegt.<sup>2</sup> Sie wurde der Beschäftigungszweig schlechthin, ihre Bedeutung ist daher nicht zu unterschätzen. Doch schafft sie weder eine Industriestadt noch eine Landschaft der Holzindustrie, vielmehr ist sie als landschaftstypische unternehmerische Antwort und randräumliche Folgeerscheinung auf die überdurchschnittlich großen Bevölkerungszunahmen mit neuen Absatzmärkten in den Verstädterungsgebieten ehemals ländlicher Siedlungen in den benachbarten westfälischen Industrielandschaften zu begreifen.

Die Industrialisierung des 19. Jahrhunderts mit den für sie typischen produktiven Wirtschaftszweigen ist im übrigen an Lippe und seinen Städten zeitlich und räumlich

vorbeigegangen. Im Gegensatz zu anderen Landschaften und ihren Städten hat Lemgo sein äußeres topographisches Erscheinungsbild daher für diesen Zeitraum nur wenig verändern können. Das Stadtbild Lemgos wird nach K. Meier um 1800 von einem Reisenden wie folgt beschrieben: *Die Stadt hat nicht allein von außen, sondern auch von innen ein gutes Aussehen. Die Straßen sind alle eben [...] Sie werden wie das Äußere der Häuser reinlich gehalten [...]* Jedoch heißt es dann: *Lemgo ist von der ehemaligen Größe einer Hansestadt zu einem eingemauerten Orte geworden, in dessen Wällen und Ringmauern Wiesen und Felder liegen. Auch existiert hier weder Handlung von Belang noch Fabrikgeist.*<sup>3</sup> Die Stadtmauern, Zeugnisse großer, wenn auch längst vergangener Zeiten, erschienen überflüssig und wurden als bequemer und ortsnaher Steinbruch angesehen und nach und nach abgebrochen. Auch wurde der alte Grundsatz aufgegeben, keine Siedlungen in der Feldmark zu dulden. Im Jahre 1867 beschloß der Rat, *es solle niemandem verwehrt werden, in der Feldmark Neuwohnerstätten anzulegen.*<sup>4</sup> Ein stadterhaltendes oder gar die Stadt weiterentwickelndes Konzept stand jedoch nicht hinter diesem Beschluß. Im unterschiedlichen Bestand der Häuser und der Höfe der früheren bauerschaftlichen Quartiere, ihrer Aufteilung durch Straßen und Gassen, war zwar immer noch das funktionsräumliche Gefüge der alten Stadt erkennbar, doch hatten im fürstlichen Territorialstaat einige der früheren Viertel, vor allem die der Adels- und Knappenhöfe sowie der Klöster und Ordenshäuser, für das Gemeinwesen Stadt ihre spezifische Bedeutung verloren. Die Stellung von Magistrat und Rat erschien geschwächt, die Stellung des Landesherrn dagegen war – obwohl in Detmold residierend – durch die Reformation bei allem Gegensatz in Fragen der Konfessionalität durch die Säkularisierung der Klöster und Abteien auch in Lemgo stärker geworden. Die Wahl der Fürstin Pauline zu einem der beiden Lemgoer Bürgermeister sollte sicherlich auch mit dazu beitragen, aus der für die Stadt nachteiligen Situation herauszufinden und das distanzierte Verhältnis zwischen Landesherrn und Stadt zu entspannen.<sup>5</sup> Doch viel mehr als eine Klimaverbesserung in den beiderseitigen Beziehungen war kaum zu erwarten, praktische Ergebnisse für das weitere Gedeihen und die Fortentwicklung der Stadt brachte die Wahl Paulines zum Bürgermeister nicht. Wer mehr erwartet hatte, ging in seinen Vorstellungen an den gegebenen Realitäten vorbei.

Die Interessen von Lemgo als Handelsstadt und in Detmold residierender Landesherrschaft waren auf Dauer nicht zu parallelisieren. In ihrer Eigenschaft als vormundtschaftlich tätige Regentin mußte die Fürstin in ihrer Politik vor allem auf die Erhaltung und Bestandssicherung des kleinterritorialen lippischen Fürstenstaates, auf Verhinderung einer Einverleibung durch Preußen oder möglicherweise auch Hessen-Kassel, also auf separierende Selbsterhaltung des überaus kleinen Landes als souveräner Fürstenstaat bedacht sein. Bewahrung der staatlichen Selbständigkeit verlangte aus der Sicht Paulines, die trennenden Eigenständigkeiten politisch zu betonen. Die Stadt Lemgo dagegen mußte tunlichst darauf dringen, mehr die Verbindungen zu den benachbarten Städten und deren Territorialherren als die trennenden Momente hervorzuheben. Den Staat aber verkörperte das Fürstenhaus. Die an ihm orientierten Interessen der Regentin Pauline ließen es nicht zu, daß in eben demselben Maße wie für das Haus Lippe sie als Lemgoer Bürgermeister auch die Interessen der Stadt zu den ihrigen machte.

Im Unterschied zur Stadt Lemgo ließen sich die Detmolder Interessen eher mit denen der Fürstin und ihres Hauses in Einklang bringen. Detmold war keine vorterritoriale Gründung wie Lemgo. Die Siedlung hatte sich mit ringförmigem Wall und Mauer auf einer kleinen Fläche von nur 17,5 ha exzentrisch um die Burganlage (Schloß) unter Inanspruchnahme des üblichen lippischen Dreistraßenschemas entwickelt. Die mittlere Lange Straße führte von Paderborn über Heiligenkirchen in die Stadtanlage, durch das Lemgoer Tor über den Apenberg (d. i. die alte Lemgoer Straße) nach Lemgo. Aus der Verkehrslage wird im übrigen verständlich, daß Detmold in der Altersschichtung nach Lemgo, Horn und Blomberg erst die vierte der lippischen Städte ist. Eine zweite Stadt, mit einer ursprünglich eigenen Ummauerung, die sich mit einer Altstadt zu einer mittelalterlichen Doppelstadt hätte fügen können, gab es nicht. In ihrer Genese wies die Stadt daher kein Lemgo entsprechendes, multifunktional differenziertes sozial-topographisches Gefüge auf. Die Neustadt war nicht mittelalterlich, sondern frühneuzeitlich, lag außerhalb der Wälle und entstand mit dem ersten Ausbau der gräflichen Residenz.<sup>6</sup> Ihre Häuser waren von Hofleuten und Beamten bewohnt.

Das in Lemgo dominierende sozial-topographische Element der Kaufmannschaft und der vorrangig durch sie bestimmten Interessen war in der Genese der Detmolder Siedlung weniger ausgeprägt sichtbar. Konfliktfelder zwischen der Stadt und dem Haus Lippe waren nicht gegeben.

Unter dem Aspekt historisch-topographischer Elemente in der Siedlungsgenese der Stadt ist nicht Detmold, sondern das ravensbergische Bielefeld als dynastische Gründung und hochmittelalterliche Doppelstadt mit Lemgo zu vergleichen. Die Doppelstadtanlage – die Altstadt zeigt hier die eintürmige Nicolaikirche, die Neustadt eine doppel-türmige Marienkirche – erfaßte 28 ha und war für die Aufnahme von 3.500 Bewohnern innerhalb der Ummauerung konzipiert. Um 1600 gab es innerhalb der Wälle – im Unterschied zu Lemgo – keine unbebauten Freiflächen mehr, die handwerklich-gewerbliche Bebauung überschritt zu Beginn des 18. Jahrhunderts die befestigten Anlagen nördlich und östlich des Herforder Tores (Jahnplatz).<sup>7</sup>

Vom infrastrukturellen Bedarf für das weitere Gedeihen der Stadt aus gesehen war um 1800 die Stadt Lemgo eher an der inzwischen größeren preußisch-ravensbergischen Gewerbestadt Bielefeld als an der kleineren, im Charakter anders ausgerichteten Residenzstadt des Hauses Lippe in Detmold zu orientieren. Der von der Stadttypologie nahe liegende und berechtigte Vergleich der Stadtentwicklung mit Lemgo fällt bereits Ende des 18. Jahrhunderts eindeutig zu Gunsten Bielefelds aus. Die Divergenz war bereits sichtbar, konnte jedoch als noch schließbar erscheinen.

Eine Interessenübereinstimmung war unter den lippischen Landständen nicht gegeben und herzustellen, eher war sie mit den übrigen lippischen Städten zu erreichen. Das Land selbst, die Bevölkerung der bäuerlichen Flecken und Dörfer – aus der Erbuntertänigkeit noch nicht befreit – verfügte in den ständischen Landtagen über kein Sprachrohr. Es gab keine Institution, die eine allgemeine, am Gesamtwohl ausgerichtete Interessenslage hätte formulieren können. Die infrastrukturellen Notwendigkeiten und die damit zusammenhängenden dringendsten Maßnahmen für die allgemeine Landesentwicklung konnten am ehesten von zeiteinsichtigem Sachverstand formuliert und vorgetragen

werden. Jedoch brachten das Verhalten der Fürstin Pauline und vor allem des Adels in der Ständeversammlung wenig Aussicht auf die Förderung von Maßnahmen, die Lemgo in den Stand bringen konnten, den Anschluß an die Entwicklung wieder zu finden und den Charakter einer bloßen Ackerbürgerstadt allmählich abzustreifen.

Der Unterschied der Denkinhalte und Handlungsweisen läßt sich vor allem an der Behandlung der für notwendig erachteten infrastrukturellen Maßnahmen im Straßenbau zeigen. Die lippischen Landstraßen waren – wenn überhaupt – in der Regel nur an der Oberfläche gesteint und befanden sich in einem trostlosen Zustand. Der im absolutistischen Frankreich begonnene Chausseebau, d. h. Kunststraßen mit einem festen Gesteinsunterbau anzulegen, hatte durch Napoleon auch in Deutschland Eingang gefunden. Im benachbarten Preußen gab es bereits ausgebaute Chausseen. Die lippischen Chausseen beschränkten sich bezeichnender Weise auf die Wegstrecke Detmold – Meinberg und die Strecke von Detmold zum fürstlichen Forst in Hiddesen. Insbesondere die Postgesellschaften und Fuhrleute auswärtiger Städte fanden häufigen Grund zur Klage. Vor allem wollte ein Gerücht nicht verstummen, daß wegen des schlechten Zustandes der lippischen Straßen die westfälischen Kaufleute künftig nicht mehr die Route von Bielefeld oder Herford über Lemgo – Hameln – Hildesheim nach Braunschweig benutzen, sondern mit dem Chausseeausbau die Strecke Lippstadt – Bielefeld – Minden – Hildesheim nach Braunschweig wählen sollten. Über den beschleunigten Ausbau der Chausseen gab es angeblich unter den beteiligten Staaten Preußen, Hessen, Schaumburg und Braunschweig Absprachen.

Als im Jahre 1798 der Kammerrat Gerke zum Wegekommissar bestimmt wurde, wurden die einzelnen Vorgänge, Arbeiten und Pläne unter Berücksichtigung der vielen eingegangenen Beschwerden geordnet und in einem Verkehrsbericht zusammengefaßt. Kammerrat Gerkes Planungen lassen auf ein bemerkenswertes Verständnis für infrastrukturelle, über die engen Grenzen des kleinen Territoriums hinausgehende Interdependenzen zwischen Straßenbau, Verkehr und Wirtschaft schließen. Gerke sah die Gefahr, daß der Frachtverkehr künftig um das Gebiet der Grafschaft Lippe und damit auch zum Nachteil ihrer an den Straßen gelegenen Städte herumgeleitet würde. Mit dem Übergang zum Chausseebau begann zugleich eine Zeit des härter und rücksichtsloser werdenden Konkurrenzkampfes der Länder um Handels- und Verkehrsmonopole. *Gerke war entschlossen, seinen Staat, so lange ihm der Atem reichte, den Vorteil der inneren Linie zu wahren.*<sup>8</sup>

Bereits im Jahre 1796 hatte die Stadt Lemgo beschlossen, um ihre Mittelpunktlage auch für die weitere Entwicklung des Landes zu betonen und konzeptionelle Planungen zu beschleunigen, eine Vorleistung für den Chausseebau über Alverdissen nach Hameln mit dem Ausbau einer Teilstrecke – soweit sie in die Lemgoer Feldmark fiel – zu erbringen. Der Ausbau Lemgo – Dörentrup hat die Stadt damals 25.000 Taler gekostet.<sup>9</sup>

Gerkes auf allseitige Ausweitung und Einbindung in ein übergeordnetes, das Gebiet der Grafschaft übergreifendes Straßensystem ausgerichteten konzeptionellen Vorstellungen sahen einen stufenweisen Ausbau der Landstraßen zu Chausseen vor. Lemgos zentralbindende und zentralverteilende Funktion erhielt zukunftsweisende Bestätigung. Daß schließlich die geordneten Anbindungen nach außen, vor allem nach dem preußi-

schen Ravensberg mit den Strecken Lemgo – Lieme nach Bielefeld und nach Herford sowie nach Schaumburg mit der Strecke Lemgo nach Rinteln mit Abzweigung nach dem Weserhafen Erder, nicht erreicht wurden, war nicht von dem Verkehrsplaner Gerke, sondern vielmehr von der Fürstin und den Landständen zu verantworten. Letztere wollten die Vorteile des Straßenbaus für die Landesentwicklung nicht sehen und scheuten noch mehr die Kosten, erstere sah in guten Straßenverbindungen – vor allem in das preußische Ravensberg – mehr Gefahren für ihr Haus als Vorteile für das Land und fürchtete vor allem die Begehrlichkeit Preußens auf Einverleibung Lippes zu vergrößern.

Die lippische auswärtige Politik, auch die der ansonsten für die Probleme ihrer Zeit aufgeschlossenen Regentin Pauline, war in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts vor allem auf ängstliche Distanz zu Preußen und Erhaltung der Eigenstaatlichkeit in der Hinwendung zu dessen Gegnern bedacht.<sup>10</sup> Auch aus solchen Gründen konnten wichtige strukturelle Entscheidungen nicht getroffen werden oder wurden in ihrer vollen Ausführung zögernd vermieden. Der Chausseebau blieb bis über die Jahrhundertmitte hinaus auch innerlippisch ein Torso.<sup>11</sup> Letztlich war der Ausbau der Streckenabschnitte Humfeld – Dörentrup und Lemgo – Detmold an anderen Vorstellungen und Interessen orientiert, als das Land über gute Verbindungen zu seinen Nachbarn in wirtschaftsfördernde Verflechtungen einzubringen. Der Verkehrsplaner Kammerrat Gerke hat seine Ziele nicht erreicht.

Waren die Jahre im Bündnis mit Frankreich nicht einfach, so blieb Pauline fast zu lange an der Seite Napoleons, ehe sie sich im Verlaufe des Befreiungskrieges von 1813 den Verbündeten Rußland, Österreich und Preußen anschloß. Von Preußen war keine wohlwollende Behandlung zu erwarten. Auf dem Wiener Kongreß stand Lippe als mögliches Austauschgebiet durchaus zur Diskussion. Nur die unmittelbare Bitte an die russischen und österreichischen Delegationen, für Lippe einzutreten, sicherte in den Verhandlungen die weitere Existenz des Landes im Deutschen Bund.

Das Verhältnis zum Königreich Preußen blieb gespannt. Erst die Nichtteilnahme am Bundeskrieg von 1866 gegen Preußen und der Eintritt in den Norddeutschen Bund entspannten das Verhältnis und brachten die lippische Politik auf den Weg in das preußisch-deutsche Reich von 1870/71.

Die außerordentlichen Bemühungen um die Erhaltung der staatlichen Existenz Lippes hatten in ihren radikalen Frontwechseln zwar Erfolg gehabt, hatten jedoch zu Abschottungen und Entwicklungsrückständen im Vergleich mit den benachbarten preußischen und hessischen Gebieten geführt, die selbst in Jahrzehnten nicht aufzuholen waren.<sup>12</sup> Wurde in den preußischen Provinzen Rheinland und Westfalen der vor 1807 begonnene, während der Dauer des Bonapartistischen Königreich Westfalen unterbrochene Chausseebau nach 1815 mit Energie wieder aufgenommen, so wurde unter Einbeziehung in das Preußische Straßensystem der Ausbau der lippischen Chausseen erst nach dem Eintritt Lippes in den Norddeutschen Bund verstärkt betrieben. Im Eisenbahnbau hat die von der lippischen Politik betriebene Abkapselung dazu geführt, daß das Land von zwei Bahnstrecken preußischer Gesellschaften umgangen wurde, von der 1846 gebauten Köln-Mindener Bahn und der 1851 in Betrieb genommenen Westfäli-

# Chausseen und Landstraßen in der Grafschaft Lippe um 1800



- Stadt mit Ringmauer
- Dorf, Flecken u.s.w.
- Krug, Gut, Meierei u.s.w.
- Grenze des Fürstentums Lippe
- Grenze der Grafschaft Pymont
- Grenze des Saamenten Oldenburg und der Stadt Lide
- Bis 1800 ausgebaut Chausseen
- Bis 1805 ausgebaut Chausseen
- Projektirte Chausseen
- Landstraßen
- ..... Befestigte Wege

Quell.: Sach-Chronik des Fürstentums Lippe vom 11. April 1801

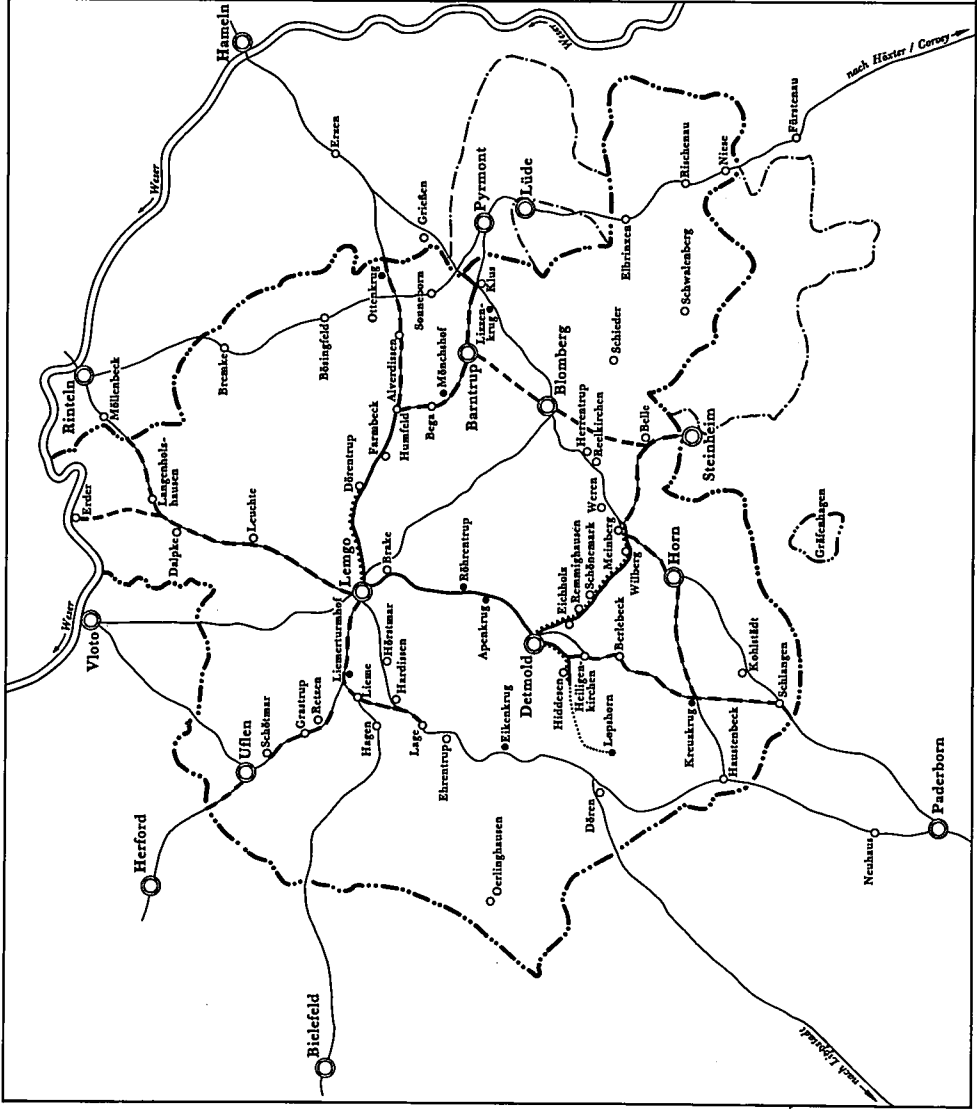


Abb. 1 (Die Schreibweise der Ortsnamen in den Quellen wurde übernommen)

# Chausseebau im Fürstentum Lippe um 1835

- 10 km
- Stadt mit Ringmauer
- Dorf, Flecken u. s. w.
- Krug, Gut, Mühle u. s. w.
- Grenze des Fürstentums Lippe
- Grenze der Grafschaft Pymont
- Grenze des Samtums Oldenburg und der Stadt Lette
- Aushaubte Chausseen 154 km  
davon ab 1835 = 59 km  
davon ab 1835 = 113 km
- Projektierte Chausseen
- Befestigte Wege

Quelle: Die Geschichte der Fürstentümer Lippe, im Auftrage des Königs, J. J. J. J. J., Nr. 25 vom 12. 26. 1833

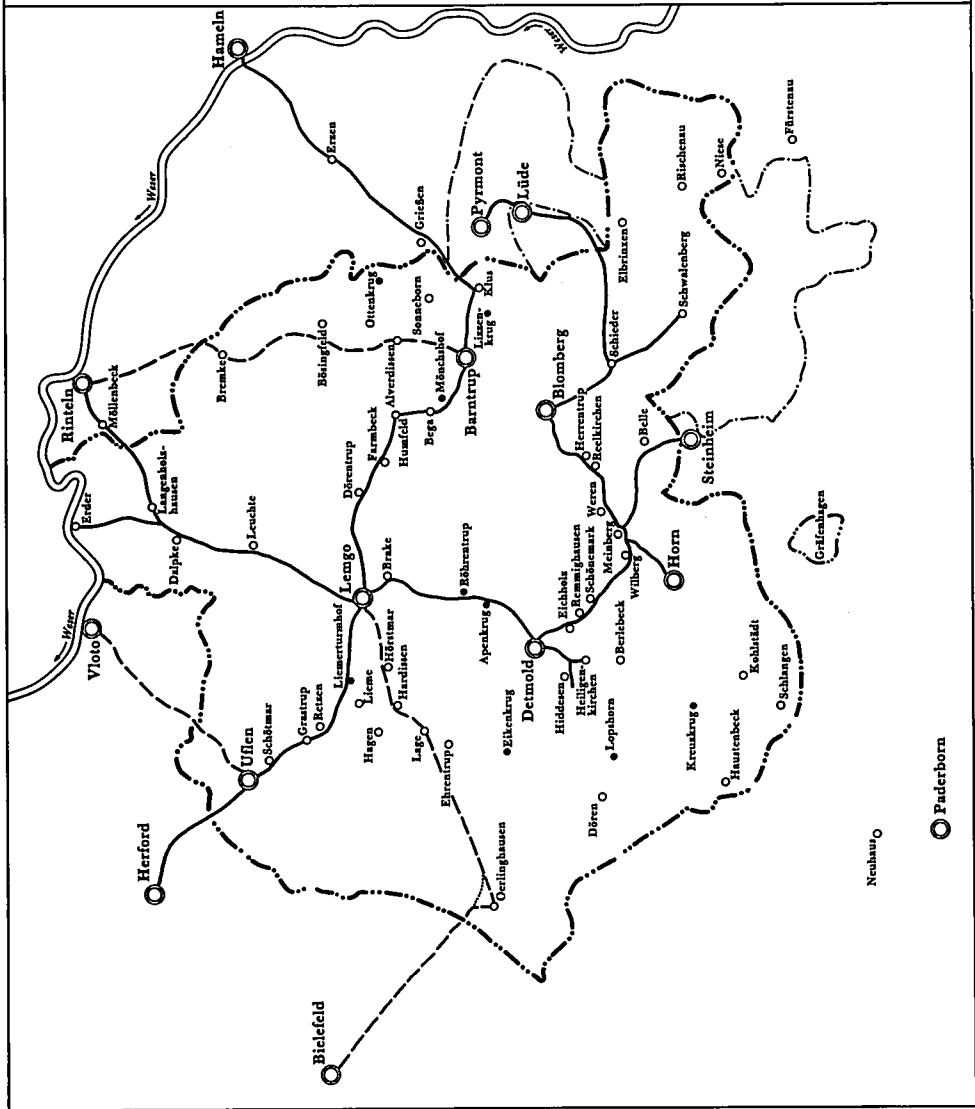


Abb. 2 (Die Schreibweise der Ortsnamen in den Quellen wurde übernommen)



schen Bahn Soest – Paderborn – Altenbeken, deren Strecke nach einem Staatsvertrag 1869 mit Preußen in ihrem Weiterbau das lippische Land bei Schieder querte. Aufgrund eines weiteren Vertrages von 1878 mit Preußen wurde der Köln-Mindener-Eisenbahngesellschaft der Bau der Teilstrecke Herford – Detmold übertragen, die zwar 1880 in Betrieb genommen werden konnte, jedoch in ihrer Weiterführung Altenbeken erst 1895 erreichte. Von Lage aus wurden 1889 die Anschlußstrecken über Lemgo nach Hameln und erst ab 1899 der Ausbau der Verbindung nach Bielefeld begonnen. Ein weiterer Ausbau des Eisenbahnnetzes erfolgte nicht, da der lippische Staat ihn allein nicht zu finanzieren vermochte.<sup>13</sup>

Der landesplanende Kammerrat Gerke hat Lemgo 1804 noch als integrationswirksamen und integrationsfähigen Mittelpunkt einer über die Landesgrenzen hinausführenden Verkehrs- und Wirtschaftsregion gesehen, dagegen hatten die politischen Bestrebungen mit ihren (Er-)Folgen, dem Fürstenhaus seinen Staat zu erhalten, im Ausbau von Straßen und Bahnen zu Zeitverlusten von fünf Jahrzehnten geführt und die Stadt Lemgo mit ihrer guten natürlichen Prädisposition aus zentraler Stellung im Straßen- und Wegenetz in eine Rand- und Abseitslage gebracht.

Hatte in der Hansezeit Lemgo die vorzüglichere Stellung eingenommen, so nahm durch den Ausbau der Verkehrswege von Straße und Schiene um die Jahrhundertwende Bielefeld bereits die verkehrsgeographische Position eines Doppelknotens ein, die in der weiteren Entwicklung Bielefeld zum heutigen Oberzentrum der Wirtschaftsregion Ostwestfalen-Lippe hat wachsen lassen. Durch den Brackweder Paß führte neben einer Reichsstraße eine bereits damals zweigleisig ausgebaute Bahnstrecke, beiderseits des Osnings verliefen Straßen und Bahnen, die in Bielefeld-Stadt und in Brackwede das Verkehrsband Köln – Bielefeld – Hannover – Berlin querten.

Die wirtschaftliche Festigung der Leinen-, Wäsche- und Nähmaschinenindustrie um die Jahrhundertwende zog zahlreiche neue Industrien nach sich. Es erwies sich, daß nach den Bergwerks- und Hüttenindustrien der Ausbau der Eisenbahnen zum Führungssektor in der weiteren Herausbildung der industriellen Entwicklungs- und Expansionslinien geworden war. Bielefeld bewegte sich als Kaufmanns-, Geschäfts- und Industriestadt in seinem Wachstum mit Riesenschritten auf die Großstadt zu. Soweit Einwohnerzahlen und Bevölkerungswachstum Indikatoren für städtische Entwicklungen sind, waren nicht wieder auszugleichende Verschiebungen unter den ravenbergischen und den lippischen Städten erfolgt.

Detmold erreicht erst 1800 die Bevölkerungszahl, die Lemgo bereits um 1700 erreicht hatte. Ab 1820 überholt Detmold mit steigenden Wachstumsraten die Einwohnerzahlen Lemgos und weist um 1910 mit 14.000 Einwohnern eine doppelt so große Bevölkerung wie Lemgo auf. In den folgenden Jahrzehnten verringert sich der Vorsprung auf die 1½fache Bevölkerungsgröße. Bielefeld überflügelt mit seiner Stadtbevölkerung Lemgo bereits um 1700, zählt um 1840 die doppelte Einwohnerzahl wie Detmold und beschleunigt sein Wachstum insbesondere in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, um 1910 mit rund 80.000 Einwohnern die Bevölkerungsgrößen Detmolds um das Fünffache und Lemgos um das Elffache zu übersteigen.

*Die Bevölkerungsentwicklung in den lippischen und den ravenbergischen Städten Lemgo und Detmold sowie Bielefeld und Herford<sup>14</sup>*

Jahr	Einwohnerzahl der Städte			Herford
	Lemgo	Detmold	Bielefeld	
1977	24 150			
1950	20 088	30 178	153 613	50 107
1939	13 489	20 573	129 466	42 339
1925	11 489	16 051	114 180	35 940
1919	9 849		78 610	
1910	9 966	14 294	78 615	
1905			71 952	28 832
1885			34 931	15 902
1880	6 106	8 053		
1870	ca. 4 800		21 843	10 974
1843			9 427	8 182
1835	3 862	4 137		
1818			6 704	5 832
1807	3 372	2 369	6 070	
1798			5 302	
1776	2 557	2 059		
1740	2 709	ca. 1 870	ca. 3 200	
1709	2 629	ca. 1 400	ca. 2 900	
1678	2 424	1 116	ca. 2 100	
1648	1 372	ca. 520	ca. 1 100	
1629	4 865	ca. 1 260	ca. 3 000	

Das Verhältnis der Bevölkerungszahlen der mit Bielefeld in einer geographischen Entwicklungslinie liegenden Stadt Herford zu den Zahlen der beiden lippischen Städte bewegt sich in der gleichen Richtung.<sup>15</sup>

Die bebaute Fläche der Stadt Bielefeld hat sich von 2,8 km<sup>2</sup> gegen 1700 auf 12,2 km<sup>2</sup> im Jahre 1858 und auf mehr als 40 km<sup>2</sup> um 1950 ausgedehnt. Einschließlich der städtischen Wald- und Forstgebiete im Teutoburger Wald erfaßte die Stadt 1958 eine Gesamtfläche von 46,8 km<sup>2</sup>. Der benötigte Flächenzuwachs betrug 1858 demnach das 4,4fache, 1950 gar das 14fache der Fläche der mittelalterlichen Stadt. Gegenüber 1858 war 1950 das mit Wohngebäuden, Gewerbe- und Industrieanlagen besetzte Gebiet der Stadt um mehr als das Dreifache vergrößert. Die aus dem weiteren Wachstum der Stadt sich ergebenden Probleme der Stadt sind in der kommunalen Gebietsreform zu Beginn der 70er Jahre dieses Jahrhunderts mit der Vereinigung von Stadt und dem wie ein Kragen sich um die Stadt legenden Landkreis Bielefeld aufgefangen worden.

Mußte die Stadtgebietsfläche in Bielefeld durch stetig wachsenden Bedarf wiederholt durch Eingemeindungen umliegender, bis dahin ländlicher Siedlungen - z. B. Dornberg, Jöllenbeck, Schildesche, Olderdissen, Stieghorst u. a. - erweitert werden, so waren infolge des geringen industriellen Wachstums in den beiden lippischen Städten Detmold und Lemgo und des damit vergleichsweise geringen zusätzlichen Flächenbedarfs

Eingemeindungen nicht vonnöten. Die Detmolder Gemarkung erfaßte seit Jahrhunderten lediglich 97,6 ha und war gegenüber den Gemarkungen der anderen lippischen Städte ausgesprochen flächenklein.<sup>16</sup> Die früher bäuerlichen Siedlungen Odermissen, Pöppinghausen, Dedinctorp und Rödlinghausen waren von der Stadt aufgesogen, als Siedlungen ausgegangen und in die Detmolder Feldmark einbezogen. Der Waldanteil erfaßte mit 5,5 % Flächenanteil rund 54 ha, d. h. den Umfang eines Bauernhofes mittlerer Größe. Die neuzeitlichen Ausbauflächen der Stadt liegen in der westlichen Winkelfläche des Stadtgebietes zwischen Berlebecke (Büchenberg) und Werre gegen und parallel zu den Höhen der Schichtrippe des Hiddeser Berges und betreffen im Uhrzeigersinn die Abfolge Stadtviellenviertel (Palaisstraßenbereich), Eigenheimviertel, Mietwohnviertel (westl. der Post, Kaiser-Wilhelm-Platz und Regierungsgebäuden) und schließlich Gewerbe- und Industrieviertel entlang der Bahnlinie nordwestlich des Bahnhofs. Nach der Jahrhundertwende wurden für die Bebauung zusätzlich die Keuperhangflächen nordöstlich des Werretales in Anspruch genommen.<sup>17</sup> Den Charakter der Stadt bestimmen außer Schloß-, Altstadt- und Theaterbereich die früheren Regierungsbauten, Palais- und Villenviertel.

Mit nur 30 ha Fläche trat die Industrieansiedlung merklich in den Hintergrund. Das Leben der Stadt war vom Hof, von Hofleuten, Beamten und durch die Garnison geprägt. Detmold war bis in die jüngste Vergangenheit eine attraktive und sich selbst genügende Residenzstadt. Diesen Charakter hat es als Hauptstadt des früheren Freistaates beibehalten können.

So unterschiedlich die Entwicklungen von Bielefeld und Detmold auch verlaufen sind, so eindeutig ist das entwicklungsgeschichtliche Ergebnis: wirtschaftsräumliches Zentrum als Geschäfts- und Industriestadt im Falle Bielefeld, regionales Regierungs- und Verwaltungszentrum im Falle Detmold. Es konnte niemand im Ernst nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges daran denken, an dem geschichtlich gewordenen Charakter der beiden Städte etwas ändern zu wollen, eher sollten sich die funktionalen Stadtcharaktere noch verstärken.

Als *Alte Hansestadt*, die die Stadt eben nicht mehr war, war im Vergleich zu Bielefeld und Detmold der zentralörtlich-funktionale Charakter Lemgos entwicklungsgeschichtlich bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges nicht festgelegt. Im Unterschied zu den beiden anderen Städten erlebte Lemgo den Anfang seiner neuzeitlichen Aufwärtsentwicklung erst im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts. Gelangten die jeweils besonderen und anderen Entwicklungen in Bielefeld und in Detmold bis zum Zweiten Weltkriege zu einem gewissen Abschluß, so läßt sich eine vergleichbar abschließende Aussage für Lemgos Entwicklung nicht formulieren.

Jedoch ist festzuhalten, daß in dieser Zeit einige wichtige Entscheidungen getroffen wurden, auf die in der besonderen Entwicklung Lemgos, im weiteren Ausbau der Stadt nach innen und nach außen, in den letzten Jahrzehnten stützend zurückgegriffen werden konnte.

Die Erweiterung des noch nicht raumfunktional getrennten städtischen Wohn- und Gewerbebereichs über den Wallring hinaus begann um 1880.<sup>18</sup> In ihrer stadtgeographi-

schen Ausdehnung blieb sie zunächst im Gebiet nördlich der Bega in den Bereichen Bahnhof, Engelbert-Kämpfer-Straße, Paulinenstraße, Lagesche Straße, sodann Herforder Straße und Leuchte sowie schließlich an der östlichen Seite der Stadt Post, Konsul-Wolff-Straße, Pöstenweg, Bismarckstraße und Sieben Linden. Die ersten Industriesiedlungen wurden an der Lageschen Straße und in der Grevenmasch – ähnlich dem Detmolder Vorgang – in der Nähe des Bahnhofs angesiedelt. In der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen wurde das Gebiet südlich der Bega in der Laubke, am Detmolder Weg und Steinstoß als gewerblich-industrieller Mischbereich einbezogen (vgl. Beilage 5).

Im Aufgabenbereich der allgemeinen Daseinsvorsorge wurden die Wasserwerke, die Gasanstalt und das 1911 gebaute städtische Elektrizitätswerk erst 1950 zu leistungsstarken Stadtwerken zusammengefaßt, das Krankenhaus der Wolffschen Stiftung dagegen wurde dem Kreis Lemgo übertragen und zu anerkannt leistungsfähigen Krankenanstalten ausgebaut.<sup>19</sup> Schließlich wurde die Stadt mit wirtschaftsfördernden Einrichtungen, mit Sparkassen und Bankfilialen, im Bildungsbereich über die allgemein bildenden Schulen hinausgehend, mit Berufsschulen und mit Fachschulen belegt. Wenn auch die Zahl der verfügbaren Arbeitsplätze von ca. 1.000 um 1900 gegen Ende der 30er Jahre auf etwa 6.000 angewachsen war, so stand die Stadt nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges unter einem kaum zu lösenden Problemdruck. Mehr als 6.500 Flüchtlinge, Vertriebene, Fremdarbeiter und Evakuierte waren unterzubringen und zu versorgen. Zusätzlicher Wohnraum war zu schaffen, Arbeitsplätze waren vermehrt verfügbar zu machen.

In einer Zeit der äußersten Not stand die Stadt an einem Scheidewege für ihre weitere Entwicklung. Die infrastrukturellen Grundfunktionen in der Bereitstellung von Wohnungen, Arbeitsplätzen, Verkehrswegen und Verkehrsmitteln, zentralen Versorgungs- und Verwaltungsdiensten, im Gesundheitswesen, in Bildungs-, Ausbildungs- und Weiterbildungseinrichtungen waren ordnend und in verbindender Bewertung für die weitere Entwicklung neu zu überdenken. In vergleichender Orientierung mit und an den Nachbarstädten hatte Lemgo sich zu entscheiden, in welche Richtung es gehen wollte. Wenn städtisches Leben durch das Maß an Zentralität bestimmt wird, das es an sich zieht – an sich ziehen kann – und zugleich an sein Umland auszustrahlen vermag, so mußte die Stadt um ihrer selbst willen neue Wege beschreiten wollen. Wenn es in der Geschichte der Stadt Lemgo wichtige entscheidende Einschnitte gibt, dann läßt die Zäsur nach dem Zweiten Weltkriege sich nur mit der Zäsur nach dem Dreißigjährigen Kriege vergleichen, jedoch mit dem Unterschied, daß es damals bergab, diesmal jedoch bergauf gehen sollte.

### III. Die Alte Hansestadt und die kommunale Aufgabe, in neuen Dimensionen Vergangenheit zu bewahren und sich der Zukunft zu öffnen

Für uns Deutsche endete der Zweite Weltkrieg mit einer vollständigen militärischen Niederlage. Das Deutsche Reich bestand in der politischen Wirklichkeit im Mai 1945 nicht mehr. Mit der bedingungslosen Kapitulation war alle staatliche Gewalt an die Siegermächte übergegangen. Das Staatsgebiet des Reiches wurde in vier Besatzungszonen aufgeteilt. Die östlichen preußischen Provinzen jenseits von Oder und Neiße wurden durch Vertreibung und Aussiedlung der deutschen Bevölkerung zu ehemals deutschen Gebieten. Preußen als früheres Kernland eines autoritär-militaristischen preußisch-deutschen Staates sollte zerschlagen und aufgelöst werden. Die meisten der früheren preußischen Provinzen lagen in der sowjetisch-russischen und in der britischen Besatzungszone. Neuordnungen in der politischen Raumorganisation waren notwendig.

*Auch die Briten wollten räumlich verankerte Veränderungen in Westdeutschland, soweit es in ihre Besatzungszone fiel; sie wollten die Bildung einer deutschen Zentralregierung mit maßgeblichem Einfluß der Kommunisten verhindern und deshalb im Sinne ihrer Politik des europäischen Gleichgewichts dafür sorgen, daß ein möglicherweise der Sowjetunion zugeneigter deutscher Zentralstaat durch die frühzeitige Bildung deutscher Teilstaaten im Westen verteilt wurde. Dementsprechend plädierten sie für die Bildung eines großen (Bundes-)Landes, bestehend aus den Provinzen Nordrhein und Westfalen. Dieser Plan wurde bereits im Frühjahr 1946 verwirklicht.*<sup>20</sup> Damit setzte sich die Föderalisierung Deutschlands im Sinne der Potsdamer Beschlüsse durch, es setzte sich aber auch die Zielsetzung einer früheren Reichs-(Länder)Reform durch, wie sie in der Weimarer Verfassung 1919 vorgesehen, vom damaligen Freistaat Lippe vom Landespräsidium unter Heinrich Drakes maßgebendem Einfluß gewünscht, aber wegen der nicht erreichbaren preußischen Zustimmung als nicht realisierbar schließlich aufgegeben wurde.<sup>21</sup>

Um die vergleichsweise hohen Kosten der lippischen Eigenstaatlichkeit zu senken und die damit verbundenen entwicklungshemmenden Belastungen der lippischen Bevölkerung zu vermindern, bot H. Drake den Anschluß Lippes an die preußische Provinz Westfalen mit der Bedingung an, daß das Domanium, d. h. der vom fürstlichen (privaten) Besitz nach der Revolution im Jahre 1919 getrennte Besitz des Freistaates Lippe, der lippischen Bevölkerung in einer besonderen Rechtsform erhalten bliebe und nicht an den Staat Preußen übertragen würde.<sup>22</sup> Der Gedanke des späteren Landesverbandes als Treuhänder und Verwalter des freistaatlichen Vermögens war hier von H. Drake vorgedacht. Präsident Drake sollte den Gedanken 1946 wieder aufnehmen. Nun hatte er es nicht mehr mit dem preußischen Staat und seiner Interessenswahrnehmung zu tun, sondern mit den von der britischen Besatzungsmacht eingesetzten Oberpräsidenten der ehemals preußischen Provinzen und kommissarischen Ministerpräsidenten, dem Sozialdemokraten Hinrich Kopf in Hannover und dem parteilosen Amelunxen in Westfalen (Münster). Der eine verhandelte mit Drake wegen des Anschlusses an Niedersachsen, der andere wegen des Anschlusses an Nordrhein-Westfalen. Die Briten hatten schon den Anschluß – durchaus im Sinne konservativer lippischer Zirkel – an Hannover

verfügt, als es Drake gelang, die vorteilhaften Punktationen mit Amelunxen für den Anschluß an Nordrhein-Westfalen auszuhandeln und bei den Briten die Rücknahme ihrer Verfügung zu erreichen. Am 21. Januar 1947 kam Lippe an Nordrhein-Westfalen,<sup>23</sup> Detmold sollte Sitz der Bezirksregierung – statt Minden – werden, die Schaffung des Landesverbandes Lippe konnte vorbereitet werden. Drake wurde sowohl erster Verbandsvorsteher (später Verbandspräsident) als auch erster Regierungspräsident des Regierungsbezirkes Ostwestfalen-Lippe mit Sitz in Minden, ab 1949 in Detmold.

Auch muß hier in Erinnerung gerufen werden, daß das Land in fürstlicher und in republikanisch-freistaatlicher Zeit zum Zwecke der Verwaltung in Amtsbezirke und nicht in Kreise eingeteilt war. Erst als die Realisierung der Wünsche mit dem Anschluß an Preußen im Sinne der beabsichtigten Reichsreform ausblieb, verfügten Landespräsidium und Lippische Landesregierung unter der Federführung Drakes die Aufhebung der Ämter und die Bildung von zwei Kreisen zum 1. April 1932 mit Kreissitzen in Detmold und in Lemgo/Brake; eine lippische Paralleleentscheidung – Sparen durch Zusammenlegen – zu den Sparmaßnahmen und Notverordnungen des Reichskanzlers Brüning im Reich.<sup>24</sup>

Die Vorgänge berühren die Lemgoer Stadtgeschichte und lemgoisch-lippische Problemstellungen. Als Frage mußten sie in den letzten Jahrzehnten von der Politik auf der unteren Ebene aufgegriffen und als Gestaltungsaufgaben von der Kommunalpolitik beantwortet werden. Die britische Besatzungsmacht traf die ersten Maßnahmen, die halfen, die Bürger in die Lage zu versetzen, selbst die nötigen Entscheidungen auf demokratische Weise herbeiführen zu können.

Die westlichen Siegermächte nutzten nach 1945 ihre Chance, ein neues politisches Ordnungssystem in ihren Besatzungszonen aufzubauen. Sie bestellten schon bald nach ihrem Einmarsch Landräte, Bürgermeister und Räte, Deutsche ohne Nazivergangenheit. Die ersten dieser Gremien wurden in den Kreisen und Gemeinden als Beratungsorgane eingesetzt. In sie wurden nur Vertreter der vier von Hitler verbotenen Parteien aufgenommen, den Sozialdemokraten, dem Zentrum bzw. der CDU, den Demokraten und – damals eine Rücksichtnahme auf die Sowjetunion – den Kommunisten. Sie trafen also keine Richtungsauslese, lehnten aber die Zulassung weiterer politischer Gruppierungen ab.

Die nächsten Schritte waren die Vorbereitung und die Abhaltung freier Wahlen. Die Briten setzten für ihre Zone einen Wahlberatungsausschuß ein: sieben Mitglieder sprachen sich für das in England praktizierte Mehrheitsverfahren aus, sieben für das Verhältniswahlssystem und zwei für den britischen Vorschlag einer Kombination beider Systeme. Zu diesem Vorschlag war es britischerseits gekommen, weil man das Ergebnis der Wahlen im voraus kaum abschätzen konnte. Die britische Militärregierung verordnete das kombinierte Verfahren, danach sollten zwei Drittel der Räte oder Abgeordneten nach dem Mehrheitssystem in ihren Wahlkreisen oder Wahlbezirken gewählt, ein Drittel nach dem Proporz aus den jeweiligen Körperschaftsgebietslisten hinzugewählt werden.<sup>25</sup> Auf der Ebene der Kreise und Gemeinden sollten den Landräten und Bürger-

meistern Gemeinde- bzw. Kreisdirektoren zugeordnet werden. Beide damals eingeführten Verfahren und Regelungen sind bis heute Bestandteile der Landesverfassung und Gemeindeordnung in NRW.

Die von vielen Lippern seinerzeit lange für überfällig gehaltene und herbeigewünschte Entscheidung, die Länder neu zu gliedern, den Städten und Gemeinden Lippes eine bessere Entwicklungschance durch An- und Einbindung in ihren altwestfälisch-engriscchen Herkunftsraum zu ermöglichen, war von der britischen Besatzungsmacht herbeigeführt. Nunmehr lag es an der Bevölkerung selbst, durch zu wählende Räte und Abgeordnete in demokratischer Willensbildung die trennenden Traditionen zu überwinden und neue Verbindungen und Bindungen aufzubauen.

In den letzten Wochen des Zweiten Weltkrieges, am 2. April 1945, wurde der von einer nördlichen und einer südlichen US-amerikanischen Umgehungsarmee gebildete Ruhrkessel bei Oerlinghausen geschlossen.<sup>26</sup> Wenige Tage später war die Weser bei Höxter (6. April), Hameln und Minden (7. April) erreicht. Damit war das gesamte Gebiet des späteren (Bundes-)Landes Nordrhein-Westfalen in der Hand der Alliierten. Ohne Gegenwehr wurde die Stadt Lemgo am 5. April 1945 von amerikanischen Truppen besetzt.<sup>27</sup>

Der amerikanische Kampfkommandant übertrug dem Landrat a. D. Clemens Becker das Amt des Bürgermeisters, sein Stellvertreter wurde der Kaufmann Wiese. Der frühere Landespräsident H. Drake wurde wieder in sein Amt eingesetzt, als Landrat für den Kreis Lemgo wurde Carl Wagner benannt. Nach den Weisungen der Besatzungsmacht waren die Versorgungseinrichtungen der Stadt in Betrieb zu halten, die Zuteilung der bewirtschafteten Lebensmittel und Bekleidung für die Bevölkerung sicherzustellen, Evakuierte, Flüchtlinge und Fremdarbeiter unterzubringen sowie die Räumung für die Besatzungsmacht beschlagnahmter Häuser durchzuführen. Ab Juli 1945 wurden die amerikanischen Truppen abgezogen, kanadische Verbände in Stärke von etwa 1800 Mann traten an ihre Stelle, ehe ab der Jahreswende 1945/46 englische Soldaten die Besatzung stellten.

Waren bereits am 18. Juli 1945 fünf Stadträte benannt worden, so verfügte am 7. Dezember 1945 auf Veranlassung der britischen Militärverwaltung der Landrat durch den Bürgermeister die Ernennung von 26 Lemgoer Bürgern zu Ratsherren. Die ernannte Ratsversammlung wählte nach englischem Vorbild der Teilung der Aufgaben Anfang Februar 1946 O. Drewes (CDU) zum (ehrenamtlichen) Bürgermeister, H. Sasse (SPD) zum stellvertretenden Bürgermeister, zum hauptamtlichen Stadtdirektor wurde der Regierungsinspektor Becker aus Detmold gewählt.

Im Mai 1946 stellte der englische Resident-Officer, Oberst Hickson, eine Gemeindeordnung in Aussicht.<sup>28</sup> Von den Ortsvereinen der auch in Lemgo wiedergegründeten bzw. neugegründeten Parteien und von der Stadtverwaltung waren die ersten freien Kommunalwahlen für den Herbst vorzubereiten; als Wahltermin war der 15. September 1946 vorgesehen. Es waren 24 Mandate zu vergeben. In 12 Stimmbezirken wurden 12 Ratsherren nach dem Prinzip der relativen Mehrheit gewählt, die anderen 12 Ratsherren wurden gemäß Stimmenanteil über die Listen bestimmt. Für ein Listenmandat waren

8,45 % Anteil an der Gesamtheit der abgegebenen Stimmen erforderlich. Bei dieser ersten Kommunalwahl nach dem Kriege erhielten die CDU bei 43,44 % Stimmenanteil 14 Ratssitze, die SPD bei 41,07 % Stimmenanteil 9 Sitze, die KPD bei 9 % Stimmenanteil 1 Sitz, die FDP ging mit 6,49 % Stimmenanteil leer aus. Zur konstituierenden Sitzung trat die frei gewählte Ratsversammlung am 26. September 1946 zusammen. Zum Bürgermeister wurde wiederum O. Drewes (CDU), zu seinem Vertreter H. Sasse (SPD) gewählt.

Der Winter 1946/47 stellte die Verwaltung vor große Schwierigkeiten. Das Schlange stehen in den Ämtern bei der Zuteilung von Wohnraum und Berechtigungsscheinen erzeugte Unwillen und Unzufriedenheit. Die Beschwerden konzentrierten sich besonders auf die Person des Stadtdirektors, dem man vorwarf, nicht die Fähigkeiten zu haben, den vielen Nöten organisatorisch angemessen zu begegnen. Zwischen dem Bürgermeister und Teilen des Rates einerseits und der Verwaltung andererseits gab es Spannungen, die im Rat zu dem Antrag führten, die Stelle des Stadtdirektors auszuschreiben und neu zu besetzen.<sup>29</sup> In die kontroversen Diskussionen schaltete sich auch der englische Resident-Officer Oberst Hickson vermittelnd und beratend ein. Am 20. März wurde schließlich Joh. Kuhlmann (CDU) zum Bürgermeister gewählt, sein Vertreter wurde wiederum H. Sasse (SPD). Der frühere Regierungsinspektor Becker versah bis zu einer Neubesetzung der Stelle weiterhin das Amt des Stadtdirektors. Nach der Ausschreibung der Stelle gingen 62 Bewerbungen ein, vier Bewerber kamen in die engere Wahl. In der Ratsversammlung vom 6. Oktober 1947 entfielen auf den Bewerber Göttel 12 Stimmen der CDU, der Bewerber W. Sethe erhielt 11 Stimmen. Da Göttel jedoch die Bewerbung zurückzog, wurde schließlich der Bewerber W. Sethe mit Mehrheit gewählt.<sup>30</sup> Landespräsident H. Drake hat am 3. Dezember 1947 den neuen Stadtdirektor in sein Amt eingeführt. Die Wahl Sethes und seine erfolgreiche Verwaltungsführung haben in den folgenden Jahren der Lemgoer Kommunalpolitik mannigfache Impulse gegeben und ermöglicht, wichtige Grundlagenentscheidungen für die Entwicklung der Stadt zu treffen.

Nur knapp acht Jahre waren Walter Sethe vergönnt, die Geschehnisse Lemgos maßgeblich gestaltend zu beeinflussen. Lediglich eine Wahlperiode, nämlich die Ratssession von 1948 - 1952, hat er im ganzen begleiten können. Als Jurist und Verwaltungsfachmann verstand er zugleich in politischen Kategorien zu denken und zu handeln, über parteiliche Unterschiede hinaus das kommunale Gesamtinteresse zu formulieren und im Rat die erforderlichen Mehrheiten zu finden. Es war wohl seine Absicht, den Sessionen zugeordnete Verwaltungsberichte vorzulegen. So legte er am 10. Oktober 1952 einen Bericht über vier Jahre Kommunalpolitik in der Alten Hansestadt Lemgo für die Sitzungsperiode von 1948 - 1952 vor. Den Bericht für die folgende Session von 1952 bis 1956 hat er bedauerlicher Weise nicht mehr vorlegen können. In der Einleitung des erhaltenen Berichtes schreibt Sethe u. a.: *Wenn die Bürger der Alten Hansestadt am 9. November 1952 an die Wahlurne treten, um eine neue Stadtvertretung zu wählen [...], so wird es gewiß nicht uninteressant sein, auch einmal den Blick zurückzuwenden auf die verflossenen vier Jahre der Amtszeit der derzeitigen Stadtvertretung. Letztere ging hervor aus der Wahl am 17. Oktober 1948.*<sup>31</sup> *Sie fand damals keine einfachen Verhältnisse vor, waren doch erst*



drei Jahre nach Beendigung des Zweiten Weltkrieges vergangen, die statt einer Besserung eine Verschlechterung auf allen Gebieten mit sich gebracht hatten [...] Der Wohnungsbau lag darnieder, an Straßen und Wegen sowie an den sonstigen städtischen Einrichtungen hatte nur wenig geschehen können. Dazu kam, daß sich die Bevölkerung seit 1939 um mehr als ein Drittel vermehrt hatte.<sup>32</sup> Es fehlte an allen Ecken und Enden. Das war die Lage, wie sie Mitte des Jahres 1948 bestand. Einen Wendepunkt in dieser Entwicklung bedeutet der 20. Juni 1948, der mit der Währungsreform die Umstellung der wertlos gewordenen Reichsmark in die Deutsche Mark und einen vollkommen neuen Anfang brachte [...] Die am 17. Oktober gewählte Stadtvertretung sah sich nun vor eine Fülle von Aufgaben gestellt: Die Wohnungsnot verlangte gebieterisch die Förderung der Neubautätigkeit. Die Schulen erforderten mehr Schulraum, um die gestiegenen Schülerzahlen fassen zu können, und die vorhandenen Versorgungseinrichtungen (Gas, Wasser und Elektrizität) verlangten nach einer Erweiterung. Die zunehmende Motorisierung erforderte eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Mit der Überschreitung der Einwohnerzahl von 20.000 wuchs die Stadt in die Reihe der Mittelstädte hinein. Sie wurde immer mehr Mittelpunkt des Kreises, nicht nur wirtschaftlich, sondern auch kulturell. All diesen Aufgaben haben sich Stadtvertretung und Verwaltung mutig und entschlossen gewidmet.<sup>33</sup>

Die am 20. Juni 1948 durchgeführte Währungsreform war nicht nur für den einzelnen Bürger - 40,- DM erhielt jeder einzelne gegen Quittung in die Hand -, sondern auch für die Haushalts- und Finanzwirtschaft der Gemeinden ein Ereignis von außerordentlicher Bedeutung. Während den natürlichen und juristischen Personen des privaten Rechts 6,5 % der Reichsmarkbestände bei Kassen und Banken auf Deutsche Mark umgestellt wurden, wurden die Barguthaben der Gemeinden und sonstigen Gebietskörperschaften für gänzlich erloschen erklärt. Die Stadt Lemgo verlor dadurch allein an Rücklagen, die im Laufe der [...] Jahre [...] für verschiedene Zwecke angesammelt waren, rd. 1,9 Mio. RM. Hiervon waren 412.000,- RM in Reichsschatzanweisungen angelegt. Nach Ablauf des Zahlungsmoratoriums, welches für die Woche vom 21.-27. 6. 1948 angeordnet war, mußte die Stadt deshalb mit 0,- DM ihre Haushaltswirtschaft neu beginnen. Die eigenen Einnahmen in den ersten Wochen waren so gering, daß die Briefmarken für den Postversand auf Kredit gekauft werden mußten. Die im ersten Währungsgesetz vorgesehene Erstaussattung der Gemeinden mit DM erfolgte ratenweise. Insgesamt kamen an die Stadt Lemgo 238.482,- DM zur Auszahlung.<sup>34</sup> Die Stadtkasse führte auch noch eine Reihe von Nebenkassen für Vermächtnisse und Stiftungen,<sup>35</sup> deren Kapitalien und Darlehen ebenfalls abgewertet waren, deren Aufgaben und Verpflichtungen sich die Stadt aber nicht entziehen konnte. Aus den städtischen Darlehens- und Hypothekenforderungen ergab sich nach der Umstellung 1 : 10 ein addiertes Restkapital von 153.968,- DM. An Rücklagen konnten Ende 1951 92.695,- DM angesammelt werden. An Schulden standen dem 238.137,- DM gegenüber. Laufende Einnahmen hatte die Stadt aus Grundsteuern (4.000 Grundstücke, 2.000 Steuerpflichtige) 1951 569.043,- DM, aus der Vergnügungssteuer 84.176,- DM, aus der Hundesteuer 14.296,- DM. An Kanalgebühren wurden 1951 von 1.800 Haus- und Gebäudebesitzern 75.000,- DM erhoben. Die Müllabfuhr erbrachte 29.500,- DM an Gebühren. Die Haupteinnahmequelle war die Gewerbesteuer, die 1949 ein Aufkommen von 595.600,- DM, 1951 ein Aufkommen von 947.539,- DM

brachte und für 1952 bereits mit einem Sollaufkommen von über 1 Mio. DM veranschlagt war. Die Schlüsselzuweisungen des Landes waren vergleichsweise gering – 1951 = 53.878,- DM –, die Kreisumlage war relativ hoch (1947 = 280.820,- RM, 1951 = 414.337,- DM). Der Steuerpflicht als Gebietskörperschaft unterlag die Stadt mit ihren Einnahmen aus dem relativ großen Stadtforst und den Stadtwerken. Der Umsatz der Stadtwerke betrug 1951 2.152.953,-DM, von denen allerdings 1.822.490,- DM steuerfreier Umsatz waren. Ohne die durchlaufenden Ausgaben der Stadtwerke erreichten bei ausgeglichenen Haushalten die Ausgaben der Stadt für die damalige Zeit schnell erhebliche Umfänge: Haushalt 1948 = 1.926.787,- DM, Haushalt 1949 = 2.166.803,- DM, Haushalt 1950 = 2.813.598,- DM, Haushalt 1951 = 3.296.642,- DM, Haushalt 1952 = 4.037.838,- DM Gesamtausgaben.<sup>36</sup>

Für die Zeit des wirtschaftlichen Neubeginns seit 1948 sei auch ein Blick auf die Sparkasse der Stadt erlaubt. Die Gesamteinlagen der Städtischen Sparkasse in Höhe von 45 Mio. RM schrumpften am Tage der Währungsreform auf 2.243.000,- DM, die Spareinlagen von 38 Mio. RM auf 1.946.000,- DM und die Giroeinlagen von 7 Mio. RM auf 297.000,- DM. Die angesammelten Reserven von 2 Mio. RM wurden auf 248.436,- DM dezimiert, sie waren aber zugleich die Grundlage für einen bemerkenswert schnellen Wiederaufbau. Die Giroeinlagen erhöhten sich bis 1952 auf einen Umfang von 1.716.000,- DM, die Spareinlagen betragen Ende 1952 bereits wieder 2.989.000,- DM. Infolge guter Zinszuwächse und sich stetig verbessernder Geschäftsgrundlage konnte die Sparkasse bis 1952 ca. 550.000,- DM für Hypothekendarlehen bewilligen und ca. 500.000,- DM an kurzfristigen Darlehen geben. Aus Landesmitteln wurden ca. 540.000,- DM für Wiederaufbau- und Investitionskredite vermittelt. Der Umsatz stieg von 68 Mio. DM im 2. Halbjahr 1948 auf ca. 250 Mio. DM im Jahre 1952.<sup>37</sup>

Bürgermeister und Ratsversammlung, Stadtdirektor und Stadtverwaltung mußten nach den Jahren des kriegsbedingten Niedergangs und Stillstandes im Neubeginn des Wiederaufbaus die gesamte Breite des infrastrukturellen Spektrums im Auge haben. Eben deshalb war es schwer, Prioritäten zu setzen. Insbesondere galt es, neben den Investitionen zur Erhaltung und Erneuerung bestehender Einrichtungen in Zukunfts- und Entwicklungsmaßnahmen zu investieren. Die infrastrukturellen Akzente wurden in den Wohnungsbau gesetzt – hier verhielt sich Lemgo notgedrungen wie andere Städte und Gemeinden –, in den Ausbau und die Erweiterung des Schulwesens – besondere Aufmerksamkeit galt den weiterführenden, den berufsbildenden Schulen und den Fachschulen – und in die Vergrößerung der stadtnahen Industriegebiete. Flächen zur Verlagerung vorhandener Industriebetriebe, vor allem aber für die Neuansiedlung bisher nicht vorhandener Industrien waren bereitzustellen. Stadtdirektor Sethe wollte die einseitige Ausrichtung der Stadt auf die Holz- und Möbelindustrie aufheben. Sein Ziel war, mittelständische Unternehmen der weiterverarbeitenden Metallindustrie sowie Unternehmen der Kunststoffindustrie anzusiedeln.

Im Wohnungsbau wurden vom 1.7.1948 bis zum 30.6.1952 456 Wohnungen freigegeben und fertiggestellt, weitere 273 Wohnungen standen kurz vor der Fertigstellung. Eine Wohnung erforderte 1952 im Durchschnitt 10.000,- DM Baukosten. In den Lemgoer

Wohnungsbau wurden von 1948 - 1952 insgesamt ca. 5,5 Mio. DM investiert. Die bereitgestellten Landesmittel bzw. -darlehen, Zinsvergünstigungen nach § 7 c des Einkommensteuergesetzes und die verlorenen Zuschüsse addierten sich auf etwa 2.150.000,- DM. Die Stadt selbst gab an Darlehen und Zuschüssen rd. 252.700,- DM und stellte Erbbaugrundstücke auf der Luherheide (43), an der Handwerksstraße (20), Kloster St. Loyen (5) und sonstige (11) mit einem damaligen Grundstückswert von insgesamt 92.500,- DM zur Verfügung. Die Straßen- und Kanalbaukosten in den genannten Neubaugebieten betragen etwa 320.000,- DM. Der sonstige Straßen- und Kanalbau erforderte Aufwendungen von fast 1.700.000,- DM, die Erweiterung des Strom-, Wasserrohr- und Gasrohrnetzes durch die Stadtwerke verursachte Kosten in Höhe von 185.000,- DM. Das Hochbauamt führte in dem genannten Zeitraum die Betreuung von Bauarbeiten mit einem Kostenvolumen von rd. 3.600.000,- DM durch.

Besondere Bedeutung erlangte das Grundstücksamt, das über 645.000 m<sup>2</sup> aus städtischem Besitz verkaufte, davon 112.000 m<sup>2</sup> für den Wohnungsbau und 41.000 m<sup>2</sup> für Industrieansiedlung, 77.000 m<sup>2</sup> wurden für Erbbaugrundstücke zur Verfügung gestellt. Das Grundstücksamt tauschte darüber hinaus auch Flächen mit anderen Besitzern aus und erwarb über 410.000 m<sup>2</sup> Grundstücksflächen, von denen wiederum für den Wohnungsbau 81.000 m<sup>2</sup> und für Industrie 297.000 m<sup>2</sup> abgegeben wurden. Zu erwähnen ist noch, daß das Gaswerk im Jahre 1950 für 490.000,- DM käuflich erworben und in die Stadtwerke eingefügt wurde.<sup>38</sup>

Der Zunahme der Bevölkerung entsprechend wuchs die Zahl der Schüler in den Schulen. Die Lemgoer Bürgerschulen (Volksschulen) waren, wenn auch in mehreren Gebäuden untergebracht, in einem System unter der Leitung eines Rektors zusammengefaßt. Allein die räumlich etwas entfernter liegende Volksschule in der Laubke mit etwa 250 Schülern wurde gesondert geführt. Bis zum Jahre 1948 wuchs die Schülerzahl der Schulen in der Stadt auf 1.936. Die organisatorische Teilung der Lemgoer Bürgerschule in die Bürgerschule I an der Echternstraße und die Bürgerschule II, Schule am Wall und Ostschule, erwies sich als notwendig und wurde 1949 durchgeführt. Im Jahre 1952 wurden in der Bürgerschule I 778, im System der Bürgerschule II 1.054 und in der Schule in der Laubke 234 Schüler unterrichtet. Das Gebäude der Ostschule wurde durch einen Anbau erweitert. Nach Fertigstellung wurde das System Bürgerschule II aufgliedert; die Schule am Wall wurde weiterhin Bürgerschule II genannt, die Ostschule wurde Bürgerschule III. Die Schulzeit betrug in den 50er Jahren 8 Schuljahre. Erwähnenswert ist jedoch ab 1952 die Einrichtung eines Volksschuleraufbauzuges mit einer verlängerten Schulzeit von 9, wenig später 10 Schuljahren. Aus dem Aufbauzug hat sich die spätere Realschule entwickelt.

Von den weiterführenden Schulen stand das Engelbert-Kämpfer-Gymnasium unter staatlicher Trägerschaft, das Marianne-Weber-Gymnasium wurde dagegen von der Stadt unterhalten. Die Schule wurde 1948 von 432 Schülerinnen besucht: 248 (54 %) waren einheimisch, 184 (46 %) waren auswärtig und kamen überwiegend aus dem ländlichen Umland der Stadt. Bis 1952 stieg die Zahl der Schülerinnen auf 542 (325 = 60 % waren einheimisch, 217 = 40 % waren auswärtig). Die wachsenden Schülerzahlen spie-

geln die zunehmende zentralörtliche Bedeutung der Stadt wider. Da es nicht gelang, von den benachbarten Gemeinden oder vom Kreis Ausgleichsleistungen bzw. Zuschüsse in angemessener Höhe zu den Aufwendungen für diese Schule zu erhalten, hat die Stadt Jahr für Jahr erhebliche materielle Leistungen für das Umland erbringen müssen. Zweimal waren wegen der steigenden Schülerzahlen Erweiterungen notwendig; zunächst wurde der Anbau des Gebäudes in der Primkerstraße aufgestockt, dann wurde ein Schulpavillon errichtet.

Am staatlichen Engelbert-Kämpfer-Gymnasium erfolgte eine vergleichbare Entwicklung der Schülerzahlen. Besuchten 1948 bereits 526 Schüler die Schule, so wuchs die Zahl bis 1952 auf 599. Um- und Erweiterungsbauten waren 1952 und 1955 erforderlich. Die Stadt engagierte sich beim Ankauf der südlich der Schule gelegenen Grundstücke, um die Anlage eines Schulsportplatzes für die Gymnasien zu ermöglichen. An beiden Gymnasien blieben die Schülerzahlen bis 1960 in etwa konstant, ehe die Abschaffung des Schulgeldes weiteren Kreisen der Bevölkerung die Möglichkeit bot, ihre Kinder das Gymnasium – bis dahin auch Höhere Schule genannt – besuchen zu lassen.<sup>39</sup> Die Gymnasien haben seitdem ihren früheren Charakter der Standesschule verloren und sind immer mehr zu gesamtgesellschaftlichen Bildungseinrichtungen in einer demokratischen Gemeinde geworden.

Waren die Berufsschulen auch bereits im Jahre 1938 in die Trägerschaft des Kreises übergegangen, so blieben sie doch bis in die 60er Jahre auf mehrere Schulstandorte dezentralisiert. Sie waren daher nicht in der Lage, in dem Maße in nach Berufen untergliederte Fachklassen zu differenzieren, wie in strenger Parallelität von schulisch-theoretischer und betrieblich-praktischer Berufsausbildung nötig gewesen wäre. Um die berufliche Schulbildung in zunehmender Differenzierung leistungsfähiger zu gestalten, war zentralisierende Zusammenfassung an möglichst einem Schulstandort des Kreisgebietes erforderlich. Solange aus schulräumlichen Gründen auf Nebenstandorte noch nicht verzichtet werden konnte, gehörten zum Lemgoer Schulbezirk lediglich die Orte Lieme, Entrup, Leese, Kirchheide, Brake, Voßheide, Lüerdissen, Wahnbeck, Wiembeck, Hillentrup, Schwelentrup und Dörentrup. Wurden in Lemgo 1948 etwa 1.050 Berufsschüler unterrichtet, so waren 1952 rund 1.420 im Lemgo zu beschulen. Weitere Schulstandorte mit einstweilen selbständigen Berufsschulen im Kreisgebiet waren Hohenhausen (bis 1961), Barntrup (bis 1963), Bösingfeld (bis 1974) und Bad Salzuflen. Bereits in den 50er Jahren ließ die fortschreitende Differenzierung der Berufe in sich ausweitenden Berufsfeldern das schulische Ziel der Bildung von Einberufsklassen an nur einem Standort in Lemgo aus berufsfachlicher wie aus pädagogischer Sicht immer dringlicher erscheinen. Jedoch hätte damals die Aufhebung der Nebenstandorte die Schule in Lemgo vor die wohl unlösbare Aufgabe gestellt, Klassenräume für 4.000 Berufsschüler zur Verfügung zu stellen. Mit den Planungen wurde jedoch begonnen. Kreis und Stadt waren sich einig, daß aus strukturellen Gründen in Lemgo ein Zentrum aller berufsbildenden Einrichtungen und Schulen geschaffen werden müsse.

Die vom Kreis unterhaltenen Schulen gliederten sich zunächst in die gewerbliche und in die kaufmännische Berufsschule. Für die gewerbliche Schule besorgte die Stadt Lemgo die Betreuung der Gebäude und die Rechnungsführung. Erst 1954 erhielt die

Schule ein erstes kreiseigenes Gebäude auf dem Lindenhausgelände. Die weiteren Planungen wurden in Zusammenarbeit des Kreises mit der Stadt Lemgo auf das zum Stadtgebiet gehörende Lüttfeld ausgerichtet. Allerdings konnten die dort entstehenden großen Neubauten erst 1960 bzw. 1965 bezogen werden.<sup>40</sup> Die Bebauung des Lüttfeldes verband im Süden jenseits der Bega die südlichen Teile der Stadt mit den sich ausweitenden Neuansiedlungen des Ortes Brake.

Das Gebiet westlich der Stadt, an der Lageschen Straße und in der Grevenmasch war der Erweiterung und Neuansiedlung von Industrieunternehmen vorbehalten.

Dank der Bemühungen des Stadtdirektors Sethe kamen mehrere neue Betriebe nach Lemgo. Zu den holzverarbeitenden Betrieben von Wrenger und Franke, zu dem Drahtziehwerk Hahn & Co. gesellten sich die Unternehmen Sterzel (Kleinmöbel), Rohloff, Lüttringhausen und das mit amerikanischem Kapital ausgestattete Unternehmen *Mecano* (Fabrik für Kupferleitungen und -rohre). Weitere Neuansiedlungen bzw. Wiedergründungen in Lemgo waren die Firmen Kotzolt (Leuchten), Gebr. Brasseler (Fabrik für Dentalinstrumente) und Istringhausen (Fabrik für technische Federn und Sitze). Andere Unternehmen vergrößerten ihre Produktion durch Verlagerung aus der Stadt in das Industriegebiet, wie z. B. die Firma Staff (Leuchtenwerke). Das Industriegebiet an der Lageschen Straße mißt ca. 15 ha, das an der Bega und am Alten Fluß, die Grevenmasch, ca. 30 ha. Erweiterungen innerhalb der früheren Stadtgrenzen waren nur noch am Liemer Weg und im Mischgebiet (Wohnen und Gewerbe) in der Laubke möglich.

Stadtdirektor Sethes Tod am 10. November 1955 wurde von den Bürgern der Stadt als ein großer Verlust empfunden. Lemgo wurde durch Sethes Wirken auch über die Region hinaus bekannt. In der 1953/54 gebauten Schwimmanlage vor dem Regenstor fanden 1954 die westfälischen und 1955 die Deutschen Schwimmmeisterschaften statt. Sethe arbeitete an maßgebender Stelle im Städtebund und war in den Vorständen der Westf. Ferngas AG, in der Wesertal GmbH und in der Wohnbau- und Siedlungsgenossenschaft für die Stadt tätig. Stützung erfuhren auch die kulturellen Institutionen wie Marien-Kantorei, Volkshochschule, Landestheater und die Nordwestdeutsche Philharmonie.<sup>41</sup> In einer bewegenden Rede würdigte Bürgermeister Wilhelm Wippermann die Verdienste des zu früh Verstorbenen.<sup>42</sup>

Nach Ausschreibung der Stelle des Stadtdirektors gingen 42 Bewerbungen ein. Am 3. Februar 1956 wurde der damals 45jährige Heinrich Moeller, bis dahin Rechtsrat im Landkreis Stade, einstimmig vom Rat gewählt. Moeller trat sein Amt im Dienste der Stadt Lemgo zum 1. April 1956 an.

Hatte Stadtdirektor Sethe in seiner Amtszeit mit Bürgermeistern der CDU und Bürgermeistern der aus FDP und CDU gebildeten Bürgerlichen Gemeinschaft zusammenarbeiten müssen, so verschoben sich in Moellers Amtszeit nach und nach die Gewichte im Rat der Stadt über einen starken Einfluß der FDP schließlich in eine engere Zusammenarbeit dieser Partei mit der SPD. Hatte die CDU in der Session 1948 - 1952 mit Johannes Kuhlmann noch einmal den Bürgermeister stellen können - stellvertretender Bürgermeister war F. Bäumer (SPD) -, so stellte 1952 die außerordentlich starke FDP -

sie hatte mit 10 Mandaten 3 Mandate mehr als die CDU – den Bürgermeister in der Person des angesehenen Rechtsanwaltes Wolfgang Klasing. Rechtsanwalt Klasing gab jedoch nach 2 Jahren wegen Arbeitsüberlastung das Amt des Bürgermeisters an den ebenfalls der FDP angehörenden Kaufmann Wilhelm Wippermann ab. Nach der Wahl des Jahres 1956 stellten FDP und SPD bis 1969 den Bürgermeister und den stellvertretenden Bürgermeister. Nach Ablauf jeweils der Hälfte der Amtsperiode wurde der Stellvertreter Bürgermeister und der bisherige Bürgermeister übernahm das Amt des Vertreters. August Flohr (SPD) und Wilh. Wippermann haben diesen verabredeten Wechsel über vier Wahlperioden in gutem Einvernehmen praktiziert. In den drei Wahlperioden, die noch bis zur Großgemeindebildung folgten, wuchs der Stimmenanteil der SPD stetig. Mit 14 und 13 Sitzen bei 30, mit 15 Sitzen bei 31 zu vergebenden Mandaten war sie zwar stärkste Partei, verfügte jedoch nicht über die absolute Mehrheit. Die FDP nahm ab, im Rat sank die Zahl ihrer Sitze von 8 auf 6 Mandate.

*Die Zusammensetzung der Ratsversammlungen in der Zeit von September 1946  
bis zur kommunalen Neuordnung am 1. Januar 1969*

Datum der Kommunalwahl	Anzahl der Wahlbezirke	CDU	Parteien			Mandate insgesamt	Bürgermeister
			FDP	SPD	KPD		
15. 6. 1946	12	14	0	9	1	24	Drewes (CDU) bis März 1947 Kuhlmann (CDU)
17. 10. 1948	12	7	3	6	1	17	Kuhlmann (CDU)
9. 11. 1952	15	7	10	13	0	30	Klasing (FDP) 1952–1954 Wippermann (FDP)
28. 10. 1956	15	7	8	14	0	30 **	Wippermann (FDP) Flohr (SPD) im Wechsel
20. 3. 1961	15	9	8	13	0	30	Wippermann (FDP) Flohr (SPD) im Wechsel
27. 9. 1964	15	10	6	15 *	0	31	Wippermann (FDP) Flohr (SPD) im Wechsel

\* = 1 Überhangmandat für die SPD

\*\* = 1 Mandat entfiel auf den Bund der Heimatvertriebenen und Entrechteten (BHE)

Waren die Jahrfünfte von 1955 bis 1960 und von 1960 bis 1965 durch das bundesdeutsche Wirtschaftswunder und eine gewisse unkritische Selbstgefälligkeit vermehrt aufblühenden Wohlstandes gekennzeichnet,<sup>43</sup> so zeigten sich im letzten Jahrfünft der 60er Jahre doch zunehmend auch sozialkritische Töne und Verhaltensweisen. In abgeschwächter Form fand das politische Klima in Bund und Land auch in Lemgo seine Entsprechungen.<sup>44</sup> Erinnerung sei in diesem Zusammenhang an die studentischen Unruhen 1968, an die Außerparlamentarische Opposition und ihr Ziel des *Marsches durch die*

*Institutionen*, erinnert sei aber auch an die gesellschaftliche Antwort, der Willy Brandt mit der Formel *mehr Demokratie wagen* Ausdruck verlieh.

Zunächst galt es für Bürgermeister und Stadtdirektor, für Rat und Verwaltung auf dem in Lemgo erfolgreich eingeschlagenen Wege weiterzugehen. Politik und Wirtschaft setzten auch in den Jahren von H. Moellers Amtszeit weiterhin auf Wachstum.

Die Neubaugebiete wurden vor allem entlang der Ausfallstraßen immer ausgedehnter: am Detmolder Weg, am Biesterberg, am Leeser Weg, auf der Gosebrede, hinter dem Friedhof und am Kleinen Spiegelberg. Außer den zahlreichen Einfamilienhäusern wurden auch Mehrfamilienhäuser in größerer Anzahl gebaut. Es entstanden aber auch Wohnblöcke und die Hochhäuser<sup>45</sup> am Biesterberg. An der Herforder Straße folgten Niederlassungen und Werkstätten der Autofirmen Ford (1960 Ford-Weege) und VW (1960 Stegelmann), Peugeot (Pape) kam 1976 hinzu.

Für die inzwischen stark angewachsene katholische Gemeinde wurde in den Jahren 1966 – 68 eine neue Kirche mit einem Gemeindehaus an der Pideritstraße gebaut, neue Gemeindehäuser wurden aber auch in den Gemeinden St. Marien und St. Johann errichtet.

Um mehr Arbeitsplätze zu schaffen, mußten weitere Betriebe angesiedelt werden. Die vorhandenen Flächen in den Industriegebieten reichten nicht mehr aus. Die Stadt konnte aussiedlungswilligen Unternehmen kaum noch Flächen in nennenswertem Umfang anbieten. Das Gelände zwischen Hamelner Straße und Bega östlich der Gantengabel kam als Industriegebiet-Ost ins Gespräch. Manche hielten das Gelände mit seinem schluffigen und feuchten Untergrund schon deshalb für geeignet, weil entlang der nahen Bahnstrecke der Bundesbahn Gleisanschlüsse hätten hergestellt werden können.

Die Knappheit geeigneten Siedlungs- und Industriegeländes in einer Stadt mit schnell wuchernden Randsiedlungen – vor allem beiderseits der Ausfallstraßen – machte sich allenthalben bemerkbar. Es zeigte sich, daß plangeordnete Bebauung in sinnvollen, funktional gebundenen Ansiedlungs- und Nutzungsräumen kaum noch durchführbar war. Der Ruf nach Reformen auf fast allen Gebieten – auch Reformen für die Städte und Gemeinden – bestimmte das letzte Jahrzehnt der 60er Jahre. Wachstum war zwar weiterhin das Ziel. Die Frage war das Wie. Mit der Formel des kontrollierten Wachstums hoffte man, die Probleme zu lösen.

Die Reform des politischen Systems und die Einübung demokratischer Prozesse zunächst in den Gemeinden, dann in den Ländern und schließlich in einem deutschen Bundesstaat (1949) verdanken wir der Verordnung der Siegermächte. In den historisch-geographischen Raumordnungen gab es zwar aus politischen Gründen in einigen Fällen neue Länder – wie Niedersachsen, wie Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz, nicht aber neue Gemeindegrößen und neue Stadtgebiete. Daß auch hier Reform dringend nötig wurde, ist vor allem die Folge des nicht in seinem ganzen Ausmaß vorhersehbaren Flüchtlingsstromes, des sprunghaften Bevölkerungswachstums der Städte und Gemeinden, der ebenso sprunghaften Ausdehnung ihrer Siedlungsflächen, verbunden mit zunehmender Motorisierung und industriellem Wachstum. Die Städte und Gemeinden stießen an die Grenzen ihrer Gestaltungsmöglichkeiten.

Die kommunale Neuordnung bedurfte sorgfältiger Vorbereitung. In fast allen Bundesländern stellte sich das Problem der Neuordnung mehr oder minder drängend. Durch einen Erlaß der Landesregierung wurden bereits 1964 Regionen zur Strukturverbesserung festgelegt, ein erster Landesentwicklungsplan wurde 1967 entworfen. Eine von dem Staatssekretär Rietdorf geleitete Sachverständigenkommission legte ein Gutachten vor, in dessen Teil A die Neugliederung der Gemeinden, im Teil B die Reform der Kreise behandelt wurde. Ein Landtagsausschuß unter dem Vorsitz des Landtagsabgeordneten J. Girgenson aus Unna machte sich im Lande sachkundig. In den Kreisen selbst wurden Ausschüsse zur Verwaltungsreform gebildet. Eine *fliegende Kommission* des Innenministeriums unter Leitung des Ministerialdirigenten Dr. Eising und unter Beteiligung des Leitenden Ministerialrates Dr. Köstering, der aus Lemgo stammte und die lippischen Verhältnisse gut kannte, hörte nach vorangegangener Besichtigungsfahrt vom 28. bis 31. März 1967 an drei Ausspracheabenden die Gemeinden an und trug dann die Meinung der Kommission dem Kreistag vor. Zur Diskussion stand, ob im Kreise Lemgo 8 oder 10 Großgemeinden gebildet werden sollten. In ihrer Gesetzesvorlage sah die Landesregierung die Bildung von 10 Gemeinden vor, der Landtagsausschuß empfahl nur 8 Gemeinden. Die Meinung des von dem Abgeordneten J. Girgenson geleiteten Ausschusses wurde gestärkt durch die eindeutigen Stellungnahmen des Landrates Fritz Winter (SPD) und des Oberkreisdirektors Hellmuth Krüger für die Achterlösung, die auch von dem Ausschußmitglied und Landtagsabgeordneten Wilhelm Schlüter (Werl-Aspe) im Landtag mit vertreten wurde.<sup>46</sup> In dritter Lesung fand die Regierungsvorlage mit der Zehnerlösung in der Abstimmung am 2. Oktober 1968 keine Mehrheit, der Ausschuß setzte sich mit seiner Achterlösung durch. Das am 5. November ausgefertigte Gesetz zur kommunalen Neugliederung des Kreises Lemgo trat zum 1. Januar 1969 in Kraft.

Zu Lemgo gehörten nunmehr als Ortsteile die früheren Gemeinden Brake (5.217 EW), Brüntorf (643 EW), Entrup (858 EW), Leese (698 EW), Lieme (2.361 EW), Lüerdissen (682 EW), Matorf (1.442 EW), Voßheide (1.415 EW), Wahmbeck (865 EW), Welsdorf (188 EW) und Wiembeck (247 EW). Die Einwohnerzahl der Stadt Lemgo betrug nunmehr rd. 36.320, das Stadtgebiet erfaßte 94,12 km<sup>2</sup>. Die Wahlen zum neuen Rat der Großgemeinde Alte Hansestadt Lemgo fanden am 23. März 1969 statt. Für die SPD wurden 8.008 Stimmen = 46,1 %, für die CDU 5.533 Stimmen = 31,9 %, für die FDP 2.460 Stimmen = 14,1 % und für die NPD 1.378 Stimmen = 7,9 % abgegeben. Die SPD erhielt 19, die CDU 13, die FDP 6 und die NPD 3 Sitze. Kam es bei der Bürgermeisterwahl zu einer Wahlabsprache zwischen CDU und FDP, standen 19 Stimmen dieser beiden Parteien 19 Stimmen der SPD gegenüber, der NPD fiel dann die Entscheidung zu. Die Bürgermeisterwahl fand am 9. April 1969 statt. Der Rat wählte den Kaufmann Helmut Krüger (CDU) zum Bürgermeister, stellvertretender Bürgermeister wurde August Flohr (SPD).<sup>47</sup> Das Amt des Stadtdirektors der neuen Großgemeinde wurde einstimmig dem bisherigen Verwaltungschef Heinrich Moeller übertragen.

Nach Verabschiedung des Neugliederungsgesetzes für den Kreis Lemgo traten noch im November 1968 die früheren Gemeinden Hörstmar, Trophagen, Donop und Benstrup-Loßbruch – sämtlich im Kreise Detmold gelegen – an die Stadt heran, sich für ihren



Anschluß an die künftige Großgemeinde Lemgo zu verwenden. Der Rat war einverstanden. Die Gemeinden Wahmbeck, Wiembeck, Loßbruch und Bentrup hatten gemeinsam einen Wasserverband mit einem kleinen Wasserwerk in Wahmbeck und hielten es für wünschenswert, den Verband durch Eingliederung nach Lemgo zu erhalten. Dem vorgetragenen Wunsche wurde nur teilweise Rechnung getragen. Als die kommunale Gebietsreform ein Jahr später im Landkreis Detmold durchgeführt und durch Gesetz am 2. Dezember 1969 beschlossen wurde, kamen mit Inkrafttreten des Gesetzes zum 1. Januar 1970 lediglich Trophagen und Hörstmar nach Lemgo. Da die beiden Orte im Rat nicht vertreten waren, verlangten sie die Neuwahl des Rates und hatten mit der von ihnen angestregten Klage Erfolg (vgl. Beilage 6).

Die Neuwahl der Ratsvertretung für die Großgemeinde fand am 7. März 1971 statt. Bei dieser Wahl erhielten die CDU 9.929 Stimmen = 48,9 %, die SPD 9.000 Stimmen = 44,3 % und die FDP 1.383 Stimmen = 6,8 %. Gewählt wurde in 21 Wahlbezirken, die CDU holte 13 Direktmandate, die SPD 8. In den Rat zogen 41 Ratsherren ein, die CDU erhielt 20, die SPD 19 und die FDP 2 Ratssitze. Die NPD war nicht mehr im Rat vertreten. Am 23. März 1971 wählte der Rat den Ratsherrn Reinhard Wilmbusse (SPD) zum Bürgermeister und den Ratsherrn Arndt Uhlmann (FDP) zum stellvertretenden Bürgermeister. Ratssiegler wurde Peter Engemann (CDU), sein Vertreter Willi Kohstädt (SPD). Die Arbeit konnte beginnen, die Teile mußten zu einem Ganzen werden. Mit Hörstmar und Trophagen stieg die Einwohnerzahl auf 39.716 am 31.12.1971, die Fläche der Großgemeinde Stadt Lemgo betrug nunmehr 100,86 km<sup>2</sup>.

Von ungleich größerer politischer Brisanz als die Bildung der Großgemeinden war die Bildung der Großkreise. Ein 1967 von Professor Isbary gemachter Vorschlag ging über die Punktationen hinweg und schlug die Gebiete der späteren westlippischen Großgemeinden Oerlinghausen und Leopoldshöhe zum Landkreis Bielefeld, Schötmar und Bad Salzuflen zum Kreis Herford, Stemmen zum Kreis Minden und Schieder-Schalenberg zum Kreis Höxter. Der zu bildende Kreis Lippe war nach diesem Vorschlag erheblich schwächer als die beiden Altkreise. Das Rietdorf-Gutachten sah in seinem Teil B ebenfalls die Verkleinerung Lippes vor durch die Einbindung der späteren Großgemeinden Oerlinghausen, Leopoldshöhe und Bad Salzuflen in den Landkreis Bielefeld. Beide Vorschläge zeigten, daß es für Lippe und seine Erhaltung vermutlich keine Lösung gab, wenn man sich nicht vorher über eine Neuordnung des Raumes Bielefeld verständigte.<sup>48</sup> Die Außenverschiebung der Bielefelder Stadtgrenzen unter Beibehaltung des Landkreises als Kragenkreis um die Stadt bei gleichzeitiger Außenverschiebung seiner Grenzen nach Lippe hinein konnte nicht befriedigen. Eine kreisfreie Stadt Bielefeld unter Einbeziehung des Landkreises Bielefeld bei Respektierung der Punktationen und damit der Grenzen des ehemaligen Landes Lippe mußte das Ziel sein. Die Frage war, ob sich die Wünsche der Lipper und die der Stadt Bielefeld parallelisieren ließen. Eine vorweggenommene Kreisreform in Lippe durch einen freiwilligen Zusammenschluß der beiden Kreise in einem Gebietsänderungsvertrag mußte es schwermachen, am Gedanken der Beibehaltung des Bielefelder Kragenkreises festzuhalten und westlippisches Gebiet abzutrennen.

Die Zusammensetzung des Rates der Alten Hansestadt Lemgo in der Zeit von 1969 bis 1989

Wahlermine	23. 3. 1969	7. 3. 1971	4. 5. 1975	30. 9. 1979	30. 9. 1984	1. 10. 1989
Anzahl der Gesamtsitze	41	41	45	45	45	45
Anzahl der Mandate und Prozentzahlen						
SPD	19 46,03%	19 44,29%	23 48,53%	23 50,75%	23 50,54%	24 50,8%
CDU	13 31,91%	20 48,91%	19 44,17%	18 41,04%	16 35,18%	15 33,1%
F.D.P.	6 14,14%	2 6,80%	3 7,27%	4 8,21%	3 6,33%	3 8,2%
NPD	3 7,92%	-	-	-	-	-
Grüne	-	-	-	-	3 7,95%	3 7,9%
Anzahl der Wahlbezirke	21	21	23	23	23	23
Bürgermeister	Helm. Krüger (CDU)	R. Wilmbusse (SPD)	R. Wilmbusse	R. Wilmbusse	R. Wilmbusse	R. Wilmbusse
1. stellv. BM	August Flohr (SPD)	Arndt Uhlmann (F.D.P.)	Arndt Uhlmann	Wolfg. Fabian (CDU)	Wolfg. Fabian H. Hitzemann*	Klaus Daweke (CDU)
2. stellv. BM	-	-	-	Arndt Uhlmann	Hans Pohl (SPD)	M. Behrend (SPD)

\* Nach dem Tode von Wolfgang Fabian wurde Dr. Herbert Hitzemann (CDU) am 16. 5. 1988 zum 1. stellv. Bürgermeister gewählt.

Einsicht in die Notwendigkeit, den Kreis Lemgo als Kreis aufzugeben, und der Wunsch, auch für die Stadt Lemgo das Beste herauszuholen, veranlaßten Landrat Winter und Oberkreisdirektor Krüger, sich an die Spitze derer zu stellen, die den freiwilligen Zusammenschluß zu einem Großkreis Lippe betrieben. In der Sozialdemokratischen Partei fand sich eine breite Basis für das Bemühen.<sup>49</sup> Früher als andere Parteien hatten sich die beiden SPD-Unterbezirke bereits zu einem Unterbezirk Lippe zusammenschlossen.<sup>50</sup>

Die beiden Kreistage einigten sich 1969, einen gemeinsamen Ausschuß zur Vorbereitung der freiwilligen Zusammenlegung beider Landkreise zu einem Kreis Lippe einzusetzen. Im Januar 1970 einigte man sich auf Detmold als Kreissitz und über die Äquivalente, die die Stadt Lemgo für den Verlust des Kreissitzes erhalten sollte.<sup>51</sup> Die Vertragsentwürfe wurden in beiden Kreistagen beraten. In § 2 heißt es: *Der neue Kreis erhält den Namen Kreis Lippe. Sitz der Kreisverwaltung wird die Stadt Detmold. Die Errichtung des neuen Kreishauses erfolgt im nördlichen Bereich der Großgemeinde Stadt Detmold.* § 8 besagt, daß sich die Kreise Detmold und Lemgo darüber einig sind, *daß als Ausgleich für den Verlust des Sitzes der Kreisverwaltung der Stadt Lemgo ein angemessener Ausgleich verbindlich zuzusichern ist.* In einer Vertragsanlage werden u. a. folgende Äquivalente aufgezählt: Für den Landesverband Lippe wird statt Detmold der Sitz *Lemgo-Schloß Brake* festgelegt, nach der Vereinigung der Kreissparkassen erhält Lemgo den Hauptsitz der Kreissparkasse Lippe. Als Sitz für die zu gründende Wirtschaftsförderungsgesellschaft wird Lemgo bestimmt.<sup>52</sup> Der Kreistag Detmold stimmte dem Vertragsentwurf am 23. Januar 1970 zu. Bei aller grundsätzlichen Zustimmung gab es in Lemgo nach wie vor erhebliche Bedenken. Das galt vor allem, wenn auch nicht nur, für die CDU. In einem Streitgespräch im Saale des Gasthauses Krone (Röding) am 20. März 1970, es waren etwa 600 Zuhörer anwesend, hat der Verfasser sich mit dem damaligen Bürgermeister Krüger (CDU) über Notwendigkeit, Vor- und Nachteile des Gebietsänderungsvertrages auseinandergesetzt.

Die lippische und auch die Lemgoer SPD ließ sich in ihrer Zustimmung zu dem Gebietsänderungsvertrag insbesondere von dem Gedanken leiten, daß Detmold bei einer Zuweisung des Kreissitzes den Vorzug vor Lemgo erhalten würde, weil für Detmold seine Infrastruktur, der Grad der Zentralörtlichkeit und die geschichtliche Entwicklung als Verwaltungs- und Beamtenstadt sprachen. Bei einem Vergleich der verschiedenen Sektoren städtischer Infrastruktur ließ sich feststellen, daß im primären Bereich (Landwirtschaft) und im sekundären Bereich (Vorhandensein von Fertigungsindustrien) Lemgo wenn nicht stärker, so doch vielseitiger als Detmold ausgestattet war. Der tertiäre Bereich der Dienstleistungen wurde in Lemgo durch eine Kreisverwaltung in Brake nur unwesentlich verstärkt, in Detmold verbreiterten die öffentlichen Dienstleistungen als sektoraler Teilbereich den privaten Sektor der Dienstleistungen erheblich.

Kreisverwaltung, Industrie- und Handelskammer, Landesbibliothek, Musikakademie, Staatsarchiv, ein großes Finanzamt, Landgericht und andere Einrichtungen, vor allem aber die Dienststellen der Bezirksregierung verliehen Detmolds Zentralörtlichkeit neben dem Oberzentrum Bielefeld einen teiloberzentralen Charakter. Im Sektor

von Bildung und Ausbildung mochten sich die Einrichtungen beider Städte noch in etwa die Waage halten. Für Lemgo mußte es darauf ankommen, seine Charakteristika im infrastrukturellen Spektrum zu stärken, d. h. neue Industriebetriebe nach Lemgo zu holen und die berufliche Bildung und Ausbildung in Fachschulen und einer Fachhochschule zu konzentrieren. Die Auseinandersetzungen des Frühjahrs 1970 hielten einstweilen noch an, weil es in der öffentlichen Diskussion nicht gelang, die erforderliche konzeptionelle Betrachtungsweise durchzusetzen.<sup>53</sup> Der Lemgoer Kreistag stimmte erst am 17. Juli 1970 dem Vertragsentwurf und seiner Anlage zu. Die Oberkreisdirektoren haben die Vertragsausfertigung in Lemgo am 28. Juli, in Detmold am 30. Juli unterschrieben. Noch am 30. Juli 1970 wurde der Gebietsänderungsvertrag dem Regierungspräsidenten vorgelegt und auf dem Wege über den Regierungspräsidenten dem Innenminister des Landes zugeleitet. Er hat in der Verabschiedung des Bielefeld-Gesetzes am 24. Oktober 1972 seine Berücksichtigung gefunden. Die Anlage wurde in das Gesetz nicht aufgenommen. Im Gesetz heißt es aber, daß die Stadt Lemgo für den Verlust des Kreissitzes einen angemessenen Ausgleich zu erhalten hat. Das Bielefeld-Gesetz mit der Bildung des Großkreises Lippe trat zum 1. Januar 1973 in Kraft.

Aus der Sicht des Landespräsidenten H. Drake sollte der Anschluß Lippes an Nordrhein-Westfalen die Möglichkeit bieten, die Versäumnisse verfehlter Politik in der eigenstaatlichen Vergangenheit auszugleichen.<sup>54</sup> Als Ergebnis einer solchen Bemühung wurde im Juli 1955 ein *Bericht des interministeriellen Ausschusses betreffend die Maßnahmen zur Behebung der besonderen Lage im Raume Ostwestfalen* vorgelegt. Der Bericht ist einer breiteren Öffentlichkeit auch als Ostwestfalenplan bekannt geworden. In ihm wird der Versuch unternommen, die notwendigen Maßnahmen zu beschreiben, um in Ostwestfalen – insbesondere im Raum der Städte und Gemeinden der Kreise Höxter, Detmold und Lemgo – das infrastrukturelle Niveau dem ravenbergischen Gebiete anzugleichen. Die wirtschaftlichen und arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen, die das Land in den vergangenen Jahren durchgeführt habe, hätten zwar die Not gelindert, jedoch die Ursachen nicht beseitigt. Der Raum brauche überregionale Anbindungen. Ausgebaut werden sollten Teile der Bundesstraße B 239 (Höxter – Schieder), der Landstraße L 1027 (Blomberg – Lemgo) und Lemgo – Schötmar, zunächst bis zur Anschlußstelle der Bundesstraße B 239. Nach Süden sollte von Wöbbel aus durch den Ausbau der Landstraße L 513 über Brakel eine Verbindung bis Warburg geschaffen werden. Nach dem Plan wurde die geplante Straße Ostwestfalenstraße genannt, historisch entspricht sie der altengrischen Verbindung Corvey – Herford. Mit den ersten Ausbauarbeiten wurde 1956 begonnen. Wenn auch die Ostwestfalenstraße heute noch nicht fertig ist – es fehlen die Stadtumgehungen für Lemgo und der Anschluß an die Autobahn A 2 -, so hat sie doch in den vergangenen Jahrzehnten wesentlich dazu beigetragen, Standortnachteile abzubauen.

Um den Grad der Wirtschafts- und Erwerbstätigkeit im Landkreise Lemgo im Vergleich zu übergeordneten und benachbarten Räumen überprüfen zu können, bestellte der Kreis Lemgo 1968 bei der Intertraffic GmbH (Kienbaum Gruppe) in Düsseldorf ein Gutachten zur Wirtschaftsentwicklung und Wirtschaftsförderung im Kreise Lemgo. Das

Gutachten lag im Januar 1969 vor und gab Ratschläge zur Verbesserung der Standortfaktoren. Gewichtiger jedoch war die Studie der Ingenieurgesellschaft Dorsch aus Wiesbaden für den hiesigen Raum und die Entwicklung eines Industriestandortes Lemgo. Eine Gruppe von 13 Industrie- und Handelskammern und 18 Städten und Landkreisen zwischen Bremen und Gießen hatte sich unter der Federführung der IHK Ostwestfalen in Bielefeld und des Oberkreisdirektors des Landkreises Lemgo zusammengefunden und durch den Lemgoer Oberkreisdirektor den Auftrag erteilt, eine Vorstudie für den Bau einer Autobahn Bremen – Gießen zu erstellen. Die Studie kam zu einem positiven Ergebnis und wurde im Juli 1968 vorgelegt. Die Arbeitsgemeinschaft forderte beim Bundesverkehrsminister die Aufnahme der Autobahn in die Planung der Bundesfernstraßen. Sie gab als Gründe an, daß die geforderte Fernstraße dem gesamten Raum die fehlende Nord-Süd-Verbindung schaffen, das Autobahnnetz in einer 180 km breiten Lücke ergänzen sowie die Gesamtentfernung zwischen Bremen und den wachsenden Wirtschaftszentren im Rhein-Main-Gebiet mit der Metropole Frankfurt um 80 – 100 km verkürzen würde.

Bereits 1966 hatte der damalige Bundesverkehrsminister Seehofer von der Notwendigkeit einer solchen Verbindung gesprochen. Hieran sich erinnernd lud der Lemgoer Oberkreisdirektor H. Krüger die anderen 31 Gebietskörperschaften für den 16. Oktober 1967 zu einem Treffen auf Schloß Brake ein. Seiner Initiative und Energie war zu verdanken, daß bereits am 29. August 1968 die Dorsch-Studie auf einer Pressekonferenz vorgestellt werden konnte. Im August 1969 war die geplante Autobahn in einem erläuternden Faltblatt zum sogenannten Leberplan des Bundesverkehrsministers Leber enthalten. Am 30. Juni 1971 erschien sie im Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen 1971 – 1985 als A 100 Bremen – Gießen. Im Bereich Lemgo fanden am 26. November 1974 und am 17. April 1975 Linienbestimmungstermine nach § 16 des Fernstraßengesetzes statt. Das Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen vom 5. August 1976 enthielt die Autobahn Bremen – Gießen unter der Bezeichnung A 5. Am 25. August 1980 ist sie nach dem 2. Fernstraßenänderungsgesetz nicht mehr in der Planung enthalten.<sup>55</sup>

Für den Industriestandort Lemgo war damit ein positiv ins Gewicht fallender Standortfaktor bei der Anwerbung neuer Unternehmen in das Industriegebiet Lemgo-West (Lieme) entfallen.

Nach dem für wahrscheinlich gehaltenen Bau der Autobahn Bremen – Gießen regte die Planungsabteilung des Kreises im Dezember 1968 bei der Stadt Lemgo an, statt des Industriegebietes-Ost mit der Großgemeindebildung ein Industriegebiet-West (Lieme) in dem aufzustellenden Flächennutzungsplan vorzusehen. Die Autobahntrasse war nach der Untersuchung von drei Varianten schließlich in Lippe auf der Linie Wüsten – Lieme – Brokhausen – Reelkirchen – Bellerholz so geplant, daß auf der Westseite Lage, Detmold und Horn, auf der Ostseite Lemgo und Blomberg Anschluß finden konnten. Im Bereich Liemergrund sollte die Autobahn die Ostwestfalenstraße kreuzen. Das weite und flache Gelände war geradezu ideal für die Anlage und Anbindung von Betrieben in einem neu zu schaffenden Industriegebiet. Es fehlte zwar der unmittelbare Gleisanschluß, jedoch war die Entfernung zum Bahnhof Hörstmar nicht sehr groß. Eine Arbeits-

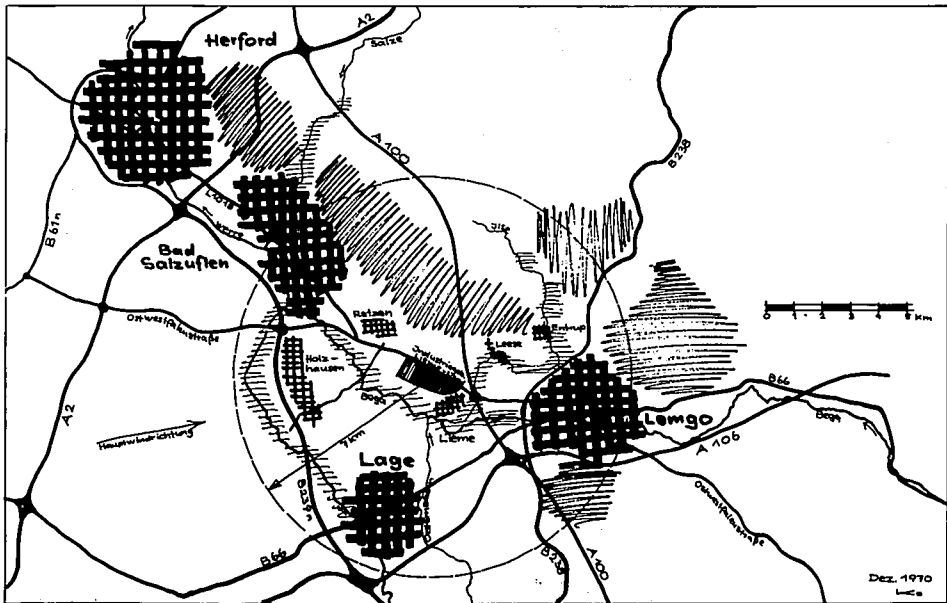


Abb. 3 Lage des Industriegebietes Lemgo-Lieme zu den benachbarten Städten (Skizze)

gruppe - begleitet von Oberkreisdirektor Krüger und Stadtdirektor Möller - wurde gebildet.

Im späteren Industriegebiet-West hatte die früher selbständige Gemeinde Lieme bereits 1963 ein kleines Gewerbegebiet von 3 ha Größe ausgewiesen. Hieran anknüpfend hatte die Planungsabteilung des Kreises schon im Vorfeld der Gemeindereform eine Vorstudie für ein Industriegebiet Lieme erarbeitet (vgl. Kartenskizze). Nach der Großgemeindebildung fand im Oktober 1969 eine gemeinsame Begehung des Geländes von Mitgliedern des Stadtentwicklungsausschusses, Vertretern der Lemgoer Verwaltung und der Planungsabteilung des Kreises statt. Da die Bezirksplanung nur eine begrenzte Ausdehnungsmöglichkeit wünschte, sollten zunächst im Flächennutzungsplan nur 6 ha Gewerbefläche ausgewiesen werden. Nach weiterer zeitraubender Diskussion zwischen Stadt, Kreis und Regierungspräsident stimmte im Januar 1971 die Bezirksplanung einer zukunftsorientierten Lösung zu. Die Stadt konnte nunmehr das Industriegebiet-West (Lieme) mit einer Flächengröße von 53 ha ausweisen. Bis Juli 1972 wurden 23 ha an ansiedlungswillige Unternehmer verkauft.

Neben der Firma Linnenbecker (Baustoffe) siedelten sich die bis dahin in der Stadt gelegenen Betriebe Doerfert und Tatje an. Außer diesen Betrieben sollten in naher Zukunft möglichst Firmen des Hoch- und Tiefbaus, der Metallverarbeitung, der Kunststoffverarbeitung, Transportunternehmen u. a. ihren Platz im neuen Industriegebiet finden. Auch die Großwäscherei des künftigen Kreises Lippe sollte hier untergebracht werden. Außer der Neuansiedlung auswärtiger Firmen war auch die Auslagerung von Betrieben aus der Innenstadt nach Lieme erwünscht, um in der Stadtsanierung eine funktionsgerechte Nutzflächentrennung zu erreichen.<sup>56</sup> Da der Bau der Ostwestfalen-

straße westlich Lemgo im Abschnitt Lieme zwar schon begonnen, aber die Streckenabschnitte Retzen – Wülfer und Liemergrund – Lemgo noch nicht ausgebaut waren, mußte der weitere Ausbau dringend vorangetrieben werden.<sup>57</sup>

Nach dem volkswirtschaftlichen Anschauungsbild des französischen Wirtschaftswissenschaftlers Fourastié gehören die Fertigungsindustrien zum sekundären, die privaten und die öffentlichen Dienstleistungen zum tertiären Sektor. Folgt man diesem Anschauungsbild im Uhrzeigersinn, so zeigt sich der tertiäre Sektor in der Projektion der räumlichen Gliederung der Stadt mehrfach aufgeteilt. Der private Teil des Sektors liegt fast ausschließlich – von desorientierenden Ausnahmen abgesehen – in der Innenstadt, d. h. innerhalb des Wallrings der historischen Altstadt, und ist durch Geschäfte, Büros, Verwaltungen, Praxen, Apotheken, Geldinstitute u. a. m. gekennzeichnet.

Die Einrichtungen des öffentlichen Teiles des Dienstleistungssektors gruppieren sich in einer von den Ausfallstraßen unterbrochenen Ringfläche um die geschlossene Altstadt. Noch stadtnah und fußläufig erreichbar sind die Schulen der Sekundarstufe II, die Hauptschule im Vogelsang, die Realschule am Heldmanskamp, das Marianne-Weber-Gymnasium zwischen Franz-Liszt-Straße und Richard-Wagner-Straße und das Engelbert-Kämpfer-Gymnasium, allerdings noch innerhalb des Walles im ehemaligen Lippehof untergebracht. Die Ausführung der Gesetze zur Bildungsreform zu Beginn der 70er Jahre haben die Schulen, vor allem die beiden Gymnasien, in ihrer Struktur erheblich verändert. 1970/71 wurde die Koedukation eingeführt, ab 1973/74 die reformierte Oberstufe. Seither werden die beiden Gymnasien von zusammen etwa 1.600 Schülerinnen und Schülern besucht, etwa 500 Schülerinnen/Schüler befinden sich in einer weitgehend integrierten Oberstufe. Jährlich verlassen etwa 150 bis 200 Mädchen und Jungen die Gymnasien als Abiturienten. Erweiterungs- und Umbauten waren und sind noch an den Schulen zu verzeichnen.

Im nördlichen Bereich der die Altstadt umgreifenden Ringfläche befinden sich die Krankenanstalten und schließlich die Häuser und Einrichtungen der weitgehend aus der Stadt herausgenommenen Anstalt Eben-Ezer. Letztere hat sich in den letzten Jahrzehnten zu einer bemerkenswert ausgedehnten und leistungsstarken Einrichtung zur Pflege behinderter Menschen entwickeln können. Nicht minder bedeutend ist die Entwicklung der Krankenanstalten vor allem in der Zeit der Betreuung und Förderung durch den Kreis Lemgo gewesen. Die Kliniken des Kreiskrankenhauses befinden sich in verkehrsgeographisch außerordentlich günstiger Lage und sind von Patienten und deren Angehörigen aus fast allen Teilen Lippes gut anfahrbar und erreichbar. Die Oberkreisdirektoren G. Rabus und H. Krüger hatten daher die Absicht, das Lemgoer Kreiskrankenhaus zu einem zentralen und zugleich vielseitig medizinisch orientierten Schwerpunktkrankenhaus auszubauen. Das bot sich um so mehr an, als die Erweiterungsmöglichkeiten des Detmolder Kreiskrankenhauses wegen der relativ kleinen Grundstücksflächen begrenzt sind. Noch unter Oberkreisdirektor Rabus, besonders aber unter Oberkreisdirektor H. Krüger wurden durch Zukäufe die zur Verfügung stehenden Grundstücksflächen auf 12 ha ausgedehnt. In der Vorbereitung der Kreisreform waren sich dann beide Kreistage und beide Kreisverwaltungen darüber einig, daß die beiden großen Häuser in Detmold und in Lemgo in der klinischen Grundversorgung je etwa die Hälfte des Gebie-

tes des künftigen Großkreises Lippe abdecken,<sup>58</sup> die Sonderkliniken und Institute dagegen ausgewogen auf beide Häuser verteilt den ganzen Kreis Lippe als Betreuungsgebiet haben sollten. Das Konzept stellte sich dem kommissarischen ersten gesamtlippischen Oberkreisdirektor Krüger wie folgt dar: Beide Schwerpunkthäuser haben jedes für sich die Kliniken und Institute Chirurgie, Innere Medizin (Kardiologie), Gynäkologie und Radiologie. Im Unterschied zu Lemgo habe das Haus in Detmold Innere Medizin (Gastroenterologie), Orthopädie, Urologie und Pathologie auszuweisen, im Unterschied zu Detmold das Lemgoer Haus Innere Medizin (Onkologie), Neurologie, Dermatologie und Nuklearmedizin. Wegen der unfallträchtigen Holzindustrie sollte Lemgo noch die Subdisziplinen der Gefäß- und der Handchirurgie erhalten. Beide Häuser sollten vor allem in der Beschickung der unterschiedlichen Kliniken miteinander kooperieren und im übrigen von Kreistag und gesamtlippischer Kreisverwaltung gleichrangig behandelt werden. Die Konzeption war durch die Realität der Gegebenheiten so eindeutig vorgezeichnet, daß sich erübrigte, sie als Bestimmung in den Gebietsänderungsvertrag aufzunehmen.<sup>59</sup>

Der östliche Teil der Ringfläche, am Bruchweg, südlich und nördlich des Pöstenweges bis zum Spiegelberg ist nach und nach in Jahrzehnten – von Tweten (ohne Autoverkehr) durchzogen – zu einem innenstadtnahen und bevorzugten Wohngebiet geworden. Die am Bruchweg 1911 errichteten „Stadtwerke“ wirken heute inmitten der umgebenden Wohngebäude, wenn auch das im neoklassizistischen Stil gehaltene Verwaltungsgebäude durchaus ansehnlich ist, wie ein Fremdkörper. Für die Stadtsanierung ist indessen nicht die ursprüngliche Aufgabe der Stromerzeugung, sondern mehr die Abwärme der Gasturbinen und ihre Fernwärmenutzung von Interesse.<sup>60</sup> Schon unter dem Geschäftsführer Potthast wurde 1962 in Erwägung gezogen, eine Gasturbine mit 4 MW elektrischer und 4,5 MW thermischer Leistung zu installieren. Nach dem Einbau der Turbine 1963 wurde 1964 nach Beschluß des Werksausschusses eine Wärmeleitung nach Süden verlegt und 1965 das Schwimmbad an der Regenstorstraße zur Beheizung angeschlossen. Das Pilotprojekt erwies sich als Pionierarbeit. Die Fernwärmeversorgung konnte mit den beginnenden Sanierungsarbeiten in der Altstadt gekoppelt werden und sich vom nahen Betriebsgelände am Bruchweg zunächst in den östlichen Teil der Innenstadt ausdehnen. Die Abwärme zu nutzen erwies sich darüber hinaus als wirtschaftlich sinnvoll. Heute durchzieht ein weitverzweigtes Fernwärmenetz nicht nur fast die gesamte Altstadt, sondern auch die Bereiche Krankenhaus, Anne-Frank-Schule und Umgebung, Heinrich-Drake-Schule und Umgebung, Bismarckstraße, Lindenhaus und Amtsgericht, Fachhochschule und Liemer Weg.

Es erwies sich als vorteilhaft, die Stadtwerke wohnbereichsnah zu haben. Im Werksgebäude am Bruchweg wurde 1980 eine zweite Gasturbine mit 9,2 MW elektrischer und 14 MW thermischer Leistung eingebaut.<sup>61</sup> Die Lemgoer Kommunalpolitik hat durch Ratsbeschluß 1972 den damaligen städtischen Eigenbetrieb in eine Eigengesellschaft mit der Bezeichnung *Stadtwerke Lemgo GmbH* umgewandelt. Der langjährige verdienstvolle Geschäftsführer Potthast schied 1977 nach Erreichen der Altersgrenze aus, sein Nachfolger wurde Dr. Attig. Die Stadtwerke haben sich zu einem leistungsstarken Unternehmen entwickelt.



Läßt man die die Altstadt umgebende Ringfläche tertiärer Einrichtungen nach Süden über die Bega hinaus auf die Bergfußstufe des Biesterberges ausgreifen, befindet man sich im Gelände der Fachhochschule Lippe. Der Gebäudekomplex schließt unmittelbar an die Berufsschulen an. Der Plan, die Ingenieurschule als den Kern einer künftigen Fachhochschule einzubringen, reifte im 2. Jahrfünft der 60er Jahre. Noch im alten Rat vor der Großgemeindebildung wurde am 16.12.1968 mit großer Mehrheit der Beschluß gefaßt, in Lemgo die Errichtung einer Fachhochschule zu fordern. Schwierigkeiten entstanden, weil das Wissenschaftsministerium für Lemgo nur eine Abteilung, die den Fachhochschulen in Bielefeld oder Paderborn zugeordnet werden sollte, zugestehen wollte. Eine Lemgoer Delegation fuhr im Frühjahr 1970 nach Düsseldorf. Der damalige Bürgermeister Krüger (CDU) wollte mehr als nur eine an andere Hochschulen angehängte Abteilung.<sup>62</sup> Die Lemgoer fanden die Unterstützung der übrigen lippischen Städte Detmold und Lage jedoch nur, wenn sie sich auf eine Fachhochschule Lippe, die auf drei Standorte verteilt würde, einließen. Aus Lemgoer und aus der Sicht der Ingenieurschule war eine solche Lösung nicht optimal. Wenn man in Düsseldorf erfolgreich sein wollte, mußte diese Lösung zunächst akzeptiert werden, damit man gemeinsam auftreten und Erfolg haben konnte.

Die Fachhochschule Lippe wurde 1971 mit dem Hauptsitz in Lemgo errichtet. Heute ist die Fachhochschule auf die beiden Standorte Detmold und Lemgo konzentriert. Den infrastrukturellen sektoralen Wünschen Lemgos ist insofern Rechnung getragen, als die Fachbereiche Elektrotechnik, Maschinenbau, Produktionstechnik und Lebensmitteltechnologie mit zusammen 2.500 Studenten in Lemgo untergebracht sind.<sup>63</sup> Bauingenieurwesen und Architektur mit 1.600 Studierenden haben nach wie vor ihren Platz in Detmold. Die Kontakte zwischen Wirtschaft und Hochschule nehmen zu und haben innovierende Wirkungen. Überregionale Bedeutung haben inzwischen die standortspezifischen Lemgoer Studiengänge für die mittelständische Wirtschaft.

Im Februar 1970 traf in Lemgo die Nachricht aus der Landeshauptstadt Düsseldorf ein, daß der Fachausschuß für Landesentwicklung die Stadt Lemgo im Landesentwicklungsplan als Stadt mit zentralörtlicher Bedeutung für einen künftigen Versorgungsbereich von 50.000 bis 100.000 Einwohner vorgesehen habe. Als Entwicklungsschwerpunkt war Lemgo als Mittelzentrum kleinerer Größe einzustufen. Diese Einordnung wurde im Landesentwicklungsplan I vom 28.11.1966 in der Fassung der Bekanntmachung des Ministerpräsidenten vom 17.12.1970 festgeschrieben. Entwicklungsschwerpunkte sind zentrale Orte, an denen sich Entwicklungsachsen kreuzen. Nach dem Landesentwicklungsplan durchqueren Lippe zwei Achsen 1. Ordnung, nämlich die Achse Herford - Bad Salzuflen - Lage - Detmold - Horn-Bad Meinberg - Steinheim - Brakel - Warburg und die Achse Bielefeld - Lage - Lemgo - Barntrop - Hameln. Die Linie Detmold - Lemgo - Vlotho - Minden ist als Achse 2. Ordnung dargestellt. Die Linie Herford - Bad Salzuflen - Lemgo - Blomberg - Höxter bzw. Blomberg - Warburg war weder als Achse 1. noch 2. Ordnung vorgesehen. Die Achsen waren demnach an dem Verlauf der bisherigen Bundesstraßen B 66, B 239 und nur zum Teil an der B 238 orientiert. Landstraßen waren mit Ausnahme der Verbindung Lemgo - Vlotho in das System zu bildender

Achsen nicht aufgenommen. Zwischen der Achsenführung des Landesentwicklungsplanes und der Förderungslinie des Ostwestfalenplans ergab sich eine inhaltliche Differenz, die bis heute nicht ausgeräumt ist. Die geplante A 100 (A 5) war in ihrem Verlauf nach den Linienbestimmungsterminen nicht unmittelbar an Entwicklungsachsen orientiert, stellte aber eine östliche Verlaufsparrallele zur Achse Herford - Detmold - Steinheim der Bundesstraße B 239 dar.

Die Landesentwicklungspläne haben die Ergebnisse der Gebietsreform wesentlich beeinflusst. In allen Landesteilen sollte eine möglichst bürgernahe und gleichwertige Daseinsfürsorge in kommunaler Selbstverwaltung gewährleistet werden. Gliederungsprinzip war dabei das System von Entwicklungsachsen und Entwicklungsschwerpunkten. In der Ausrichtung auf die entsprechenden Ziele wurde angestrebt, das gehobene und höhere private und öffentliche Angebot an Infrastruktur und an Dienstleistungen in einer gegliederten Gemeindestruktur zu bündeln und örtlich zu konzentrieren. Der Zentralort sollte eine möglichst hohe Konzentration von Wohnungen und Arbeitsstätten in Verbindung mit qualifizierten zentralörtlichen Einrichtungen aufweisen. Die Funktionsfähigkeit als Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Dienstleistungszentrum setze ein hohes Maß an siedlungsräumlicher Konzentration voraus. Das Schlagwort aller Planungen hieß Verdichtung. Darüber hinaus herrschte die Meinung vor, daß die Einordnung benachbarter Städte in ein System von Achsen und differenzierter Zentralörtlichkeit dazu beitrage, unergiebige nachbarschaftliche Rivalitäten unter den Städten abzubauen.

In das Reformprogramm des Bundes gehörte zu Anfang der 70er Jahre auch das Städtebauförderungsgesetz von 1971 der Regierung Brandt/Scheel. Maßnahmen des Bundes und Maßnahmen des Landes mit ihren jeweiligen Förderprogrammen konnten und sollten sich demnach ergänzen. In der Alten Hansestadt Lemgo trat zu den beiden durch Bund und Land in gesetzgeberische Rahmen gefaßten Gesichtspunkten noch ein dritter, der der Stadtsanierung und der Baudenkmalpflege hinzu. Wie waren die Gewichte zu verteilen? In dieser Frage mußte die Stadt in eigener Verantwortung entscheiden. Einstweilen bestimmte jedoch die Reihenfolge der gesetzgeberischen Entscheidungen und die sich daraus ergebenden Maßnahmen und Möglichkeiten die öffentliche Diskussion. Und es waren nicht nur Lemgoer, die sich für Lemgo und sein Stadtbild interessierten.

Bereits am 31. Oktober 1964 war in der Zeitschrift *Bauwelt* ein Artikel erschienen, der vor Fehlentwicklungen warnte. Nicht nur einzelne Häuser verdienten Bestandsschutz, sondern das gesamte Stadtbild verdiene pflegende Behandlung. Der Stiftsgarten müsse erhalten werden,<sup>64</sup> beim Rathausumbau müsse Rücksicht auf das historische Bild im Gefüge der Baukörperteile genommen werden. Die Fortführung des Rathausumbaus in der vom Stadtbauamt vorgesehenen Weise erregte den Unwillen des Landeskonservators, der Oberkreisdirektor als Bauaufsichtsbehörde verfügte die Stilllegung der Bauarbeiten.<sup>65</sup> In der Tageszeitung *Die Welt* erschien ein Artikel mit der Überschrift *Sünden im Städtebau am Beispiel Lemgos*.<sup>66</sup> Der Landeskonservator Dr. Wildemann vom Amt für Denkmalpflege sah sich veranlaßt, in einem öffentlichen Vortrag über Denkmalpflege zu referieren und empfahl, unverzüglich eine Bestandsaufnahme historischer und denkmalwürdiger Bauten vorzunehmen.

Es wurde deutlich, daß bei der großen Anzahl von denkmalwürdigen und dementsprechend zu erhaltenden Häusern die Entscheidung über Erhaltung, Umbau oder Abriß nicht dem Zufall überlassen werden dürfe. Die Erarbeitung eines Konzeptes wurde dringender denn je. In ihren praktischen Maßnahmen beschränkte sich die Stadtverwaltung im Interesse der Bürger einstweilen auf verkehrsregulierende Maßnahmen.<sup>67</sup>

Bei dem Stuttgarter Verkehrsplaner Dipl. Ing. G. Hinterleitner wurde eine Generalverkehrsplanung in Auftrag gegeben. Das von Hinterleitner erstellte Gutachten lag 1967 vor und beschäftigte sich in der Analyse hauptsächlich mit den Lemgo umgehenden, durchlaufenden und insbesondere zum Ziel habenden Verkehrsströmen. Die Frage war damals noch nicht, ob das Stadttinnere vom Verkehr freizuhalten war – dieser Gedanke kam einige Jahre später –, sondern in welcher Weise der Verkehr durch Lenkungsmaßnahmen zu bewältigen war.

War die Stadtverwaltung im Verkehrsbereich in der Lage, durch gezielte Maßnahmen kurzfristig gewisse Abhilfen zu schaffen, so war das im Baubereich nicht der Fall. Auf private Veränderungsmaßnahmen konnte sie kaum, bestenfalls beratend Einfluß nehmen. Für die bebaute Innenstadt gab es keine Bebauungspläne, deren Festsetzungen der Bürger bei Veränderungen oder Bauvorhaben zu beachten hatte, keine Gestaltungssatzungen oder gar Veränderungssperren.<sup>68</sup>

Rat und Verwaltung drohten die in der Innenstadt sich vollziehenden Veränderungen aus den Händen zu gleiten. Die Entwicklung in der Innenstadt zeigte eine mehr oder weniger schleichende, negativ zu bewertende Umstrukturierung. Nicht nur die Neubürger zogen in die Außenorte oder Stadtrandbezirke, auch viele Bürger der alteingesessenen Bevölkerung der Innenstadt verlegten ihre Wohnungen in großenteils bevorzugte Wohnlagen außerhalb der Altstadt. Hatte nach Kriegsende die umwallte Stadt bis 1955 mit Zuesiedlern und aufgenommenen Flüchtlingen eine Einwohnerzahl von 6.400 erreicht, so nahm sie bis 1970 auf etwa 4.000 ab. Nicht mehr rentabel zu nutzende Grundstücke im Bereich der Innenstadt wurden von kapitalkräftigen Geschäftsleuten und von auswärtigen Unternehmen – Kaufhausgesellschaften und Handelsketten – aufgekauft, von vorhandener Bausubstanz freigemacht und zu Parkierungsflächen umgewandelt. Die vorhandene Bebauung erhielt Lücken. Die Innenstadt verlor zunehmend an Anziehungskraft, sie drohte eine City ohne städtisches Leben zu werden. Es bestand die Gefahr, daß Lemgo – statt sich zu einem starken Mittelzentrum mit hohem Dienstleistungsangebot zu entwickeln – sich zu einem kleinstädtischen Unterzentrum rückentwickelte. Ohne Eingriffsmöglichkeiten der Gemeinde war der Gefahr nicht zu begegnen. Es mußten Leitlinien städtebaulicher Entwicklung erarbeitet werden, die in Lemgo eine aufwärtsgehende Entwicklung und die Einstufung als Mittelstadt mit hohem zentralörtlichem Leistungsangebot für die Zukunft sicherstellen konnten.

Die Zielsetzung war in der Tendenz klar vorgezeichnet. Sie war im einzelnen mit den Zielen der Landesentwicklungsplanung, nämlich siedlungsräumliche Konzentration, zentralörtliche Verdichtung und Bildung starker Dienstleistungszentren, in Einklang zu bringen.

Unter dem übergreifenden Dach der Ziele der Landesentwicklungsplanung konnte der Entwurf einer neuen Stadtentwicklungsplanung in Auftrag gegeben werden. Rat und Stadtverwaltung wandten sich noch im Laufe des Jahres 1968 an den renommierten Münsteraner Städteplaner Prof. H. Deilmann, um von ihm einen Vorschlag zur Erneuerung und Sanierung der Altstadt Lemgo ausarbeiten zu lassen. Prof. Deilmann legte für ein Teilgebiet der Stadt 1970 einen Sanierungsvorentwurf, 1972 den abgeschlossenen Entwurf zur Erneuerung und Sanierung der Stadt vor. Am 28. September 1972 konnte das von Prof. Deilmann für die Bauleitplanung vorgeschlagene Sanierungsgebiet im Kernbereich der Stadt festgestellt und (von Bürgermeister Wilbusse und Stadtdirektor Moeller unterschrieben) öffentlich bekanntgemacht werden. Die Abgrenzung des Sanierungsgebietes war gemäß § 5 des Städtebauförderungsgesetzes für den Kernbereich der Altstadt festgelegt und vom Regierungspräsidenten am 16. Juni 1972 genehmigt worden.

Nicht nur von der Zielsetzung her, sondern mehr noch nach Inhalt und Methode ist der Deilmann-Plan in der stadtgeschichtlichen Entwicklung Lemgos zu einem außerordentlich wichtigen Dokument geworden. An ihm schieden sich die Geister, doch ohne ihn hätten sie sich nicht zusammenraufen können, um einen Weg der Stadterneuerung zu finden, der für die Lemgoer konsensfähig war. In Übereinstimmung mit der damals vorherrschenden öffentlichen Meinung, mit der Zustimmung auch so mancher Geschäftsinhaber, vor allem aber in Übereinstimmung mit den Gremien der Stadt setzte Prof. Deilmann in seinem Entwurf für die neue Alte Hansestadt zwei entscheidende Prämissen: 1. die von Wall und Graben umgebene mittelalterliche Stadt soll auf ihrer knapp 60 ha einschließenden Fläche nach Sanierung und Erneuerung 7.500 Bürger aufnehmen und Wohnung bieten, 2. die der Dienstleistung dienenden Innenstadtquartiere sollen von den Besuchern aus dem zentralörtlichen Einzugsbereich mit dem Auto anfahrbar sein. - Die Erreichbarkeit der ersten Voraussetzung sah vor, auch nicht bebauten Innenstadtfächen in die künftige Wohnbebauung mit einzubeziehen, die Erfüllung des zweiten Zieles verlangte, mehrere tausend Einstellplätze für PKW nicht nur ebenerdig, sondern auch in Parkhäusern und Tiefgaragen zu schaffen.

Das von Prof. Deilmann erstellte Gutachten enthält für das Jahr 1969 eine vollständige Bestandsaufnahme aller Gebäude, Gebäudenutzungen und städtischen Verkehrsflächen. Die erhaltenswerte Bausubstanz, eine umfangreiche Auflistung von ehemaligen Ritterhöfen, Bürgerhäusern und öffentlichen Gebäuden wird gesondert beschrieben, das teilräumliche Stadtgefüge wird nach kunsthistorischen Bauperioden differenziert geordnet und dargestellt. Nach der Einteilung der gesamten Fläche von Alt- und Neustadt in 35 Sanierungszonen werden zusammenfassend sogenannte positive Flächen (überwiegend beiderseits der Mittelstraße, am Marktplatz und obere Breite Straße) mit erhaltenswerten, nicht zu verändernden Gebäuden von sogenannten negativen Flächen (überwiegend im südlichen Teil der Stadt mit zu verändernden oder auch abzureißenden Gebäuden) unterschieden. Da die erneuerte Stadt im wesentlichen von Häusern und Geschäften des privaten Dienstleistungsbereichs und von Wohnvierteln bestimmt sein sollte, wurde vorgeschlagen, die störenden Gewerbebetriebe aus dem umwallten Stadtgebiet herauszunehmen. Die Ordnung der Verkehrsflächen sah eine

Untergliederung in Fußgängerzone, Hauptverkehrsstraßen und Anliegerstraßen (Wohnstraßen) vor. Für die Unterbringung des umfangreichen ruhenden Verkehrs von etwa 5.000 Kraftfahrzeugen und des andienenden Verkehrs der Dienstleistungsbetriebe wurden detaillierte Vorschläge gemacht, die sich allerdings ohne Grundstücksumlegungen nicht realisieren ließen. Insgesamt gesehen war der Deilmann-Plan ein Entwurf der Erneuerung und Erhaltung aus einem Guß, mit klarer Strukturkonzeption in der Beantwortung vorgegebener Ziele.

Als den betroffenen Bürgern die Veränderungen in ihrem vollen Umfang deutlich wurden, kam es zu teilweise sehr konträren Diskussionen, in die sich Frau Prof. Marianne Kesting, damals in der interdisziplinären Forschung an der Universität in Bielefeld tätig, am 26. Mai 1973 mit einem vielbeachteten Artikel in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung einschaltete. Unter der Überschrift *Sanieren um jeden Preis* übte sie heftige Kritik an der Stadtverwaltung. Ihr Hauptvorwurf richtete sich gegen den Bau des KEPA-Kaufhauses in der Mittelstraße, der allerdings insofern nicht zutreffend war, als die Stadt ihn vor der Festlegung des Sanierungsgebietes nicht verhindern konnte. Frau Kesting wurde zu einer Diskussion in die Realschule eingeladen. Wesentliches Ergebnis der Diskussion war die Einsicht, daß Stadterneuerung und Stadtsanierung nicht die Umsetzung einer Planung durch die Verwaltung bedeuten kann, sondern daß sie vielmehr nur in einem Prozeß von längerer Dauer im einvernehmlichen Gespräch mit den betroffenen Bürgern realisiert werden können.

Damit die Stadtverwaltung allen Aufgaben der Stadterneuerung und Stadtsanierung gerecht werden konnte, war es nötig, die mit Stadtbauangelegenheiten befaßten Ämter – insonderheit das Planungsamt – in einem Dezernat zusammenzufassen und dem Amt eine Baugenehmigungsbehörde anzugliedern. Es wurde deshalb die Stelle eines Technischen Beigeordneten, der zugleich Erfahrungen im Städtebau einbringen sollte, ausgeschrieben. Am 23. November 1970 wählte der Rat den Diplomingenieur Ulrich Faßhauer zum Beigeordneten für das Bauwesen.<sup>69</sup> U. Faßhauer trat zum 1. Februar 1971 in die Stadtverwaltung ein und wurde am 2. Februar vor dem Rat in sein Amt eingeführt und vereidigt. Mit der Einrichtung der Baugenehmigungsabteilung im Dezember 1971 wurde der Oberbaurat Kittlaus Leiter dieser Behörde.

Die Planungsabteilung des Stadtbauamtes gab einen Teil der Vorstellungen des Deilmann-Konzeptes auf. In der öffentlichen Diskussion zeichnete sich eine Abkehr vom Gedanken der autofreundlichen Stadt ab. Es war zu fragen, ob sich für Lemgo eine Variante der Park-and-ride-Ordnung finden ließ. Auch wurde das Ziel aufgegeben, eine Verdichtung der Wohnbevölkerung mit einer Innenstadtbevölkerung von über 7.000 Einwohnern zu erreichen. Nicht aufgegeben wurde das Ziel der Konzentrierung und Erweiterung des Angebots an öffentlichen und privaten Dienstleistungen mit dem Ausbau einer Fußgängerzone als typischem Kennzeichen einer Geschäfts- und Einkaufsstadt.<sup>70</sup> Für die Wohnviertel der Innenstadt wurde das Ziel gesetzt, in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft die für Lemgo typischen begrünten Innenblockbereiche zu erhalten bzw. wiederherzustellen. Der gewandelten Einstellung zum Kraftfahrzeug entsprechend sollten Besucherparkplätze am Wallring der Innenstadt in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen so angeordnet werden, daß sie gut angefahren werden und die

*Maßnahmen der Stadtsanierung in Lemgo — Übersicht für die Jahre 1972–1983*

	Bund/Land	Stadt	Gesamtkosten
1. Sanierung			
a) Private Maßnahmen (§ 43 StbauFG.)			
Fördermittel:	2 520 000	840 000	3 360 000
zuzügl. Privatinvestitionen 5 000 000			
b) Innere Erschließung:			
Höfe: Dröge	113 250	37 750	151 000
Wippermann	113 700	37 900	151 600
Brüggemann	75 000	25 000	100 000
Co-op	92 250	30 750	123 000
c) Straße, Wege, Plätze, Mittelstraße (incl. Nebenstraßen) nördliche Breite Straße Lippegarten	1 575 000 780 000 386 250	525 000 260 000 128 750	2 100 000 1 040 000 515 000
d) Parkpalette Wüste	1 162 500	387 500	1 550 000
e) allgemeine Sanierung Grunderwerb, Abbruch usw.	6 817 950 11 182 450	2 272 650 3 726 950	9 090 600 14 909 400
Gesamtkosten der Sanierung	18 000 400	6 000 000	24 000 000

2. Im Programm *Historische Stadtkerne* wurden seit 1984 bis heute folgende Maßnahmen durchgeführt:  
(keine Bundesmittel mehr)

	Zuwendung Land	Stadt	Altes Programm	Gesamtkosten
a) 6 private Fassadenerneuerungsmaßnahmen	120 000	80 000	200 000 (zuzügl. 350 000 Privatinv.)	
b) Verkehrsberuhigung	1 222 500	1 394 500		2 617 000
c) Begrünung von Parkplätzen (Freier Hof und Neues Tor)	55 500	164 000		220 000
Summe	1 398 000	1 639 000		3 037 000

d) weitere Anträge sind gestellt und zum Teil bewilligt worden, ggfs. mit Bundesmitteln, aber keine Aufspaltung im Bew.-Bescheid

	Neues Programm	Gesamtkosten
Bücherei Pappenstraße	1 228 000	4 095 000
öffentl. Begegnungsstätte (Kastanienwall)	225 000	750 000
Wettbewerb St. Loyaen, Rahmenpl. Brake u. a. (Wohnumfeldverbesserungen, u. a. Grünflächen, Fassadenerneuerung, Grabung Regenstor	69 000	230 000
	1 229 120	3 355 600

3. *Konjunkturprogramm (1974-1979)*

a) Stammhaus Wippermann	1 750 877	583 626	2 334 503
b) Zeughaus	1 459 400	364 886	1 824 286
c) Ballhaus	1 578 875	414 927	1 993 802
d) Marktplatz Westseite	2 067 000	2 479 866	4 546 866
e) Ratskeller	750 000	250 000	1 000 000
f) Alte Abtei	288 400	921 600	1 210 000
	7 894 552	5 014 905	12 909 457

Geschäfte der Innenstadt fußläufig in kurzer Zeit erreicht werden könnten.<sup>71</sup> Diese Änderung der Bauleitplanung nahm zugleich Rücksicht auf die Bevölkerung der Ortsteile, die nach der kommunalen Neuordnung zu integrativen Bestandteilen in der nunmehr über 100 km<sup>2</sup> großen Fläche der Großgemeinde Stadt Lemgo werden sollten.

Federführend bei der schrittweisen Durchführung der Stadtsanierung waren die Stadtverwaltung (Planungsamt) und der von der Stadt beauftragte Sanierungsträger, die Landesentwicklungsgesellschaft (LEG).<sup>72</sup> Die Landesentwicklungsgesellschaft übernahm für die Stadtverwaltung neben der Stellung von Anträgen auf Zuschüsse aus Sanierungsmitteln des Bundes und des Landes Nordrhein-Westfalen auch die Verhandlungen mit den Grundstückseigentümern, von denen die Häuser für die Zeit des Sanierungsvorhabens angekauft wurden, um sie nach der Sanierung wieder an die Eigentümer zurückzugeben oder auch auf neue Eigentümer zu übertragen. Die Landesentwicklungsgesellschaft war satzungsgemäß von Beginn der Sanierung als Treuhänderin für die Stadt an allen im Rahmen der Sanierung abzuschließenden Rechtsgeschäften beteiligt.

Für den Fortgang der Stadtsanierung wurde ein Wettbewerb für die Neugestaltung der Marktplatz-Westseite ausgeschrieben, aus dem 1973 der Kölner Architekt von Lomm als erster Preisträger hervorging und den Anschlußauftrag für die Ausführung des Vorhabens erhielt. In der Art der Einfügung neuer Bauten zwischen Häuser historischer Bausubstanz hat von Lomm durchaus richtungsweisend gewirkt. Die Baulücke an der Marktplatz-Südseite wurde mit dem sog. Schmiedeamtshaus, von dem Büro Planen + Bauen entworfen, durchaus stilvoll geschlossen. Bereits Jahre früher entstand an der Stelle des 1968 abgerissenen früheren Amtsgerichtsgebäudes der Neubau der Sparkasse am Ostertor ebenfalls nach Entwürfen von Planen + Bauen, das gegenüberliegende Wohn- und Geschäftszentrum wurde wenig später 1972 nach Plänen des Architekten F. Brand errichtet.<sup>73</sup> Beide Gebäudekomplexe prägen je in ihrer Art den Altstadteingang am früheren Ostertor in eindrucksvoller Weise. Nach vorhergehenden Besichtigungen in Hildesheim und Celle empfahl der Stadtentwicklungsausschuß im November 1973 dem Rat, die Mittelstraße als fußläufiges Einkaufszentrum (Fußgängerzone) ausbauen zu lassen.

Die Stadterneuerung und -sanierung geschah nicht nur im Interesse der Altstadt und ihrer Bürger, sie ist in Verbindung mit der Stärkung des privaten und des öffentlichen Dienstleistungssektors zugleich auch ein Angebot der alten Stadt an die Bewohner der Ortsteile der neuen Großgemeinde. Sie stärkt die Integrationskraft der Zentralörtlichkeit in dem Bemühen, die Großgemeinde Alte Hansestadt Lemgo zu einem organischen Ganzen wachsen zu lassen.<sup>74</sup>



## IV. Stadtgeschichte als kollektive Erfahrung

Zukunftssichernde Handlungsanweisungen aus der geschichtlichen Vergangenheit ableiten zu wollen, ist sicher ein vergebliches Unterfangen. Sich um geschichtliche Erfahrung zu bemühen, ist dagegen ein lohnendes Ziel.

In der Städtegeschichte tritt die einzelne Stadt als Subjekt auf, als Objekt ist sie eingebunden in den Zusammenhang als Stadt unter Städten. Diese wechselseitigen Beziehungen zu beschreiben und zu untersuchen, heißt nach ihrem Selbstverständnis zu fragen. Da die Stadt üblicherweise über den gewählten Rat als ihr kollektives Ich erscheint, sind die aus den Subjekt-Objekt-Beziehungen abzuleitenden Erfahrungen als kollektive zu bezeichnen. Sie machen nicht für ein andermal klug, wohl aber können sie helfen, Fehler der Vergangenheit zu erkennen und in vergleichbarer Situation nicht zu wiederholen.

Die Stadt ist als Subjekt ein kollektives Ich. Bernhard II. hat Lemgo als eine freie Stadt gegründet. Die Bürgerfreiheit ist ihre konstitutive Bedingung. Der Enkel Bernhard III. hat diese Bestimmung in dem Stadtrechtsprivileg von 1245 bestätigt. Die Stadt weiß um ihre Freiheit. Sie war in ihrer Geschichte stets in ihrem Bewußtsein. Insofern sie freie Stadt unter freien Städten war, war sie durch diese Beziehung definiert. Ausdruck dieser ihrer Freiheit ist auch, daß sie früher als das sich erst allmählich herausbildende Territorium ist. Diese Tatsache ist zugleich ihre politische und ihre historische Stellung.

Ihre Freiheit hat die Stadt durch Jahrhunderte hindurch in politisches Handeln umgesetzt und als Hansestadt große Bedeutung und Anerkennung gewonnen. Ihre Politik war nicht – weil noch nicht zentralörtlich – auf das Umland ausgerichtet, sie war weiträumig angelegt, wie das ihren interoppidalen Handelsbeziehungen und Interessen entsprach. Ihrer Bestimmung gemäß wies sie über sich selbst und das sie umgebende Territorium hinaus. Erst als im Zeitalter der großen Kriege, in den Zeiten des Territorial- wie des Nationalstaats, sie ihrer Handlungsräume und ihres Wohlstandes beraubt wurde, gingen ihr auch die Grundlagen der Freiheit verloren. Im absolutistisch-territorialen Kleinflächenstaat innerhalb des deutschen Bundes wie des Reiches vermochte sie sich nicht zu bewegen und zu behaupten.

Nach Jahrhunderten der Stagnation eröffnete der demokratische Staat der Stadt eine Chance, an die hanseatisch-freiheitlichen Traditionen anzuknüpfen, weil er im Gegensatz zum absoluten und zum totalitären Staat das Individuum und seine Initiative – den einzelnen Menschen ebenso wie die kollektiven Individuen Gemeinde und Stadt – in den Mittelpunkt seiner Bemühungen um Entfaltung und Entwicklung stellt.

Die kommunale Selbstbestimmung und Selbstverwaltung haben in Lemgo eine alte und starke Tradition. Unsere Gemeindeordnung in Nordrhein-Westfalen mit der eigenverantwortlichen Aufgabenwahrnehmung greift bewußt auf die Überlieferung der freien Städte des Mittelalters zurück, wenn sie sagt: *Die Gemeinden sind die Grundlage des demokratischen Staatsaufbaues. Sie fördern das Wohl der Einwohner in freier Selbstverwaltung durch ihre von der Bürgerschaft gewählten Organe.*<sup>75</sup> Die Verwirklichung des Gemeinwohls ist der politischen Aufgabenerfüllung durch Bund und Land gleichwertig. Die Kommunalpolitik ist daher nicht eine weniger wichtige Politik, weil sie auf unterer

Ebene in kleineren und überschaubaren Räumen ihre sicht- und erfahrbare Wurzel hat. Sie kann und darf ihre Qualität wie die Politiken auf den höheren Ebenen in gleichem Maße beanspruchen. Die Qualität ihrer Zielsetzung zeichnet sich nicht durch Grenzen aus, sofern sie den Menschen als Bürger zu ihrem Gegenstande hat.

Mit der kommunalen Gebietsreform in Gemeinde und Kreis erhielt die Stadt Lemgo einen Zuschnitt, der ihr eine zeitgemäße Aufgabenerfüllung ermöglicht. Die Stadt hat ihre Kommunalpolitik seither nicht als Lokalpolitik verstanden, sondern sie hat sie als kommunale und interkommunale Aufgabe begriffen, wissend, daß sie ihr Selbstverständnis nur in nachbarschaftlicher Kooperation mit anderen Städten und Gemeinden verwirklichen kann.<sup>76</sup>

War ihre hanseatische Tradition wesentlich interoppidal und weiträumig bestimmt, so hatte sie nunmehr auch zentralörtliche Aufgaben in einem größeren Umkreis zu übernehmen. Wollte sie aus ihrem klein- und landstädtischen Dasein sich wieder in eine Position von Städten unter Städten bringen, mußte sie ihre traditionellen Verpflichtungen mit den neuen, sich aus der Reform ergebenden Aufgaben verbinden.

Von Lemgo aus die Kreisreform zu betreiben, Detmold zu seiner teils mittelzentralen ökonomischen, oberzentralen administrativen Zentralörtlichkeit additiv die teilgebietliche der einen lippischen Kreisverwaltung anzutragen, war ein Angebot, das mit hilfszentralen Äquivalentwünschen auf wechselseitiges Verständnis und gemeinsames Bemühen hoffen ließ. Allein den Sitz des Landesverbandes als Gegenleistung im Schloß Brake zu erhalten, die räumlich-historische Parallelität von Stadt und Burg mit angemessenem Inhalt zu besetzen, war die Vorleistung wert und hieß zugleich, die Erwartungen der eigenen Situation realistisch einzuschätzen. Die Fachhochschule als Ziel in den Gebietsänderungsvertrag einzubringen, hätte das Einverständnis Dritter erfordert, das zunächst nur für ganz Lippe in gemeinsamer Bemühung aller Kräfte durchzusetzen war. Daß es später schwerfiel, teilsektoral im Einverständnis mit Detmold die Fachhochschule voll dem Lemgoer Infrastrukturbedarf einzuordnen, verwundert nicht, wenn man die innerlippischen rivalisierenden Interessen kennt. Es wäre Aufgabe der Landesentwicklungsplanung und der sie begleitenden Politik, benachbarte Mittelzentren ausgewogen mit solchen regionalen Leitsektoren des tertiären Bereichs zu bedenken, die jeweils entwicklungstypisch für die betreffende Stadt sind. Im Fachhochschulbereich hat Lemgo die Studienbereiche erhalten, die für die mittelständischen Wachstumsindustrien von großem Interesse sind. Die Verflechtung der Fachhochschule mit der Stadt wäre noch besser, wenn sich das Industriegebiet-West so entwickelt hätte, wie das die vorgesehene überregionale Einbindung hoffen ließ.

Wenn der Verzicht auf die Autobahn Bremen - Gießen eine übergeordnete Entscheidung war, war das eine Entscheidung gegen die Entwicklungsinteressen all der Kommunen, die von der innerradialen Erschließung des Nordseeküstenbogens zum Mittelpunkt des bundesdeutschen Wirtschaftszentrums im Rhein-Main-Gebiet eine innovierende Wirkung erhofften. Für Lemgo hätte diese Autobahn die Wiederbelebung der Frankfurter Weinstraße bedeutet, der die Stadt in der Hansezeit einen wesentlichen

Teil ihrer wirtschaftlichen Stellung verdankte. Hier von dem Auslassen einer geschichtlichen Chance, von negativer historischer Faktizität zu sprechen, mag übertrieben sein, jedoch schmerzt die Vergeblichkeit der Bemühungen um ein Projekt, für das insonderheit Stadtdirektor Möller und Oberkreisdirektor Krüger sich nachhaltig eingesetzt haben.<sup>77</sup>

In den zurückliegenden Jahren hat die Lemgoer Kommunalpolitik sich bemüht, die Interessen der Stadt nicht aus einem Blickwinkel lokaler Begrenztheit zu bestimmen, vielmehr war es ihr Ziel, die Belange der Nachbarstädte und -gemeinden, der Region, des Landes und auswärtiger Partner in den Horizont des kommunalen Handlungsfeldes einzubeziehen. Gab die Diskussion mit dem Bürger den Blick aus der lokalen Verengung nicht frei, ließ sie sich von dem Grundsatz leiten, besser nicht, statt falsch zu entscheiden. Die Dinge reifen oft nicht von heute auf morgen. Bemüht um Konsens, offen im Gespräch, entschieden in der Sache, flexibel in der Methode versucht der derzeitige Bürgermeister, das kommunale Schiff Alte Hansestadt Lemgo ruhig und besonnen zu führen. Das Engagement der Bürger an den kommunalen Entscheidungsprozessen hat sich verbreitert, Zielkonflikte wurden mit Bürgerbeteiligung erörtert, wenn möglich örtliche Besonderheiten berücksichtigt. Das erneuerte Stadtbild ist Ausdruck gemeinsamer Bemühung in lebendiger Demokratie. Die Stadt zeigt sich dem Bürger zuverlässig und berechenbar. Individuelle Freiheit und soziale Sicherheit ermutigen den Bürger, in eigener Verantwortung das Seine zur Erhaltung und Erneuerung der Stadt beizutragen. Lemgo hat die sich bietenden Chancen wahrgenommen und wird sie auch weiterhin nutzen.

<sup>1</sup> Die Einteilung des Stadtgebietes in Bauerschaften bedeutet zunächst eine funktionsräumliche, die Organisation der Stadt gliedernde Einteilung, sie besagt nicht, daß sie wesentlich aus Feldbau betreibenden Bürgern, Ackerbürgern und Bauern bestanden hätte. Wie im Osten die Burg Brake die Stadt mit absicherte, so waren im Westen innerhalb des Walles in der Nachbarschaft des Lippehofes die sieben Ritterhöfe (Burgmannenhöfe), die hier für die Verteidigung in der Besetzung der Wälle ihre Aufgabe hatten, angesiedelt. Die Mittelstraße nahm besonders im mittleren Teil an der Nordseite die Kaufmannshöfe auf, die Südseite zeigte Klosterviertel, Magistrat (Rathaus) und das Viertel der Kirche und Geistlichkeit. Die Nord-Süd-Straße wird mit der Ansiedlung der Krämer (Kleinkaufleute) und Markthäuser wohl erst ab dem Spätmittelalter eine ursprünglich größere Marktplatzanlage eingeengt haben. Die alten Stadttore öffnen die Wege nach Schötmar und Herford (Johannistor), nach Vlotho (Slavertor) und nach Hameln, Blomberg und Horn (Ostertor). Die Öffnung des nördlichen Tores, des Neuen Tores, wird sich vermutlich erst nach der Stadtgründung von Rinteln mit der Befahrung eines neuen Weges als erforderlich herausgestellt haben. Mit dem Bau des Langenbrücker Tores im Süden der Neustadt ergab sich eine neue Wegführung nach Horn (Hornscher Weg). Der Nord-Süd-Weg durch die Stadt mit Haferstraße, Kramerstraße und schließlich Breite Straße addiert sich erst in der stadsgeschichtlichen Entwicklung zu einem Weg, der er im Anlagegefüge der Plan-Doppelstadt nicht ist. Die Erstellung einer historisch orientierten sozialtopographischen Karte wäre zu wünschen.

<sup>2</sup> Die älteste heute noch bestehende Firma ist die 1897 gegründete Firma Schlingmann-Wertmöbel.

<sup>3</sup> KARL MEIER-LEMGO, Geschichte Lemgo, S. 235.

<sup>4</sup> KARL MEIER-LEMGO, Geschichte Lemgo, S. 279.

<sup>5</sup> In den ersten Jahrhunderten ihres Bestehens, besonders aber als Hansestadt, hat die Stadt gegenüber der sich erst allmählich herausbildenden und sich festigenden gräflichen Landesherrschaft einen fast autonomen Status, wie ihn die anderen und späteren lippischen Städte niemals gehabt haben und beanspruchten. Die Stadt Lemgo war früher als das lippische Territorium. Im 15. Jahrhundert wurde Lemgo zeitweilig in den Reichsmatrikeln als reichsunmittelbar geführt. Die Konflikte mit dem Landesherrn im 16. Jahrhundert in der Konfessionsfrage haben wohl weniger die Konfession, mehr die Behauptung städtischer Unabhängigkeit im Auge. Als die Stadt ihre Kanonen gegen das von Simon VI. bewohnte Schloß Brake richtete, der Graf antwortend die Stadt belagerte,

war der Tiefpunkt der Beziehungen erreicht. Die Beilegung der Streitigkeiten im Röhrentruher Rezeß 1617 hat nicht verhindert, daß die Grafen Detmold als dauernde Residenz bevorzugten. Fürstin Pauline war von 1818 - 1820 Bürgermeisterin, sie ließ das Amt durch den Kommissar Kestner wahrnehmen.

<sup>6</sup> Vgl. ERICH KITTEL, Geschichte Detmolds, S. 41, 67, 123.

<sup>7</sup> Die Gründung der Neustadt erfolgte in Bielefeld eine stadsgeschichtliche Phase später als in Lemgo. Neustadt und Altstadt haben sich enger als in Lemgo miteinander verbunden. Behielt in Lemgo die Altstadt die dominierende Funktion nach der Vereinigung von Altstadt und Neustadt, so war das in Bielefeld nicht der Fall.

<sup>8</sup> HANS KIEWNING, Fürstin Pauline, S. 209.

<sup>9</sup> HANS KIEWNING, Fürstin Pauline, S. 208.

<sup>10</sup> Der Sonderfrieden von Basel 1795 zwischen Frankreich und Preußen ließ Frankreich im Besitz des linken Rheinufers, setzte Demarkationslinien gegenüber Norddeutschland fest und gab Preußen Aussicht auf rechtsrheinische Gebietsentschädigungen. Als 1797 im Frieden zwischen Frankreich und Österreich in Campo Formio nochmals die Entschädigungen für die Abtretung des linken Rheinufers an die beeinträchtigten Fürsten rechtsrheinisch vorgesehen werden, entsteht unter den Fürsten der kleinen Territorien erhebliche Unruhe. Die Unruhe minderte sich nicht, als Preußen auch im zweiten Koalitionskrieg (1799 - 1802) gegen Frankreich neutral blieb. Der Norden des alten Reiches wurde so aus den kriegerischen Ereignissen herausgehalten, doch diese Vorteile wogen die Angst um die weitere Existenz der Kleinterritorien nicht auf, zumal im Frieden von Lunéville 1801 das linke Rheinufer französisch bleibt und die früheren Entschädigungsabsichten bestätigt werden. Im Reichsdeputationshauptschluß von 1803 zu Regensburg ist Lippe zwar nicht betroffen, doch werden viele Kleinstaaten aufgehoben, indem die geistlichen Fürstentümer und Herrschaften säkularisiert und mediatisiert werden. Für Lippe erscheint bedrohlich, daß Preußen über seine Besitzungen in Minden-Ravensberg hinaus in der Nachbarschaft die Bistümer Münster, Paderborn und Hildesheim erwirbt. Nach dem dritten Koalitionskrieg von 1805 - Preußen blieb wiederum neutral - schloß sich Pauline, um sich vor weiterer Mediatisierung zu schützen und aus Furcht vor Preußen, mit 16 süddeutschen Staaten dem Napoleon verbündeten Rheinbund an. Erst 1807 kam es zum Krieg Preußens gegen Napoleon. Von der langen Friedenszeit hat Lippe durchaus profitiert, wie der auf einen gewissen Wohlstand hinweisende Baubestand aus dem Ende des 18. Jahrhunderts auch in Lemgo zeigt.

<sup>11</sup> Als von 1818 bis 1822 der Chausseebau in Lippe wiederaufgenommen wurde, wurde die Strecke von Heiligenkirchen nach Schlangen mit einem festen Unterbau versehen, nicht aber die Strecken von Lemgo nach Bielefeld und nach Herford.

<sup>12</sup> Wie nachteilig sich die lippische Außenpolitik - auch die benachbarten deutschen Länder waren politisch auswärtige Staaten - für das eigene Land und seine Städte, für das Fehlen bzw. die verspätete Herausbildung von heute so bezeichneten Entwicklungssachsen ausgewirkt hat, zeigen vor allem die historisch-wirtschaftsräumlichen Beobachtungen in den preußischen Provinzen. In der noch eisenbahnlosen Zeit der drei Jahrzehnte zwischen 1815 und 1845 wurden lediglich 9.700 km neue Chausseen gebaut. Der Eisenbahnbau setzte in größerem Umfange ab 1845 ein. In den nun folgenden drei Jahrzehnten von 1845 bis 1875 - gab es 1845 1.106 km eingleisige und 158 km zweigleisige Eisenbahnstrecken, so gab es 1875 16.940 km eingleisige und 6.358 km zweigleisige Strecken - verdreifachte sich parallel zum Bahnbau der Chausseebau auf 27.100 km. Die Zahlen bestätigen die Ansicht, daß ein neues Verkehrsmittel nicht von den bisherigen Verkehrsträgern den Verkehr abzieht, sondern daß sich parallel mit den neuen Verkehrsmitteln das gesamte Verkehrsvolumen hebt, wobei es zu einer neuartigen Verkehrsteilung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern kommt. Entsprechende wechselseitige Innovationen lassen sich für das benachbarte Ravensberg zwischen den Verkehrsträgern und den damals neuen, branchenverwandten wie auch branchenfernen Gewerbe- und Industrieansiedlungen belegen. Im Gegensatz zu Lippe festigte sich um die Mitte des vorigen Jahrhunderts im Bielefelder Raum die Leinenindustrie. Die Aufforderung an die Weber in Lippe, sich der Heimindustrie zuzuwenden, war sicher strukturpolitisch falsch. Die Entwicklung der Leinenindustrie in Bielefeld zog zahlreiche Tochterindustrien nach sich. Um 1860 gab es bereits eine Reihe von Firmenneugründungen anderer Branchen (vgl. GUSTAV ENGEL, Der Stadt- und Landkreis Bielefeld, S. 36 - 43), z. B. die Firmen Dürkopp, Baer und Rempel, Kochs Adlernähmaschinen. Bielefeld entwickelte sich schnell als Kaufmanns-, Geschäfts- und Industriestadt zu einem regionalen Zentrum. Die Eisenbahnen waren in der wirtschaftlichen Entwicklung zum Führungssektor geworden. Die Anteilseigner der Bahngesellschaften erzielten gute Dividenden, für Bismarck mit ein Grund, die Bahnen zu verstaatlichen. Der lippische Fürstenstaat lehnte Beteiligung am Bahnbau ab. Vgl. RAINER FREMDLING, Eisenbahnen, S. 29, 106, 124, 135.

<sup>13</sup> Vgl. ERICH KITTEL, Heimatchronik, S. 276/277.

<sup>14</sup> Die Angaben der Tabelle sind nach MARTIN KUHLMANN, Bevölkerungsgeographie, und nach STEPHANIE REEKERS und JOHANNA SCHULZ, Bevölkerung, zusammengestellt. Da die Volkszählungen in Lippe und in Ravensberg nicht immer zeitgleich stattfanden, lassen sich für die Jahre 1798, 1818, 1843, 1885 und 1905 die Vergleichszahlen nicht ermitteln.

<sup>15</sup> Auch ein Vergleich mit der Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Gütersloh, die mit Bielefeld und Herford in demselben geographisch-historischen Entwicklungsband liegt, zeigt tendenziell die gleichen Ergebnisse. Gütersloh 1818 = 2.034 EW, 1871 = 4.300 EW, 1905 = 7.378 EW, 1925 = 22.174 EW und 1950 43.111 EW.

- 16 Vor der kommunalen Gebietsreform gehören zu Detmold 9,76 km<sup>2</sup>, zu Lemgo 36,2 km<sup>2</sup>, zu Blomberg 21 km<sup>2</sup>, zu Horn 19,55 km<sup>2</sup>, zu Schwalenberg 14,1 km<sup>2</sup>, zu Barntrup 15,64 km<sup>2</sup>, zu Bösingfeld 10,58 km<sup>2</sup>, zu Alverdissen 13,9 km<sup>2</sup>, zu Bad Salzuflen 13,76 km<sup>2</sup>, zu Oerlinghausen 9,2 km<sup>2</sup> und zu Lage 5,13 km<sup>2</sup> (Angaben nach HANS FRIEDRICH GORKI, Städte).
- 17 Vgl. HANS PITTELKOW, Detmold, S. 11 - 28.
- 18 Die ersten Straßennamen außerhalb der Wälle beziehen sich bezeichnenderweise auf die Fürstin Pauline, den Fürsten Leopold und auf den Reichskanzler Bismarck, sodann auf zwei angesehene Lemgoer Bürger, den Konsul Wolff (einen Auswanderer, der es in US-amerikanischen Diensten zum Konsul in Frankfurt brachte und sein Vermögen für den Krankenhausbau stiftete) und Engelbert Kämpfer, den Arzt und Forscher. Die den Ring um die Stadt schließende Richard-Wagner-Straße ist jüngeren Datums.
- 19 Für einen Krankenhausneubau in Lemgo schenkte Konsul Wolff der Stadt im Jahre 1897 200.000,- Mark, 1899 erfolgte eine Zusatzstiftung von weiteren 100.000,- Mark. Im Februar 1904 legte der Stifter auch die Bedingungen für die Verwaltung des Krankenhauses durch die Stadt Lemgo fest. Nach dem Tode des Konsuls und der Eröffnung des Testaments erhielt das inzwischen errichtete Krankenhaus das Gesamterbe. Die Stiftung bezifferte sich auf 500.000,- Mark. 1930 wurde das Haus erstmals erweitert, 1938 wurde zwischen Kreis und Stadt ein Übernahmevertrag geschlossen. Das städtische Haus wurde Kreis Krankenhaus.
- 20 GERDA ZELLENTIN, Nordrhein-Westfalen, S. 320 - 326.
- 21 Die Lippische Tageszeitung vom 8.2.1919 schrieb zwei Tage nach Beginn des Zusammentritts der Nationalversammlung in Weimar: *Mit einem Einheitsstaat [...] ist ebenso wenig zu rechnen wie mit einem Fortbestand der bisherigen norddeutschen Staatengebilde [...]. Die Fortführung einer selbständigen Staatsverwaltung für 150.000 Einwohner erscheint unter dem Druck dieser Verhältnisse so unökonomisch, daß sie gegenüber dem Steuerzahler nicht mehr zu vertreten ist.* Das Lippische Staatspräsidium teilte am 29.3.1920 mit, daß es an die Preußische Regierung zwecks Einleitung von Verhandlungen über die Möglichkeit der politischen Angliederung herangetreten sei. Preußen antwortete nicht. Die von der Nationalversammlung eingesetzte Kommission kam 1920 zu dem Ergebnis, daß eine Notwendigkeit, Lippe Preußen anzuschließen, nicht gegeben sei. In den Jahren 1923/24 kam es nochmals zu Gesprächen mit dem preußischen Innenminister Severing, 1927/28 mit dem Ministerpräsidenten Braun. Die Verhandlungen blieben ohne Ergebnis, weil zum einen Preußen das lippische Staatsvermögen nicht gesondert zu behandeln geneigt war - also Anschluß ohne Bedingungen -, zum anderen im Reichsrat die Länder eine Verpreußung wie ein Groß-Preußen nicht wünschten. Vgl. ARNOLD EBERT, Lippe-Frage, S. 107 - 112.
- 22 Zwischen dem Freistaat Lippe und dem Hause Lippe wurde am 31.10.1919 ein Domanialvertrag abgeschlossen, in dem das private Vermögen des Hauses Lippe vom lippischen Staatsvermögen getrennt und Bestimmungen über die Nutzung des Staatsvermögens für den Fall aufgenommen wurden, daß staatsrechtliche Änderungen im Bestand des Freistaates eintreten sollten. Vgl. ERICH KITTEL, Heimatchronik, S. 294.
- 23 Hatte es am 2.10.1946 noch wie im Asbury-Memorandum vom 1.8.1946 geheißt, *das Land Lippe wird in Kürze dem Land Hannover eingegliedert, worüber bald entsprechende Anweisungen der Militärregierung ergehen.* Amelunxen und Drake dachten anders. Den Ausschlag gab schließlich, daß NRW mehr bot als Niedersachsen, nämlich die Nutzung des früheren Fürstenvermögens an Domänen und Bädern durch Lippe selbst und die Verlegung der Bezirksregierung von Minden nach Detmold, wo Drake neuer Regierungspräsident wurde. Die Ergebnisse der November-Gespräche von Amelunxen und Drake waren die *Punktationen* genannten 16 Punkte, die am 4.12.1946 vom Lippischen Landtag, am 5.12. vom Landeskabinett in Düsseldorf gebilligt wurden und am 17.1.1947 in Kraft traten. Durch die Verordnung Nr. 77 vollzog am 21.1.1947 die Militärregierung die Angliederung Lippes an das Land NRW. Die Entscheidung, Detmold zum Sitz der Bezirksregierung zu bestimmen, stärkte Detmolds regionale Zentralität gegenüber den Nachbarstädten. Vgl. WALTER FÖRST, Nordrhein-Westfalen, S. 54. Vgl. weiter PETER HÜTTENBERGER, Vereinigung Lippes, S. 113 - 118.
- 24 Vgl. ERICH KITTEL, Heimatchronik, S. 291. Als Verwaltungssitz des Kreises Lemgo wurde der bisherige Sitz der Amtsverwaltung in Brake bestimmt. Die geschichtliche Entwicklung des Amtes Brake und Drakes Notverordnung von 1932 - Kreisbildung unter Verwendung des Stadtnamens Lemgo - zeigen, daß die Stadt Lemgo keine originäre Verwaltungs- und Kreisstadt ist, keine gewachsene Verwaltungszentralität besitzt und innerstädtisch keine dementsprechende Infrastruktur hat ausbilden können.
- 25 Bei den in den Jahren 1946 - 1948 durchgeführten Kommunalwahlen ist unterschiedlich verfahren worden; 1946 wurden die Hälfte der Räte direkt, die andere Hälfte über die Liste, 1948 wurden zwei Drittel der Räte direkt und nur ein Drittel der Räte über die Listen gewählt.
- 26 Vgl. ERICH KITTEL, Heimatchronik, S. 320 - 324.
- 27 Vgl. KARL MEIER-LEMGO, Geschichte Lemgo, S. 307 - 315.
- 28 Der englische Resident-Officer war der ständig anwesende und für Lemgo und die übrigen Orte des Kreises zuständige Offizier der Militärverwaltung, der die deutschen Kommunalpolitiker im demokratischen Neuanfang und ihre örtlichen Verwaltungen zu betreuen und zu beraten hatte. Oberst Hickson sprach gut deutsch, hatte jedoch eine Dolmetscherin zur ständigen Verfügung, besuchte die Verwaltungen und war gelegentlich auch in Ratsversammlungen - so bei den Streitfragen des März 1947 - zugegen.

- <sup>29</sup> Der Antrag wurde von dem der CDU angehörenden Ratsherrn Dötsch eingebracht. Man wünschte wohl statt eines Inspektors des gehobenen Dienstes einen ausgebildeten Verwaltungsjuristen.
- <sup>30</sup> Walter Sethe wurde 1898 in Bochum geboren, nahm von 1916 - 1918 am Ersten Weltkrieg teil, studierte von 1919 - 1923 Jura in Münster, Hamburg und Berlin. Nach dem 2. Staatsexamen war er als Assessor an den Landratsämtern in Vohwinkel, Düsseldorf, Bielefeld und Suhl tätig. Im September 1933 wurde er Landrat in Suhl und wurde am 25.11.1947 in Lemgo zum Stadtdirektor gewählt. - Der kommissarische Stadtdirektor, der Detmolder Regierungsinspektor Becker, ging nach Sethes Amtsantritt nach Detmold zurück. Becker war mit dem bekannten Lemgoer Kommunalpolitiker Cl. Becker nicht verwandt.
- <sup>31</sup> Der am 17.10.1948 gewählte Rat der Stadt setzte sich aus 12 in der relativen Mehrheit ihrer Wahlbezirke direkt gewählten und 5 über die Listen ihrer Parteien in den Rat einziehenden Ratsherren zusammen. Der Rat bestand demnach aus insgesamt 17 kommunalen Mandatsträgern. Es wurden gewählt: 7 Vertreter der CDU, 6 Vertreter der SPD, 3 Vertreter der FDP und 1 Vertreter der KPD. Das aus der Reserveliste gewählte FDP-Mitglied Th. Landwehr trat nach der Wahl zur Deutschen Partei (DP) über, gab sein Mandat jedoch nicht an die FDP zurück. - Die Ratsvertretung wählte aus ihrer Mitte den bisherigen Bürgermeister (seit März 1947) Johannes Kuhlmann wieder zum Bürgermeister, zum stellvertretenden Bürgermeister wurde Fritz Bäumer (SPD) gewählt.
- <sup>32</sup> Nach vorhergehenden Volkszählungen hatte die Stadt Lemgo am 17. 5. 1939 = 14.078 EW, am 29. 10. 1946 = 17.948 EW, am 13.9.1950 = 20.088 EW, davon waren männlich = 9.116 = 45,4 %, weiblich waren 11.972 = 56,4 %. Die fortgeschriebene Einwohnerzahl betrug am 1. 9. 1952 20.448 EW. Zur Flüchtlingsgruppe A zählten 3.509, zur Flüchtlingsgruppe B zählten 345 Personen. Von 1939 - 1950 hatte sich die Einwohnerzahl um 6.010 Personen (d. h. 42,69 %) erhöht.
- <sup>33</sup> Zitat aus dem Vorwort des von Sethe am 12.10.1952 vorgelegten Verwaltungsberichts.
- <sup>34</sup> Verwaltungsbericht S. 52.
- <sup>35</sup> Die Stadtkasse führte Nebenbrosken für die folgenden Vermächtnisse und Stiftungen: Kloster St. Loyaen, Stocksches Vermächtnis, Stukenbrocksches Vermächtnis, Toppsches Stipendium, Amelungsches Stipendium und Trophagensches Stipendium.
- <sup>36</sup> Sämtliche vorstehenden Zahlenangaben sind dem Verwaltungsbericht entnommen. Um einen Vergleich mit den Volumen späterer Haushalte zu ermöglichen, werden die folgenden Volumen mitgeteilt:
- | Jahr           | Verwaltungshaushalt | Vermögenshaushalt |
|----------------|---------------------|-------------------|
| 1961           | 7.334.375,-- DM     | 3.082.500,-- DM   |
| 1969           | 18.004.197,-- DM    | 7.353.115,-- DM   |
| 1971           | 25.569.154,-- DM    | 10.475.000,-- DM  |
| 1980           | 64.173.352,-- DM    | 21.682.200,-- DM  |
| 1990 (Entwurf) | 97.844.016,-- DM    | 37.372.600,-- DM  |
- (nach Angaben des Kämmereriamtes).
- <sup>37</sup> Die Zahlenangaben über die Sparkasse wurden dem Verwaltungsbericht S. 42/43 entnommen.
- <sup>38</sup> Die Angaben über Wohnungsbau und Grundstücksbewegung wurden dem Verwaltungsbericht S. 32 - 35 und S. 61 - 63 entnommen.
- <sup>39</sup> Nach dem Ergebnis der Landtagswahl vom Juli 1954 konnte Ministerpräsident Arnold (CDU) die Koalition mit dem Zentrum wegen erheblicher Stimmenverluste nicht weiterführen und ging auf Adenauers Wunsch eine Koalition mit der FDP ein. - Arnold wurde am 20.2.1956 durch ein konstruktives Mißtrauensvotum gestürzt. Politisch bedeutsam in der 3. Regierung Arnold war das Gesetz über die Einführung und Durchführung der Schulgeldfreiheit vom Januar 1956. Für den Bereich der weiterführenden Schulen wurde die Befreiung vom Schulgeld für die Schüler der Jahrgangsstufen 11, 12 und 13 ab 1.4.1956, für die Schüler der Jahrgangsstufen 9 und 10 ab 1.4.1957, der Jahrgangsstufen 8 ab 1.4.1958 und der Jahrgangsstufen 5, 6 und 7 eingeführt. Die Unterhaltsträger der Schulen erhielten für eine bestimmte Zeit Ausgleichszahlungen. Die steigenden Schülerzahlen führten zur Planung eines Neubaus für das MWG am Kuhgraben und eines Neubaus für die Realschule am Heldmanskamp (1967/69). Von 1960 - 1969 war die in der Nachfolge der Aufbauzüge (Bürgerschule I) neu eingerichtete Realschule in dem Gebäude des früheren Technikums in der Stiftstraße untergebracht. Die Stadt kaufte das Gebäude für 150.000,- DM von dem bisherigen privaten Besitzer. Das schnelle Anwachsen der Schülerzahl verlangte allerdings die Auslagerung einzelner Klassen in andere Gebäude.
- <sup>40</sup> Die gewerbliche Berufsschule erhielt in den Jahren 1959/60 einen ersten dreiteiligen Baukörper, um 1970 folgten Pavillonbauten für weitere Klassenräume, von 1978 - 1981 die große Turnhalle und Werkstatt- und Laborgebäude. Ab 1963/64 begannen die Neubauten für die Kaufmännische Berufsschule, der Bau der Mensa 1964/65 und 1982/83 die Erweiterung der Kaufmännischen Schule. Daß ein Schulgebäudekomplex für mehr als 4.000 Schüler lange Zeit der Vorplanungen braucht und nur in aufeinanderfolgenden Bauabschnitten durchgeführt werden kann, versteht sich.
- <sup>41</sup> Mitglied im Trägerverein der Philharmonie mit Sitz in Herford ist Lemgo seit 1949. Dem Trägerverein des Lippischen Landestheaters gehört die Stadt ebenfalls seit 1949 an. Die Volkshochschule richtete Anfang 1946 der damalige Leiter des EKG, Dr. Walter ein. Nach seinem Tode 1948 übernahm Frau Dr. Tintelnot die Leitung der

VHS, ehe mit dem Schriftsteller J. Huppelsberg ab 1952 ein hauptberuflicher Leiter bestellt wurde. Seine Nachfolge trat im Januar 1972 der Kunsthistoriker W. Schönlaue aus Detmold an. – Die Landesregierung stellte die Arbeit der Volkshochschulen in NRW 1974 auf eine breitere gesetzliche Grundlage, die es der Stadt ermöglichte, mit den Nachbargemeinden Kalletal und Dörentrup eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung zur gemeinsamen Wahrnehmung der Erwachsenenbildung zu treffen. Bereits 1972 stellte die Stadt der Volkshochschule mit dem kulturhistorisch wertvollen Gebäude der Alten Abtei (Amenhof) in der Breite Straße ein eigenes Haus zur Verfügung, das nach Restaurierung und Bezug durch die Volkshochschule 1976 sich heute als ein kulturelles Zentrum der Stadt präsentiert.

Zu einer herausragenden Institution entwickelte sich die Marien-Kantorei. Sie trug mit ihren Konzertreisen den Namen Lemgo in die europäischen Nachbarländer und in die USA. Ihr Gründer und Leiter, der 1913 in Hamburg geborene und in Erfurt aufgewachsene Kantor Walther Schmidt, kam nach Kriegsende mit seiner Familie nach Lemgo, wurde Kantor und Organist an St. Marien und Musikerzieher am Marianne-Weber-Gymnasium. Seit 1950 werden im Abstand von 2 Jahren von ihm die Internationalen Orgeltage veranstaltet. Seit 1953 besuchte die Kantorei mit ihren Konzerten Holland, Frankreich, Italien, Belgien, die Schweiz und England. Schmidt gewann der Stadt viele ausländische Freunde. 1964 wurde auf seine Veranlassung die Jugendmusikschule gegründet. 1980 wurde W. Schmidt der Kulturpreis des Landesverbandes Lippe verliehen. 1985 wurde er nach H. Drake Ehrenbürger der Stadt, 1988 erhielt er das Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland. Er verstarb am 9. Oktober 1991 im Alter von 78 Jahren.

42 Die von Bürgermeister Wippermann gehaltene Trauerrede ist in der Chronik der Stadt Lemgo 1945 – 1964 (StadtA Le) nachzulesen.

43 erinnert sei in diesem Zusammenhang an die häufiger gebrauchte Worthülse *wir sind wieder wer!*, an Werbeslogans wie *er läuft und läuft und läuft* über den VW-Käfer, an den Borgward-Isabella als Symbol des Soliden und des persönlichen Status. Der Bürger war in seinem Bewußtsein mehr als Wirtschafts- denn als Bundesbürger orientiert, überspitzt ausgedrückt, mehr von der Währungsreform als vom Grundgesetz und der Schaffung der Bundesrepublik berührt.

44 Das Wort von der *antiautoritären Erziehung* machte die Runde. In den Lemgoer Gymnasien lehnten die Abiturienten die bisher übliche *feierliche Entlassung* in Anwesenheit der Eltern und offizieller Vertreter ab. Stattdessen sollten die Abiturzeugnisse nur ausgehändigt werden.

45 Das obere Hochhaus am Biesterberg wurde in einer Bauzeit von nur 103 Arbeitstagen errichtet. Richtfest war am 1.3.1968.

46 Die Interessen des früheren Kreises Lemgo hat Wilhelm Schlüter als Landtagsabgeordneter der SPD im Düsseldorfer Landtag in drei Wahlperioden (1966 – 1980) wahrgenommen. Statt zweier lippischer Wahlkreise gab es ab 1975 drei Wahlkreise für die Landtagswahlen. In dem dritten nordöstlichen Wahlkreis, zu dem auch die Stadt Lemgo gehört, kandidierte seither der Lemgoer Bürgermeister Reinhard Wilmbusse. Er ist seit 1975 ununterbrochen Mitglied des Landtags. Der Vorsitzende des Landtagsausschusses J. Girgenson wurde in der folgenden Legislaturperiode Kultusminister. Der Landkreis Unna war der erste kommunal neugeordnete Kreis, als zweiter folgte der Landkreis Lemgo. Dem Ausschuß gehörte auch der heute prominente Kölner Regierungspräsident Dr. Franz-Josef Antwerpes an.

47 Nach kontroverser Diskussion hatte die SPD-Fraktion den damals 34jährigen Arbeitsgerichtsrat Helmut Holländer als Gegenkandidaten benannt. Das Wahlergebnis brachte 24 Stimmen für H. Krüger, 16 Stimmen für H. Holländer und eine Stimmenthaltung. Demnach war H. Krüger nicht nur mit den Stimmen der NPD gewählt worden. Die Auseinandersetzungen in der damaligen SPD-Ratsfraktion waren mehr generativer als politischer Natur. Sie treffen von Zeit zu Zeit jede Partei. In der Kernstadt Lemgo standen sich jüngere und ältere Mitglieder gegenüber. Der langjährige Bundestagsabgeordnete August Berlin gab sein Ratsmandat im Oktober 1969 ab. Die anderen älteren Mitglieder der Fraktion wie A. Flohr, Hanna Jansen und W. Niebuhr kandidierten 1971 nicht mehr für den Rat.

48 Vgl. FRIEDRICH BRAND, Bildung des Kreises Lippe, Stellungnahme zur Kreisreform in Ravensberg und Lippe.

49 Der Vorstand des SPD-Unterbezirks Lippe befaßte sich Mitte Dezember 1969 nochmals mit dem freiwilligen Zusammenschluß beider Kreise zu einem Großkreis und dem Abschluß eines Gebietsänderungsvertrages zum 1.2.1970. Der Vorsitzende richtete entsprechende Briefe u. a. an die Vorsitzenden der CDU-Kreisverbände in Detmold und in Lemgo. Diether Kuhlmann antwortet für den CDU-Kreisverband Detmold bejahend und ohne Einschränkungen (vgl. Lippische Landeszeitung am 24.12.1969). H. Krüger antwortete für den CDU-Kreisverband Lemgo und schrieb u. a.: *Ich bin von Anfang an ein Befürworter des Großkreises gewesen und bin es mit Einschränkung auch noch heute.* Die Einschränkung wurde in drei Punkten zusammengefaßt. In Punkt 2 sagt Krüger: *Es muß eine verbindliche Erklärung der Landesregierung vorliegen, daß die Großkreisbildung nicht dazu führt, daß von Lippe [...] wesentliche Gebietsteile abgetrennt werden* (vgl. LZ vom 29.12.1969). Krüger machte das Ziel zur Bedingung, also wohl eine Absage.

50 Der erste lippische Unterbezirksparteitag, auf dem der Unterbezirk Lippe von den Delegierten beschlossen und ein Vorstand für den neuen Unterbezirk Lippe gewählt wurde, fand am 2.12.1968 statt. Die Vereinigung der Unterbezirke Lemgo und Detmold sollte ein Zeichen setzen.

- 51 Noch im Oktober 1970 – so nach einem Vermerk über die Kreisaußschußsitzung des Kreises Lemgo vom 15. 10. durch den OKD – war die CDU-Fraktion nicht gesonnen, einen Vertreter für einen gemeinsamen Ausschuß bei der Kreistage zu benennen, der sich mit dem Kreisverwaltungssitz (gemeint war die Örtlichkeit im Gebiet der Großgemeinde Stadt Detmold) befassen sollte. Die SPD benannte den Abgeordneten E. Berkemeier, die FDP A. Uhlmann. Nach vorherrschender Meinung sollte ein neues Kreishaus am mittleren Nordring, mit radialen Straßenanbindungen nach Blomberg, Barntrop, Lemgo und Lage, in der Nähe von Herberhausen errichtet werden. Wechsel der Führungspersonen beim Regierungspräsidenten, in der Planungsabteilung der Stadt Detmold und beim Kreis haben die Absicht in Vergessenheit geraten lassen. Starke Zentralörtlichkeit sollte m. E. in der Flächenplanung auf das radial zu erreichende Umland Rücksicht nehmen.
- 52 Mit Schreiben vom 2. und 18.7.1969 erteilte der OKD des Kreises Lemgo der WIBERA in Düsseldorf den Auftrag, zu dem beigelegten Entwurf des Gesellschaftsvertrages für eine Wirtschaftsförderungsgesellschaft für den Raum der Kreise Detmold und Lemgo gutachtlich Stellung zu nehmen. Laut Entwurf sollten die Kreise, der Landesverband, die Kreis Sparkassen und die Bau- und Siedlungsgenossenschaften beider Kreise als Gesellschafter beteiligt werden. Nach Klärung der rechtlichen Fragen wurde am 22.7.1970 die lippische Wirtschaftsförderungsgesellschaft mit einem Stammkapital von 1,5 Mio. DM in das Handelsregister eingetragen. Gesellschafter waren der Landesverband Lippe, der Kreis Lemgo und der Kreis Detmold. Die drei Beteiligten zahlten insgesamt 1,2 Mio. DM zu je einem Drittel ein. - Eine Einigung unter den Vorständen und Verwaltungsräten der Sparkassen, eine gemeinsame Kasse mit dem Hauptsitz in Lemgo zu schaffen, konnte in den folgenden Jahren nicht erzielt werden. - Der Gedanke, den Landesverband Lippe im Schloß Brake unterzubringen, wurde zuerst von dem damaligen Verbandsvorsteher Dr. Ebert im Frühjahr 1969 gegenüber Landrat Winter in einem Gespräch geäußert, an dem der Verfasser teilnahm.
- 53 Vor allem in der Frage der Äquivalente für die Stadt Lemgo nahm die Diskussion in den Zeitungen kein Ende. Bedrohlich wurde die Diskussion auch dadurch, daß die Existenz des Landesverbandes in Frage gestellt und die Meinung geäußert wurde, daß vom Landesverband verwaltetete ehemals freistaatliche Vermögen dem künftigen Großkreis zu übertragen. Bereits am 5.2.1969 brachte die Landeszeitung einen Artikel unter der breiten Balkenüberschrift *Was soll aus dem Landesverband Lippe werden?* mit dem Fazit, die Vermögenswerte in einem Sonderhaushalt ohne eigene Rechtspersönlichkeit dem Kreis ganz zu übereignen. Die öffentliche Diskussion belastete, auch wenn ein Kommentar in der LZ unter der Rubrik *Wie wir es sehen* schließlich meinte, die Frage bis zur Bildung des Kreises Lippe zurückzustellen. Es wäre auch falsch gewesen, das nicht sanierte Schloß der Stadt Lemgo zu übertragen. An dem Sitz Schloß Brake für den Landesverband festzuhalten, erwies sich als richtig. Mit Hilfe des Kreises begann die Sanierung ab 1981. Die Kosten betragen bis heute 23 Mio. DM. Die Verwaltung des Landesverbandes konnte 1985 ihre Räume beziehen, der übrige Teil des Gebäudes beherbergt das Weserrenaissance-Museum.
- 54 H. Drake wurde am 20.12.1881 in Lemgo geboren. Er war von 1921 – 1933 Vorsitzender des Lippischen Landespräsidiums. Vorsteher des Landesverbandes war Drake vom 19.12.1949 – 13.2. und vom 1.12.1956 – 31.5.1966. Regierungspräsident war Drake zunächst in Minden von 1947 – 1949, dann mit dem Sitz in Detmold von 1949 – 1952. Im genannten Zusammenhang wäre zu erwähnen, daß Drake von 1953 bis Oktober 1969 noch Mitglied der Landschaftsversammlung in Münster war. Drake starb am 12.6.1970. Die Trauerfeier fand in Lemgo in der Kirche St. Marien statt, die Beisetzung erfolgte auf dem Friedhof an der Rintelner Straße.
- 55 Erhard Mahne (Bad Salzuffeln) war für die SPD Mitglied des Deutschen Bundestages von 1972 – 1983. Von 1978 – 1982 war er als Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium tätig. E. Mahne hat dem Verfasser auf Nachfrage mitgeteilt, daß 1980 der Bau der A 5 politisch nicht mehr durchzusetzen gewesen sei. Lippe sei zudem mit der A 5 und der B 239 neu mit Nord-Süd-Verbindungen überplant gewesen. Die B 239 neu sollte Detmold im Süden umgehen, die Durchführung der Planung scheiterte am Widerspruch einer Mehrheit in der Detmolder Ratsversammlung.
- 56 In den nachfolgenden Jahren haben eine Reihe von Firmen ihre Betriebe aus der Stadt in die ausgewiesenen Industriegebiete verlagert. In die Grevenmasch gingen z. B. Staff und Schwarz (Leuchtenwerke), Sturhan und Röhrig (Bauunternehmen), Isringhausen (Federsitze). In das Industriegebiet-West (Lieme) verlagerten Gemilux-Mische (Überdachungen, Wintergärten), Wippermann (Spirituosens), Wagener (Druckerei), Uffmann (Kunststofffensterbau), Scharf (Bauelemente) u. a. Neu siedelten sich an u. a. die Firmen Sonnenburg (Baumaterialien) und Fislake und Fischer (Werkzeugbau).
- 57 Der Abschnitt Retzen-Wülfer wurde im August 1977 planfestgestellt, 1978/79 ausgebaut und im Dezember 1979 freigegeben. Die Planfeststellung Liemergrund-Lemgo erfolgte 1980, der Ausbau unmittelbar anschließend. Die Abschnitte östlich Lemgo bis Blomberg wurden bereits Anfang der 70er Jahre gebaut. Im übrigen muß festgestellt bleiben, daß die Genehmigung des Industriegebietes West in Lieme – der üblicherweise erforderliche Gleisanschluß der Bundesbahn fehlte – außer an den Ausbau der Ostwestfalenstraße an den danach für sicher gehaltenen Bau der Bundesautobahn Bremen-Giersen geknüpft war.
- 58 Darüber hinaus gab es die beiden Krankenhäuser in Lage und in Bad Salzuffeln. Das Lagenser Haus ist zwischenzeitlich (1983) geschlossen worden. Das Haus in Bad Salzuffeln-Schötmar – an anderer Stelle als das alte Hoffmannstift – wurde modernisiert.



- <sup>59</sup> In den 70er Jahren sind die beiden großen lippischen Kreiskrankenhäuser durchaus gleichrangig und gleichwertig von Verwaltung und Politik behandelt worden. Es wurden in Lemgo eingerichtet: Neurologie 1969, Nuklearmedizin 1972, Dermatologie 1974, Unfallchirurgie 1979, Gefäßchirurgie 1984, Handchirurgie 1980, Onkologie als 2. Innere Klinik 1983. Die Aufteilung der klassischen medizinischen Disziplinen in weiter differenzierte Fachschwerpunkte und die Anschaffung von Großgeräten machen mehr und mehr eine abgestimmt gleichrangige Strukturierung der Häuser schwierig. Die Dynamik des medizinischen Fortschritts wird es erforderlich machen, über andere Rahmenbedingungen, Organisationsformen und kommunalrechtliche Einbindungen unserer Krankenhäuser nachzudenken. Im ganzen gesehen muß jedoch konstatiert werden, daß die medizinisch-klinische Versorgung der lippischen Bevölkerung durch das differenzierte Angebot der drei Häuser in Detmold, Lemgo und Bad Salzfluren als optimal angesehen werden kann.
- <sup>60</sup> Zur Entwicklung der Stadtwerke vgl. Energie und Wasserversorgung in Lemgo – die Stadtwerke im Wandel der Zeiten (Festschrift aus Anlaß des 75jährigen Bestehens), Lemgo 1986.
- <sup>61</sup> Im Industriegebiet am Liemer Weg wurde in einer neuen Anlage 1987/88 eine dritte Gasturbine eingebaut, die nach einer Phase des Probelaufs 1988/89 an das Netz ging. Die Turbine dient im Unterschied zu den Turbinen am Bruchweg mit einer thermischen Leistung von 9,3 MW und einer elektrischen Leistung von 5 MW in erster Linie der Versorgung der Stadt mit Fernwärme. Das Fernwärmenetz wird somit von zwei topographisch entgegengesetzten Standorten gespeist.
- <sup>62</sup> Am 4.5.1971 beschloß der Landtag, eine Fachhochschule Lippe mit dem Sitz in Lemgo zu errichten, zugleich sollten in den Städten Detmold und Lage Abteilungen der Fachhochschule eingerichtet werden. Die Stadt Lemgo mußte – entgegen der Meinung des Gründungsrektors und des Senats – auf diesen Kompromiß der Aufgliederung an verschiedene Orte eingehen, weil ohne die zusammengefaßte Kraft aller Lipper die Fachhochschule Lippe nicht zu bekommen war. H. Krüger, Bürgermeister von März 1969 – März 1971 und Landtagsabgeordneter der CDU von 1971 – 1974, hat sich um die Errichtung der Fachhochschule Lippe mit dem Hauptsitz in Lemgo sehr verdient gemacht (vgl. S. 539 – 557 in diesem Band).
- <sup>63</sup> Die Studiengänge Elektrotechnik (Nachrichtentechnik, Automatisierungstechnik), Maschinenbau und Produktionstechnik sind sehr stark expansiv, verfügen über erstklassige Kontakte zur Wirtschaft und spiegeln den wirtschaftlichen Strukturwandel in Ostwestfalen-Lippe. Das Erstarken entsprechender Industrien in der Region hat bewirkt, daß ein Großteil der Absolventen dieser Studiengänge nicht mehr nach Süddeutschland abwandert, sondern zum Nutzen der Region hier bleibt. In den vergangenen 10 Jahren haben 500 Ingenieure der Fachhochschule in der Region einen Arbeitsplatz gefunden und erheblich zum wirtschaftlichen Aufschwung beigetragen.
- <sup>64</sup> Vgl. DETLEF LUCHTERHANDT, Chronik Lemgo, S. 14.
- <sup>65</sup> Vgl. KARL MEIER-LEMGO, Chronik Lemgo, S. 7.
- <sup>66</sup> Vgl. DETLEF LUCHTERHANDT, Chronik Lemgo, S. 7.
- <sup>67</sup> Im Februar 1968 wird die Mittelstraße für Fahrzeuge gesperrt, eine neue Einbahnstraßenregelung wird eingeführt. Am 30.7.1970 wird die östliche Mittelstraße versuchsweise freitags von 16.30 Uhr – 17.30 Uhr und sonntags von 10.00 Uhr – 12.30 Uhr für jeglichen Autoverkehr gesperrt und zur Fußgängerzone erklärt.
- <sup>68</sup> Im November 1970 kaufte die Kaufhausgesellschaft KEPA das Haus Sonnenuhr und das Palastfilmtheater. Das Filmtheater wurde abgerissen. Vom Haus Sonnenuhr konnte die Fassade erhalten werden. Der Kaufhausneubau in Betonschalenbau wurde 1973 fertiggestellt.
- <sup>69</sup> Der bei seiner Wahl zum Technischen Beigeordneten damals 37jährige Ulrich Faßhauer hatte in verschiedenen Architekturbüros praktische Berufserfahrung gesammelt und war nach seiner Referendarzeit zwei Jahre lang beim Regierungspräsidenten als Dezernent für Städtebau tätig. Am 1.2.1983 wurde Faßhauer Erster Beigeordneter, am 1.2.1987 Stadtdirektor.
- <sup>70</sup> Mit dem Ausbau der Fußgängerzone wurde im Mai 1974 begonnen.
- <sup>71</sup> Die Parkpalette am Bruchweg wurde im Frühjahr 1974 gebaut und am 23.7. der Öffentlichkeit übergeben. Es folgte der Bau der Parkpalette an der Wüste 1980 und schließlich die Einrichtung eines großen Parkplatzes am Langenbrücker Tor.
- <sup>72</sup> Das Namenskürzel LEG steht für die Landesentwicklungsgesellschaft Nordrhein-Westfalen für Städtebau, Wohnungswesen und Agrarordnung GmbH. Das Unternehmen war und ist in Lemgo als Sanierungsträger der Stadt Lemgo tätig. Die Gesellschafter sind das Land mit 67,37 %, 76 Wohnungsunternehmen mit 12,4 %, die Westdeutsche Landesbank mit 12,47 %, die Landesversicherungsanstalten mit 3,81 %, die Provinzial-Feuerversicherungsanstalten mit 3,49 % und 73 Städte, Kreise und andere mit 0,46 % Anteile.
- <sup>73</sup> Hatte in früheren Jahrzehnten der Lemgoer Architekt Ernst Pethig bei Neubauten, Umbauten und auch Restaurierungen vorbildhaft und stilprägend wirken können, so sind diese Fähigkeiten dem Architekten F. Brand und den Architekten des Büros Planen + Bauen ebenfalls nicht abzusprechen. F. Brand hat außer dem Komplex am Ostertor auf dem Lüttfeld das Mensagebäude und das beachtenswerte Gebäude der Kaufm. Berufsschule entworfen und gebaut. In der Mittelstraße ist die Sanierung und Restaurierung der Häuser 9 – 13 (Steinbach) als überaus gelungen zu bezeichnen. Die Firma Planen + Bauen, 1963 von E. Bauer und W. Möller gegründet, hat sich u. a. mit dem Wohnpark Neuer Torkamp und der Restaurierung des Hauses Pappenstraße 32 und des Hauses Mittelstraße 131 (Bracht und Hofmeister) einen Namen gemacht. Die Restaurierungen des Hauses Wipper-

- mann, des Ballhauses und Zeughauses sind vom städt. Bauamt geleitet worden. Mit dem Erwerb von ehemaligen Bürgerhäusern im Marktplatzbereich konnte die Stadtverwaltung ihre Raumprobleme lösen und auf einen Verwaltungsneubau an weniger zentraler Stelle verzichten. - Nicht unerwähnt bleiben darf schließlich der Neubau des Altenzentrums von Kreis und Stift St. Marien an der Echternstraße. Die Planung lag in den Händen des Stuttgarter Architekturbüros Auer und Weber. Mit ihren Bauten haben die Stuttgarter Architekten zweifellos Maßstäbe gesetzt, die im Lemgoer Stadtbild nicht zu übersehen sind.
- <sup>74</sup> Für die hier vorgelegte Ausarbeitung standen dem Verfasser nur zehn Wochen Zeit zur Verfügung. Die Geschichte der Großgemeinde mit der Thematik Stadt und Ortsteile konnte deshalb nicht einbezogen werden. Sie wird in einer erweiterten Fassung ihre Berücksichtigung finden.
- <sup>75</sup> ERNST PAPPERMANN, Selbstverwaltung, S. 180.
- <sup>76</sup> Beispielhafter Ausdruck interkommunaler Stadt- und Gemeindepolitik ist der Bau der Müllkompostierungsanlage in der Maibolte und die Gründung der Abfallbeseitigungs-GmbH am 1.7.1974. Mitglieder der interkommunalen Gesellschaft sind die Städte und Gemeinden Bad Salzuffen, Blomberg, Dörentrup, Extertal, Kalletal, Lage, Lemgo, Leopoldshöhe, Oerlinghausen und der Kreis Lippe. Der Aufsichtsratsvorsitzende der Gesellschaft ist der Lemgoer Bürgermeister R. Wilmbusse. Die Anlage wurde 1977 in Betrieb genommen. Ihre Inbetriebnahme ist ein wichtiger Schritt praktizierter Umweltschutzpolitik. - Ein bedeutendes und in die gleiche Richtung zielendes Projekt kann der Ausbau einer interkommunalen Fernwärmeschiene werden, für dessen Trägerschaft die Stadtwerke Lemgo GmbH besonders geeignet erscheinen.
- <sup>77</sup> Aus gesundheitlichen Gründen schied Stadtdirektor Moeller zum 1.12.1974 aus seinem Amte aus. Er hat in ruhiger Weise geholfen, gegebene Möglichkeiten zu nützen. Am 16.1.1981 starb Moeller in Konstanz im Alter von 67 Jahren. - Oberkreisdirektor Hellmuth Krüger hat sich auch um Lemgo - Rechenzentrum, Industriegebiet, Krankenhaus - sehr verdient gemacht. Er war Oberkreisdirektor des Landkreises Lemgo vom 1.2.1964 - 31.12.1972, beauftragter Oberkreisdirektor für den Kreis Lippe vom 1.1.1973 - 13.6.1973. Seine Spontaneität und Entschlußfreudigkeit waren beeindruckend, sein Amt hat er mit Hingabe ausgeübt. Hellmuth Krüger starb an den Folgen einer Krankheit, die aus einer Kriegsverletzung herrührte und sich 1973 verschlimmerte, am 2.11.1973 in Lemgo im Alter von 51 Jahren.

## Literatur

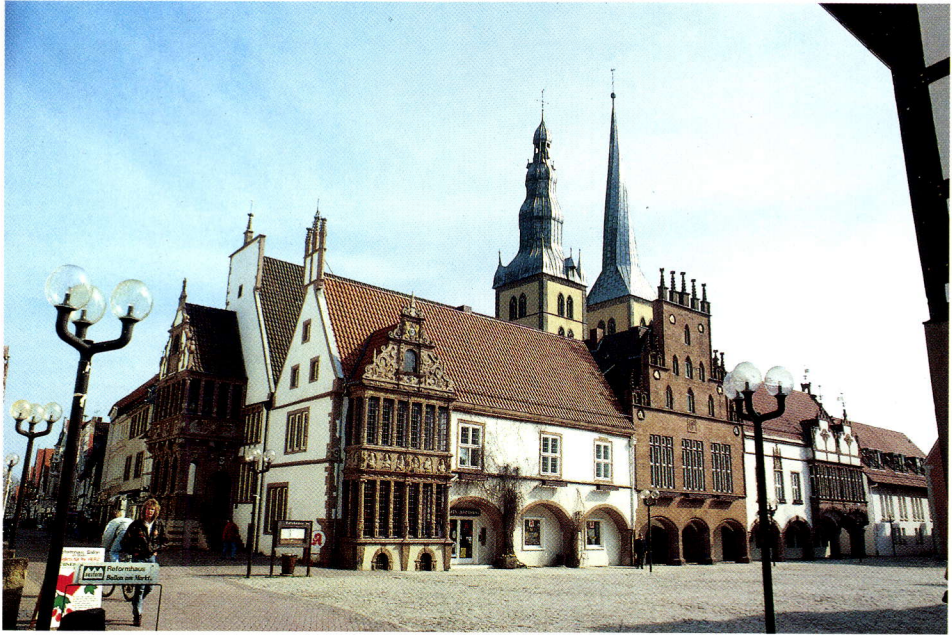
- BRAND, FRIEDRICH: Die Bildung des Kreises Lippe und der Sitz der lippischen Kreisverwaltung. In: Heimatland Lippe, 1970, S. 122-133
- EBERT, ARNOLD: Die Lippe-Frage während der Weimarer Republik. In: Heimatland Lippe, 1987, S. 107-112
- ENGEL, GUSTAV: Der Stadt- und Landkreis Bielefeld. Münster 1950
- FÖRST, WALTER: Die Entstehung des Landes Nordrhein-Westfalen. In: Nordrhein-Westfalen - Eine politische Landeskunde, S. 35-54. Köln 1984
- FREMDLING, RAINER: Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840-1879, 2. Auflage. Dortmund 1985
- GORKI, HANS FRIEDRICH: Die Städte des Landes Lippe in geographisch-landeskundlicher Darstellung. In: Westfälische Forschungen, 19, S. 79-115. Münster 1966
- HÜTTENBERGER, PETER: Die Vereinigung Lippes mit Nordrhein-Westfalen. In: Heimatland Lippe, 1987, S. 113-118
- KIEWNING, HANS: Fürstin Pauline zur Lippe 1769-1820. Detmold 1930
- KITTEL, ERICH: Detmold bis zum Ende des 17. Jahrhunderts. In: Geschichte der Stadt Detmold. Detmold 1952
- KITTEL, ERICH: Heimatchronik des Kreises Lippe, 2. Auflage. Köln 1978
- KUHLMANN, MARTIN: Bevölkerungsgeographie des Landes Lippe. Remagen 1954
- MEIER-LEMGO, KARL: Geschichte der Stadt Lemgo, 3. Auflage. Lemgo 1981
- PAPPERMANN, ERNST: Die kommunale Selbstverwaltung in Nordrhein-Westfalen. In: Nordrhein-Westfalen - Eine politische Landeskunde, S. 180-208. Köln 1984
- PITTELKOW, HANS: Detmold - eine stadtgeographische Skizze. In: Geschichte der Stadt Detmold, S. 11-28. Detmold 1952
- REEKERS, STEPHANIE, u. SCHÜTZ, JOHANNA: Die Bevölkerung in den Gemeinden Westfalens 1818-1950. Dortmund 1952
- Stadtwerke Lemgo (Hg.): Die Stadtwerke im Wandel der Zeiten. Festschrift aus Anlaß des 75jährigen Bestehens. Lemgo 1986
- ZELLENTIN, GERDA: Nordrhein-Westfalen und die europäischen Gemeinschaften. In: Nordrhein-Westfalen - Eine politische Landeskunde, S. 320-333. Köln 1984

## Quellen

- MEIER-LEMGO, KARL: Chronik der Stadt Lemgo 1945–1964. Handschriftliche und maschinenschriftliche chronologische Aufzeichnungen im Auftrag der Stadt. Bestand im Stadtarchiv Lemgo
- LUCHTERHAND, DETLEF: Chronik der Stadt Lemgo, 1. Bd. 1961–1976, 2. Bd. 1976–1979, 3. Bd. 1979. Handschriftliche und maschinenschriftliche Aufzeichnungen. Bestand im Stadtarchiv Lemgo
- SETHE, WALTER: Verwaltungsbericht 1952 (Maschinenschrift). Bestand im Stadtarchiv Lemgo
- Stadtverwaltung (Planungsamt) Lemgo: Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan der Alten Hansestadt Lemgo, Februar 1984; Änderungen 1985, genehmigt 1986
- Stadtverwaltung (Planungsamt) Lemgo: Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan der Alten Hansestadt Lemgo, 1969
- Stadtverwaltung (Planungsamt) Lemgo: Sanierungsbericht Oktober 1978 (Maschinenschrift)
- HINTERLEITNER, GERHARD: Lemgo – Generalverkehrsplan, Teil I 1966 (Verkehrsanalyse), Teil II 1967 (Verkehrsprognose), Teil III 1977 (Fortschreibung und Überarbeitung). Stuttgart
- DEILMANN, HARALD: Sanierung Altstadt Lemgo (Gutachten im Auftrage der Stadt). Lemgo 1972
- Ingenieurgesellschaft DORSCH, Abteilung Verkehrswesen, Raumordnung, Stadtplanung: Vorstudie für die Autobahn Bremen–Gießen im Auftrag einer Gruppe von Industrie- und Handelskammern, Stadt- und Landkreisen. Federführung IHK Ostwestfalen zu Bielefeld. Landkreis Lemgo. Wiesbaden 1968
- Arbeitsgemeinschaft Autobahn Bremen–Ostwestfalen–Gießen: Argumente für eine notwendige Autobahn. 1969
- Landesregierung NRW: Bericht des interministeriellen Ausschusses betreffend die Maßnahmen zur Behebung der besonderen Lage im Raume Ostwestfalen. 1955
- Intertraffic GmbH – Kienbaumgruppe: Wirtschaftsentwicklung und Wirtschaftsförderung im Landkreis Lemgo. Düsseldorf 1969
- Der Innenminister des Landes NRW, III A3–52: Vorschlag zur Neugliederung der Gemeinden und Kreise des Neugliederungsraumes Bielefeld. Düsseldorf 1971
- Der Regierungspräsident in Detmold: Ostwestfalen-Lippe, ein Raum entwickelt sich. Detmold 1978
- WILDEMAN: Erläuterungen zur Berücksichtigung der Denkmalpflege bei der Sanierung des historischen Stadtkernes von Lemgo (Maschinenschrift). Anhang des Erläuterungsberichtes zum Flächennutzungsplan. 1969



*Lemgo von Süden*



*Rathaus*



*Mittelstraße*



*Hexenbürgermeisterhaus (Breite Straße)*



*Schloß Brake*



*Fachhochschule*



*Lemgo-Lüerdissen*



*Lemgo-Lieme (Industriegebiet West)*

# Daten und Strukturen einer mittelzentralen Stadt

## Analysen und Perspektiven

### I. Von der geschlossenen Stadt zum offenen Mittelzentrum

Ihrer Herkunft nach gehört die Alte Hansestadt Lemgo zu den traditionellen Städten historischer Stadtkultur, die – nach Plan entstanden – sich zu ihrer Sicherung mit Wall und Graben, bewehrten Mauern und Türmen umgaben. Nicht-geöffnet-sein, Abgeschlossenheit nach außen, mehr oder minder große Geschlossenheit nach innen waren die prägenden Charakteristika der Bürgerschaften von Alt- und Neustadt. Wie in den meisten alten Städten mittelalterlicher Entstehung wohnte die Bevölkerung hinter ihren Mauern eng zusammengedrängt. Aus Sicherheits- und Kostengründen durften die Befestigungen nicht umfangreicher als notwendig ausfallen. Der Marktplatz und die ihn umgebenden Kaufherrenhäuser waren Symbol für die primäre Existenz der Stadt und ihre Abhängigkeit vom Handel, in den Ringstraßen wiesen Handwerker- und Ackerbürgerhäuser auf die nahegelegenen, die Stadt umgebenden Feldfluren bis zu ihrem zweiten Sicherungsgürtel der Landwehren hin. Das so begrenzte Nahrungsmland war ebenso geschlossen wie die ummauerte Stadt selbst.

Fehlerhafte Sichtweise wäre, für die Stadt des Mittelalters eine Zentralität zu ihrem eigenen, für die Ernährung notwendigen stadteigenem Umland zu konstruieren. Es war einbezogen in eine Arbeitsteilung, die zwischen Altstadt einerseits und Neustadt andererseits, zwischen Rittern und Fernkaufleuten im oberen Teil sowie Handwerkern und Ackerbürgern im unteren Teil der Doppelstadt gegeben war. Bei aller notwendig gewollten Enge des Beieinander- und des Unterschiedenseins von Alt- und Neustadt, der sozialen Schichten von Rittern, Kaufleuten, Handwerkern und Ackerern waren die Stadtteile und Quartiere in sich selbst und zueinander im Gleichgewicht, überwog das gemeinschaftliche Interesse des Ge- und Umschlossenseins, das in der gemeinsam zu unterhaltenden und bei Gefahr zu besetzenden Mauer seinen sichtbaren Ausdruck fand.

War für die Kaufmannsstadt das Kennzeichen ihrer Bedeutung der hohe Grad ihrer Interoppidalität, so ging diese Stellung mit dem Dreißigjährigen Krieg verloren. Es blieben Ringwall, Graben und Mauern, nunmehr Merkmale des Abgeschlossen- und Getrenntseins. Funktionslos geworden erwiesen sie sich für mehr als zwei Jahrhunderte im wörtlichen wie im übertragenen Sinne als eine Fessel, die nur schwer zu durchbrechen war. Erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erteilte der Rat den Bürgern die Erlaubnis, auch außerhalb der Mauern in der Feldmark Häuser zu bauen und Existenz zu finden. Die fürstenstaatlichen Rahmenbedingungen erlaubten noch keine gewerblich-unternehmerischen Initiativen. Erst 1869 verordnete das fürstliche Regiment die Gewerbefreiheit, die in Preußen schon 1810 eingeführt und im benachbarten Ravensberg ein sich industrialisierendes Leinengewerbe von schließlich weltweitem Ruf ermöglichte, während in Lemgo



eine der letzten Leggen geschlossen werden mußte. – Seit 1878 gab es schließlich auch in Lippe mit Sitzen in Detmold und in Lemgo Gewerbevereine, die sich die Unterstützung unternehmerischer Initiativen zu eigen machten.

Ab Dezember 1880 fuhren auf der neuerbauten Eisenbahnstrecke Herford – Detmold die ersten Züge. War damit in Lippe für eine Nord-Süd-Verbindung der erste Schritt getan, so wurden auf der ebenso notwendigen Ost-West-Verbindung nach Bielefeld und nach Hameln die Streckenabschnitte Lage – Lemgo 1896, Lemgo – Hameln 1897 und Lage – Oerlinghausen – Bielefeld erst 1903/04 eröffnet.

Im mittelalterlichen Lemgo überschritten sich die alten Fernstraßen und -wege von Frankfurt nach Bremen und von Utrecht – Osnabrück – Hameln nach Hildesheim und Magdeburg. Im heutigen Lemgo kreuzen sich ehemalige Landstraßen als Bundesstraßen. Die mechanisierten Verkehrswege, die Eisenbahnen Lippes, mit den möglichen Anschlüssen an die Hauptstrecken der Bahn außerhalb des Landes kreuzen sich in Lage. Jedoch bot sich seit der Jahrhundertwende auch für unternehmerische Initiativen, obgleich mit einigen Jahrzehnten Verspätung zu den benachbarten preußischen Provinzen, die Chance, von der Mechanisierung der Produktionsmittel (Verwendung der Dampfmaschine) und der Verkehrswege (Nutzung der Schienenwege durch Lokomotive und Waggon) Gebrauch zu machen. Der Weg aus der geschlossenen Stadt in die Dynamik der sich nach außen öffnenden Zentralität war frei. Dennoch trug die unmittelbare Entwicklung in Lemgo einige ambivalente Züge, die nur historisch und lagebedingt zu erklären sind.

Aus landschaftlichen und topographischen Gründen konnte die umwallte Stadt südlich der Bega von Bahnlinie und parallel geführter Landstraße nur tangential berührt werden. Jedoch mußte der einzurichtende Bahnhof so nahe liegen, daß er fußläufig von der Stadt aus erreicht werden konnte. Gleiches hatte für die zu errichtenden Fabriken zu gelten; darüber hinaus mußten sie Gleisanschluß erhalten können, und es mußte Platz für räumliche Erweiterungen gegeben sein. So entstanden noch in den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts in der Nähe des Bahnhofs zwischen Bahnlinie und paralleler Paulinenstraße bzw. Lagescher Straße einerseits und dem Flußlauf der Bega andererseits eine Möbelfabrik, eine Zigarrenfabrik und ein Betrieb für Droschken- und Wagenbau. Letzterer seinerzeit noch rentabel, jedoch angesichts des Siegeszuges von Dampfmaschine und Motor fast schon ein Anachronismus, der in der Situation der Stadt historisch verständlich erscheint.

Für weitere Gewerbe- und Industrieansiedlung fehlte an der Lageschen Straße geeigneter Platz, so ging man westlich des Walles in der Verlängerung des von der Neustadt eingenommenen Langenbruches am Steinweg in die Grevenmasch. Nach einer Weberei entstanden hier in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen eine Färberei, eine Drahtzieherei, ein Säge- und Furnierwerk sowie zwei weitere Fabriken für Möbel und Polstermöbel. Lemgo erhielt westlich neben der Altstadt ein Gewerbe- und Industriegebiet, das sich nach dem Zweiten Weltkriege in den Jahrzehnten bis 1970 zu einem in sich geschlossenen Industriestadtteil zwischen Lagescher und Herforder Straße entwickelte.

So wie es im Mittelalter in der umwallten Stadt eine gewisse Aufgaben- und Arbeitsteilung zwischen Altstadt und Neustadt gegeben hatte, gab es nunmehr eine Aufgaben- und Arbeitsteilung im räumlichen Nebeneinander von alter Stadt einerseits und der Industriestadt-West in der Grevenmasch andererseits. Waren zunächst die Arbeiter aus der Stadt und ihrer Siedlungserweiterung an der Leuchte Fußpendler zu den einzelnen Betrieben, machte es nunmehr der zunehmende Arbeitskräftebedarf notwendig, aus den Nachbargemeinden Arbeitskräfte einzustellen. Die Stadt übernahm zentrale Aufgaben auf den Gebieten der Verwaltung, der Bildung, des Gesundheitswesens sowie in den weit verzweigten Bereichen des Einzelhandels; die nahegelegene Industriestadt übernahm es, die durch Flüchtlinge um mehr als ein Drittel gewachsene Bevölkerung der Stadt und des Umlandes durch ein ausgedehntes Arbeitsplatzangebot zu integrieren. Die Wirtschaft der Stadt erwies sich als die dominierende dynamische Kraft, mit ihr wuchs die Stadt allmählich in die Aufgaben und Pflichten eines auch für das Umland geöffneten Mittelzentrums hinein. Seither haben sich die räumlich getrennten Stadtbereiche von Dienstleistungszentralität einerseits und Gewerbe- und Industriezentralität andererseits in sich weiter differenziert und je nach Stadtteil außerordentlich unterschiedlich weiterentwickelt.

Unter der Voraussetzung eines wirtschaftsgeographischen Tableaus mit gleichartigen Bedingungen auf ganzer Fläche würden sich die Einfluß- und Einzugsbereiche eines Zentrums in konzentrischen Ringflächen um den angenommenen Mittelpunktort ausbilden. Die Intensität der Marktorientierung würde dabei von innen nach außen mit zunehmender Entfernung vom Zentrum gleichmäßig abnehmen. Theoretisch müßten so viele Marktorientierungsringe gezeichnet werden, wie unterschiedliche Produktartikel und anderweitige Leistungen im Marktzentrum angeboten und nachgefragt werden. In der wirtschaftsgeographischen Realität sind die zentralen Orte als Märkte nach jeweiliger Größe, nach Angebot und Nachfrage von überaus unterschiedlichem Gewicht. Infolgedessen überlagern sich die Flächen der Marktorientierungsringe benachbarter zentraler Orte. In der Mehrzahl der Fälle bilden sich die Einzugs- und Einflußbereiche nicht konzentrisch, sondern lediglich sektoral oder – je nach Markt – teilsektoral aus. Diesen Umstand gilt es auch im innerlippischen Bereich, insbesondere zwischen den benachbarten, nach Größe und Markt unterschiedlich ausgebildeten und somit unterschiedlich zu bewertenden Zentren im Städtedreieck Detmold, Bad Salzuflen, Lemgo unter Hinzufügung von Lage und Blomberg zu berücksichtigen.

Wenn man von den Funktionen der älteren Hauptstädte und Residenzen – dazu zählt Detmold – absieht, ist die Herausbildung eines räumlichen Gefüges zentraler Orte Ergebnis der modernen volkswirtschaftlichen Entwicklungen. In kleineren und überschaubaren Strukturen läßt sich diese Entwicklung mit Lemgo als Beispielort anschaulich aufzeigen. Der Begriff der Zentralität bzw. des zentralen Ortes wurde 1933 von dem Geographen Christaller für die räumlich-hierarchische Ordnung von Siedlungen eingeführt. Nach Christaller ist Zentralität der „Bedeutungsüberschuß“, den ein Ort über andere Siedlungen durch die Versorgung seines Umlandes mit solchen Gütern und Diensten erreicht, die den kleineren Orten des Umlandes nicht oder nicht ausreichend zur

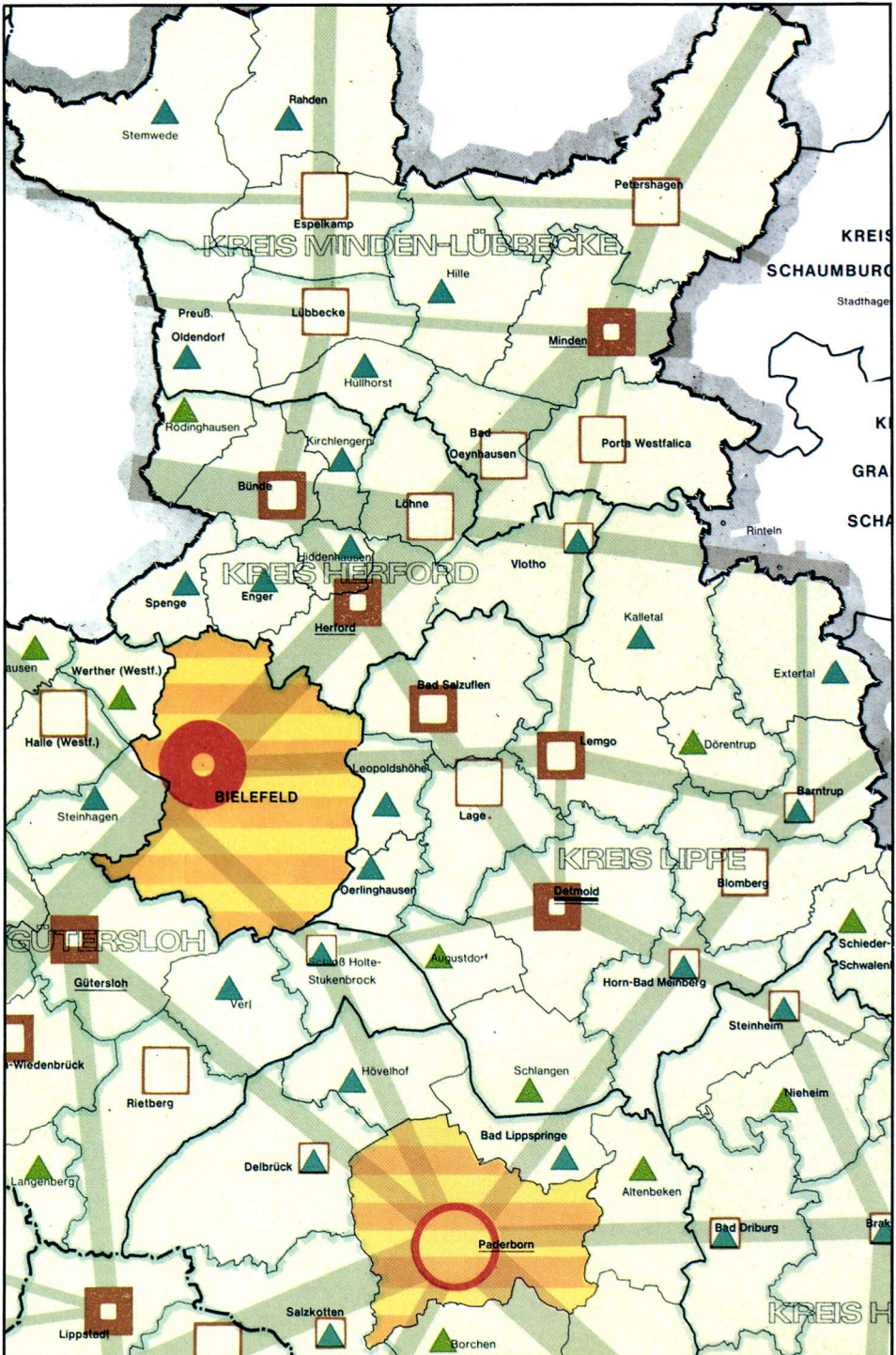


Abb. 1: Raum- und Siedlungsstruktur




(Ausschnitt aus dem Landesentwicklungsplan I/II Nordrhein-Westfalen, Entwurf v. 1. 6. 1977)

## VERDICHTUNGSGEBIETE

-  Ballungskerne
-  Ballungsrandzonen
-  Solitäre Verdichtungsgebiete

## LÄNDLICHE ZONEN




## ZENTRALÖRTLICHE GLIEDERUNG (§ 20 LEPro)

-  **Unterzentren** mit weniger als 10 000 Einwohnern im Versorgungsbereich
-  Unterzentren mit 10 000 – 25 000 Einwohnern im Versorgungsbereich
-  Unterzentren mit 10 000 – 25 000 Einwohnern im Versorgungsbereich mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums

## ENTWICKLUNGSSCHWERPUNKTE (§ 21 LEPro)

-  **Mittelzentren** mit 25 000–50 000 Einwohnern im Mittelbereich
-  Mittelzentren mit 50 000 – 100 000 Einwohnern im Mittelbereich
-  Mittelzentren mit 100 000 – 150 000 Einwohnern im Mittelbereich
-  Mittelzentren mit mehr als 150 000 Einwohnern im Mittelbereich
-  **Oberzentren** mit 0,50–0,75 Mio. Einwohnern im Oberbereich
-  Oberzentren mit 0,75–1 Mio. Einwohnern im Oberbereich
-  Oberzentren mit 1 Mio. – 2 Mio. Einwohnern im Oberbereich
-  Oberzentren mit mehr als 2 Mio. Einwohnern im Oberbereich
-  Kernbereiche mittelzentraler Verflechtungen (Mittelbereiche)
-  Nahbereiche von Unterzentren mit mittelzentralen Teilfunktionen

## ENTWICKLUNGSACHSEN (§ 21 LEPro)

-  **1. Ordnung** sollen einen bedarfsgerechten Leistungsaustausch zwischen den Oberzentren und Verdichtungsgebieten des Landes und vergleichbaren Räumen außerhalb der Landesgrenzen ermöglichen. Sie sollen mindestens eine Straße und eine Eisenbahnstrecke für den großräumigen Schnellverkehr umfassen.
-  **2. Ordnung** sollen einen bedarfsgerechten Leistungsaustausch zwischen den Mittelzentren mit mehr als 50 000 Einwohnern im Mittelbereich untereinander und mit den Oberzentren unter Berücksichtigung entsprechender die Landesgrenzen überschreitender Verflechtungen ermöglichen. Sie sollen mindestens eine Straße und eine Eisenbahnstrecke für den überregionalen Verkehr oder eine Straße für den großräumigen Schnellverkehr umfassen.
-  **3. Ordnung** sollen einen bedarfsgerechten Leistungsaustausch der Mittelzentren mit 25 000–50 000 Einwohnern im Mittelbereich sowie der Unterzentren mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums mit den übrigen Mittelzentren und den Oberzentren unter Berücksichtigung entsprechender die Landesgrenzen überschreitender Verflechtungen ermöglichen. Dies gilt auch für vergleichbare Verflechtungen zwischen Mittelzentren mit mehr als 50 000 Einwohnern im Mittelbereich untereinander oder mit Oberzentren. Entwicklungsachsen 3. Ordnung sollen mindestens eine Straße für den regionalen Verkehr umfassen.

Verfügung stehen; darüber hinaus fand er eine Abstufungsreihe der zentralen Orte und stellte einen Katalog von acht repräsentativen Gruppen zentraler Einrichtung auf.<sup>1</sup> Zu Beginn der 60er Jahre erarbeitete das Institut für Landeskunde in Bad Godesberg die sogenannte empirische Umlandmethode und stellte auch die in die Landesplanung in NRW eingegangenen Begriffe Klein- bzw. Unterzentrum, Mittel- und Oberzentrum vor. Je höher die Zentralität eines Ortes ist, desto größer ist die räumliche Ausdehnung der Versorgungsbereiche. Um bei dem Beispiel Lemgo zu bleiben: eine Grundschule erhält bestimmte Stadtteile als Einzugsbereiche zugewiesen, der Einzugsbereich der Schülerschaft der Gymnasien bezieht sich auf die Stadt im ganzen und den mittelzentralen Nahbereich, die Fachhochschule zieht jedoch Studenten aus der gesamten Region Ostwestfalen-Lippe und den niedersächsischen Nachbarkreisen an.

Eine Vorstufe zum Landesentwicklungsplan I, dessen erste Fassung am 28. Nov. 1966 vorgestellt wurde, war das Landesentwicklungsprogramm aus dem Jahre 1964. In ihm sind für den ländlichen Raum außerhalb der Ballungkerne und deren Randzonen Industrie- und Zentralorte in verschiedenen Abstufungen genannt. Für den hiesigen Raum wurde Bielefeld den Entwicklungsschwerpunkten 1. Ordnung zugeordnet, zu den Schwerpunkorten 2. Ordnung zählten Detmold, Herford, Bad Salzuflen, Minden, Paderborn, Höxter, Gütersloh, Wiedenbrück und Lippstadt. Lemgo war unter den Orten 3. Ordnung mit Lage, Vlotho, Barntrup, Horn und Steinheim zu finden. Hier war noch weitere raumordnerische Differenzierung vorzunehmen. In der Folgezeit wurde beim Regierungspräsidenten in Detmold ein Entwicklungsprogramm Ostwestfalen-Lippe erarbeitet und im Februar 1969 vom Regierungspräsidenten vorgestellt. Das Programm entstand unter Mitwirkung der hiesigen Industrie- und Handelskammern in Bielefeld und Lippe, der Handwerkskammern, der Oberstadtdirektoren in Bielefeld und Herford sowie sämtlicher Oberkreisdirektoren der damaligen Landkreise des Regierungsbezirkes Detmold. Vermutlich sind manche der darin geäußerten Vorstellungen mit den Kriterien der geographischen Zentralitätsforschung verbunden in die landesplanerische Umsetzung gelangt. Sie fanden auch Berücksichtigung bei der Großgemeindebildung 1969 im damaligen Landkreis Lemgo und 1970 im ehemaligen Landkreis Detmold. Die zweite Fassung des Landesentwicklungsplanes I vom 17. Dezember 1970 enthielt bereits die neuen Gemeindegrößen nach der kommunalen Neuordnung.

Im Landesentwicklungsplan II in der Bekanntmachung des Ministerpräsidenten vom 3. März 1970, mit Abdruck im Ministerialblatt für NRW Nr. 47 vom 31. März 1970, wurde die neugebildete Großgemeinde Stadt Lemgo als Entwicklungsschwerpunkt 2. Ordnung für einen Versorgungsbereich von 50 000 bis 100 000 Einwohner eingestuft (Abb. 1 u. 2). Gleichzeitig wurden an überregionalen und regionalen Straßen orientierte Entwicklungsachsen aufgezeigt. Als Achsen 2. Ordnung wurden für den lippischen Raum die Bundesstraßen B 239 von Lübbecke über Herford, Lage, Detmold, Horn, Steinheim nach Warburg, die B 1 von Paderborn über Horn, Blomberg, Barntrup nach Hameln, die B 66 von Bielefeld über Lage, Lemgo, Barntrup nach Hameln und die nördlich tangierende Straße Bad Oeynhausen, Vlotho, Rinteln (L 781) genannt. Straßen und Achsen 3.

Ordnung waren die Extertalstraße (L 758), die Landstraße L 758 von Stukenbrock nach Detmold und die B 238 von Detmold nach Lemgo. Diese letztgenannte Achse sollte weiter verlaufen von Lemgo über Entrup bis Bredaer-Bruch als Landstraße (L 958) und als Kreisstraße Matorf – Kirchheide (K 34) und Kirchheide – Welstorf (K 16) über die Kreisgrenze hinaus nach Vlotho.

Gemäß einer Absprache zwischen den Oberkreisdirektoren in Herford und in Lemgo sollte die so benannte Achse 3. Ordnung zwischen Vlotho und Lemgo begradigt und ausgebaut werden. Der Kreis Herford hat Anfang der 70er Jahre den Ausbau seiner Straßen K 15 und K 17 durchgeführt; im ehemaligen Landkreis Lemgo konnte das Projekt erst nach der Großkreisbildung im Frühjahr 1973 von der Planungsabteilung des Kreises Lippe vorgestellt werden.<sup>2</sup> Da die Planung mit der Erschließung eines Steinbruchs in Zusammenhang gebracht wurde, scheiterte die Durchführung des Ausbaues dieser Achse mit Anschluß an die A 2 in der Nähe Vlothos am Widerspruch der Stadt Lemgo, obgleich die Planung den Ausbau durch das Wurmstal unter Einbeziehung vorhandener Wege unter Umgehung der Siedlungen von Kirchheide und Welstorf vorsah.

In der Landesplanung von 1970/71 erscheint die Stadt Lemgo als Zentralort 2. Ordnung mit einem ihr zugeordneten Teilraum, der in seiner kartographischen Abbildung einem von Lemgo als Mittelpunkt ausgehenden Kreisabschnitt bzw. -sektor entspricht, dessen Radien südlich und parallel zur B 66 über Bega nach Hagen – Pyrmont in Richtung Osten und in Richtung Norden durch das Isetal, über die Valldorfer Randhöhen nach Vlotho zeigen. Den peripheren Randsaum des Sektorbogens unter Einschluß des Extertales fixieren die Orte Sonneborn, Silixen und Varenholz.

Der Landesentwicklungsplan I/II vom 1. Mai 1979 faßt die früheren Pläne zusammen und ist in seiner damaligen Fassung auch heute noch gültig. Im Entwurf wurde die Planzusammenfassung unter dem Titel „Raum- und Siedlungsstruktur“ mit zeichnerischen und textlichen Darstellungen nebst Erläuterungsbericht zum 1. Juni 1977 veröffentlicht. Die Stellungnahme des Kreises Lippe hat der Kreistag am 28. Februar 1978 beschlossen. Folgende Änderungen wurden beantragt: 1. die Stadt Detmold wird als Oberzentrum ausgewiesen, 2. die Städte Barntrup und Horn-Bad Meinberg werden als Mittelzentren und Lügde als Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums eingestuft. Darüber hinaus sollten die Entwicklungsachsen 2. Ordnung Bielefeld – Hameln (B 66), Herford – Detmold – Warburg (B 239) und Paderborn – Horn-Bad Meinberg – Barntrup – Hameln (B 1) zu Achsen 1. Ordnung aufgestuft werden. Das nachfolgende Landesplanungsgesetz als geänderte Fassung des Gesetzes vom 1. April 1974 trat am 5. Oktober 1979 in Kraft.

Die für die Entwicklung im Teilgebiet Lippe mit dem Teilraum Lemgo zu stellende Frage ist: Was ist an landesplanerischer Zielsetzung verwirklicht?

Bereits das Entwicklungsprogramm Ostwestfalen-Lippe von 1969 sah die Südumgehung von Lemgo (B 66n) vor, die Westumgehung der Stadt (B 238n) wurde zuerst 1973 in den Entwurf der Landesplanungsgemeinschaft für das Teilgebiet Lippe aufgenommen. Dieser Entwurf zeigt auch die geplanten Verlaufslinien der Bundesautobahnen Bremen –

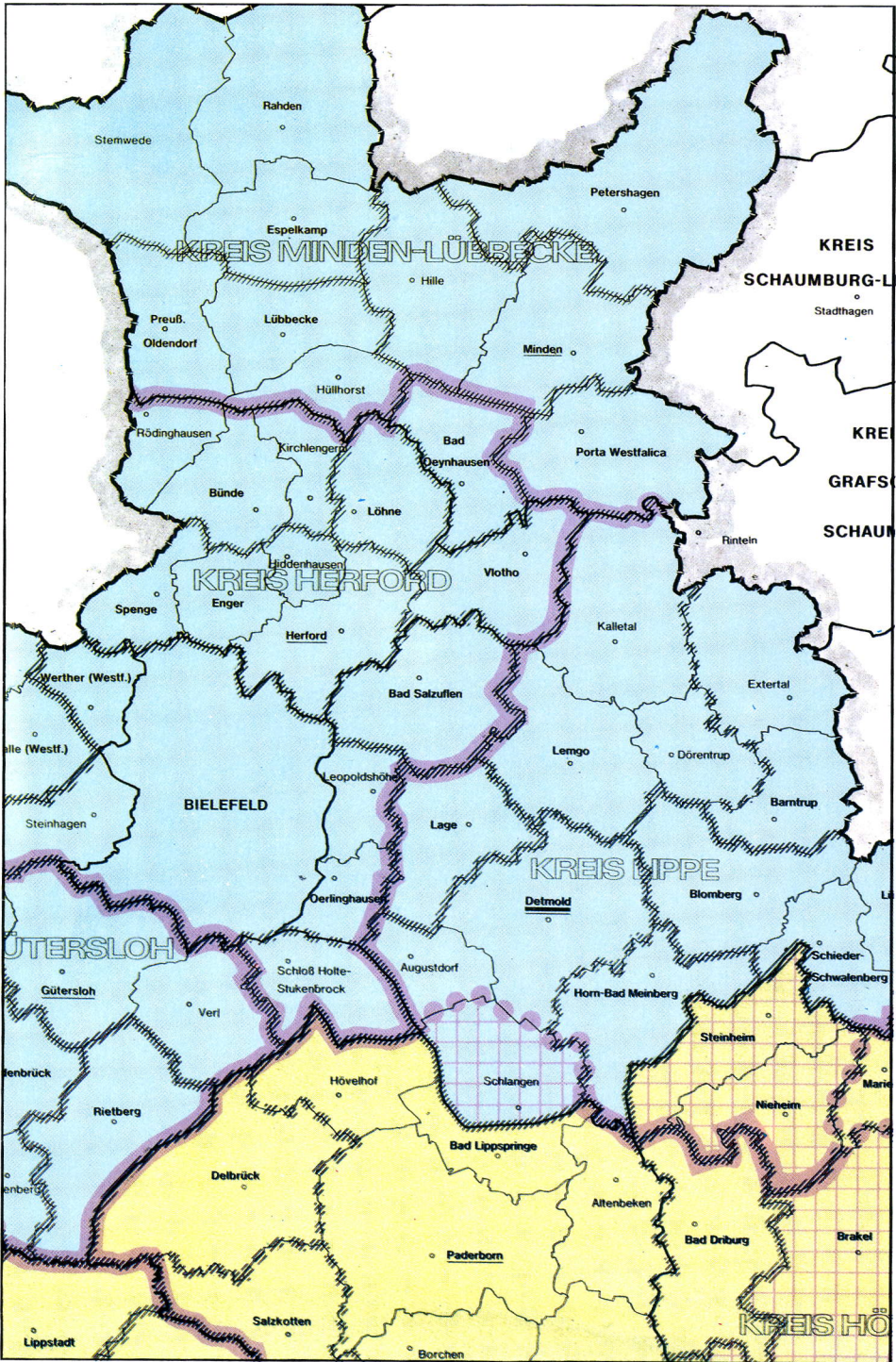
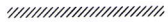


Abb. 2: Abgrenzung von Mittelbereichen, Arbeitsmarktregionen und Oberbereichen  
 (Ausschnitt aus Anlage 4 des Erläuterungsberichtes zum Landesentwicklungsplan I/II, Nordrhein-Westfalen, Entwurf v. 1. 6. 1977)



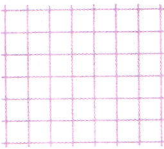
**Kernbereiche mittelzentraler Verflechtungen  
(Mittelbereiche)**



**Nahbereiche von Unterzentren mit  
mittelzentralen Teilfunktionen**



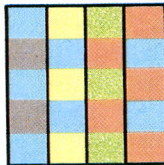
Grenze der Arbeitsmarktregionen nach dem 6. Rahmenplan „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“; soweit diese Grenzen Mittelbereiche durchschneiden, sind sie gepunktet dargestellt.



Unterzentren, die gemäß 6. Rahmenplan einer anderen Arbeitsmarktregion zugeordnet werden als das Mittelzentrum, zu dessen Mittelbereich sie gehören. Bei der Fortschreibung des Rahmenplanes sollen die Grenzen der Arbeitsmarktregionen den Grenzen der Mittelbereiche angepaßt werden.



**Bereiche oberzentraler Verflechtungen  
(Oberbereiche)**



**Auf zwei Oberzentren ambivalent  
ausgerichtete Mittelbereiche**

Gießen (A 5 bzw. A 100) und die sog. Nordharzautobahn (A 35 bzw. A 106), die sich unmittelbar südwestlich von Lemgo kreuzen sollten. 1976 sind beide Autobahnen noch im Bundesbedarfsplan, 1980 sind sie in ihm nicht mehr enthalten, statt dessen die Linien für die B 66n und die B 238n. Die Neuführungen der Bundesstraßen sahen im wesentlichen Umgehungen der untereinander verbundenen Städte vor, die Autobahnen dagegen



hätten mit grätenartigen Zubringerstraßen das infrastrukturelle Niveau des Landkreises Lippe im ganzen in weiter Fläche heben können.

Für das Städteviereck Lemgo – Barntrup (B 66), Barntrup – Rinteln (L 758, Extertalstraße), Lemgo – Vlotho (L 958, K 34, K 16) und Vlotho – Rinteln (B 514, L 781) ist auffallenderweise die Diagonale Lemgo – Rinteln (B 238) als zu entwickelnde Achse nicht genannt und diskutiert worden. Ausbaupläne der mit vielen Kurven dem Gelände angepaßten Straße liegen mit Ausnahme der Ortsumgehung Langenholzhausen nicht vor.

In der kartographischen Darstellung der siedlungsräumlichen Grundstruktur (vgl. Abb. 1) sind für den Teilraum Lemgo die Städte Vlotho und Barntrup als Unterzentren mit 10 000 bis 25 000 Einwohnern in ihrem Grundversorgungsbereich mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums ausgewiesen. Die Absicht, Barntrup als Mittelzentrum auszuweisen und dieser Stadt außer dem Unterzentrum Extertal mit seinen 10 000 bis 25 000 Einwohnern im Versorgungsbereich Dörentrup als weiteres Unterzentrum mit weniger als 10 000 Einwohnern zuzuordnen, änderte nichts an der tatsächlichen Bezogenheit weiter Teile dieser Gemeinde auf Lemgo. Am deutlichsten ist die große Flächengemeinde Kalletal (Hohenhausen) als ein Unterzentrum mittlerer Größe mit 10 000 bis 25 000 Einwohnern im Versorgungsbereich dem Mittelzentrum Lemgo in seinem Einzugsbereich angegliedert.

Das Gliederungsgefüge der Großgemeinde Lemgo bereitet in der topographisch-räumlichen Dualität von Dienstleistungsbereichen und gewerblich-industriellen Arbeitsplatzbereichen den Einkaufspendlern, besonders aber den Berufspendlern aus dem oberen Begatal und dem Kalletal, mit der bisher nicht vorhandenen Umgehung der Innenstadt und von Teilen der Kernstadt Lemgo erhebliche Probleme. Für die nach Lemgo orientierten gewerblichen Arbeitspendler aus dem Zuordnungssektor des nördlichen und östlichen Lipper Berglandes liegen die Lemgoer Gewerbe- und Industriegebiete im Westen verkehrsgemäß auf der „falschen“ Seite der Stadt, während die Betriebe selbst sich wegen der besseren Erreichbarkeit der Fernstraßen (A 2 und A 33) auf der „richtigen“ Seite sehen. Die Ostwestfalenstraße (L 712) war ursprünglich als eine Erschließungsstraße zur Hebung des infrastrukturellen Niveaus in den Landkreisen Lemgo, Detmold und Höxter konzipiert, inzwischen ist sie für den lippischen Raum zu einer wichtigen Verbindungsstraße zur A 44 mit der Auffahrt in Warburg und zur A 2 mit einer eben fertiggestellten Auffahrt in Bad Salzfülen-Ahmsen geworden.

## II. Die Bevölkerungsentwicklung in der Region, der Stadt und in ihrem zentralörtlichen Umland

Die Kenntnis vom Wachsen oder Schrumpfen einer Bevölkerung, vom Zuwandern oder Abwandern von Teilen der Bevölkerung ist nicht nur aus kultur- und sozialpolitischen Gründen, sondern auch aus wirtschaftspolitischen und hier insbesondere arbeitsmarktpolitischen Gründen, von großem Interesse. „Wissen um vorzubeugen“ ist der Wahlspruch des Statistikers. Bevölkerungsbewegungen können Indikator für strukturelle Stärke oder Schwäche, für große Anziehungskraft oder auch ihr Gegenteil nicht nur für ein ganzes

Land, sondern auch für eine Region, selbst für den kleinen Raum einer Stadt und das ihr zugehörige Umland sein.

Biologisches Wachsen oder Schrumpfen ansässiger Bevölkerungen lassen zunächst auf allgemeine Gründe generativen Verhaltens schließen. Obschon solche Prozesse sich in regional belegbaren Unterschieden vollziehen, sind sie in ihren Gründen selten eindeutig zu klären. Dagegen lassen sich die Vorgänge des Zu- oder Abwanderns sowohl in geographisch weiten Räumen als auch in kleineren, überschaubaren räumlichen Einheiten relativ klar analysieren und eindeutig interpretieren. Sie rücken zunehmend in den Vordergrund des öffentlichen Interesses, weil sie in ihren Ursachen leichter erkennbar, in ihren Auswirkungen faß- und sichtbar sind. Gleich um welche Art von Bevölkerungsbewegung es sich handelt, bedarf sie im Blick auf Ursachen und Folgen der sorgfältig prüfenden Beurteilung. Konstante Zahlen sind von vornherein nicht mit Stagnation, positive oder negative Bewegungen durchaus nicht immer mit positiven oder negativen Bewertungen gleichzusetzen.

Regionale und lokale Erscheinungen lassen sich nur in größeren zeitlichen und räumlichen Zusammenhängen zufriedenstellend interpretieren. „Nordrhein-Westfalen hatte Ende 1990 nach den ersten vorliegenden Berechnungen 17 400 000 Einwohner, 300 000 mehr als Ende 1989. Das beachtliche Bevölkerungswachstum (+ 2 Prozent) wurde mitbestimmt durch die Zuwanderung von Aussiedlern aus dem Osten Europas und durch Zuzüge aus dem Gebiet der fünf neuen Bundesländer. Bezogen auf die Landesfläche von 34 068 km<sup>2</sup> ergab sich für NRW mit 511 Einwohnern je km<sup>2</sup> eine Bevölkerungsdichte, die mehr als doppelt so hoch war wie der entsprechende Wert für die heutige Bundesrepublik in ihrer Gesamtheit (220 Einwohner je km<sup>2</sup>) ...“<sup>3</sup> Die Geburtenzahl lag mit 198 000 um 6 Prozent höher als im Jahr 1989 (187 000), die Zahl der Verstorbenen betrug 194 000 und lag um 2 Prozent über dem Wert von 1989. Im positiven Tenor stellt der Bericht fest: „Wenn die endgültigen Daten die hier vorgelegten Hochrechnungsergebnisse bestätigen, bedeutet dies, daß 1990 erstmals seit 1971 wieder ein Geburtenüberschuß zu verzeichnen war (+ 4000).“ Informierend wird hinzugefügt, daß die Zahl der ausländischen Bürger mit 1 580 000 um 80 000 höher lag als 12 Monate zuvor und um etwa 180 000 über dem 10 Jahre zurückliegenden Wert von 1980. Der Ausländeranteil an der Bevölkerung betrug 1990 = 9,1 Prozent, 1989 = 8,7 Prozent und 1980 = 8,2 Prozent. Der Bericht läßt, da das Wachstum einschließlich der leicht positiven Bilanz zwischen Geburten- und Sterberate auf Zuwanderung beruht, mit seinen Hinweisen auf 1980 und 1971 den Schluß zu, daß sich hinsichtlich des generativen Verhaltens der ansässigen Wohnbevölkerung keine Änderungen ergeben haben. Anders ausgedrückt: Will man Bevölkerungsbewegung als Indikator für Reaktionen auf infrastrukturelle und ökonomische Niveauunterschiede heranziehen, sind Phasen der Bevölkerungsentwicklung auszuwählen, in denen die Zuwanderungsraten von außen gering oder zumindest stabil waren.

Im Landesentwicklungsbericht von 1979 wird festgestellt, daß seit 1964 mit Ausnahme des Jahres 1976 kein Ende des Rückganges der Zahl der Geborenen festzustellen ist. Im Berichtszeitraum wiesen Geburtenüberschüsse nur Teile des Münsterlandes, des Sauerlandes und des Raumes Paderborn auf. Relativ große Sterbefallüberschüsse mußten die

Städte des Rhein-Ruhr-Raumes sowie einige Gemeinden in der Eifel und in Ostwestfalen-Lippe hinnehmen.

Der Wanderungssaldo in der Bilanz der Fortzügler in andere Bundesländer gegenüber den Einzüglern aus anderen Bundesländern war seit 1974 negativ und stieg 1977 auf 21 600, 1978 auf 25 800 Personen an. Der Wanderungssaldo insgesamt einschließlich der Zu- und Fortzüge in bzw. aus dem Ausland war 1978 seit 1974 erstmals mit 14 600 Personen wieder positiv.

Gemessen an der Zahl der Bevölkerung Nordrhein-Westfalens waren demnach weniger die Außenwanderungen als vielmehr die Binnenwanderungen von Bedeutung hinsichtlich der Beurteilung von Strukturkrisen oder Strukturschwächen einzelner Regionen des Landes. Soweit sich durch Binnenwanderungen Verschärfungen in strukturschwachen Gebieten abzeichneten, waren für wirksame Gegenmaßnahmen Bevölkerungsvoraussetzungen geboten. Die Prognose der Bevölkerungsbilanz ging von einem Rückgang der Einwohnerzahl in Nordrhein-Westfalen von 17 Mio. am 1. Januar 1978 auf 16,1 Mio. am 1. Januar 1990 (- 2,2 Prozent) aus, die eingessene deutsche Bevölkerung sollte noch um - 4,7 Prozent von 15,8 Mio. (1978) auf 15,1 Mio. (1990) abnehmen.<sup>4</sup>

Die Binnenwanderungsmobilität betraf in den Jahren 1975-1980 jährlich etwa 3 Prozent der Bevölkerung. Beachtliche Wanderungsverluste hatten die Ballungskerne, aber auch einige ländliche Randgebiete, Wanderungsgewinne waren insbesondere in den ländlichen Berührungsräumen und in den Randzonen der Ballungskerne zu verzeichnen. Die Prognosen für die Regionen und Kreise gingen in Ostwestfalen-Lippe von Bevölkerungsverlusten (aus Wanderungen und negativer Geburten-/Sterbefallbilanz) für die Kreise Höxter (0 bis - 2,5 Prozent), Minden-Lübbecke, Herford und Stadt Bielefeld (- 2,5 bis - 7,5 Prozent) aus, positive Bilanzen waren dagegen vornehmlich durch Wanderungsgewinne in den Kreisen Paderborn (+ 7,5 bis + 12,9 Prozent), Gütersloh (+ 2,5 bis + 7,5 Prozent) und Lippe (0 bis + 2,5 Prozent) zu erwarten.<sup>5</sup>

Wenn die in Annahmealternativen erarbeitete Prognose in ihrer insgesamt negativen Aussage nicht in vollem Umfange eingetreten ist, so deshalb, weil zum einen auch in Ostwestfalen-Lippe wirksame Gegenmaßnahmen eingeleitet werden konnten, zum anderen Fortzügen vermehrt Zuzüge von DDR-Flüchtlingen und von Spätaussiedlern entgegenstanden. Darüber hinaus war mit zunehmender Überwindung des Konjunkturreinbruchs nach Beginn der 80er Jahre und erfolgsversprechendem Strukturwandel in den westfälisch-rheinischen Montanregionen die Zahl der ausländischen Rückwanderer stark rückläufig.

Der wissenschaftlichen Überprüfung der generellen Richtigkeit der Bevölkerungsentwicklungsprognose kommt der glückliche Umstand entgegen, daß nach der Kommunalwahl 1970 eine Volkszählung durchgeführt wurde, und daß die Volkszählung vom 5. Mai 1987 mit der Erfassung wichtiger Zusatzdaten (Gebäude, Wohnungen, Arbeitsstätten, Beschäftigungsverhältnis, Ausbildung und Beruf) unmittelbar vor den politischen Umbrüchen in Mittelosteuropa (Ungarn, Tschechoslowakei, DDR) stattfand und in ihren Erhebungen von den späteren großen Zuwanderungsquoten noch nicht berührt wurde. Die genannten Umstände erhellt der Datenrahmen in Tabelle 1.<sup>6</sup>

Die tendenzielle Richtigkeit der Prognose bestätigt sich im Trend bis 1987 auf Landesebene. Auf der regionalen Ebene des Regierungsbezirkes Detmold war insgesamt gesehen kein Negativsaldo zu verzeichnen, jedoch erwiesen sich in der kreisfreien Stadt Bielefeld und in den zuvor erwähnten Landkreisen Ostwestfalens, in den Kreisen Höxter, Minden-Lübbecke und Herford außer den negativen Geburten-Sterbefall-Bilanzen auch die negativen Wanderungsbilanzen (Tab. 2). Unter den Städten waren von dem Abwärtstrend am meisten Bielefeld, Herford und Minden betroffen. Der Trend übertrug sich auch auf die diese Städte umgebenden Kreisgebiete. Entsprechendes gilt für die Aufwärtstrends in den Städten Paderborn und Gütersloh und die umgebenden Kreisgebiete. Nach den Fortschreibungen der Bevölkerungszählung von 1970 liegt der Tiefpunkt der Abwärtsbewegungen in einigen Städten der hiesigen Region – so in Bielefeld und in Herford – bereits im Jahre 1985, in einigen ländlichen Bereichen etwas später. Der Zeitpunkt scheint ein Indiz dafür zu sein, daß Abwanderungen aus strukturellen Gründen in Teilen von Ostwestfalen-Lippe den Abwärtstrend aus generativem Verhalten in der Bevölkerung verstärkten, in anderen Teilen Zuwanderungen den genannten vorhandenen Trend milderten.

Waren die positiven Trends in den südwestlichen Nachbarkreisen an den Kreisstädten Paderborn und Gütersloh orientiert, so ergaben sich im Kreis Lippe teilträumliche Unterschiede. Der positive Detmolder Trend erstreckt sich nicht auf das gesamte Kreisgebiet, sondern erfaßt zunächst den Binnenraum um Detmold mit einer Zuwachsrate seiner Wohnbevölkerung von 3,5 Prozent, die Großgemeinde Stadt Lage mit einer Zuwachsrate von 1,4 Prozent und Horn-Bad Meinberg mit einem Zuwachs von 1,6 Prozent. Der zweite Teilbereich mit positiven Bevölkerungszuwächsen befindet sich noch im zentralörtlichen Einfluß- und Einzugsbereich Bielefelds und bezieht sich auf die Gemeinde Leopoldshöhe mit einem Bevölkerungszuwachs von 25 Prozent, die Gemeinde Stadt Oerlinghausen mit 11 Prozent und die Stadt Bad Salzuflen (betroffen sind vor allem die westlichen Ortsteile Lockhausen und Werl-Aspe) mit einem gesamtstädtischen Zuwachs seiner Wohnbevölkerung von 2,8 Prozent. Westlich des Osnings weisen Augustdorf – schon im Einflußbereich von Sennestadt und Gütersloh – einen Bevölkerungszuwachs von 4,6 Prozent, Schlangen im Grenzbereich zu Paderborn und Bad Lippspringe einen Zuwachs von 5 Prozent auf.<sup>7</sup> Die Gemeinden des lippischen Südostens, Lügde und Schieder-Schwalenberg, sind von den Schwankungen in der Bevölkerungsbewegung nicht berührt, ihre Einwohnerschaften verhalten sich bewegungsneutral (Abb. 3).

In der Stadt Lemgo und in den Bereichen der nördlich und östlich sich anschließenden Flächengemeinden zeichneten sich Bewegungs- und Wanderungsergebnisse ab, die mit ihren negativen Bilanzierungen nicht im Rahmen der für Lippe insgesamt angenommenen positiven Prognose blieben. Für den zentralörtlichen Nahbereich zeigen sich Schwankungsbewegungen bis zu – 5 Prozent im Zeitraum von 1970 bis 1987 ab. Die Bevölkerungsverluste betragen in Lemgo – 1,6 Prozent, im Kalletal – 2,3 Prozent und in Dörentrup – 5,1 Prozent. Im Sektorenaußenraum des zentralörtlichen Einzugs- und Einflußbereiches weisen die Flächengemeinde Extertal Bevölkerungsverluststraten von – 5,6 Prozent, die

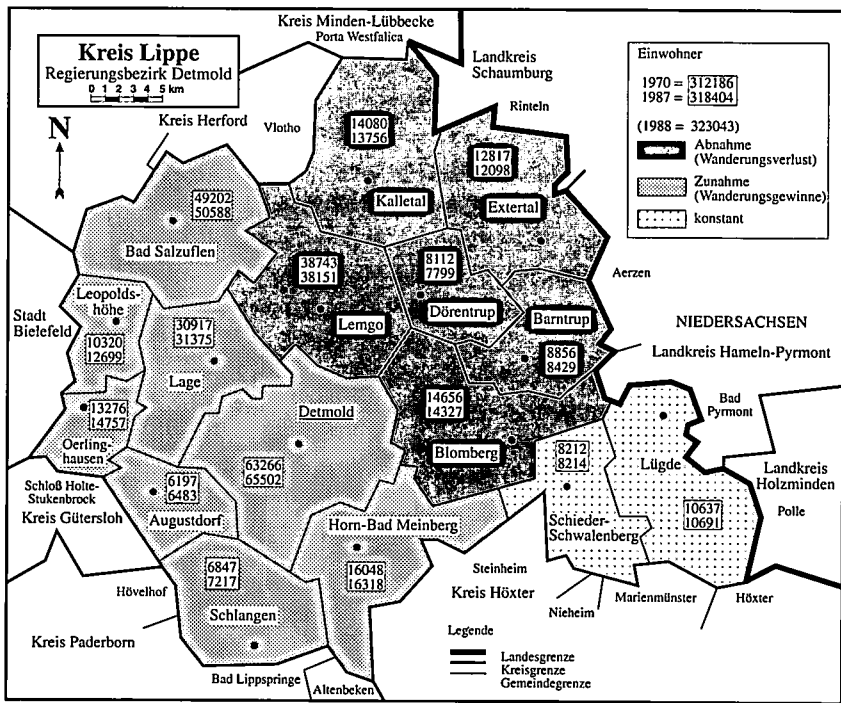


Abb. 3: Bevölkerung 1970 und 1987

Stadt Barntrop von - 4,9 Prozent und die z. T. auch dem Einzugsgebiet von Detmold zuzurechnende Stadt Blomberg eine Verlustrate von - 2,2 Prozent auf. Die Bevölkerung des zentralörtlichen Sektors der Stadt Lemgo mit den Gemeinden Kalletal und Dörentrup im Nahraum, den Außenraumgemeinden Extertal und Stadt Barntrop zuzüglich Stadt Blomberg betrug 1970 insgesamt 97264 Personen. Der Bevölkerungsverlust von 2842 Einwohnern bis 1987 machte - 2,9 Prozent aus.

Begründete Schlußfolgerungen für den aufgezeigten Tatbestand lassen sich nur aus weitergehenden Analysen ziehen. Für die Jahre ab 1974 konnten die Berichte des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik Nordrhein-Westfalen herangezogen werden. Die Daten der Bevölkerungsfortschreibung sind nicht immer voll zutreffend, weil z. B. in Lemgo durch den Zuzug von Fachhochschülern Verwechslungen bei der Angabe von Erst- und Zweitwohnsitz vorzuliegen scheinen. Stieg nach der Volkszählung von 1970 die Bevölkerung noch bis 1974 an, so ist ab 1974 bis 1984 eine stetige Abnahme zu verzeichnen, die sich bis 1987 verlangsamt fortsetzt. Im Falle der Stadt Lemgo (Tab. 3) wird bis 1984/85 die Abnahme der Bevölkerung nur scheinbar durch eine insgesamt positive Zuzugszahl ausgeglichen. Für die absolute Abnahme ist die negative Differenz zwischen Geburtenzahl und Sterbefallzahl ausschlaggebend. Vermutlich konnten Zuzüge und Fortzüge wegen unterbliebener Meldungen nicht immer korrekt erfaßt werden, wie der Vergleich der fortgeschriebenen Einwohnerzahl von 1986 mit der Einwohnerzahl nach der Volkszählung 1987 nahelegt (Tab. 4). Die hinter der Sterbefallrate zurückbleibende

negative Geburtenrate setzt sich auch nach 1984 fort. Deutliche Abschwächung erfährt sie erst nach den starken Zuwanderungen ab 1987/88 bis 1990. Wenn das Jahr 1988 als ein Schwellenjahr in der Bevölkerungsbewegung angesprochen werden kann, dann vor allem wegen der wachsenden Zahlen der Spätaussiedler aus der früheren Sowjetunion und der vermehrten Zuwanderung von Übersiedlern aus der ehemaligen DDR.

Betrafen in der Großgemeinde Stadt Lemgo die unterschiedlichen Bevölkerungsbewegungen vor allem Innen- und Kernstadt, so verteilten sie sich in den Flächengemeinden Kalletal (112,43 km<sup>2</sup>) und Dörentrup (49,79 km<sup>2</sup>) auf mehrere Dörfer und Orte. Die Flächengemeinde Kalletal wird von den ehemaligen Ämtern Varenholz und Hohenhausen (ohne Matorf-Kirchheide und Welstorf) eingenommen. In den früheren Ämtern bilden die beiden Kirchorte Hohenhausen und Langenholzhausen sowie der Ort Kalldorf die dörflichen Siedlungszentren der 1969 um Hohenhausen als Verwaltungszentrum zusammengefaßten Großgemeinde.<sup>8</sup> Das Tal der Kalle öffnet die Landschaft in Richtung Norden nach Möllenbeck zur Weser hin. Die Verbindung zum übergeordneten Mittelzentrum Lemgo ist allein durch die noch nicht begradigte B 238 Lemgo – Rinteln gegeben. Lage, Flächengröße und mehrere in etwa gleich große Siedlungen erschweren die Entwicklung der Gemeinde und ihre Bezogenheit auf die Dienstleistungs- und Arbeitsmarktzentralität von Lemgo. Zum Zeitpunkt der Großgemeindebildung zählte die Gemeinde Kalletal 14 521 Einwohner, zum Datum der Volkszählung 1987 war die Einwohnerzahl auf 13 799 abgesunken und zum Jahresende auf 13 671 (Tab. 5 u. 6).

Der Abwärtstrend von 1974 bis 1987 ist von Jahr zu Jahr mehr oder minder stetig, starke Einbrüche sind 1983/84, 1985 und wiederum 1987 zu verzeichnen. Die Geburtenrate ist gegenüber der Sterberate, wenn auch in der Größe der Differenz leicht abnehmend, über einen Zeitraum von 15 Jahren von Jahr zu Jahr negativ. Seit 1982/83 übersteigen die Fortzüge die Zuzüge. Diese negative Tendenz wird erst mit der Zuweisung von Spätaussiedlern ab 1988 aufgehoben, die Einwohnerzahl steigt entsprechend. Die negative Bilanz zwischen Geburten- und Sterbefallrate bleibt jedoch bei im ganzen leicht verringerten Zahlen bestehen. Bis 1987 addierten sich beide negativen Bilanzierungen. Ob das Verhältnis von Zu- und Fortzügen künftig positiv gehalten werden kann, wird von verschiedenen Faktoren – weitere Zuweisung von Aussiedlern, Wohnungs- und Arbeitsplatzangebot – abhängen. Vermutlich wird sich ohne merkliche Verbesserung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen die ökonomische Struktur nicht wesentlich ausbauen lassen. Wer den Zuwandererstrom als Chance für die Gemeinde begreifen will, muß sich fragen, ob ohne vorherige Hebung des infrastrukturellen Niveaus die ökonomische Struktur durch Anwerbung neuer Betriebe ausgedehnt werden kann.

Die Flächengemeinde Dörentrup nimmt das mittlere Begatal östlich des Begataldurchbruchs zwischen Rieper- und Bienberg einerseits und Biesterberg andererseits ein. Der übergeordnete Mittelzentralort Lemgo wird nördlich der Bega allein über die Bundesstraße B 66 erreicht, nachdem die Bundesbahn den Streckenabschnitt der Linie 204 zwischen Lemgo und Hameln 1980 für den Personenverkehr stillgelegt hat. Die B 66 ist – von einigen mit Ampeln versehenen Kreuzungen abgesehen – nicht ausgebaut, Ortsumgehungen fehlen. Südlich der Bega verbindet die Kreisstraße K 83 einige kleinere Ortsteile

mit dem Lemgo zugehörigen Ortsteil Brake. Leistungsfähige Verbindungen zur südlich gelegenen Ostwestfalenstraße auf dem Streckenabschnitt Lemgo nach Blomberg sind nicht vorhanden oder noch nicht ausgebaut. Die Flächengemeinde hat es schwer, ihre dörflichen Siedlungskerne zu festigen und in Dörentrup ein für die gesamte Gemeinde annehmbares Versorgungszentrum zu entwickeln. Im Westen liegen die ehemals selbständige Gemeinde Wendlinghausen mit Dörentrup, unmittelbar benachbart, in einem seitlichen, nach Norden sich erstreckenden Ausraum der Kirchort Hillentrup und der Ort Schwelentrup, im Osten der Gemeinde 5 bis 7 km entfernt die Dorfsiedlungen von Humfeld und des alten Kirchortes Bega.<sup>9</sup>

Die um den neugeschaffenen Verwaltungsort Dörentrup zusammengefaßte Großgemeinde zählte nach der Volkszählung 1970 noch 8174 Einwohner, nach der Volkszählung des Jahres 1987 war die Einwohnerzahl auf 7875 abgesunken. Wie die Einwohnertabellen zeigen, war auch für Dörentrup bis 1974 noch eine leichte Zunahme der Bevölkerung zu verzeichnen. Ab 1974 – zum Jahresende hatte die Gemeinde ihre höchste Einwohnerzahl mit 8372 Einwohner zu verzeichnen (Tab. 7) – nimmt die Bevölkerung bei Stillständen in den Jahren 1981 und 1983 im ganzen gesehen bis zum Jahre 1987 kontinuierlich ab (Tab. 8). Der Unterschied der Zahlen zwischen den Geborenen und den Gestorbenen ist bezogen auf die Gesamtbevölkerung durchgehend negativ, der Negativsaldo nimmt auch bei erhöhten Zuweisungen von Aussiedlern nach 1987 nicht ab.

Auffallend ist, daß abgesehen von den Jahren 1982 und 1984 die Anzahl der Zuzüge stets die Zahl der Fortzüge übersteigt. Einwohnergewinne sind dabei in den westlichen Ortsteilen Hillentrup, Schwelentrup und Wendlinghausen zu verzeichnen. Anders als in der Flächengemeinde Kalletal addieren sich keine Negativsalden, dennoch vermag die positive Zuzugsbilanz erst ab 1987 die negative Geburten-Sterbefall-Bilanz auszugleichen. Sofern Bevölkerungsbewegungen strukturelle Zustände, Bedingungen und Veränderungen anzeigen, lassen die Zuzüge auf vermehrte und durchaus begehrte Wohnortqualität einzelner Siedlungen der Gemeinde schließen, die Negativsalden der Bevölkerungsbewegungen deuten jedoch auf ein verstärktes Abwandern berufstätiger Bevölkerung mittleren Alters hin. Die Gesamtaussage der für Dörentrup erstellten Tabellen ist unter dem Gesichtspunkt struktureller Rahmenbedingungen und ökonomischer Grundstrukturen eher negativ zu bewerten. Es bleibt dabei eine offene Frage, ob die Gemeinde vermehrten Aussiedlerzuweisungen gewachsen sein wird.

Für die peripher gelegenen Gemeinden Stadt Barntrop (59,46 km<sup>2</sup>, Volkszählung 1970 = 8691 Einwohner, Volkszählung 1987 = 8586 Einwohner) und die Flächengemeinde Extertal (92,5 km<sup>2</sup>, Volkszählung 1970 = 12 577 Einwohner, Volkszählung 1987 = 12 052 Einwohner) zeigen die Bevölkerungsbewegungen im Zeitraum der beiden vergangenen Jahrzehnte in die gleiche Richtung wie bei den im zentralörtlichen Nahbereich gelegenen Gemeinden Kalletal und Dörentrup. Es mag hier genügen, die Daten vor und nach der 1987/88 von außen hervorgerufenen Trendwende mitzuteilen (Tab. 9 u. 10).

Zusammenfassend läßt sich feststellen, daß die beiden solitären Oberzentren Bielefeld und Paderborn mit ihren innerstädtischen Dienstleistungszentren und den diese umgeben-

den Gewerbe- und Industrieansiedlungsringen ihre Einflußbereiche auf die westlippischen und auf die südlippischen Randgemeinden ausgedehnt haben. Die relativ starken Bevölkerungszunahmen – siehe vor allem Leopoldshöhe, Oerlinghausen und Schlangen – lassen darauf schließen, daß die betroffenen Gemeinden in eher zentralörtlichen Außenringflächen liegen und als Wohnorte unter Inkaufnahme der Belastung täglichen Pendelns nach Bielefeld und nach Paderborn durchaus begehrt sind.

Die Sogwirkung der Regierungs- und Kreisstadt Detmold ist räumlich nicht so weit ausgreifend, wie das in den Bereichen von Bielefeld und Paderborn zu beobachten ist, jedoch profitieren von der Bedeutungszunahme als Verwaltungs- und Dienstleistungszentrum mit positiven Bevölkerungszuwächsen einige Ortsteile der Stadt Lage (Pivitsheide V. L. und Hörste) und einige Ortsteile der Stadt Horn-Bad Meinberg (hier z. B. Holzhausen-Externsteine).

Lemgos Anziehungskraft als Dienstleistungszentrum und Industriestandort reicht bislang nicht aus, um positive Bevölkerungsentwicklungen in der Stadt und in ihrem Umland – Dörentrup ist nur partiell die Ausnahme – zu bewirken. Eine gewisse Schwäche der Zentralörtlichkeit Lemgos ist nicht zu verkennen. Ihre Stärkung würde sich vermutlich auch auf die Gemeinden des zentralörtlichen Nahbereichs positiv auswirken. Wie stark die tatsächlichen Abwanderungen sich ausgewirkt hätten, wenn nicht auch in den Jahren vor 1987 eine gewisse Zuwanderung zu verzeichnen gewesen wäre, läßt sich schwer sagen. In 15 Jahren (1973 bis 1987) hat die Stadt Lemgo 883 Aussiedler, der Lemgoer Nahbereich 1008 Zuwanderer und Aussiedler aufgenommen und integriert (Tab. 10). Allein in den 4 Jahren von 1988 bis 1991 hat sich in Lemgo die Anzahl der aufgenommenen Aussiedler mit 1946 mehr als verdoppelt, im zentralörtlichen Nahbereich mit 3223 verdreifacht. Bei allen Schwierigkeiten der Unterbringung bietet dieses, wenn auch von außen bewirkte Wachstum der Bevölkerung eine große Chance, bei entsprechenden Infrastrukturmaßnahmen die wirtschaftliche Kraft dauerhaft zu stärken.

### III. Die Pendlerbewegungen in der Region, in den Gemeinden des zentralörtlichen Mittelbereichs und ihre Bedeutung für die Zentralität der Stadt

In Nordrhein-Westfalen gab es zum Zeitpunkt der Volkszählung am 27. Mai 1987 rund 2 520 000 interkommunale Außenpendler, d. h. Erwerbstätige, Studenten und Schüler, die täglich ihre Wohngemeinde verlassen, um ihren Arbeitsplatz oder ihren Ausbildungsplatz in einer anderen Stadt oder Gemeinde zu erreichen. In dieser Zahl sind nicht die Binnenpendler enthalten, d. i. die Anzahl von Erwerbstätigen, Schülern und Studenten, die täglich ihre Wohnung in einem Ortsteil oder Stadtteil verlassen, um in einem anderen Stadt- oder Ortsteil derselben Stadt ihrer Beschäftigung nachzukommen oder ihre Ausbildung zu erhalten.

Von den 6,9 Mio. Erwerbstätigen in NRW sind allein 2 183 244 Berufsauspendler, das sind 31,5 Prozent aller Berufstätigen. Bei der Zählung der Erwerbstätigen am Arbeitsort



ergab sich, daß von insgesamt 6759956 Beschäftigten 2212741 (32,73 Prozent) in einer anderen Gemeinde und 64355 (0,95 Prozent) ihren Wohnort in einem anderen Bundesland haben.<sup>10</sup> In ländlichen Gebieten ist der prozentuale Anteil der Pendler, verstärkt im Bereich der Ausbildungspendler, höher als in den Großstadt- und den Ballungsgebieten. Das von den Pendlern bevorzugte Verkehrsmittel ist besonders in den ländlichen Gebieten, aber auch in den Randzonen der Ballungsgebiete und solitären Oberzentren der private Pkw. Bahnen und Busse werden in den städtischen Gebieten mehr als in den ländlichen Gebieten benutzt.

Im Regierungsbezirk Detmold hatte die Stadt Bielefeld sowohl 1970 mit 6320 als auch 1987 mit 11719 die geringste Zahl von Auspendlern, die größte Zahl hatte der Kreis Lippe 1970 mit 37853 und 1987 mit 61773 in Städte und Gemeinden des Kreisgebietes, der Nachbarkreise und vor allem in die kreisfreie Stadt Bielefeld zu verzeichnen. Auspendler gab es 1970 im Regierungsbezirk 173839 Personen, davon 147048 Berufspendler, 1987 waren 286172 Personen Pendler, davon 244005 Berufspendler, eine Zunahme jeweils um das 1,6fache.<sup>11</sup>

Von den 61773 Auspendlern im Kreis Lippe benutzten 49549 Pendler den Pkw (80,2 Prozent), d. i. im Regierungsbezirk absolut die höchste Zahl, relativ in Prozent unmittelbar hinter dem Pkw-Anteil im Kreis Minden-Lübbecke (40357 Pkw-Pendler = 80,55 Prozent). Der Verkehrssituation entsprechend wird die Bahn in Lippe von nur 1325 Pendlern, d. i. mit 2,14 Prozent der geringste Anteil im Regierungsbezirk, in Anspruch genommen. Der Bus wird mehr als in den Nachbarkreisen von 8869 Pendlern – überwiegend von Bildungspendlern (14,36 Prozent) – benutzt.<sup>12</sup>

Von besonderer Relevanz für die Betrachtung sind die räumliche Verteilung sowie die wirtschafts- und verkehrsgeographische Situation der Einpendler- und auch der Auspendlergemeinden.

Einpendlergemeinden sind Gemeinden, in denen der Quotient aus dem Verhältnis von Ein- zu Auspendlern  $< 1$  ist, Auspendlergemeinden sind diejenigen, in denen der Quotient von Ein- zu Auspendlern  $> 1$  ist. Von den 70 Städten und Gemeinden der Region Ostwestfalen-Lippe waren 1987 18 Einpendlergemeinden, d. h. der Pendlerquotient war  $< 1$  mit einer positiven Pendlerbilanz. Absolut und relativ ist sie zu den Orten der Umgebung in der großen Mehrzahl aller Fälle zugleich Ausdruck von hoher Arbeitsplatz-, Einkaufs-, Bildungs- und Ausbildungszentralität.

Einen hohen Zentralitätsgrad weisen in Ostwestfalen-Lippe die Städte des Verkehrs- und Verdichtungsbandes entlang der Bahnlinie Köln – Hannover und der Autobahn A2 auf. Außer dem Zentrum Bielefeld sind mit positiven Pendlerbilanzen zu nennen: Rheda-Wiedenbrück, Gütersloh, Herford, Bünde und Minden.

Die höchsten Zentralitätsgrade in der Region sind für Paderborn und Detmold anzuzeigen. In den übrigen Städten und Gemeinden des Kreises Lippe sind, wenn auch mit den Solitärzentren und den Städten des Verdichtungsbandes nicht vergleichbar, in teils ländlicher Umgebung Lemgo und Augustdorf Einpendlerorte mittlerer und unterer Versorgungsbereichseinstufung. Ähnliches trifft in den ländlich-agrarstrukturierten

Gebieten des südöstlichen Teiles des Regierungsbezirkes mit solitärer Kleinraumzentralität für die Städte Höxter, Warburg, Bad Driburg und Brakel zu.

Legt man nur den Berufspendlerquotienten als Maßstab an, verringert sich in der Region die Anzahl der Einpendlergemeinden um Höxter, Brakel, Schieder-Schwalenberg, Bünde, Harsewinkel und Langenberg auf 12 Städte und Gemeinden. Bei den Berufspendlern ist in ländlichen Gebieten die Erreichbarkeit lokaler Arbeitsmärkte in manchen Fällen problematisch, weil einige Gemeinden nicht unmittelbar an stärkere lokale Arbeitsplatzmärkte angrenzen. Solche Nachteile treffen in Lippe die Stadt Barntrop und die Gemeinden Extertal, Schieder-Schwalenberg und Lügde. Im südlich anschließenden Bereich von Weser und Egge setzt sich die Linie solcher Städte und Gemeinden fort mit Höxter, Marienmünster, Beverungen und Wünnenberg. Bei den Bildungs- und Ausbildungspendlern ist die Lage weniger schwierig, weil anders als auf dem Arbeitsplatzmarkt durch die Einrichtung neuer Gymnasien die Teilzentralität auf  $< 1$  angehoben werden konnte, so in Barntrop, Blomberg, Steinheim, Höxter, Beverungen, Brakel und Büren.

Von der Einwohnerzahl her sind in Ostwestfalen-Lippe Bielefeld und Paderborn – zugleich sind beide Städte Universitätsstädte – als Oberzentren für einen Einwohnerversorgungsbereich mit mehr als 1 Mio. Einwohnern eingestuft. Als große Mittelzentren für ein Versorgungsbereich-Umfeld von 100 000 bis 150 000 sind eingestuft Gütersloh, Minden und Herford. Die Zentralitätsquotienten betragen für Paderborn Stadt 4,5, für Bielefeld 3,9, für Minden 3,2, Herford 2,2, das teiloberzentrale Detmold 2,0 und Gütersloh 1,7.

Zu den mittelgroßen Mittelzentren, die in ihrem Bereich 50 000 bis 100 000 Einwohner auf dem Arbeitsmarkt und im Ausbildungsbereich zu versorgen haben, gehören in Lippe Lemgo und Bad Salzuffen. Auffällig ist dabei, daß das Lemgo um 12 000 Einwohner übersteigende Bad Salzuffen 1987 mit 50 567 EW nur einen Zentralitätsgrad von 0,75 besitzt, während für das nur 38 131 EW zählende Lemgo ein Quotient von 1,69 errechnet wurde. Von den benachbarten kleineren Versorgungsbereichsunterzentren für 25 000 bis 50 000 EW haben Vlotho eine Zentralität von 0,66, Lage von nur 0,45, Horn-Bad Meinberg von 0,56, Blomberg von 0,75, das aus politischen Gründen aufgestufte Barntrop von 0,73, Steinheim von 0,91 und Brakel von 1,39. Gerade der Pendlerquotient für den letztgenannten Ort zeigt, daß Einpendlerzentralität zwar ein wichtiger Indikator, insgesamt gesehen jedoch nur ein Indikator unter mehreren für die Gesamtzentralität sein kann.

Lemgos hoher Zentralitätsgrad (Tab. 12) ist nicht ausnahmslos ein Eigenverdienst der Stadt. Auffallend ist die große Differenz, die zwischen Ausbildungszentralität (Fachhochschule, Berufsschulen, zwei Gymnasien und eine Realschule) und Berufspendlerzentralität (6,67 zu 1,29) gegeben ist. Errechnet man den Unterschied aus der Gesamtzentralität beider Gruppen (1,69), so liegt die Berufspendlerzentralität nur um 0,4 niedriger.

Die Gemeinden im Nahbereich des Zentralitäts- und Versorgungssektors, Kalletal und Dörentrup, zeigen korrelativ in beiden Pendlergruppen schon 1970 erheblich negative

Salden mit schwachen Quotientgraden unter 0,4, nach den Berechnungen für 1987 fallen die Quotienten unter 0,25 (vgl. Tab. 12). In beiden Nahbereichsgemeinden hat sich die Situation aus der Sicht dieser Gemeinden im Zeitraum von 1970 bis 1987 merklich verschlechtert.

In den Außengemeinden Barntrup und Extertal sind die absoluten Zahlen in den beiden Pendlerströmen und ihren Pendlergruppen im Gegensatz zu den Innengemeinden des Sektors leicht angestiegen, bleiben jedoch mit ihren Quotientgraden deutlich unter 1. Lediglich im Bildungssektor weist Barntrup nach dem Ausbau seines Gymnasiums einen positiven Teilzentralitätsquotienten auf.

Lemgo hat in allen Bereichen erheblich gewonnen, vor allem gilt das für den Ausbildungsbereich. Allein an der Fachhochschule Lippe studieren am Standort Lemgo zur Zeit über 3200 Fachhochschulstudenten – soviel wie die Lemgoer Innenstadt Einwohner zählt –; über 70 Prozent der Studenten sind Tagespendler, weil der Wohnungsmarkt in der Stadt völlig überfordert und ausgeschöpft ist. Nicht unerheblich trägt im Berufspendlerbereich das Kreiskrankenhaus bei über 1000 Beschäftigten mit 450 Einpendlern aus anderen Städten und Gemeinden zu der stark positiven Pendlerbilanz bei.

Die hohe überörtliche Gesamtzentralität der Stadt Detmold (Tab. 13) erklärt sich vor allem aus der Verwaltungszentralität (Bezirksregierung, Kreisverwaltung, Landeskirchenamt) und der Ausbildungszentralität (eine der größten Musikhochschulen des Landes, zwei Abteilungen der Fachhochschule Lippe, drei Gymnasien und verschiedene Berufsbildende und Fachschulen). Im Dienstleistungsbereich ist ein großes Kreiskrankenhaus neben anderen Einrichtungen zu nennen. Die wechselseitigen Pendlerausaustauschströme zwischen Detmold und Lemgo sind durchaus beträchtlich.

Die Stadt Lage gibt Berufs- und Ausbildungspendler in großer Zahl nach Detmold ab. Bad Salzuflen weist erhebliche Einpendlerzahlen auf, saldiert aber in allen Pendlerströmen und -gruppen gegenüber dem angrenzenden Oberzentrum Bielefeld und dem relativ stärkeren, unmittelbar benachbarten Mittelzentrum Herford negativ. Das Volumen der in Bad Salzuflen überwiegend im Ortsteil Schötmar ansässigen Betriebe ist dem der Betriebe in Lemgo durchaus vergleichbar, das Gewerbesteueraufkommen bei in den letzten Jahren steigender Tendenz wesentlich höher als in Lemgo, die Bilanzierungen der Pendlerströme liegen dennoch unter 1 zwischen 0,7 und 0,8, im Ausbildungsbereich – der Stadt fehlen gewerblich orientierte Fachschulen – zwischen 0,1 und 0,2. Das Stadtgebiet der Großgemeinde deckt sich mit dem zugeordneten mittelzentralen Versorgungsbereich. Bad Salzuflen ist wesentlich Badestadt und zugleich als Industriestandort mit autobahnnahe Ortsteilen attraktiver als Detmold, Lemgo oder Lage. Gegenüber Lemgo haben sowohl Bad Salzuflen als auch Lage aus Auspendlerströmen nach Lemgo keine merkbaren Zentralitätsverluste zu verzeichnen. Es zeigt sich, daß die am Arbeitsmarkt orientierten Zentralitätsquotienten zwar aussagekräftig, jedoch nur bedingt vergleichbar sind.

Anders sehen die Verhältnisse in Lemgo aus. Der ungleichmäßig ausgreifende Einzugsbereich der Stadt liegt mit hohen Pendlersalden eindeutig in Richtung Osten mit 2514 Einpendlern. Aus nördlicher Richtung pendeln 1714 Personen ein, aus Richtung Süden

kommen 1604 Pendler, aus Richtung Westen gelangen nur noch 1211 bzw. aus Nordwesten 948 in das Stadtgebiet (Tab. 14). Die Auspendlerrichtungen (Tab. 15) sind ebenfalls asymmetrisch und in ihren Größenordnungen geographisch gegenläufig: nach Westen und vor allem nach Süden (Detmold) sind sie erheblich, nach Osten und nach Norden nehmen sie bis zur Geringfügigkeit ab.<sup>13</sup>

In ihrem Einzugsbereich hat die Stadt Lemgo eine durchaus feste Position (Tab. 16), die ihre Stärke allerdings weniger aus sich selbst als aus der Schwäche ihrer Unterzentren im mittelzentralen Versorgungsbereich abzuleiten hat. Läßt man die Bereiche der Ausbildungseinrichtungen und des Kreiskrankenhauses außer acht, deuten die Zahlen im Feld der gewerblichen Berufspendler gegenüber den südlich und westlich gelegenen starken Dienstleistungs- und Gewerbezentren auf Schwächen hin, die zu ernsthaften Sorgen Anlaß geben können.

#### IV. Die Kaufkraftbewegungen im Einzelhandel und ihre Einschätzung für die zentralörtliche Stellung der Stadt

In den vergangenen Jahren ist es üblich geworden, die Zentralität lediglich durch den Quotienten aus Einpendlern zu Auspendlern zu bestimmen. Es wird oft übersehen, daß der Pendlerstrom zwischen Wohnort und Arbeitsort nur ein – wenn auch wichtiger – Indikator unter anderen Indikatoren für die zentralörtliche Stellung und Einstufung einer Stadt ist. Durchaus sinnvoll ist es, parallel zu den Pendlerströmen auch die Kaufkraftströme, die Kaufkraftzuflüsse und die Kaufkraftabflüsse zu betrachten und bei der Bewertung der Zentralität heranzuziehen.

Für den Bürger als Konsumenten und Käufer spielt die Einzelhandelszentralität eine nicht weniger große Rolle als die Arbeitsplatzzentralität. Beim täglichen oder beim Wochenendeinkauf, ob im Fachgeschäft oder im Warenhaus, wird die Einzelhandelszentralität als Einzelhandelsattraktivität stets von neuem erfahren und im Kaufverhalten bewertet. In der volkswirtschaftlichen Rechnung dagegen wird die Einzelhandelszentralität als Verhältnis von Kaufkraftzufluß zu Kaufkraftabfluß, gemessen an der einzelhandelsrelevanten Kaufkraft pro Einwohner, ausgewiesen. Der saldierte Kaufkraftzufluß bzw. Kaufkraftabfluß aus den benachbarten Städten und Gemeinden wird dabei als Differenz des Einzelhandelsumsatzes in einer Gemeinde und der einzelhandelsrelevanten Kaufkraft ihrer Bürger (Einwohner) berechnet.

Nach einer Datenerhebung und Untersuchung des Institutes für Landes- und Stadtentwicklungsforschung aus dem Jahre 1985 läßt sich die errechnete Einzelhandelszentralität den zentralörtlichen Einstufungen der Städte und Gemeinden im Landesentwicklungsplan I/II zuordnen. Die Anwendung der Untersuchung auf Ostwestfalen-Lippe zeigte als

Ergebnis, daß das Oberzentrum Bielefeld im Jahre 1985 einen bilanzierten Kaufkraftzufluß von 15,3 Prozent gemessen an der einzelhandelsrelevanten Kaufkraft der Einwohner Bielefelds zu verzeichnen hatte. Alle anderen Gemeinden im Mittelbereich von Bielefeld wiesen Kaufkraftabflüsse gemessen an der Gesamtkaufkraft ihrer Einwohner auf. Das Oberzentrum Paderborn – im Gegensatz zu Bielefeld noch vom Landkreis umgeben und insofern in günstigerer Berechnungsposition als die kreisfreie Stadt Bielefeld – konnte mit 47,65 Prozent Zufluß eine relativ größere Einzelhandelszentralität vorzeigen. Auch in absoluten Zahlen war Paderborn mit 383 Mio. DM Zufluß vor Bielefeld mit 349 Mio. DM Kaufkraftzufluß einzuordnen.<sup>14</sup>

Der im Entwicklungsachsenband liegende Kreis Herford hatte in seinen Städten Herford und Bünde hohe Kaufkraftzuflüsse und entsprechende Einzelhandelszentralität aufzuweisen. Die westlippischen Städte und Gemeinden gaben Kaufkraft – auch hier eine Parallele zu den Pendlerströmen – an Bielefeld und Herford ab. In der Untersuchung steht im Kreis Lippe Detmold mit einem Zufluß von 20,9 Prozent Kaufkraftzufluß vor Lemgo mit 6,5 Prozent Kaufkraftzufluß an der Spitze.

In Tabelle 17 sind dem großen Mittelzentrum Detmold die kleinen Mittelzentren Horn-Bad Meinberg und Lage – im Erstreckungsbereich beider gibt es keine Unterzentren – und das Unter- bzw. Grundzentrum Augustdorf zugeordnet. Aus den beiden kleinen Mittelzentren fließt Kaufkraft nach Detmold ab, aus dem Unterzentrum Augustdorf könnte auch Kaufkraft nach Bielefeld und Paderborn abfließen. Wie die leicht negative Einzelhandelszentralität Veranlassung gibt, das Mittelzentrum Bad Salzuflen dem Mittelzentrum Herford als Zuflußort tabellarisch anzufügen, so gibt der außerordentlich hohe Kaufkraftabfluß in Schlangen Veranlassung, diese Gemeinde in der Tabelle dem Einflußbereich Paderborns anzugliedern. Im Gegensatz zu Bad Salzuflen und Lage sind dem Mittelzentrum Blomberg im Erstreckungsbereich mit Lügde und Schieder-Schwalenberg Grund- bzw. Unterzentren mit merkbaren Kaufkraftabflüssen zugeordnet. Die Abflüsse gelangten jedoch nicht in voller Höhe nach Blomberg, sondern vermutlich teilweise in Nachbarzentren (Pyrmont, Steinheim) und in das Mittelzentrum Detmold. Kaufkraftzufluß und Kaufkraftabfluß bilanzieren in Blomberg leicht negativ, die Zentralität bleibt unter 1, ein Resultat, das in Zentren mit angegliederten Gemeinden tieferer zentraler Einstufung in der Regel nicht eintritt.

In bezug auf die Stadt Lemgo und ihren Mittelbereich bleibt festzustellen, daß die räumlichen Zuordnungen des Entwurfs des Landesentwicklungsplanes I/II mehr den Realitäten entsprachen, als die beantragten Änderungen, Barntrop zum Mittelzentrum hochzustufen – es nicht bei einem Grundversorgungszentrum mit Mittelbereichsteilfunktionen zu belassen –, Dörentrup von Lemgo abzuziehen und diese Gemeinde mit Extertal einem Mittelbereich Barntrop anzugliedern. Die Kaufkraftbewegungen sprachen – ähnlich wie bei den Pendlerströmen – eindeutig dafür, in der hier vorgelegten Untersuchung dem Mittelzentrum Stadt Lemgo einen mittelzentralen Nahbereich mit den Grundversorgungsgemeinden Dörentrup und Kalletal zuzurechnen und zugleich mit Barntrop und Extertal einen Außenbereich anzugliedern. Städte und Gemeinden, die als zentralörtlich auszuweisen sind, sollten zumindest in einer der beiden Zentrali-

tätsbestimmungen, der Arbeitsplatzzentralität oder der Kaufkraftzentralität, mit Werten  $> 1$  aufwarten.

Vom Wirtschaftsvolumen her ist das Mittelzentrum Lemgo nicht mit Herford, vielleicht auch nicht mit dem keine Unterzentren aufweisenden Mittelzentrum Bad Salzuffen zu vergleichen, dennoch bleibt für Lemgo festzustellen, daß es im Übergangsbereich zum industrie- und gewerbearmen Bergland des Weserbogens über vergleichsweise hohe Zentralität nicht nur im Bildungsbereich und im Bereich gewerblicher Berufe, sondern auch im Einzelhandelsbereich verfügt. Die relative Schwäche der Gesamtzentralität wird erst erkennbar, wenn man die zusammengefaßten Zahlen des Mittelbereichs in Teilbereiche untergliedert betrachtet.

In Abbildung 4 werden die teilräumlichen Abstufungen im Einzelhandelsumsatz sichtbar. Sie zeigen deutlich die über Norden nach Osten und Südosten zunehmend schwächer werdenden Umsätze. Wenn die Umsätze pro Einwohner in den westlippischen Gemeinden Oerlinghausen und Leopoldshöhe bei vergleichsweise hoher Kaufkraft (pro Einwohner zwischen 7100 DM bis 7500 DM) im Kreisgebiet zu den niedrigsten zählen, dann hat das seinen Grund in der großen Zentralität, der Attraktivität und den guten Verkehrsverbindungen Bielefelds als ostwestfälischer Einkaufsmetropole. Wenn jedoch die Kaufkraftabflüsse in den Lemgo und Blomberg zugeordneten Gemeinden der Grundversorgungsstufe bei vergleichsweise niedrigerer Kaufkraft (pro Einwohner zwischen 6700 DM bis 7000 DM) fast ebenso beträchtlich sind, dann ist das weniger auf die Stärke der relativ kleinen mittelzentralen Einkaufsstädte Lemgo oder Blomberg zurückzuführen, sondern vermutlich mehr auf die unbefriedigende Einkaufslage in den Gemeinden selbst. Darüber hinaus scheinen die relativ schlechten Verkehrsverbindungen die Bürger zu veranlassen, im Einkaufsverhalten abwartend zu reagieren und sich auch dritten Einkaufsstädten zuzuwenden.

Dem Einzelhandel in Lemgo fließen 1985 von außen 18,15 Mio. DM zu, das sind 466 DM pro Einwohner bzw. insgesamt 6,5 Prozent mehr als dem Einzelhandel in der Stadt aus der Kaufkraft aller Bürger zur Verfügung steht. Dieses positive Bild schlägt in ein negatives um, wenn man die Großgemeinde Stadt Lemgo mit den Nachbargemeinden Kalletal und Dörentrup zu einem mittelzentralen Nahbereich zusammenfaßt. In dem so umschriebenen mittelzentralen Nahbereich verfügen die Einwohner von Lemgo, Kalletal und Dörentrup über eine gemeinsame Kaufkraft von 428,64 Mio. DM, im Einzelhandel werden jedoch nur 372,53 Mio. DM umgesetzt, 56,11 Mio. DM fließen in dritte Zentren, etwa in das größere Mittelzentrum Detmold und in das Oberzentrum Bielefeld ab. Der Kaufkraftzufluß von 6,5 Prozent für die Stadt hat sich in einen gemeinsamen Abfluß von über 13 Prozent umgekehrt, die teilräumliche Zentralität sinkt unter 1 auf 0,86. Fügt man dem Lemgoer Nahbereich noch die Gemeinden des Außenbereiches, Barntrup und Extertal, hinzu, wachsen zwar Kaufkraft und Umsatz, jedoch vergrößert sich der Abfluß auf einen Verlust von 15,9 Prozent für den gesamten sektoralen Mittelbereich.

Im Jahre 1982 hatte der Einzelhandel in der Großgemeinde Stadt Lemgo noch einen Umsatz von 347 Mio. DM bei einem Kaufkraftzufluß von 27 Prozent, 1985 betrug der



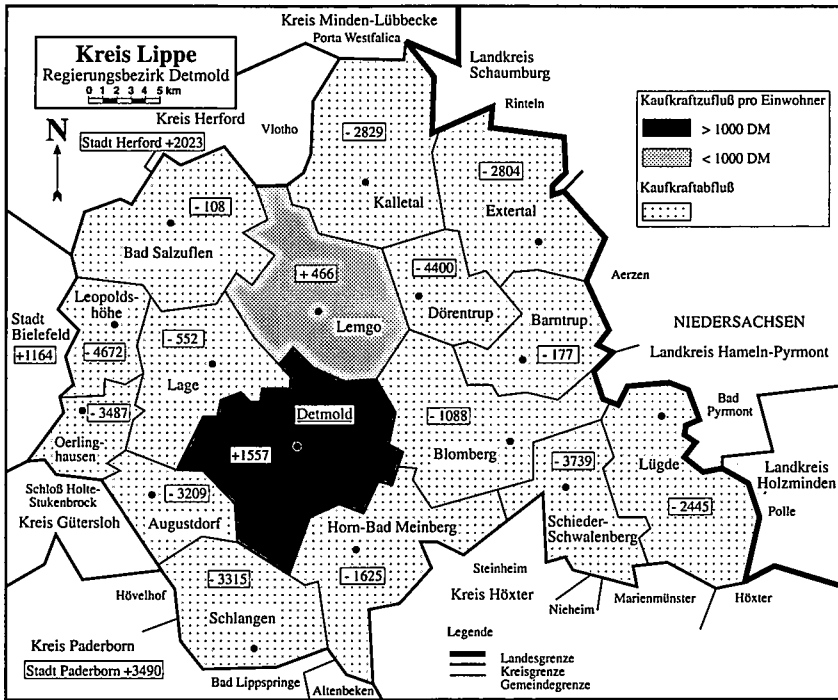


Abb. 6: Kaufkraftzu- und -abfluß in DM pro Einwohner 1985

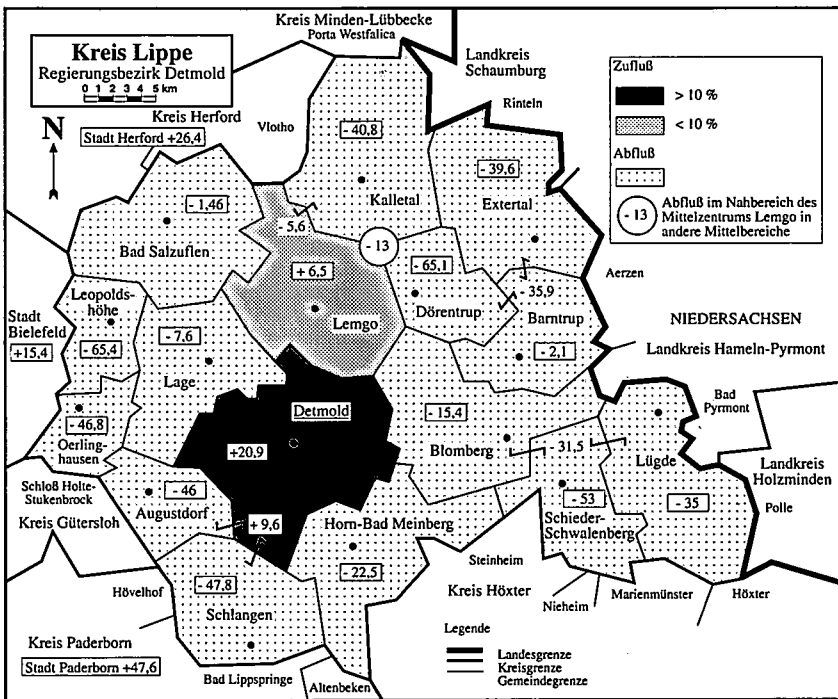


Abb. 7: Zu- und Abflüsse nach Prozentanteilen der verfügbaren Einzelhandelskaufkraft pro Einwohner 1985



Umsatz lediglich 296,87 Mio. DM bei einem Zufluß von nur 6,5 Prozent, wie oben mitgeteilt. Anzeichen für eine deutliche Trendumkehr sind zur Zeit nicht sichtbar. In Detmold dagegen betrug der Einzelhandelsumsatz 1982 ca. 482 Mio. DM bei einem Kaufkraftzufluß von 9,4 Prozent, 1985 war der Umsatz auf 596,6 Mio. DM angewachsen bei einer Steigerung des Kaufkraftzuflusses auf 21 Prozent.<sup>15</sup> In Lemgo ging der Einzelhandelsumsatz 1985 gegenüber dem Vergleichsjahr 1982 um 51 Mio. DM zurück, in Detmold stieg gegenüber dem Vergleichsjahr 1982 der Einzelhandelsumsatz um 115 Mio. DM an. Betrug die Umsatzdifferenz 1982 zwischen den beiden Städten 135 Mio. DM, so war sie 1985 auf 301 Mio. DM angewachsen. Erst eine vergleichende Untersuchung der Einzelhandelsstruktur beider Städte und ihrer Käuferschichten wird die Gründe der zunehmend wachsenden Unterschiede aufzeigen können.

Die zentralörtliche Gliederung läßt Lemgo in einem schwächeren Umland zwar eine hohe Zentralität einnehmen, jedoch wird dieser Zentralitätswert geringer, wenn man nicht allein die Großgemeinde Stadt Lemgo, sondern Stadt und Mittelbereichsumland als Berechnungsgrundlage wählt.

Abschließend soll die Position des Lemgoer Einzelhandels und damit die Stellung der Stadt Lemgo als Einkaufsstadt in Lippe in einer tabellarischen Synopse beleuchtet werden (Tab. 18).<sup>16</sup>

Bekanntermaßen wird unter Einzelhandel der Absatz aller Handelsware an Letztverbraucher verstanden. Die Einzelhandelsstruktur kennt außer den üblichen Geschäften zur Deckung des täglichen Bedarfs Fachgeschäfte, Fachmärkte, Kaufhäuser, Selbstbedienungssupermärkte, -warenhäuser und Verbrauchermärkte.

Die genannten Geschäfte und Verkaufsmärkte sind in Lemgo nach Art und Größe topographisch deutlich getrennt. Außer den größeren Kaufhäusern befinden sich die sogenannten Märkte sämtlich außerhalb der historischen Innenstadt. Nach der Anzahl der Arbeitsstätten im Einzelhandel nimmt Lemgo mit 350 Arbeitsstätten und 1822 Beschäftigten, in der Innenstadt mit 187 Arbeitsstätten und 914 Beschäftigten, nach Detmold mit 658 Arbeitsstätten und 3238 Beschäftigten sowie Bad Salzuflen mit 527 Arbeitsstätten und 2378 Beschäftigten in Lippe die dritte Position vor Lage, Horn-Bad Meinberg und Blomberg ein. In der für den Einzelhandel relevanten Kaufkraft der Städte und Gemeinden hält Lemgo nach Detmold und Bad Salzuflen ebenfalls die dritte Stelle vor Lage, Horn-Bad Meinberg und dem westlippischen Oerlinghausen.

Das qualifizierte Arbeitsplatzangebot und die guten Verdienstmöglichkeiten des nahegelegenen Bielefeld schlagen sich jedoch besonders in der Errechnung der Kaufkraft je Einwohner nieder: Oerlinghausen weist die höchste Kaufkraft je Einwohner vor Detmold, Bad Salzuflen, Horn-Bad Meinberg, Lage und Lemgo auf; an siebenter Stelle liegt die westlippische Flächengemeinde Leopoldshöhe vor Blomberg.

Legt man das Nettoeinkommen der Bevölkerung einer Stadt oder Gemeinde gemessen am Bundesdurchschnitt 100 zugrunde, besitzt wiederum Oerlinghausen die höchste Kaufkraftkennziffer mit 102,1 vor Detmold mit 100,4. Auf Bad Salzuflen fällt die Kennziffer 97, drei Punkte unter Bundesdurchschnitt, Leopoldshöhe folgt auf Platz 4 mit Kennziffer 92,8 vor Lemgo 90,6.

## V. Gefüge und Struktur der Stadt – die räumliche Gliederung der Großgemeinde und die Verteilung der Wohnbevölkerung

Die Fläche der zum 1. Januar 1969 geschaffenen Großgemeinde Lemgo beträgt 100,85 km<sup>2</sup> bei einer größten Nord-Süd-Ausdehnung von 18 km und Ost-West-Ausdehnung von 12 km. Von der Kernstadt, darunter wird das Stadtgebiet vor der Großgemeindegliederung verstanden, werden 36,2 km<sup>2</sup> eingenommen. Von dieser Fläche gehören allerdings mehr als 12 km<sup>2</sup> zur Lemgoer Mark (Stadtwald) und zum bewaldeten Gebiet des Biesterberges. Die Innenstadt, zu ihr werden die historische Altstadt und Neustadt innerhalb der Wallanlagen zusammengefaßt, besitzt dagegen nur eine Fläche von 0,6 km<sup>2</sup>.

Am Tage der Volkszählung, dem 25. Mai 1987, hatte die Großgemeinde 38 151 Einwohner, von denen in der Kernstadt 23 076 gezählt wurden, von diesen wohnten 3150 in der umwallten Innenstadt.

Noch vor einhundert Jahren war die Lemgoer Innenstadt die eigentliche Stadt. In ihr lebten damals annähernd 6000 Menschen. In den ersten Jahrhunderten seit ihrer Gründung hatte das Gemeinwesen einen Stadtorganismus entwickelt, in dem Leben und Arbeiten, Wohnungen und Arbeitsstätten noch zusammenfielen oder dicht beieinanderlagen. Die Stadt war ein Biotop, ein Ort des kollektiven Lebens und Arbeitens, ein Kontaktraum nachbarlichen Miteinanderseins. Ihre Bürger hatten darüber hinaus zumindest in hansischer Zeit ein gemeinsames Stilbewußtsein und Gemeinschaftskolorit herausgebildet, das noch heute an der historischen Bausubstanz der Stadt sich ablesen läßt. Restaurierung und Pflege haben die historische Substanz gerettet; nicht hinübergerettet werden in eine moderne Zeit konnte der hansestädtische Habitus der Einwohnerschaft. Sie ist eine andere geworden, hat sich von innen gewandelt und wurde auch von außen verändert. In den letzten Jahrzehnten ist in der Altstadt ein sich verstärkender Prozeß der Dislozierung und Dissozialisierung nicht zu verkennen.

Zu Beginn des Zweiten Weltkrieges hatte die Stadt ca. 13 500 Einwohner. Die besiedelte Fläche innerhalb und außerhalb der Wälle mag zusammen etwa 3,5 bis 4 km<sup>2</sup> einschließlich der verbreiteten Streusiedlung eingenommen haben. Von einer organischen Stadterweiterung zu sprechen, wäre verfehlt, eher handelte es sich um eine Ausweitung beiderseits vorhandener, aus der Stadt herausführender Straßen. Im Jahre 1950 zählte die Stadt 20 100 Einwohner, 7000 mehr als 1939. Von fast 8000 Menschen, die nach 1945 als Evakuierte, Flüchtlinge und Vertriebene aufgenommen waren, hatten mehr als 6000 die Stadt zum Daueraufenthalt, zu ihrer neuen Heimat gewählt.

Der Wohnraum war knapp und zunächst noch bewirtschaftet. Bald nach der Währungsreform 1948 konnte der Eigenheim- und Wohnungsbau in sich steigerndem Umfang beginnen. Hinsichtlich des Gebäudebestandes und der Anzahl vorhandener Wohneinheiten haben sich die größten Veränderungen durch Neubauten in den vergangenen vier Jahrzehnten im Bereich der Nordoststadt zwischen Hamelner Straße und Rintelner Straße in den Siedlungsbezirken Hinter dem Pösten bis Handwerksstraße, Spiegelberg bis Am Lamberg und in der Nordweststadt zwischen Herforder Straße und Rintelner Straße in



Viele der Bürger nichtdeutscher Nationalität leben seit zwei Jahrzehnten in der Stadt, ihre Kinder sind in Lemgo geboren, aufgewachsen und zur Schule gegangen. Manche haben erfolgreich eines der beiden Gymnasien der Stadt besucht und sind mit qualifizierten Abschlüssen in den unterschiedlichsten Berufen tätig. Unter bemerkenswerten Anpassungsleistungen haben sich Bürger fremder Nationalität mit ihren Familien in der Altstadt eingerichtet, sich mit ihr verbunden, tragen dazu bei, urbanes Leben im historischen Stadtkern zu erhalten oder in eigenen Betrieben zu erneuern. Würden sie die Stadt verlassen und in ihre Heimatländer zurückkehren, würden sichtbare und schwer zu schließende Lücken entstehen.

Die Trennung von innerstädtisch-häuslicher Wohngegend und gewerblich-industrieller Arbeitsgegend war mit zunehmenden Betriebsgrößen vermutlich unausweichlich und sozial vernünftig; die Entmischung von häuslichem Wohnen und Arbeiten in hausgebundenen Dienstleistungsberufen und entsprechenden Geschäften war sicherlich nicht immer unausweichlich und sozial notwendig. Die Frage ist, ob das seinerzeitige Drängen aus der Stadt in die bevorzugte, die Stadt gleichsam von oben übersehende Wohngegend, dieser Prozeß in die individualisierten Lebensweisen, zugleich eine Absage an die Sozialität in der Stadt ist und einen Mangel an Identifikationsbewußtsein mit der Alten Hansestadt aufdeckt. Urbanität als Besucherlebnis tagsüber, der Lemgoer sonst nicht in Lemgo? Unter dem so zweigeteilten Leben wird auf Dauer die Attraktivität der Stadt, zu deren unverzichtbarem Bestandteil auch ihre Gastlichkeit gehört, nicht wiedergutzumachenden Schaden nehmen.

Daß die Nordoststadt mit ihren Wohngebieten Am Spiegelberg und Am Lamberg unter dem Waldrand des Windelsteins nächst der Nordweststadt das bevorzugte Wohngebiet in den vergangenen Jahrzehnten wurde, beweisen die folgenden Daten: Älterem Baubestand vor 1948 gehören lediglich 431 Häuser an, von 1949 bis 1969 wurden 862 und ab 1969 wurden nochmals 457 Häuser errichtet. Von den insgesamt 1750 Wohnhäusern waren 1074 = 61,4 Prozent Einfamilienhäuser, 230 = 13,1 Prozent Zweifamilien-, 205 = 11,7 Prozent Dreifamilien- und 241 = 13,8 Prozent Mehrfamilienhäuser. Der außerordentlich hohe Prozentsatz von Einfamilienhäusern wird in keinem anderen Stadtteil erreicht, ihre Eigentümer werden großenteils zu den einkommensstärkeren Hausbesitzern in Lemgo zu zählen sein.

Weniger individuell-exklusiv nimmt sich die Nordweststadt aus. Dort sind von 1036 Wohnhäusern nur 462 = 44,6 Prozent Einfamilien-, 313 = 30,2 Prozent Zweifamilien- und 261 = 25,2 Prozent Drei- und Mehrfamilienhäuser. Aus der Zeit vor 1948 stammten 246 Wohngebäude. Von 1949 bis 1969 wurden 477 und ab 1969 weitere 313 Wohnhäuser neu gebaut (Tab. 19 u. 20).

In der Südstadt können die Wohngegenden – zum Teil in Nordhanglage – Hornscher Weg, Steinstoß, Pahnsiek nicht mit den Südhangeln des Bergfußes des Windelsteins konkurrieren. Gleiches gilt für die Wohnbereiche des Südwestens in der Laubke, den Schratwegen, dem Molinder Grasweg und dem Trophagener Weg.

Die Gewerbeareale in der Laubke und der Fachhochschulkomplex in der Südstadt sind mehr schlecht als recht, lediglich durch einen höhengleichen, von Fahrzeugen überlasteter Bahnübergang – über die Paulinenstraße (B 66) zum Braker Weg (B 66) und Detmolder Weg (B 238) – mit der Altstadt und den übrigen Teilen der Kernstadt verbunden. Das trennende Moment von Beganiederung und Bahnlinie überwiegt im Gesamtbild und macht sich allenthalben bemerkbar.

Die Lemgoer Fachhochschule ist in den letzten Jahren zu einer bemerkenswert leistungsfähigen Institution auch in der technischen Unterstützung heimischer und regionaler Betriebe geworden. Dennoch ist die Südstadt als Fachhochschulstadtteil im Bedingungsrahmen der Stadtentwicklung eher vernachlässigt -- abgesehen vom Bau eines Studentenwohnheimes – als mit integrativen Maßnahmen bedacht. Die Südstadt zählt 3400 Einwohner. Von 639 Gebäuden sind 633 reine Wohngebäude, lediglich 173 Wohnhäuser sind älterem Baubestand zuzurechnen. Von den 460 nach 1949 errichteten Bauten sind 212 bis 1969 und 248 – also mehr als die Hälfte aller Neubauten – nach 1969 mehr oder minder zeitgleich mit der Planung der Fachhochschule und dem Bau ihrer Gebäude entstanden. Die Erschließungsmaßnahmen für die Erweiterung der Wohngebiete und für die Fachhochschule waren nicht zu trennen. Dennoch wurde es trotz vorgestellter Gesamtplanung unterlassen oder nicht durchgesetzt, der Südstadt eine bestimmte, ihr eigene Teilzentralität zu geben, ganz davon zu schweigen, sie durch besondere Maßnahmen im Wegebau, Ansiedlung weiterer öffentlicher Einrichtungen und der Studentenbetreuung mit der Alt- und Kernstadt ganzheitlich zu verbinden. Die Stadt Lemgo hat eine Fachhochschule, eine Fachhochschulstadt ist Lemgo noch nicht.

Der Kirchort Brake, südlich der Bega zwischen der Schichtstufe des Schildberges und dem nordöstlichen Stufenabhang des Biesterberges gelegen, atmet in seinem alten Dorf, der Braker Mitte, kleinstädtische Enge. Den südlichen Teil dagegen nimmt ein wohlgeordnetes, im wesentlichen nach dem Zweiten Weltkriege entstandenes Siedlungsgebiet ein. Mehr als 4½tausend Einwohner machen Brake zum größten Ortsteil der Großgemeinde. Mit ausgebildetem Ortskern, Hauptschule, zwei Apotheken und mehreren niedergelassenen Ärzten, Geschäften verschiedener Art, einem Baumarkt und leistungsfähigen Handwerksbetrieben besitzt Brake durchaus bemerkenswerte Teilzentralität. Belastend wirkt sich allerdings aus, daß der Ort auf seiner Lemgoer Straße den gesamten Durchgangsverkehr aus östlicher Richtung nach Lemgo und darüber hinaus nach Lage und Bad Salzuflen aufzunehmen hat.

Von den 938 Wohngebäuden des Ortes Brake sind zwei Drittel aller Wohnhäuser, nämlich 607 ab 1949 neu errichtet worden, die Hälfte all dieser Neubauten mit 461 in den beiden Jahrzehnten zwischen 1949 und 1969. Der private Eigenheimbau ging seit 1969 zunehmend zurück und scheint in freier Finanzierung ohne öffentliche Fördermittel in privater Initiative kaum noch durchgeführt zu werden. Von 1921 Wohnungen in reinen Wohngebäuden sind 869 Mietwohnungen, die überwiegende Zahl aller Wohnhäuser sind Zweifamilienhäuser oder Einfamilienhäuser mit Einliegerwohnung. Über den Schloßbereich nördlich der Bega ist die Lemgoer Altstadt am Regenstorwall in einem zwanzigminütigen Fußweg zu erreichen.

Der nächst Brake größte und einwohnerstärkste Ortsteil außerhalb der Kernstadt ist der 6 km von der Altstadt Lemgos entfernt liegende Kirchort Lieme. Mit der Konzeption der Großgemeindebildung war verbunden, in räumlicher Anlehnung an den Ort Lieme, von der auszubauenden Ostwestfalenstraße anfahrbar, nach der Industriestadt West ein zweites größeres Industriegebiet zu schaffen. Lieme hatte bis zur Großgemeindebildung – lediglich 3 ha Gewerbefläche waren ausgewiesen – noch keine gewerblich-industriell ausgerichtete Struktur. Seine gewerblich tätige Bevölkerung mußte Arbeitsplätze außerhalb aufsuchen.

Um einen überkommenen bäuerlichen Siedlungskern kam es sich noch im vorigen Jahrhundert in einem langsam voranschreitenden Verdorfungsprozeß zu relativ enger Wohnbebauung. Nach dem Zweiten Weltkrieg wuchs die Bevölkerung von 1250 Einwohnern auf 2100 an. Von den 500 Gebäuden des Ortes waren 1987 über 490 reine Wohngebäude, 158 stammten aus der Zeit vor 1948, je ein weiteres Drittel der Wohnhäuser wurde in der Zeitspanne 1949 bis 1969 mit 153, in der Spanne nach 1969 bis 1987 mit weiteren 162 Bauten errichtet. Von den im Ort vorhandenen 493 Wohnhäusern haben 230 eine Wohnung, 222 zwei Wohnungen und 41 drei und mehr Wohnungen. 46 Prozent aller Wohnhäuser sind Einfamilienhäuser. Sie befinden sich überwiegend in den nordöstlich an die alte Dorfstraße anschließenden, neu entstandenen Siedlungen um den Siebenkamp und im früheren Osterfeld. Kirche, Schule, Dorfkrug, seit einigen Jahren eine Apotheke, Geschäfte für den Einkauf des täglichen Bedarfs – durch sie ist die ortsnahe Grundversorgung der Bevölkerung sichergestellt – runden das Gesamtbild des geschlossenen Ortes ab.

Mit Lieme vergleichbar sind die Ortsteile Hörstmar und Matorf-Kirchheide, Lüerdissen und Entrup. In Hörstmar bildeten sich bis zum Zweiten Weltkrieg um eine aufgereichte Bauernhofsiedlung, die von der Landstraße Lemgo nach Lage quer zu ihrer Siedlungsverlaufsrichtung zerschnitten ist, eine Dorfsiedlung von annähernd 100 Häusern aus. Die Grundausrüstung des Dorfes erschöpfte sich mit einer Dorfschule, Dorfkrug, Lebensmittelgeschäft und Bahnhofstabelle. Westlich des Dorfes entstand, ähnlich wie auch in den anderen Orten, in den Jahren 1949 bis 1987 eine Neubausiedlung mit 280 Wohnhäusern.

In Matorf-Kirchheide hat sich zeitlich parallel Vergleichbares vollzogen. Nördlich der bäuerlichen Gehöftsiedlung Matorf, in Richtung des Kirchortes Talle, liegt die Kirchheide, ein früheres, in seinen Anfängen noch im 19. Jahrhundert mit Stätten aufgesiedeltes Hudegebiet, in dem ab 1949 zu den etwa 80 bereits bestehenden Hausstätten weitere 210 Eigenheime mit überwiegend zwei Wohnungen in geschlossener Siedlung errichtet werden konnten.

Die nahe Lemgo gelegenen kleinen Dörfer Lüerdissen und Entrup haben sich in ähnlicher Weise erweitert. Zu den drei Bauernhöfen und 45 älteren Hausstätten in Entrup gesellten sich in den Jahren 1949 bis 1969 im Schlingfeld und am Reherberg 76 Eigenheime in geschlossener Siedlung, weitere 105 Neubauten kamen in der Zeitspanne 1969 bis 1987 hinzu. In der Regel entstand die größere Zahl neuer Häuser in der ersten Bauphase des wirtschaftlichen Wiederaufbaues nach der Währungsreform 1948; in Entrup allerdings verstärkte sich der Wohnhausneubau in besonderer Weise in den ersten Jahren nach der Großgemeindebildung. Das Entruper Neubaugebiet ist als mehr oder minder stadtnahe

Siedlung zu begreifen und bietet dem Bürger den Vorteil, notfalls auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad die Stadt erreichen und ihre Zentralität nutzen zu können.

Abschließend ist hinzuzufügen, daß in allen die Stadt umgebenden Orten mit vergleichsweise fest ausgebildeten Ortskernen das dörfliche Miteinander intakt, eine bemerkenswerte Sozialität mit Sinn für Gemeinsamkeit geblieben ist und in lebendigem Vereinsleben nach wie vor seinen Ausdruck findet. In einigen Orten früher selbständiger Gemeinden sind unter Mithilfe der Bewohner Bürgerhäuser entstanden. Auch sind die Säle früherer Dorfkrüge meist noch vorhanden – im Gegensatz zur Kernstadt – und werden bei Festen durchaus noch genutzt.

Die übrigen hier nicht mehr behandelten Ortsteile und Wohnlagen haben bis heute ihr ländliches Aussehen, wenn auch nicht ihre agrare Struktur, erhalten und bewahren können. In einigen Ortslagen, so in Lüerdissen, in Matorf und Im Borke (Kirchheide) wird mit Erfolg versucht, den Fremdenverkehr zu entwickeln.

Die Großgemeinde Stadt Lemgo zählt für ihre Bevölkerung rund 8700 Gebäude – 5100 in der Kernstadt, 3600 in den Ortsteilen – mit 16450 Wohnungen. Von den 14030 Wohnungen in reinen Wohngebäuden sind in Häusern mit nur einer Wohnung 4330 = 31 Prozent, in Häusern mit zwei Wohnungen 2914 = 21 Prozent, in Häusern mit drei Wohnungen 1144 = 8 Prozent und in Häusern mit vier und mehr Wohnungen 5642 = 40 Prozent. 2400 Wohnungen befinden sich in Werksgebäuden, besonderen Hausmeisterwohnungsbauten und in Wohnheimen verschiedener Art. 63 Prozent aller Wohnungen sind in Wohnhausneubauten nach dem Zweiten Weltkrieg ab 1949 errichtet. Trotz ihres alten, überwiegend schönen und historisch wertvollen Baubestandes in der Altstadt werden fast zwei Drittel der Siedlungsflächen der heutigen Stadt von Neubaugebieten eingenommen.

## VI. Arbeitsstätten und Wohnbereiche – die täglichen Pendlerströme in Kernstadt und Ortsteilen

Nach der Auswertung der Angaben der Volkszählung 1987 waren von den 38150 Einwohnern der Stadt 16198 Einwohner berufstätig, das sind 42 Prozent der Bevölkerung. In dieser Zahl sind Schüler, Auszubildende und Studenten nicht enthalten. Die genannte Zahl ist nicht mit der Gesamtzahl der in Lemgo beschäftigten und berufstätigen Personen gleichzusetzen, kommen doch täglich nach Lemgo berufstätige Pendler aus anderen Städten und Gemeinden, wie ja auch täglich berufstätige Lemgoer die Stadt als Auspendler verlassen.

In der Stadt beschäftigt waren insgesamt 17200 Personen, von denen 1700 als Selbständige einzustufen waren. Wie viele der Selbständigen ihren Beruf in ihrem Wohn- und Geschäftshaus oder außer Haus, in diesem Falle als innerstädtische Pendler, ausübten, ließ sich nicht feststellen. Errechnen ließ sich jedoch die Zahl von 2360 Berufstätigen, die

als arbeitnehmende Beschäftigte ihren Arbeitsplatz im Stadt- oder Ortsteil ihrer Wohnung fanden. Unterstellt man, daß dieser genannte Personenkreis – Schüler nicht eingerechnet – Arbeitsstätte und Arbeitsplatz zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht und somit als innerstädtische Pendler nicht zu zählen ist, verbleiben von den 15 454 abhängig Beschäftigten 13 094 Personen, die mehr oder minder regelmäßig täglich zwischen Wohnung in einer anderen Gemeinde, in einem Orts- oder Stadtteil und Arbeitsstätte in einem (anderen) Stadtteil oder Ortsteil pendeln. Hinzuzuzählen sind – gleichsam im Gegenverkehr – noch die 4386 beruflichen Auspendler, die Lemgo allmorgendlich nach außerhalb verlassen und abends in ihre Lemgoer Wohnung zurückkehren (Tab. 21).<sup>17</sup>

Nur 3,4 Prozent der Einpendler aus anderen Städten und Gemeinden benutzen öffentliche Verkehrsmittel. Bei den Lemgoer Binnenpendlern ist ihre Benutzung eher noch geringer. Von den 13 100 die Kernstadt täglich anfahrenen Ein- und Binnenpendlern kommen lediglich 450 mit Bus oder Bahn. Die Lemgoer Auspendler nehmen zu 4,9 Prozent öffentliche Verkehrsmittel in Anspruch, ihre absolute Zahl liegt bei 220 Auspendlern.

Auf das Kreisgebiet bezogen liegt mit 6,6 Prozent<sup>18</sup> die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel durch Berufspendler etwas höher. Das bevorzugte Verkehrsmittel der Berufspendler von einer Gemeinde in eine andere ist mit sehr großem Abstand vor anderen Verkehrsmitteln der private Pkw. Im Regierungsbezirk Detmold benutzen knapp 80 Prozent den Pkw, 13,5 Prozent den Bus und 2,8 Prozent die Bahn; im Landesdurchschnitt sinkt die Pkw-Benutzung auf 76,3 Prozent, knapp 5 Prozent benutzen die Bahn und 12,5 Prozent den Bus.<sup>19</sup>

Daß im zentrallippischen Binnenraum um das Mittelzentrum Lemgo die öffentlichen Verkehrsmittel in so auffallend geringem Maße dem Berufsverkehr der Binnen-, der Ein- und Auspendler dienen, hat sicher nicht in einer prinzipiellen Ablehnung dieser Verkehrsmittel durch die berufstätige Bevölkerung seinen Grund, sondern eher in der bisher nicht hinreichenden Leistungsfähigkeit dieses Verkehrs, zeitgerecht, preisgünstig und kundenfreundlich das dörflich-ländliche Umlandgebiet zu bedienen.

Die einzelnen Stadtteile der Kernstadt sind sehr unterschiedlich vom Binneneinpendlerverkehr betroffen (Tab. 22). Meistangesteuerte Zielorte der Binneneinpendler sind mit jeweils über 2000 Einpendlern der Stadtkern, d. i. die Altstadt innerhalb der Wallanlagen, und die Industriestadt West, das Lemgoer Industriegebiet zwischen Herforder Straße und Lagescher Straße (am Steinweg, an der Bega, Grevenmasch). Wesentlichen Anteil an der Einpendlerzahl in die umwallte Innenstadt haben die Schüler des in der Altstadt, im Komplex des früheren Lippe-Hofes, untergebrachten Engelbert-Kämpfer-Gymnasiums.

In der Nordoststadt zwischen Rintelner Straße, Bismarckstraße, Hamelner Straße sind von 1500 Einpendlern allein 1000 Schüler, zumeist der in diesem Stadtteil sich befindenden Realschule. Noch extremer ist das Zahlenverhältnis der Ausbildungseinpendler zu den Berufseinpendlern in der Südstadt. Von den knapp 1400 Binneneinpendlern aus den verschiedensten Stadt- und Ortsteilen der Großgemeinde sind allein 1100 Studenten und Schüler.



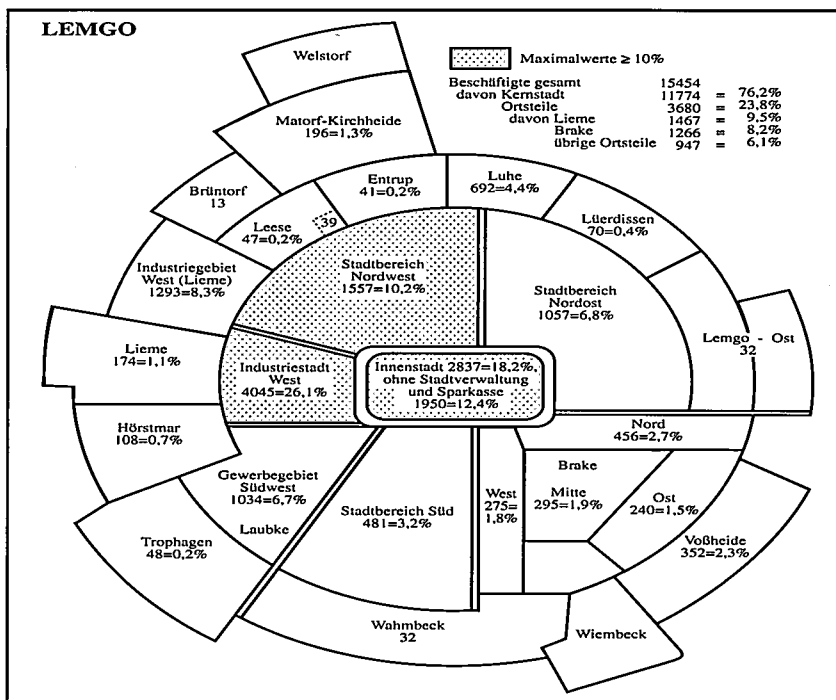


Abb. 9: Zahl der Beschäftigten in den Stadt- bzw. Ortsteilen 1987

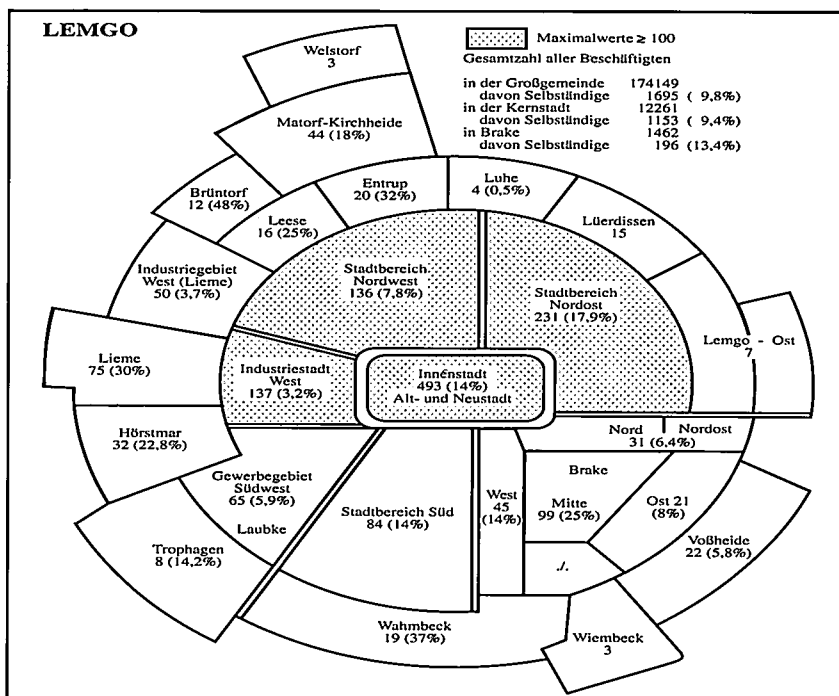


Abb. 10 a: Selbständige und freiberuflich Tätige und ihr %-Anteil an der jeweiligen Anzahl der Beschäftigten insg. 1987

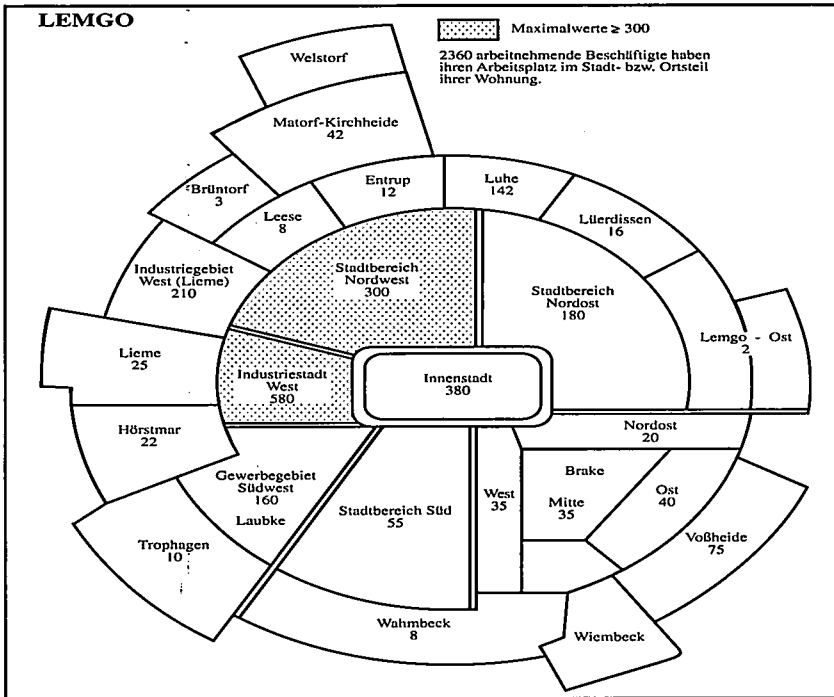


Abb. 10 b: Wohnung und Arbeitsstätte im Stadt- bzw. Ortsteil 1987

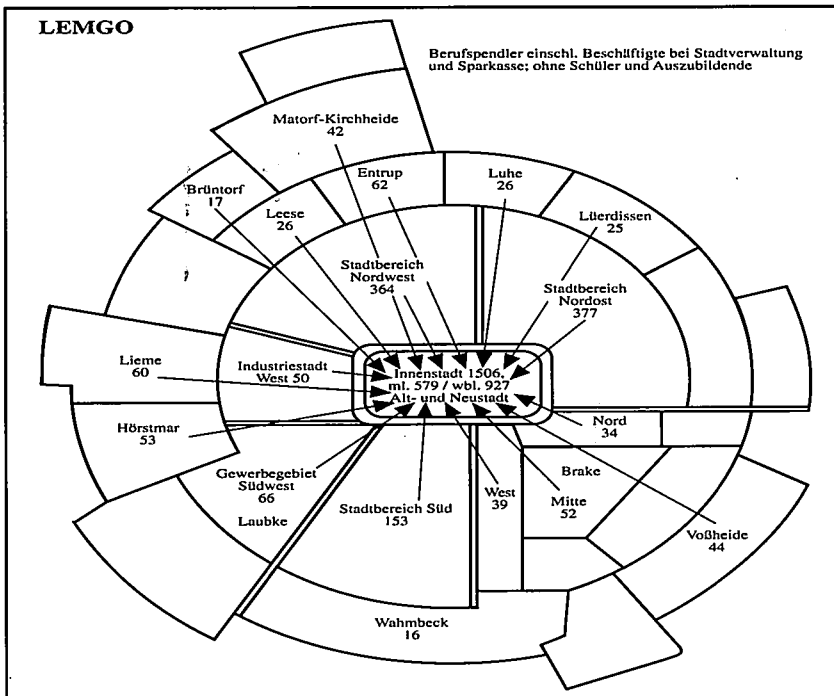


Abb. 11: Auspendler aus Stadt- bzw. Ortsteilen in die Innenstadt 1987

Im nordwestlichen Stadtteil mit dem Kreiskrankenhaus an der Rintelner Straße und dem Marianne-Weber-Gymnasium zwischen Franz-Liszt-Straße und der mittleren Ringstraße, der Richard-Wagner-Straße, ist das Verhältnis zwischen den beiden Pendlergruppen ausgeglichener. Jedoch überwiegen die gymnasialen Einpendler mit fast 200 die beruflichen Binneneinpendler. In diesem Zusammenhang darf allerdings nicht vergessen werden, daß heute Gymnasien und Realschulen mit ihren Einzugsbereichen nur in Ausnahmefällen über den Ausdehnungsbereich des mittelzentralen Umlandes hinausgreifen. Ziel der Bildungspolitik in den letzten Jahren war es, in Städten mit oberzentralen Aufgaben neben den bereits bestehenden Universitäten neue Hochschulen, in den Städten mit mittelzentralen Aufgaben – auch wenn sie benachbart waren – zumindest ein Gymnasium vorzuhalten.

In der Versorgung des Umlandes greifen in Lemgo die Fachhochschule und das Kreiskrankenhaus über den mittelzentralen Einzugsbereich weit hinaus. Für die Fachhochschule gilt das insbesondere für den neu eingerichteten Studiengang Logistik, für das Krankenhaus gilt das vor allem für diejenigen Kliniken, die über die mittelzentrale Grundversorgung hinausreichen, wie Onkologie, Dermatologie und Neurologie. Beiden Einrichtungen muß zumindest in Teilen regionale Bedeutung eingeräumt werden. Entsprechend ausgreifend sind auch die Herkunftsbereiche, im einen Falle für Professoren und Studenten, im anderen Falle für Patienten, Ärzte und Mitarbeiter.

Für die Kernstadt – das Stadtgebiet vor der Bildung der Großgemeinde – werden insgesamt 8902 Binneneinpendler gezählt. Gegenüber ihrem stadteigenen Umland besitzt die Kernstadt den beachtlichen Zentralitätsgrad von 3,4.

Der Pendlerverkehr in die Ortsteile und unter den Ortsteilen der Großgemeinde ist relativ gering (Tab. 23). Allein der Ortsteil Brake nimmt Pendler in einer Anzahl auf, die dem anderer Stadtteile vergleichbar ist. Von den 1202 Binneneinpendlern sind auch hier 441 Schüler und nur 741 berufstätige Pendler. Hinter dieser Zahl von Berufspendlern bleibt das seit 1969/70 erschlossene und geförderte neue Industriegebiet West in Lieme mit 584 Binneneinpendlern vorerst noch zurück. Unter diesem Aspekt ist festzustellen, daß das Industriegebiet West innerhalb des Lemgoer Beschäftigungs- und Arbeitsmarktes noch nicht in die bedeutende nebenzentrale Rolle hineingewachsen ist, die ihm im räumlichen Gefüge der Großgemeinde und einer gefächerten branchendifferenzierten Struktur zukommen sollte.

Der Verkehrsablauf innerhalb der Stadt, besonders in den Zeiten der morgendlichen und der spätnachmittäglichen Rush hour, wird außer von den Außenpendlern der Nachbargemeinden auch von der Wohnnotherkunft der städtischen Pendler in nicht unerheblichem Maße beeinflußt. Deshalb war es geboten, nicht nur die Einpendlerstatistiken heranzuziehen, sondern auch die Auspendlerbewegungen aus den Stadtteilbereichen und den Ortsteilen in bestimmte, besonders zentralitätsorientierte Stadtteile der Kern- und der Innenstadt zu untersuchen. Bei der Auszählung der Einpendler und der Auspendler in einen bestimmten Stadtbereich waren die Ergebnisse nicht immer deckungsgleich, hielten sich jedoch in tolerierbaren Grenzen unter 2 Prozent.

Besonders interessant zeigte sich die zentralitätsintensive Innenstadt mit der Stadtverwaltung, den beiden Hauptstellen der Sparkasse, den Gebäuden der Filialen der großen Banken, der Bausparkassen und Ortskrankenkasse, mit 7 von 12 Apotheken der Stadt,

mit Arztpraxen, Anwaltsbüros, Beratungszentren, Fachgeschäften unterschiedlicher Art, zwei Warenhäusern, Gaststätten und Cafés. Von wenigen, an einer Hand abzuzählenden Ausnahmen abgesehen, überwiegen bei den Einzelhandelsgeschäften Verkaufsflächen-größen um 400 m<sup>2</sup> und darunter.

Die meisten der in die Innenstadt auspendelnden Personen kommen aus innenstadtna-hen Stadtteilen, aus der Nordoststadt 377, der Nordweststadt 364, der Südstadt 153, aber auch aus den peripheren innenstadtfernen Ortsteilen: Entrup mit 63, Lieme mit 60, Hörstmar mit 53, Laubke mit 66, Brake mit 52 und Voßheide mit 44 Auspendlern in die Innenstadt sind im Hinblick auf ihre Bevölkerungszahl durchaus anteilmäßig gleichwertig vertreten. Von den insgesamt 1506 aus den verschiedenen Stadt- und Ortsteilen auspen-delnden, in der Innenstadt berufstätigen Personen sind 927 = 62 Prozent weiblichen und 579 = 38 Prozent männlichen Geschlechts. Zu dieser Zahl von 1506 gemeindezugehörigen Pendlern sind weitere 849 einpendelnde berufstätige Personen aus anderen Städten und Gemeinden hinzuzuzählen. Insgesamt addiert sich die in der Innenstadt berufstätige Personenzahl auf etwa 3330, einschließlich der knapp 500 Personen umfassenden Gruppe der selbständigen Kaufleute, Handwerker und sonstigen Freiberufler wie Ärzte, Anwälte und andere. Von den mehr als 2800 abhängig Beschäftigten wohnen nur etwa 380 im Stadtteil ihrer Arbeitsstätte. In den Bereichen Stadtverwaltung und Sparkasse sind im Stadtteil zwischen 800 bis 900 Personen tätig, so daß die Anzahl der in privaten Bereichen in der Innenstadt abhängig beschäftigten berufstätigen Personen mit 1950 zu beziffern ist.

In der Zeit der täglichen Berufsausübung wächst die Bevölkerung in der Innenstadt auf fast 5½tausend Menschen, während sie nachts auf etwa 3200 absinkt. Die Pendlerströme signalisieren den Atem, ohne den das altstädtische Zentrum nicht City, die Stadt nicht Stadt sein kann. Die Zentralität ist gewollt, sie gehört zum allgemeinen Konsens aller Bürger des Gemeinwesens, sie macht das Eigentliche, das Wesen der Stadt aus. Politik, Verwaltung und ansässige Bürger haben ihr im Interesse des Ganzen Rechnung zu tragen.

Die Probleme des innerstädtischen Atems sind nicht von der Hand zu weisen. Abgese-hen von der Parkpalette Wüste – am Westrand der Altstadt gelegen –, sind größere öffentliche Parkplätze in der historischen Innenstadt für Langzeitparker nicht vorhanden, wohl aber einige kleinere Parkräume und an Straßen markierte, gebührenpflichtige Plätze für Kurzzeitparker. Parkhäuser gibt es in der historischen Altstadt aus wohlerwogenen Gründen nicht. Wichtiger als Parkmöglichkeiten für die berufstätigen Pendler dürften Parkplätze für Einkauf tätige Bürger anderer Stadtteile, hier insbesondere der Bewoh-ner der peripheren Ortsteile, Besucher und Gäste sein.

Das Bild des Atems, des Ein- und Ausströmens, kennzeichnet das, was für die Existenz der City-Stadt notwendig bewahrt und gesichert sein muß.

Hat die Innenstadt Probleme, ihre vielschichtige Zentralität zu akzeptieren und regulierend zu bewältigen, so ist die Industriestadt ebenfalls nicht frei von Zentralitätspro-blemen. Sie sind anderer Art, betreffen jedoch die Stadt insgesamt nicht weniger als die der historischen Altstadt. Allerdings sind sie für Bürger und Besucher wenig augenfällig. Das Problem, bei aller Zentralität auch Wohnstadtteil zu sein, spielt in der Industriestadt im Unterschied zur Innenstadt nur eine nebensächliche Rolle, obwohl es auch hier angrenzende Wohnstraßen gibt.

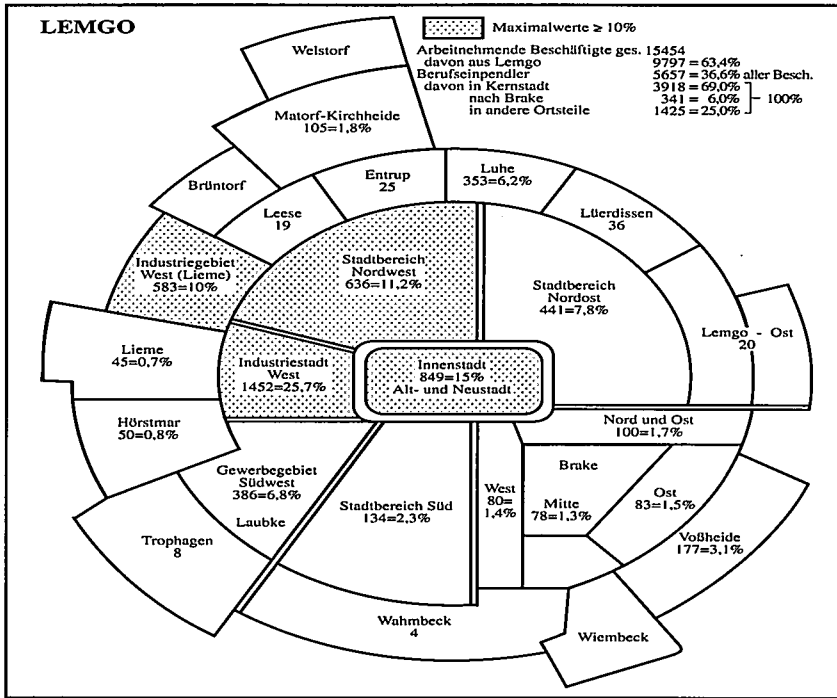


Abb. 12: Verteilung der Berufseinpender auf die Stadt- bzw. Ortsteile 1987

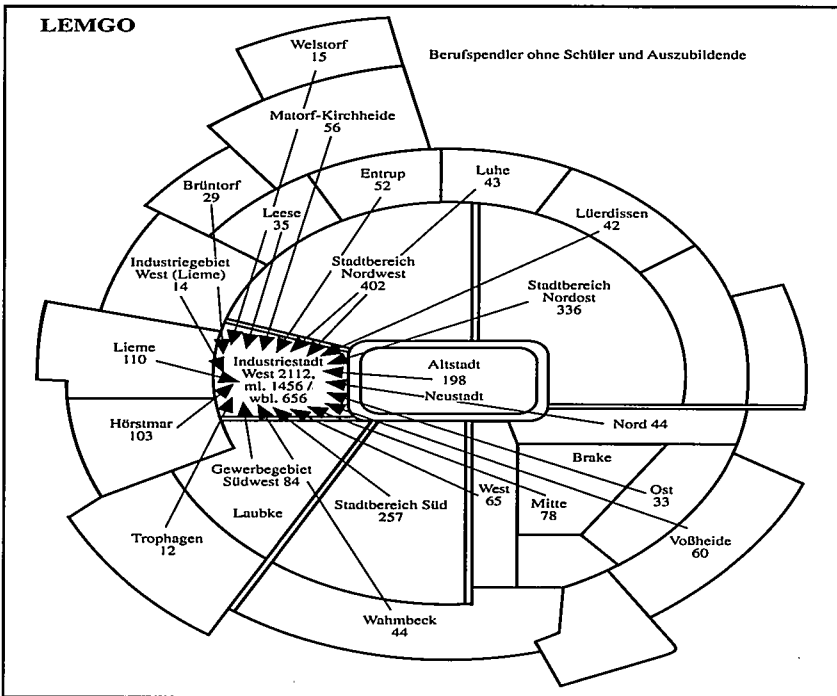


Abb. 13: Auspendler aus Stadt- bzw. Ortsteilen in die Industriestadt West (Grevenmasch) 1987

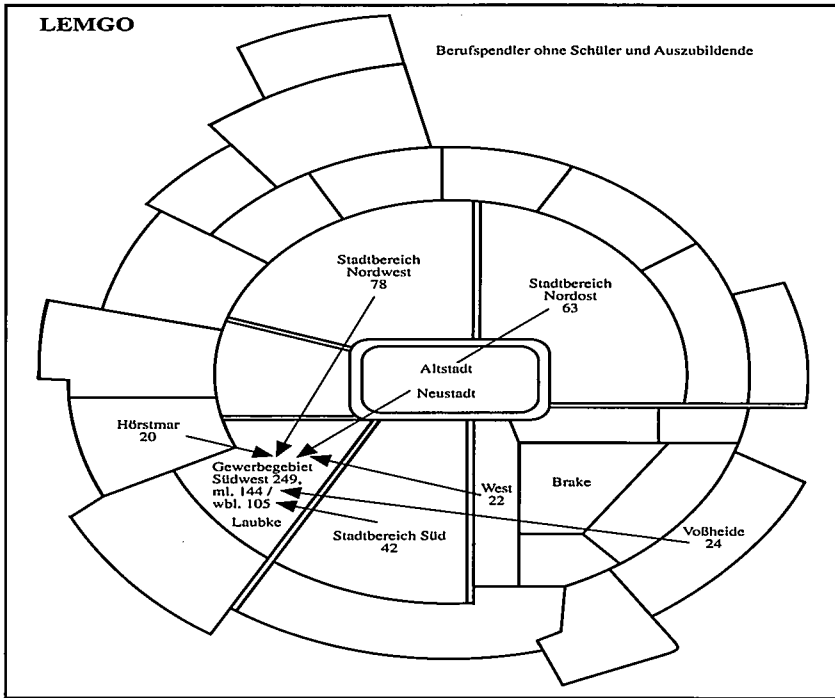
Charakterisiert die Innenstadt die typisch altstädtische, in sich problematische City-Zentralität, so charakterisiert die Industriestadt vorrangig die gewerblich-industrielle Produktions- und Arbeitsplatzzentralität. Ist von der Struktur her die Innenstadt dem tertiären Dienstleistungssektor zuzuordnen, so überwiegt – Grundlage der kommunalen Wirtschaftskraft – im Innenbereich der Industriestadt der warenerzeugende sekundäre Sektor. Bei allen gravierenden Unterschieden haben beide gemeinsam den Stellenwert des hohen Beschäftigungsgrades für die Bürger der Stadt, des Umlandes und des zugeordneten Mittelbereiches.

Von den mehr als 4000 abhängig beschäftigten Arbeitnehmern der Lemgoer Industriestadt sind 1450 Einpendler aus benachbarten Städten und Gemeinden, 1270 Binnenpendler aus den verschiedenen Stadtteilen der Kernstadt und 910 Binneneinpendler aus den Ortsteilen. Im Industriegebiet selbst sind etwa 420 Arbeitnehmer und 140 beruflich selbständige Personen ortsansässig. Die Auszählung der Beschäftigten in den Arbeitsstätten und die Auszählung der Einpendler- und der Auspendlerstatistiken von 1987 ergab geringfügige Ergebnisdifferenzen, die in den Abbildungen nicht gerundet, lediglich im Text im Zehnerbereich begründet wurden.

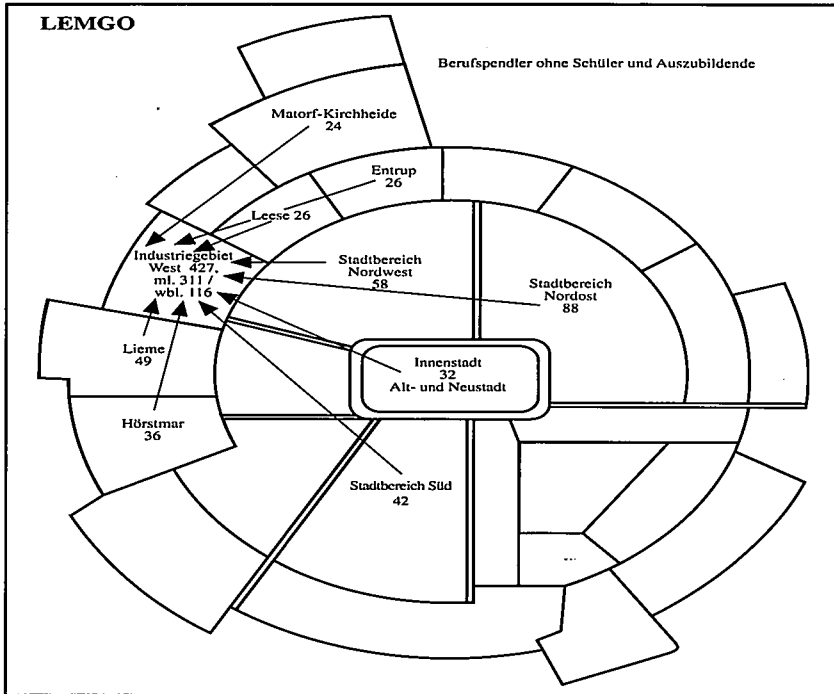
In der Lemgoer Industriestadt West gibt es 46 Gewerbe- und Industriebetriebe, deren beiden größten heute über 1600 bzw. 700 Mitarbeiter beschäftigen. Seit 1987 hat sich die Anzahl der Beschäftigten in den Betrieben der Elektrotechnik, der Feinmechanik und auch des Maschinenbaues deutlich erhöht, im Bereich der holzverarbeitenden Betriebe dagegen verringert. Die Gesamtstruktur hat sich in der Industriestadt jedoch nicht verändert.

An den Ausfallstraßen gibt es einige Großhandlungen und Fachgeschäfte der Möbelbranche, des Fahrzeug- und Maschinenhandels, Autohäuser und altstadtnah am Steinweg und der Grevenmaschstraße Fach-, Super- und Verbrauchermärkte. Dies hat zur Folge, daß außer den Berufspendlern zahlreiche Einkaufspendler große Parkflächen im Areal der Märkte zusätzlich vorfinden und nutzen. Sowohl die gewerblichen Außeneinpendler als auch die Binnenpendler nehmen in den Stunden des Berufsverkehrs gebündelt die von Norden, Osten und Süden in die Stadt führenden Straßen in Anspruch, ehe sich die Fahrzeuge über einige wenige Ampelkreuzungen auf die Parkflächen der Betriebe in der Grevenmasch verteilen.

Die Herkunft der Mitarbeiter und ihr Anteil an den Pendlerströmen soll am Beispiel der beiden größten Firmen aufgezeigt werden (Tab. 24 a und b). Mit 1559 Beschäftigten am 1. Oktober 1990 ist die Firma Gebr. Isringhausen, ein Spezialbetrieb für Nutzfahrzeugsitze, technische Federn, Drahtbiegeteile und Fahrzeugteile, der mitarbeiterstärkste Betrieb, gefolgt von der Firma Staff-Leuchten mit 670 Beschäftigten. Die Industriestadt West ist in den überörtlichen öffentlichen Personennahverkehr bisher nicht eingebunden. Wie Arbeitszeitbeginn und Arbeitszeitende, so gehören auch Umfang und Richtungen der Pendlerströme zum Ablauf des Wirtschaftslebens der Stadt und setzen die Rahmenbedingungen, die der ÖPNV einbeziehen muß, wenn er die Arbeitnehmerschaft gewinnen will, vom Individualverkehr mit dem eigenen Pkw auf den öffentlichen Personennahverkehr zu wechseln. Wer die Pendlerströme in ihren Größenordnungen und Einzugsrichtungen ändern wollte, müßte auf den mittelzentralen Arbeitsmarkt der Stadt Einfluß



**Abb. 14: Auspendler aus den Stadt- bzw. Ortsteilen in das Gewerbegebiet Südwest (Laubke) 1987**



**Abb. 15: Auspendler aus den Stadt- bzw. Ortsteilen in das Industriegebiet West (Lieme) 1987**

nehmen. Sie mit anderen Mitteln zurückzudrängen, würde das Erwerbsleben des einzelnen Arbeitnehmers sowie Umfang und Ablauf des Geschehens in den Betrieben erheblich von außen beeinflussen oder gar beeinträchtigen.

Zentrale Lage, Zentralität und mehrdimensionale Funktionalität des Innenstadtgebietes, unmittelbar anschließende westseitige Lage und mindestens zweidimensionale Funktionalität des größten Industriegebietes der Stadt lassen klar und deutlich einsehen, daß die regulierende Beeinflussung der die Stadt umfließenden gewerblich orientierten Pendlerströme nicht allein eine Fachfrage der Verkehrsplanung, schon gar nicht ein isoliertes Problem anderer berührter Stadt- oder Ortsteile sein kann, sondern daß außer Kommunalpolitikern, Verwaltungsbeamten und Verkehrsplanern auch betroffene Betriebsleitungen und Gewerkschaften in den Entscheidungsprozeß einbezogen werden sollten.

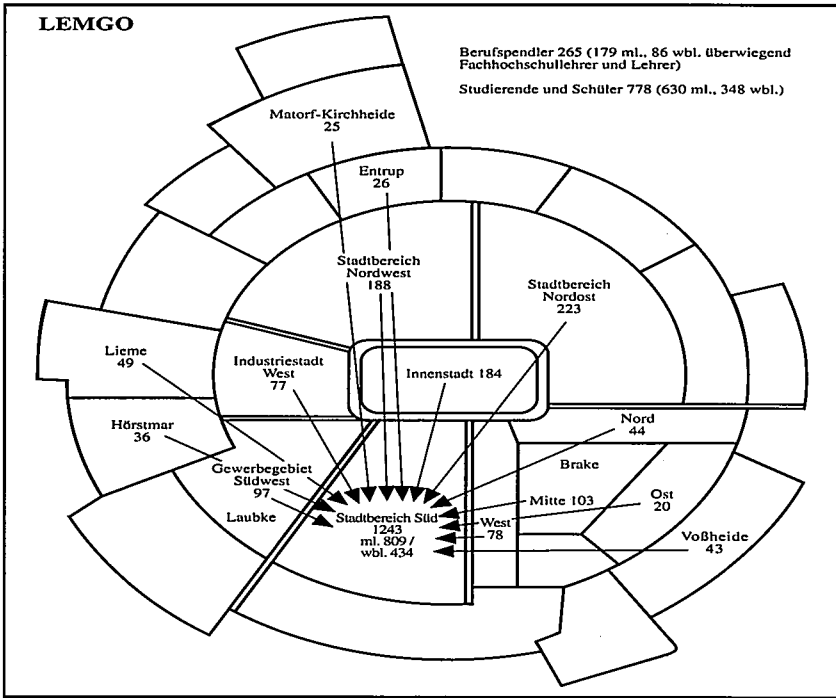
In topographisch enger Nachbarschaft, südlich der Lageschen Straße, aber auch des Bahndamms, befindet sich das Gewerbegebiet Südwest (Laubke). 1987 zählte dieses Wohn-Gewerbe-Mischgebiet bei 1441 Einwohnern 1034 Beschäftigte in einem größeren Mittelbetrieb – der europaweite Geschäftsbeziehungen pflegenden Firma Gebr. Brasseler GmbH, einer Fabrik für Dentalinstrumente (Tab. 24 c) –, einigen kleineren Betrieben des Metall- und Leichtmetallbaues sowie mehreren Handwerksbetrieben (Schlossereien, Bautischlereien).

Das nur locker bebaute Gebiet könnte erheblich verdichtet und als Gewerbegebiet gefördert werden. Ohne Gleisanschlüsse schneidet der über Geländeneiveau liegende Bahndamm das Gebiet von der Bundesstraße (B 66) ab. Abgesehen von dem höhengleichen Bahnübergang in Bahnhofsnähe gibt es nur eine schmale Unterführung aus der Zeit des Bahnbaues Ende des vorigen Jahrhunderts. Diese Zufahrt zu den kleineren Betrieben läßt das Gewerbegebiet eher nichterschlossen als erschlossen erscheinen. Das Fehlen einer öffnenden Ringstraße als leistungsfähige Einbindung zwischen Südstadt und Industriestadt (Grevenmasch) oder zumindest einer tangential geführten Straße südlich des Bahndamms behindert die Ansiedlung weiterer Firmen. Im Blick auf seine weitere Entwicklung erweckt das Gewerbegebiet den Eindruck der Unentschiedenheit. Das mag manchem Hausstättenbesitzer gefallen, läßt jedoch den Willen der Kommune vermissen, gestaltend zum Wohle des Ganzen einzugreifen und sich zweckrational zu entscheiden. Bislang wurde die Frage nach der partiellen Entwicklung und ihrem Einklang mit dem kommunalen Gesamtinteresse ausgeklammert. Der weitere Ausbau der Erschließung, wenn er denn nicht unterbleibt, wird die Funktionsbestimmung eindeutig machen müssen.

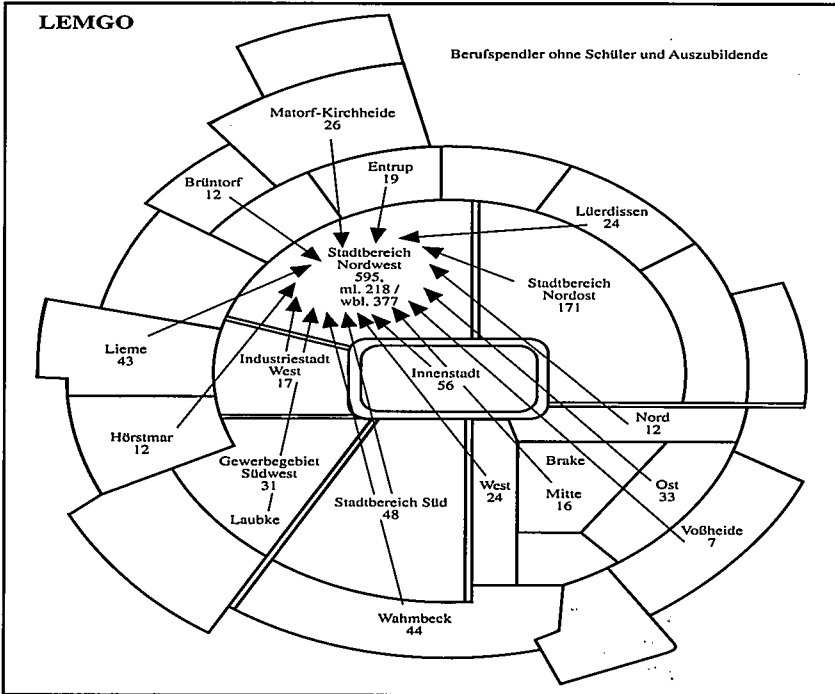
Stadt nah könnten im Gewerbegebiet Arbeitsplätze in noch größerer Zahl durch Ansiedlung weiterer mittelständischer Betriebe gewonnen werden. 1987 pendelten aus anderen Stadtteilen 250 Arbeitnehmer ein; 386 Außeneinpendler und etwa 160 im Gewerbegebiet wohnende Arbeitnehmer komplettieren das Herkunftsfeld der gewerblichen Arbeitnehmerschaft dieses Stadtteiles.

In den Betrieben, Großhandlungen und sonstigen Firmen des zweiten größeren, in der Fläche zusammenhängenden Industriegebietes im Ortsteil Lieme waren 1987 etwa 1300 Mitarbeiter beschäftigt. Außer Eigentümern und leitenden Angestellten hatten 210 Beschäftigte Wohnung und Arbeitsstätte in dem Bereich dieses neuen Industriegebietes.





**Abb. 16: Auspendler aus den Stadt- bzw. Ortsteilen in die Südstadt (Fachhochschule und Berufsbildende Schulen) 1987**



**Abb. 17: Auspendler aus Stadt- bzw. Ortsteilen in den Stadtbereich Nordwest 1987**

427 Beschäftigte waren Lemgoer Binnenpendler, von ihnen kamen 220 aus den nichtgewerblich orientierten Stadtteilen der Kernstadt, 210 aus den nahegelegenen westlichen Ortsteilen, 109 aus dem Ortsteil Lieme. Mehr als die Hälfte aller Arbeitnehmer, 637, waren Außeneinpendler aus benachbarten Städten und Gemeinden. Großbetriebe – die Firma Gebr. Isringhausen unterhält einen Zweigbetrieb – gibt es im Industriegebiet Lieme nicht, jedoch haben einige mittelständische Betriebe, so die Firma Brandt, Maschinenbau GmbH, sich in den letzten Jahren am Markt behauptet und gut entwickeln können. Im Jahre 1991 dehnte die Firma ihren Personalstand auf über 200 Mitarbeiter aus. In dieser Zahl waren fünf kaufmännisch-technische und 27 gewerbliche Auszubildende mehrerer Fachrichtungen enthalten. Das entsprach 14 Prozent der Gesamtbelegschaft. Der Betrieb bildet seine Facharbeiter und Angestellten selbst heran und will 1992 seine Betriebsfläche um 1350 m<sup>2</sup> auf 8500 m<sup>2</sup> ausdehnen. Der Umsatz konnte gegenüber 1987 um 58 Mio. DM gesteigert werden. Die Schaffung neuer Arbeitsplätze gibt die Möglichkeit, Mitarbeiter vermehrt aus dem Raum Lemgo einzustellen und die Bindung der Betriebe und ihrer Belegschaften an die Stadt zu stärken.

Ohne von gewerblich ausgerichteten Betrieben besetzt zu sein, sind die Nordweststadt und die Südstadt von täglich einfließenden starken Pendlerströmen betroffen. Die Südstadt wird von den beiden berufsbildenden Schulen, der Gewerblichen und der Kaufmännischen Berufsschule, und von der Fachhochschule Lippe bestimmt, die Nordweststadt durch das Kreiskrankenhaus.

Im Jahre 1969 legte die Stadt Lemgo Landesregierung und Landtag ein Gutachten als Entscheidungshilfe für Genehmigung und Bau der Fachhochschule vor. Die Stadt bat darum, noch 1970 mit dem Neubau der Fachhochschule beginnen zu können und die dazu erforderlichen Mittel im Haushaltsplan des Landes bereitzustellen. Sie führte darüber hinaus an, daß sie bisher 1,7 Mio. DM an Eigenmitteln im Vertrauen auf die feste Zusage der Landesregierung, nach Abschluß der Planung noch 1970 mit dem Neubau anfangen zu können, investiert habe. In der Planungsdenkschrift wird u. a. ausgeführt: „Umgeben von Wohnhäusern soll hier ein Schul- und Sportzentrum entstehen, in dem das Gebäude der Ingenieurschule einen baulichen Schwerpunkt bildet. Ein wesentlicher Gesichtspunkt der Gesamtplanung war die richtige Anbindung dieses neuen Baugebietes an den alten Stadtkern mit der Zielsetzung, die bestehenden Zentraleinrichtungen des Kerngebietes einzubeziehen und zu aktivieren. Der neue Stadtteil soll mit dem historischen Stadtkern so verknüpft werden, daß die alte Stadt durch ihn mit neuem Leben erfüllt werden kann. Es ist nicht die Absicht, hier ein selbständiges Stadtgebiet erstehen zu lassen, das sich unabhängig von der alten Stadt entwickelt, sondern das auf die vorhandenen Einrichtungen und deren Weiterentwicklung angewiesen ist. Der einmalige Reiz der alten Hansestadt mit ihren bauhistorischen und kulturell wertvollen Gebäuden und mit ihrer aus der Geschichte als Hansestadt entwickelten gesunden ökonomischen Grundstruktur wird auf der einen Seite dem Neuentstehenden ein Fundament geben, und andererseits wird das Historische neue Impulse empfangen.“<sup>20</sup> Die Genehmigung wurde erteilt, ein architektonisch wohlgeplantes Fachhochschulgebäude wurde hochgezogen. Die Beantwortung der Frage der Verwirklichung der Verflechtung mit der Stadt, des weiteren Ausbaues des Stadtteils und seiner verkehrlichen Ein- und Anbindung, der wechselseitig befruchtenden Impulse läßt für die Hochschule noch manche Wünsche offen. Die Stadt ist hier weiterhin

in der Pflicht. Nach zwanzig Jahren hat sich die Fachhochschule zu der bestimmenden Institution der Südstadt entwickelt.

In die Südstadt pendelten 1987 täglich 1243 Personen ein, davon waren nur 265 Berufspendler, von diesen 220 als Lehrer beschäftigte Personen in der Fachhochschule und den beiden berufsbildenden Schulen. Zwischenzeitlich ist ihre Zahl weiter angewachsen. 1991/92 unterrichteten allein an der Fachhochschule über 140 Professoren und Lehrer. Von den 3200 Studenten finden nur ca. 900 in Lemgo Wohnung – der Bau von Studentenwohnheimen mit 150 Plätzen mindert die Wohnungsnot, behebt sie aber nicht –, 2000 Studierende kommen mit Kraftfahrzeugen täglich nach Lemgo aus zum Teil weit entfernt liegenden Wohnorten.

Um in der Nordweststadt ihrer beruflichen Tätigkeit nachzugehen, pendelten aus den anderen Stadtteilbereichen und den Ortsteilen 1987 tagtäglich 600 Personen aus. Die bestimmende Institution dieses Stadtteils, das Kreiskrankenhaus, nahm die meisten dieser Pendler auf. In der Nordweststadt überwiegen ebenso wie in der Innenstadt die weiblichen Einpendler. Das gilt auch für die 640 Einpendler aus anderen Städten und Gemeinden. Ungefähr 300 Arbeitnehmer haben im Stadtteil auch ihre Wohnung, brauchen also nicht zu pendeln.

Das Kreiskrankenhaus ist nach der Firma Isringhausen in der Industriestadt West der größte Arbeitgeber in der Stadt. 1990 waren insgesamt 1068 Personen im Krankenhaus

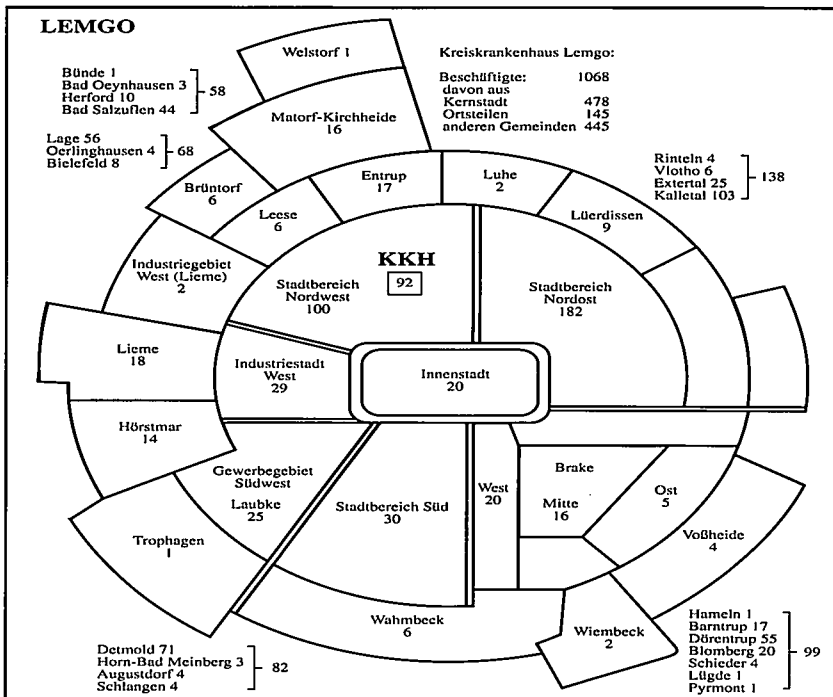


Abb. 18: Wohnorte der Beschäftigten des Kreiskrankenhauses (KKH) Lemgo 1990

und all seinen zugehörigen Einrichtungen beschäftigt. Aus der Kernstadt Lemgo kamen 478 Personen, 100 wohnten im Stadtteil, 92 in den Wohnheimen des Hauses, 145 Personen kamen aus den Ortsteilen des Lemgoer Stadtgebietes und 445 aus anderen Städten und Gemeinden des Kreises Lippe, aber auch aus der Stadt Bielefeld und den Kreisen Herford, Minden-Lübbecke sowie den angrenzenden niedersächsischen Landkreisen. 41,6 Prozent der Mitarbeiter des Hauses haben ihren Wohnsitz im Kreisgebiet und den Nachbarkreisen der Region Ostwestfalen-Lippe.

Wird über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs gesprochen, spielen bislang die Berufspendler im ländlich-strukturierten Umlandraum für die Aufrechterhaltung des regionalen zwischenstädtischen Busverkehrs keine nennenswerte Rolle. Ohne die Einbeziehung der Ausbildungspendler – überwiegend Schüler der Sekundarstufen – würden manche Linien sich vom Fahrgastaufkommen nicht mehr aufrechterhalten lassen. Die Zuschüsse würden die Einnahmen übersteigen müssen. Wirksame Bemühungen, die Berufspendler für den ÖPNV zu gewinnen, sind kaum festzustellen. Dabei übersteigt ihre Zahl die der Ausbildungspendler im regionalen Pendleraufkommen um ein Mehrfaches.

Die Binnenberufspendler der Städte und Gemeinden sind statistisch 1987 zwar erfaßt, von den Planungsabteilungen der Bezirksregierung und des Kreises sind diese Statistiken jedoch nicht ausgewertet, von den Stadtverwaltungen mangels geeignetem Personal in kaum einer Stadt oder Gemeinde bearbeitet. Die Auswertung für das Stadtgebiet Lemgo ergab, daß in die Kernstadt aus den Ortsteilen 5537 Berufstätige, dagegen nur 3365 Schüler und Studenten in verschiedene Stadtteile als Zielorte einpendeln. Es wird darauf ankommen, die insgesamt mehr als 11 000 beruflichen Kernstadteinpendler zumindest teilweise für den ÖPNV zu gewinnen und sich nicht weiterhin mit dem Schüleranteil als (bezuschußte) Finanzierungsbasis zu begnügen.

Angedachte restriktive Maßnahmen, das Pkw-Verkehrsaufkommen einzudämmen, sind bisher fast ausschließlich auf den Pkw-Einkaufspendlerverkehr gerichtet. Jedoch verstopft dieser Verkehr die Parkplätze und die Straßen der Innenstadt weniger als angenommen. Mit Parkzeiten bis zu zwei Stunden ist darüber hinaus dieser Verkehr der Zentralität der Stadt angemessener als die arbeitszeitparallele Parkraumbesetzung öffentlicher Parkplätze durch berufliche Dauerparkeinpendler. Letztere blockieren die Zentralität der Innenstadt für den Tagesablauf, während sich die Einkaufspendler kurzzeitig der Zentralität bedienen wollen, wie das im übrigen dem Versorgungsauftrag der Stadt gemäß ihrer Zentralitätseinstufung im Landesentwicklungsplan entspricht.

Das Verhalten der Einkaufspendler aus einigen Ortsteilen der Großgemeinde, aus Wahnbeck mit Wahnbeckerheide, Hörstmar und Trophagen sowie Entrup und Lieme, wurde in einer Befragung von 60 Mehrpersonenhaushalten ermittelt (Tab. 25 u. 26). Zwischen 60 und 70 Prozent der Haushalte dieser Außenringorte kaufen durchschnittlich einmal in der Woche in der Innenstadt ein. Dabei werden die um die Wallanlagen verteilten Parkplätze zu über 90 Prozent, ja fast ausschließlich benutzt, in der Innenstadt wird nur ausnahmsweise und dann aus zwingenden Gründen kurzzeitig geparkt. 95

Prozent der Befragten parken darüber hinaus einmal die Woche auf den Parkplätzen der Supermärkte, weichen jedoch auch bis zu 25 Prozent einmal monatlich auf die Märkte am Nordring in Detmold aus.

Etwa 15 Prozent der Haushalte in der Stadt, nur 10 Prozent der Haushalte in den Ortsteilen verfügen über keinen privaten Pkw, jedoch über 20 Prozent gleichzeitig über einen Zweitwagen. Dies zumeist mit der Begründung, daß die Ortsteile völlig unzureichend oder gar nicht in den städtischen Nahverkehr einbezogen seien.

Auf der Grundlage der erfahrenen Verhaltensweisen und ermittelten Daten wurden Pkw-Einkaufspendlerzahlen errechnet, die zumindest der Planung eines das gesamte Stadtgebiet erfassenden Personennahverkehrs Anhaltspunkte liefern können. Für den Einkauf mittels Pkw rechnen 90 Prozent aller befragten Haushalte einen Zeitraum von zwei, maximal drei Stunden. Falls die Einkäufe im derzeit noch regional eingebundenen Linienbusverkehr überhaupt erledigt werden können, werden einschließlich der Busfahrten 5 bis 5½ Stunden angesetzt. Beklagt wird, daß das Krankenhaus nicht oder nicht in annehmbaren Zeiten erreicht werden kann. Der Bahnhof als Ziel- und Abfahrtsort sei nur dann zu akzeptieren, wenn kein Einkauf oder Gepäck getragen werden müsse.

Die errechneten täglichen Einkaufsfahrten zeigen, daß im großgemeindeorientierten Nahverkehr zumindest Einkaufsbusse zwischen 9.00 und 11.00 zwischen den Ortsteilen und der Innenstadt angestrebt werden sollten.

Die Mobilität der Bürger und das vielfältige zentralitätsorientierte öffentliche und private Leistungs- und Versorgungsangebot der Innenstadt bedingen einander. Mobilität ist ohne Verkehrsmittel nicht denkbar. Fragt sich nur, welchen Verkehrsmitteln der Vorrang einzuräumen ist. Soll der Individualverkehr zugunsten eines kommunalen öffentlichen Personenverkehrs zurückgedrängt werden, sind differenzierte Maßnahmen zu ergreifen und entsprechende Angebote zu machen. Da alle Straßen in der Großgemeinde von einem die Altstadt mehr oder weniger eng umschließenden Ring ausgehen und aus den Ortsteilen wieder zu ihm zurückführen, ist zu fragen, ob außerhalb des engen Ringes etwa im Bereich der Kreisstraßen entlastende Querverknüpfungen möglich oder erstellbar sind, zumal die verkehrsentlastenden Tangenten (B 66n und B 238n) noch Jahre auf sich warten lassen,<sup>21</sup> den prozentual geringen Durchgangsverkehr aufnehmen sollen und zur Regulierung des personenbezogenen Binnenverkehrs in der Fläche der Großgemeinde Stadt Lemgo nur bescheidenen Beitrag leisten werden.

Die Generalverkehrspläne der beiden vergangenen Jahrzehnte haben Meßzahlen und mengenorientierte Umlenkungs- und Verteilungsvorschläge geliefert, die derzeitigen Pläne bieten zugleich unter umweltpolitischen Gesichtspunkten Fallstudien (Szenarien) zur Auswahl an. Darüber hinausgehend ist zu fragen, warum die Stadtteile nicht auf ihre funktionalen Bestimmungen untersucht werden, was die Teile für das Ganze zu leisten haben und wie sie verkehrerschließend, -führend und -regulierend organisch-integriert im Gesamtgefüge zu betrachten und zu behandeln sind. „Unter dem Blickwinkel der Nahversorgung . . . ist der Fläche allgemein, daß sie besonders schwierige Bedingungen für eine gute ÖPNV-Bedienung stellt . . . In der Regel aber ist die Reaktion des Nahverkehrs in der Fläche auf Nachfrageänderung sehr viel langsamer als in den Städten. Das

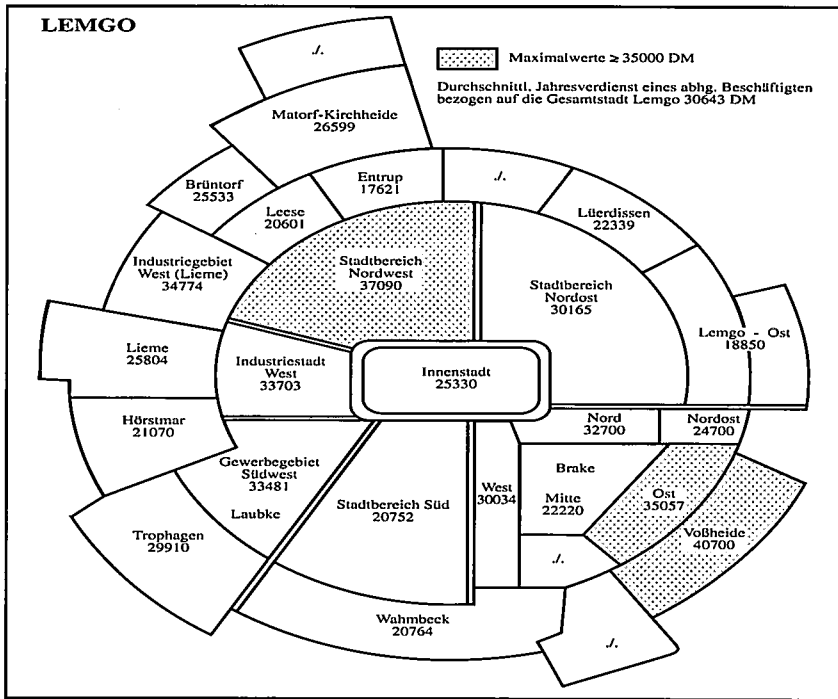
naturgemäß dünne Angebot im Vergleich zur Ballung wird also auch noch schlecht verkauft . . . Der Bedarf an Fremdmitteln für den ÖPNV hat etwa folgende Größenordnungen: bis 50 DM pro Einwohner und Jahr in Kreisen, bis 100 DM pro Einwohner und Jahr in Städten, bis 500 DM pro Einwohner und Jahr in Ballungen.“<sup>22</sup> Nach Auslaufen des ÖPNV-Modellversuchs in Lippe zum 1. September 1992 ist die Stadt aufgerufen, in ihrem mittelzentralen Bereich wirksame Vorschläge zu unterbreiten.

Die im Rahmen des ÖPNV-Modellversuchs in Lippe gegründete Verkehrsgemeinschaft Lippe (VGL) hat zum 1. März 1992 einen Liniennetzplan Lemgo vorgelegt, der erhebliche Verbesserungen aufzeigt. Auf vier Linien wird im Stadtbusverkehr der Kernstadt von morgens bis abends ein 1-Stunden-Takt eingeführt. Auf der Bahnlinie Lemgo – Bielefeld wurde der 1-Stunden-Takt vor Jahresfrist ebenfalls von 7.00 Uhr morgens bis 19.00 Uhr abends eingerichtet, um Anschlüsse an den Intercity in Bielefeld zu erreichen. Eine weitere wichtige Neuerung im ländlichen Raum sind die Anruf-Sammel-Taxen. Weitere Verbesserungen sollten die Ortsteile in den Stadtbusverkehr einbeziehen. Für die Integration des Berufsverkehrs im mittelzentralen Einzugsbereich der Stadt setzen Kommunalpolitiker und Bürger große Hoffnung in eine enge Zusammenarbeit der Stadt mit den Verkehrsbetrieben Extertalbahn GmbH in Extertal-Bösingfeld, zu deren Anteilseignern u. a. das Land NRW, der Landschaftsverband Westfalen-Lippe, die Elektrizitätswerke Wesertal GmbH, die Stadt Rinteln und die Kreise Lippe und Schaumburg gehören.

## VII. Die sozialrelevante Wirtschaftskraft der Stadt und der Ortsteile – Löhne und Gehälter der abhängig Beschäftigten in ihrer Bedeutung für das wirtschaftsräumliche Gefüge und die sektorale Beschäftigungsstruktur in der Stadt

In der Volkszählung von 1987 werden auch die Betriebe in den jeweiligen Stadtteilen nach Wirtschaftsbereichen, Branchen, Anzahl der Beschäftigte u. a. erfaßt. Nicht genannt aber sind die Löhne und Gehälter, die in den einzelnen Betrieben oder Branchen gezahlt wurden. Erfasst jedoch sind auch die durchschnittlichen Löhne und Gehälter sowie die Lohnsummen für Gemeindeteile und für die Stadt insgesamt. Die mitgeteilten Daten beziehen sich auf das Vorjahr der Erhebung 1986. Abgerufen werden konnten die Daten ab Mai 1989 vom Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik Nordrhein-Westfalen in Düsseldorf.<sup>23</sup>

Es wäre außerordentlich schwierig und würde vermutlich zu recht ungenauen Ergebnissen führen, wenn man die 1986 gezahlten Löhne und Gehälter in den Stadt- und Ortsteilen nach Branchentarifen aufschlüsseln wollte. Man kann die für 1986 genannten Zahlen auch nicht auf der Grundlage bekannter Tarifabschlüsse für spätere Jahre hochrechnen, allein schon deswegen nicht, weil eine Anzahl von Betrieben in Lemgo nicht tarifgebunden ist. Solche Vorgehensweise würde zu realitätsfernen Verzerrungen und zu nicht zu tolerieren-



**Abb. 19: Durchschnittliche Jahresverdienste der abhg. Beschäftigten in den Stadt- bzw. Ortsteilen in DM 1986**

den Ungenauigkeiten führen. Es war daher ratsam, bei den Zahlen von 1986 zu bleiben, zumal sie Strukturen widerspiegeln, die auch heute noch anzutreffen sind. Einzelne Daten ändern sich immer schneller als das Typische ihrer Zusammenhänge, als das, was wissenschaftstheoretisch auch Struktur genannt wird. Dem an vergleichenden Daten interessierten Leser werden jedoch in tabellarischer Form die in Lippe 1989 im Durchschnitt gezahlten Löhne und Gehälter der Wirtschaftszweige der gewerblichen Wirtschaft mitgeteilt (Tab. 27).<sup>24</sup> Um weitere Vergleiche zu den Lemgo betreffenden Gefügeabbildungen zu ermöglichen, seien auch die Personalkosten (Lohn und Lohnzusatzkosten) der westdeutschen Unternehmen für 1991 je Arbeitnehmer aufgeführt (Tab. 28).<sup>25</sup>

Bei der Bestimmung der sozialrelevanten Wirtschaftskraft der einzelnen Stadt- und Ortsteile sind jeweils die Anzahl der Arbeitsstätten, die Zahl der Beschäftigten, ihre durchschnittlichen Jahresverdienste und die jährlichen Lohn- und Gehaltssummen dieser Gemeindeteile parallel in die Betrachtung einbezogen worden. Im Vordergrund des Interesses befinden sich hier die Gemeindeteile, die vorrangig von den warenproduzierenden Betrieben des sekundären oder den Dienstleistungen anbietenden Unternehmen des tertiären Sektors bestimmt werden. Außerhalb der Diskussion können in diesem Zusammenhang die Orts- und Gemeindeteile bleiben, deren Physiognomie nach wie vor von Tätigkeiten im primären Sektor bestimmt ist, deren sozialrelevante Wirtschaftskraft

wegen der kleinen Anzahl ihrer Betriebe, ihrer Beschäftigten und Ortsteillohnsummen im Rahmen des Ganzen weit unter 1 Prozent bleibt. Zu diesen Ortsteilen gehören die ländlich-agrar und z. T. forstwirtschaftlich bestimmten Ortsteile wie Lemgo-Ost, Welsdorf, Wiembeck, Wahnbeck, Trophagen, aber auch Brüntorf, Leese und Entrup.

Im Mittelpunkt des vielfältigen Interesses steht immer wieder die an Dienstleistungen orientierte, in ihrem äußeren Erscheinungsbild kulturhistorisch bestimmte, altstädtische Innenstadt. Über sie prallen die Meinungen und die Wertschätzungen aufeinander. Daß sie eine der schönsten und wohlrestauriertesten Altstädte der Republik ist, steht für die große Mehrheit der Bürger außer Frage. Ob die Investitionen in sie denn auch allen Bürgern der heutigen Großgemeinde auf die eine oder andere Weise zugute kommen, darüber sind die Meinungen geteilt. Die einen sind mit dem, was die Innenstadt bietet, zufrieden, die anderen meinen, die Aufwendungen stünden in einem nur mageren Verhältnis zum erreichten ökonomischen und zentralörtlichen Nutzen. Von der gelegentlichen und niemals ganz auszuschließenden Kritik an der in der Altstadt in mehreren Gebäuden untergebrachten Stadtverwaltung abgesehen, steht der Einzelhandel in seiner Gesamtstruktur wie in seinen Details fast ständig in der Diskussion. Kritisch werden beide von den Bürgern der übrigen Kernstadt, besonders kritisch von den Bewohnern der äußeren Ortsteile, gesehen. Dabei spielen auch die Bedingungen, die ihnen begegnen, eine nicht unwichtige Rolle.

Abgesehen von einigen wenigen Einzelhandelsgeschäften in den Ortsteilen, konzentriert sich der Einzelhandel in der Großgemeinde auf Lemgo und Brake. Die Lemgoer Innenstadt und die Braker Mitte zeigen dabei in mancherlei Hinsicht ähnliche Symptome. In der Lemgoer Innenstadt wurden 1987 insgesamt 2837 Arbeitnehmer gezählt. Nach Abzug der Beschäftigten der Stadtverwaltung, der Sparkasse und ähnlicher Einrichtungen des öffentlichen Rechts waren im privaten Bereich noch 1950 Berufstätige zu zählen. Von 358 Arbeitsstätten waren in der Innenstadt 187 dem Einzelhandel, in der Braker Mitte von 87 Arbeitsstätten 27 dem Einzelhandel zuzurechnen, von den 914 Angestellten des Einzelhandels in der Innenstadt waren 723 (= 79,1 Prozent) weiblich, in der Braker Mitte von 103 nur 49 (= 47,6 Prozent). Wie viele weibliche Angestellte nur stundenweise oder teilzeitbeschäftigt waren, ließ sich nicht ermitteln. Hatte in der Braker Mitte nur ein Geschäft über 400 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche, so waren es in der Lemgoer Innenstadt deren 11, darunter jedoch nur ein Geschäft mit mehr als 1000 m<sup>2</sup>.

In einer Fragebogenerhebung der Industrie- und Handelskammer zu Detmold bei Lemgoer Einzelhandelskaufleuten im Jahre 1990 gaben 180 Kaufleute bzw. Geschäftsführungen statistisch verwertbare Auskünfte. Von 136 Geschäften mit weniger als 400 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche (Tab. 29) waren nur 83 selbständige Unternehmen, 38 waren Filialbetriebe, nur 54 wurden vom Eigentümer geführt, 67 Geschäftsleute hatten ihre Verkaufsräume angemietet.<sup>26</sup> Sicher ist die Frage berechtigt, ob heutzutage schlechthin von dem Lemgoer Kaufmann oder Geschäftsmann bzw. von einem stadteigenen Charakter der Geschäfte in der Lemgoer Innenstadt gesprochen werden kann. Zweifellos haben einige Geschäfte des nichtalltäglichen Bedarfs einen über die Grenzen der Stadt hinausreichenden guten Ruf.



Das Einkaufsverhalten der Einwohner der Kernstadt wurde nicht untersucht, es ist aber anzunehmen, daß auch sie zu einem erheblichen Teil in den nahegelegenen Märkten am Steinweg für den täglichen Bedarf einkaufen, im übrigen die Fachgeschäfte der Innenstadt aufsuchen. Die Befragung über das Einkaufsverhalten der Bewohner der durchschnittlich 4 bis 5 km entfernten Ortsteile Wahmbeck, Trophagen, Hörstmar, Lieme und des etwas näher zur Stadt gelegenen Ortes Entrup zeigt im Ergebnis kein wesentlich differenziertes Bild für die Orte in ihrem Einkaufsverhältnis zur Kernstadt, wohl aber machen die Bewohner dieser Orte ein unterschiedliches Verhalten gegenüber Innenstadtgeschäften und Stadtrandmärkten deutlich.<sup>27</sup> Für spezielle Wünsche wird die Innenstadt mit ihren fachgebundenen Geschäften aufgesucht, vor allem dann, wenn Beratung zwischen Verkäufer und Käufer angezeigt ist. Bei allen abgepackten Artikeln, insbesondere bei Putzmitteln, aber auch Lebensmitteln und Getränken, wird auf den persönlichen Beratungskontakt verzichtet und selbständig im Sortiment ausgewählt und gekauft. Vorläufig ausgenommen ist von diesem Verhalten noch der Bekleidungs-, Schuh- und Sportartikelsektor. Angesehen sind bestimmte Nischenbereiche des Schmuckwarengeschäfts und auch des Buchhandels, die wechselseitiges Vertrauen und häufig gute Fachberatung im Verkaufsgeschäft voraussetzen. Die Einkaufsanteile bestätigen die hier wiedergegebene Auffassung. Für Einkäufe des besonderen Bedarfs werden auch Geschäfte in Detmold und in Bielefeld aufgesucht (Tab. 30). Für den gelegentlichen Einkauf in außerhalb gelegenen Märkten spielt auch die größere Auswahl und gute Erreichbarkeit der Detmolder Märkte des Nordrings eine nicht unerhebliche Rolle. So kaufen einmal monatlich laut Umfrage die Einwohner von Wahmbeck dort zu 30 Prozent, von Lieme zu 25 Prozent und von Entrup noch zu 20 Prozent ein. Die Kettenbildung und Filialisierung wird nicht als Vorteil angesehen, vor allem dann, wenn die Warenhaus- und Fachhausfilialen derselben Großfirmen in größeren Nachbarstädten besser sortiert sind.

Kritik bei den Besuchern der Innenstadt findet das „grobe“ Pflaster, mit dem die Wege von den Parkpaletten und Parkplätzen zu den Geschäften in den Fußgängerzonen ausgelegt sind. Nach dem Einkauf in mehreren Geschäften seien für die Rückwege Ruheplätze und Rastbänke angebracht. Die Parkzeiten an den gebührenpflichtigen Plätzen seien für Einkäufe in nur zwei Geschäften oder nur einer Erledigung in einem Amt der Stadtverwaltung zu kurz bemessen. Für manche Besucher wäre die Verwaltung gut beraten, ihre Parkplätze nicht durch Dauerparker besetzen zu lassen, sondern kostenfreie Parkscheine für einige Plätze auszugeben, die nur mit dem Pkw nach Entwertung in der Verwaltung wieder verlassen werden könnten. Die häufig sozial schwächeren Bewohner der Außenorte, die in manchen Fällen den Besuch in der Innenstadt mit Arbeitszeitausfall, immer jedoch mit Fahrtkosten abzugelten hätten, sollten nicht mit einer zusätzlichen Steuer in Form besonderer Parkgebühren belegt werden.

Die Diskussion um das Freisein mit dem Pkw und die Befreiung vom Pkw wird erst mit der Einführung eines für alle vorteilhaften Nahverkehrs zu beenden sein. Die Umfrage bestätigt, daß die Bürger außerhalb der Kernstadt die ihnen abverlangte Zentralität im Stadtkern annehmen, sie dürfe ihnen aber nicht zugleich erschwert werden. Ein zweites Ergebnis: Wenn der Einzelhandel den feststellbaren Umsatzrückgang in der Stadt – nicht nur in der Innenstadt – beheben wolle, müsse er sich auch mit den Wettbewerbern in den

eigenen Reihen auseinandersetzen. Imagewerbung für die Stadt, Werbung für den Handel und Lemgoer Produkte, mögen parallel und koordiniert gehen. Jedoch kann die Stadt nicht helfen, da Neutralität geboten ist.

Es ist richtig, daß allein im Anliegerbereich der Breiten Straße in den letzten 20 Jahren 14 kleinere Einzelhandelsgeschäfte und -betriebe aus den Bereichen Kolonialwaren, Bäckerei, Fleischerei, Schneiderei, Hutmacher, Kürschner, Schmiede und Seiler aufgegeben haben. Die Ursachen dafür sind vielfältig und reichen von persönlichen bis zu betriebswirtschaftlichen Gründen. Richtig ist aber auch, daß an die Stelle dieser geschlossenen Geschäfte und Betriebe neue Geschäfte, Gaststätten und Restaurants zumeist aus der Initiative ausländischer Bürger entstanden sind. Im Stadtgebiet innerhalb der Wallanlagen gibt es zur Zeit elf Gewerbetreibende nichtdeutscher Herkunft. Sieben Einzelhändler türkischer Nationalität betreiben Geschäfte im Lebensmittel-, im Gemüsehandel und der Flickschneiderei. Drei iranische und ein griechischer Bürger sind im Teppich- und im Textileinzelhandel tätig. Darüber hinaus gibt es allein in der historischen Innenstadt 16 Gaststättenbetriebe, die von griechischen, türkischen, jugoslawischen, chinesischen und italienischen Bürgern betrieben werden. Zur urbanen Atmosphäre tragen vor allem vier italienische Eiscafés in der Mittel- und der Breiten Straße und zwei außerordentlich beliebte italienisch geführte Schank- und Speisewirtschaften in der Breiten – und in der Papenstraße bei.

Völlig unterrepräsentiert ist das Übernachtungs- und Hotelgewerbe. Lediglich drei kleinere Betriebe wären in der Kernstadt aufzuzählen, zu nennen aber sind neuerdings Fremdenverkehrs- und Hotelbetriebe in Matorf, in Kirchheide und in Lüerdissen.

In der Stadt lassen sich gewisse Defizite nicht übersehen. Sollte sich die Einwohnerzahl durch Vermietung vorhandener und den Neubau weiterer Wohnungen in der Altstadt um etwa 1500 Menschen – wie in den 50er Jahren – auf etwa 5000 Bewohner erhöhen lassen, gewänne der Einzelhandel 12 Mio. DM an Kaufkraft, zugleich würde die Stadt Leben und Urbanität zurückerhalten, die ihr heute so auffallend fehlen. Kaufkraft haben und Kaufkraft anziehen dürfen sich nicht ausschließen.

Wegen ihrer recht unterschiedlichen Flächenausdehnungen und Besetzung mit größeren Betrieben scheinen sich die Lemgoer Industrie- und Gewerbegebiete einer lohnenswerten vergleichenden Betrachtung zu entziehen. Das dem Auge vertraute Erscheinungsbild bedarf in seiner Selbstverständlichkeit vermeintlich keiner weiteren Analyse und Interpretation. Bei näherem Hinsehen fällt jedoch auf, daß die vorrangig an der Zahl der Arbeitsstätten und an den zusammengefaßten Jahreslohn- und Jahresgehaltssummen orientierte sozialrelevante Wirtschaftskraft der einzelnen Gewerbe- und Industriegebiete diese in eine großenbestimmte Reihenfolge setzt, die den individuellen Jahresverdiensten der Arbeiter und Angestellten in der gewerblichen Wirtschaft in den entsprechenden Gebieten gegenläufig ist. Die Gegenüberstellung von Jahreslohn- und Jahresgehaltssummen aller Beschäftigten mit den individuellen Durchschnittsverdiensten (Tab. 31) drängt die größeren und besonders leistungsorientierten Betriebe der Feinmechanik, der Elektrobranche, des Maschinen- und des Metallbaues in ein nivellierendes Niveau, das ihren Aufwendungen für Arbeitsplätze und Beschäftigte nicht gerecht wird.

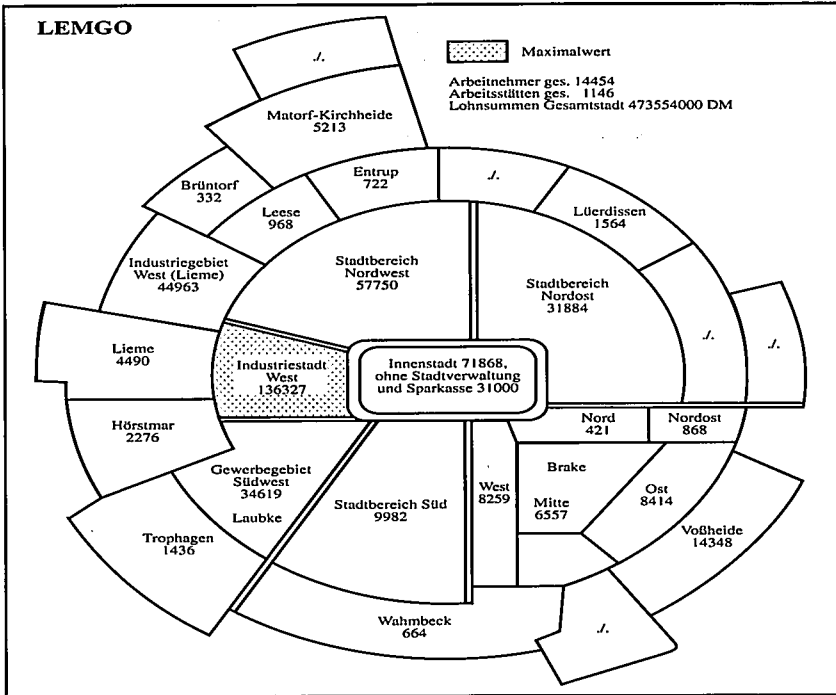


Abb. 20: Löhne und Gehälter der Arbeitnehmer nach Lohnsummen in den Stadt- bzw. Ortsteilen in TDM 1986

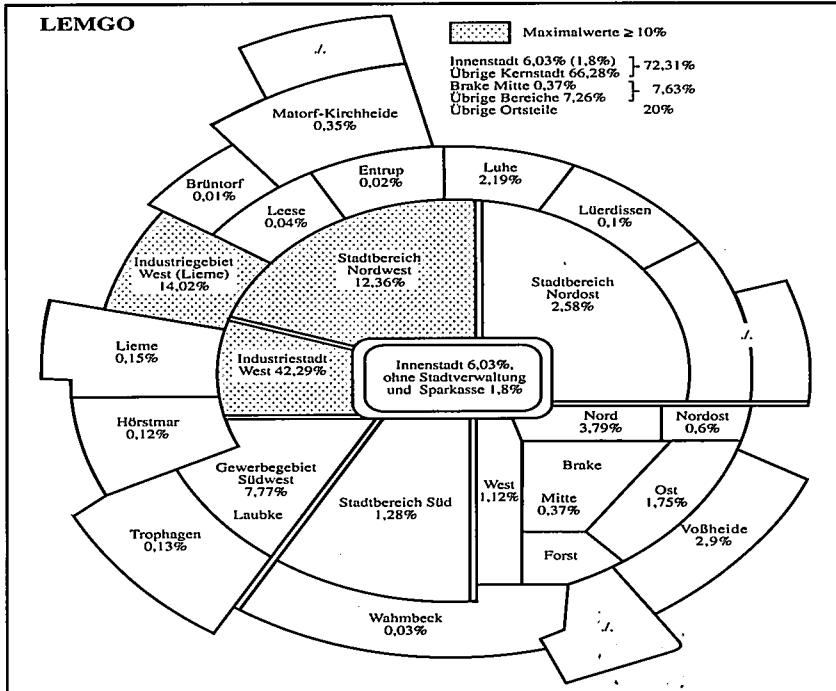


Abb. 21: Sozialrelevante Wirtschaftskraft der Stadt- bzw. Ortsteile in %-Anteilen 1986

Die einzelnen Gewerbe- und Industriegebiete können nur dann sach- und problemgerecht miteinander verglichen werden, wenn man außer ihrer Größe, der Anzahl ihrer gewerblichen Betriebe, der Branchenzugehörigkeit auch die komplementär mehr oder minder sinnvoll angesiedelten Unternehmen aus dem Großhandelsbereich, dem auch vertretenen Einzelhandel und Dienstleistungsbetriebe mit einbezieht (Tab. 32). Hier gelangt man zu dem Ergebnis, daß, je ausgedehnter die Lemgoer Gewerbegebiete sind, sie um so mehr mit Großhandlungen oder großen Einzelhandelsunternehmen und relativ vielen kleinen und kleinsten Dienstleistungsfirmen durchsetzt sind. Ob das so entstandene wirtschaftsräumliche Gefüge ökonomisch und betriebswirtschaftlich sinnvoll ist und möglicherweise Ausdehnungen und Weiterentwicklungen Schranken setzt, dürfte durchaus diskussionswürdig sein.

Als vor dem Ersten Weltkrieg südlich und westlich der Wallanlagen in der Nähe des damals neuen Bahnhofs die Wagenbaufirma Scheidt, die Zigarrenfabrik Rothaus, die Möbelfirma Schlingmann und am Steinweg die Weberei Kracht entstanden, konnte niemand die heutige Industriestadt West an der Bega und in der Grevenmasch voraussehen. Zwischen den beiden Weltkriegen kamen die Furnierwerke Möhring, die Färberei Lohmann, die Drahtzieherei Hahn, die Polstermöbelfabrik Wrenger und die Möbelfabrik Franke hinzu. An die Flächen dieser Betriebe anschließend konnte unter Stadtdirektor Sethe nach dem Zweiten Weltkrieg die Erschließung der Industriestadt West erfolgen. Daß im Gefolge der ersten wirtschaftlichen Flaute der 60er Jahre an die Stelle der Weberei Kracht und der Möbelfabriken Franke und Wrenger in den 70er Jahren die ersten stadtnahen Einkaufszentren – Groß- und Supermärkte – treten würden, entsprach der seinerzeitigen Entwicklung. Zugleich gewünscht und unerwünscht stellen die Märkte an dieser Stelle einen wichtigen ökonomischen Faktor im Eingangsbereich des Industriegebietes dar.

Von den 44 im Stadtgebiet der Großgemeinde Lemgo ansässigen Großhandels- und Handelsgeschäften mit mehr als 400 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche befinden sich in der Industriestadt West zwischen Herforder Straße, Steinweg und Lagescher Straße allein 20 dieser Unternehmen. Über 1000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche – einige 3000 bis 5000 m<sup>2</sup> – haben vier Autohäuser, drei Fachmärkte der Möbelbranche, ein Groß- und Einzelhandelsgeschäft für Bodenbeläge und drei Lebensmittelmärkte.

In der Industriestadt West selbst sind nicht mehr die für Lemgo traditionellen Möbelfabriken, sondern die Firmen der Feinmechanik und Elektrobranche bestimmend. Die besseren Löhne und Gehälter werden in diesen letztgenannten Firmen für ein hochqualifiziertes Personal an Facharbeitern, Ingenieuren und Angestellten gezahlt. Je weniger die Industriegebiete von gewerbefremden Branchen durchsetzt sind, um so relativ höher sind die durchschnittlichen individuellen Jahresverdienste, die Lohnsummen und die sozialrelevante Wirtschaftskraft. Beispiel für diese Aussage ist das Gewerbegebiet Voßheide.

Die Gegenüberstellung beider Gebiete macht den Sachverhalt hinreichend deutlich. Sind in der Lemgoer Industriestadt in den 46 industriell-gewerblichen Betrieben 2878 Fachkräfte beschäftigt, davon 718 (24,9 Prozent) weiblich, so ergänzen aus den Bereichen des Handels und anderer Dienstleistungen 51 Firmen sehr unterschiedlicher Art mit (nur) 606 Beschäftigten, davon 242 (40 Prozent) weiblich, das im ganzen sehr gemischte Bild.

Den Beleg liefert die Tabelle 31 mit der unterschiedlichen Platzierung der Industriestadt, und zwar in Position 1 in der Jahreslohn- und Jahresgehaltssumme und in der Position 4 im individuellen Jahresdurchschnittsverdienst. Im Gewerbegebiet Voßheide dagegen stehen 8 Gewerbebetrieben mit 310 Arbeitskräften, darunter ein Großbetrieb der Möbelbranche mit mehr als 250 Arbeitnehmern, nur je 7 Kleinbetriebe aus Einzelhandel und anderen Dienstleistungen mit insgesamt 38 Arbeitskräften gegenüber. Das kleine Gewerbegebiet nimmt in der Jahreslohnsumme zwar nur die Position 4, im (gewerblich orientierten) individuellen Durchschnittsverdienst jedoch die Position 1 ein. Im Industriegebiet West in Lieme gleichen sich die Verhältnisse in etwa aus. Den 966 Arbeitskräften in 31 Betrieben der gewerblichen Wirtschaft stehen nur 13 Großhandlungen mit 189 Beschäftigten gegenüber. Die Gegenüberstellungen für die Gewerbegebiete Südwest (Laubke) und Brake-Ost fortzusetzen, bringt keine weiteren Erkenntnisse.

Das traditionelle Gewerbe der Holzverarbeitung, insbesondere die Herstellung von Wertmöbeln, ist zwar gegenüber früheren Zeiten nicht mehr dominierend, nimmt jedoch mit 24,9 Prozent noch immer einen beachtlichen Platz ein. Im Gewerbegebiet Voßheide gibt es außer dem holzverarbeitenden keine anderen Gewerbe (Tab. 33). Die elektrotechnischen und die feinmechanischen Betriebe sind erst nach dem Zweiten Weltkrieg als neuer und heute vorherrschender Wirtschaftszweig hinzugekommen. Diesem Wirtschaftszweig gehören auch die Lemgos Wirtschaftskraft heute bestimmenden Betriebe in der Grevenmasch und im Gewerbegebiet Südwest (Laubke) an. Inzwischen hat sich die Branche auf 17 Betriebe mit 2285 Beschäftigten, das sind 44,5 Prozent aller gewerblichen Arbeitnehmer, ausgeweitet (vgl. Tab. 33). Von kleineren älteren Ansätzen abgesehen sind ab 1970 mit dem neu erschlossenen Industriegebiet West in Lieme der Maschinenbau und die Verarbeitung von Leichtmetallen – Fensterbau, Wintergärtenherstellung – in der Branchenerweiterung hinzugetreten. Die Anteile an der Zahl der Beschäftigten fallen mit 12,2 Prozent im Maschinenbau und nur 6 Prozent im Metallbau noch relativ gering aus, doch beherrschen diese Betriebe bereits die Produktion im Industriegebiet West in Lieme und beschäftigen dort immerhin 56,7 Prozent aller gewerblichen Arbeitskräfte. Die Textilindustrie mit 9,4 Prozent Beschäftigtenanteil ist durch Betriebsschließungen seit 1987 weiter zurückgegangen. Die Gründe hierfür lediglich in einem schlechten Management zu suchen, geht sicherlich an den eigentlichen Ursachen vorbei. In der Kunststoffindustrie (1 Prozent) sind im Gegensatz zu der Ausweitung dieses Gewerbebezuges im Raum Bad Salzuflen keine weiteren Ansiedlungen erfolgt. Noch immer stark auf Verbrauchsgüterherstellung konzentriert, bleiben die gegenüber Konjunkturschwankungen festeren Standbeine im industriell-gewerblichen Gefüge der Lemgoer Wirtschaft relativ schmal. Bei völligem Fehlen chemischer Industrie, nur 0,8 Prozent Beschäftigtenanteil in der Baustoff- und 1,2 Prozent in der Nahrungsmittelindustrie wäre eine ausgewogenere Verteilung und weitere Stärkung im Branchenbild der Fertigungsindustrien wünschenswert. Von großem Nachteil war, daß die Stadt seit der Erwerbung der 50 ha Industrieflächen in Lieme 1969 in nennenswertem Umfang keine weiteren Flächen für die Ansiedlung neuer Betriebe ankaufen konnte. Erst zu Beginn des Jahres 1992 gelang es, die vorhandenen Flächen um 20 ha zu erweitern.

Die horizontale Projektion des wirtschafts-räumlichen Gefüges der Stadt bedarf der vertikalen Ergänzung durch die an Fourastiés Gedanken anknüpfende sektorale Beschäftigungsstruktur. Bekanntlich teilte Fourastié die Wirtschaft in drei Sektoren ein, den primären Sektor der Urproduktion (dazu gehören Landwirtschaft und Bergbau), den sekundären Sektor der gewerblich-industriellen Warenfertigung und den tertiären Sektor der Dienstleistungen. Außer einer starken Abnahme der Beschäftigung im primären Bereich beobachtete er in den beiden übrigen Bereichen eine zunehmende Verschiebung zugunsten der Dienstleistungen. War die industrielle Gesellschaft von der steten Ausweitung und Zunahme der Fertigungsproduktion geprägt, so verschieben sich in der spät- und nachindustriellen Gesellschaft unter zunächst noch weiterer Erhöhung der Produktivität die Beschäftigtenzahlen vermehrt in den tertiären Sektor. Der primäre Sektor liegt auf Länder- und Staatenebene in Mittelwesteuropa gegenwärtig zwischen 3 Prozent und 5 Prozent Beschäftigtenanteil, sinkt jedoch bei der Betrachtung städtischer Strukturen – in NRW bereits bei städtischen Mittelzentren – auf Anteile von 1 Prozent bis 2 Prozent. Städte mit weit entwickelten sektoralen Beschäftigungsstrukturen zählen heute 60 Prozent und mehr aller Beschäftigten im tertiären Dienstleistungssektor, während gleichzeitig reziprok die Beschäftigtenzahlen in den sekundären Fertigungsbereichen auf 40 Prozent und manchmal weit darunter sinken. Stellen sich in der sektoralen Analyse Zählwerte von 2 zu 38 zu 60 ein, entsprechen sie zwar den üblicherweise angenommenen Idealwerten zur Charakterisierung städtischer Zentren, täuschen jedoch möglicherweise über die tatsächliche Wirtschaftskraft der aufeinander zu beziehenden sektoralen Leitfaktoren hinweg, wenn der Anteil von Beschäftigungszweigen ohne Erwerbszweck aus besonderen Gründen über Gebühr hoch ist. Es muß im einzelnen belegt werden, welchen Wirtschaftskraftanteil tertiäre Leistungen auf dem Markt unmittelbar haben oder mittelbar hervorrufen.

Im Falle Lemgo sind die sektoralen Daten auf den ersten Blick annähernd optimal, vor allem unter dem Aspekt, daß Lemgo ohne übergeordnete Verwaltungen – abgesehen vom Landesverband Lippe in Brake – sektorale Beschäftigtenanteile von 1,4 Prozent, 45,8 Prozent und 52,8 Prozent aufzuweisen hat (Tab. 34). Bei näherem Hinsehen zeigt sich jedoch, daß nach Abzug der Wirtschaftszweige ohne Erwerbszweck – und damit ohne gewerbliche Steuerkraft – mit Ausnahme der Stadtverwaltung die meisten Einrichtungen dieser Organisationen, Körperschaften und Einrichtungen in Lemgo nicht zentral plazierte sind und nur bedingt mittelbare Wirtschaftsgutanteile in die Wirtschaftskraft der Stadt einbringen. Eliminiert man den Anteil von 15,3 Prozent (Beschäftigungszweige ohne Erwerbszweck) und setzt 84,7 Prozent gleich 100 Prozent, so verschieben sich die sektoralen Strukturdaten auf 1,7 Prozent im primären, 54 Prozent im sekundären und 44,3 Prozent im tertiären Sektor. Datenschutz und Steuergeheimnis lassen nicht zu, stadtteilbezogen das kommunale Steueraufkommen der gewerbsteuerpflichtigen Dienstleistungsunternehmen zu bewerten und mit dem Aufkommen aus dem sekundären Bereich zu vergleichen. Dies ist auch der Grund dafür, daß im Rahmen dieser Abhandlung kein Gefügebild der kommunalrelevanten Wirtschaftskraft ausgearbeitet werden konnte.

Ein Blick in das Adreßbuch der Stadt Lemgo, hier insbesondere in das Branchenverzeichnis, kann den Leser recht bald überzeugen, daß in der Stadt das Angebot an

wirtschaftsbezogen höherwertigen und dem technisch orientierten sekundären Bereich nahestehenden Dienstleistungsunternehmen außerordentlich gering, fast nicht vorhanden ist.

Anfänglich im Beratungsbereich nicht unmittelbar auf Nachfrage angewiesen, jedoch zugleich um innovative Wirkung bemüht, wurde 1988 in enger Zusammenarbeit mit der Fachhochschule, zunächst als Experiment gedacht, das Technologietransfer-Zentrum Lippe (TZL) ins Leben gerufen, das sich in wenigen Jahren zu einer leistungsfähigen Beratungseinrichtung entwickelt hat. Betrag der Umsatz 1988 noch nicht einmal 100 000 DM, so schloß das Beratungsunternehmen das Geschäftsjahr 1991 mit einem Umsatz von immerhin mehr als 1 Mio. DM ab.<sup>28</sup> Widmet sich das TZL hauptsächlich den Beratungsschwerpunkten Produktinformation, Betriebsorganisation, Umwelttechnik und -anlagen, Fabrikplanung/Logistik, Mikrotechnologie und Handhabungstechnik/Robotik, so berät das Technologie-Zentrum Holzwirtschaft (TZH) vornehmlich die Möbelindustrie, aber auch Betriebe der Faserstoff- und der Folienherstellung. Die aus der Initiative von Kreis, Landesverband, Kommunen, Handelskammer und Handwerkskammer entstandenen Einrichtungen haben nicht die Aufgabe, höherwertige wirtschaftsnahe Dienstleistungsbetriebe vom Markt fernzuhalten oder zu ersetzen, sondern solange innovativ und entwicklungsfördernd einzuspringen, wie aus dem privaten Bereich entsprechende Angebote noch nicht vorliegen oder nachgefragt werden können.

Wenn die Stadt Lemgo für ihren Bereich der warenerzeugenden Wirtschaft ein entsprechendes Dienstleistungsangebot im privaten Unternehmensbereich wünscht, wird sie mithelfen müssen, im sekundären Bereich durch Ansiedlung neuer Betriebe die Basis für die Existenz und Nachfrage höherwertiger, technisch orientierter Dienstleistungsbetriebe zu schaffen. Die Devise kann nur heißen: Sekundarisieren, um tertiärisieren zu können.

Horizontale und vertikale Analysen der Lemgoer Daten zeigen eine Wirtschafts- und Beschäftigtenstruktur (Tab. 35), die im Interesse der weiteren Entwicklung und der Behauptung, wenn möglich der Festigung der Position der Stadt im Vergleich zu anderen Städten dringend der Verbesserung bedarf. Es muß darüber nachgedacht werden, ob auch im Feld der öffentlichen Investitionen außer der Inanspruchnahme von Fördermitteln eine Akzentverschiebung der kommunalen Initiativen und Investitionen an der Zeit wäre.

Bekanntlich fragen im sekundären Sektor solche Betriebe nach höherwertigen wirtschaftsbezogenen Dienstleistungen nach, die ihrerseits in der Fertigung über einen hohen technischen Standard verfügen und neben einem qualifizierten Stamm an Facharbeitern in der Fertigung einen relativ hohen Anteil an Mitarbeitern technischer Berufe (z.B. Chemiker, Physiker, Diplomingenieure, Logistiker, Elektroniker, technische Leiter u. a.) im betrieblichen Ablauf einsetzen. Manche solcher Betriebe unterhalten eigene Entwicklungsabteilungen oder leasen – falls eigene Abteilungen zu teuer sind – von Firmen mit technischem Planungs- und Entwicklungspotential geeignete Fachleute für eine bestimmte Zeitdauer.<sup>29</sup>

In Lemgo haben nur vier Betriebe einen Anteil an Beschäftigten technischer Berufe von 10 Prozent und mehr im Spektrum ihrer Beschäftigten. Wenn der Fertigungssektor für den Durchschnitt aller Betriebe nur einen Anteil von 4,4 Prozent erreicht, mag man überschlagen, daß die große Mehrzahl der Betriebe unter dem statistischen Mittelwert liegt.

In der sektoralen Beschäftigungsstruktur von Städten mit höherwertigen wirtschaftsnahen Dienstleistungsunternehmen als besonderem Merkmal ihres tertiären Sektors tragen auch die technischen Berufe des sekundären Sektors als Bindeglied zwischen den Sektoren einen hohen Beschäftigungsanteil, so in Bochum 8 Prozent, in Dortmund 9 Prozent, in Dormagen 16 Prozent und etwa in Beckum 10,8 Prozent. Ähnlich hohe Anteile werden in Ostwestfalen-Lippe nicht erreicht; die um den Landkreis erweiterte Stadt Bielefeld weist eben über 6 Prozent mit steigender Tendenz auf. Lemgo liegt auf der engrischen Binnenlinie des Weserberglandes mit Warburg, Höxter im Südosten und Enger im Nordwesten zwischen 4 Prozent und 4,7 Prozent. Unter den 16 lippischen Städten und Gemeinden nimmt die Stadt nur den achten Platz ein.<sup>30</sup>

Die kommunale Wirtschaftskraft basiert auf Grundsteuern, Kapitalertrags- und Gewerbesteuern. Einen Einblick in die tatsächliche wirtschaftliche Kraft der Stadt ermöglicht eine Übersicht über die gewerbesteuerpflichtigen Betriebe nach ausgewählten Steuergrößenklassen (Tab. 36).<sup>31</sup> Im Gegensatz zu Kapitalgesellschaften haben Personen und Personengesellschaften einen jährlichen Freibetrag von 36 000 DM, der sich ab 1. 1. 1993 auf 48 000 DM erhöht. Im Jahre 1989 gab es 1905 Steuerfälle, von denen nur 642 (33,6 Prozent) Gewerbesteuer zu entrichten hatten. Bezieht man die abgemeldeten Fälle ein, waren nur 22 Prozent abgabepflichtig. Insgesamt hat sich die gewerbliche Steuerkraft seit der Kommunalreform nominal mehr als verdreifacht (Tab. 37). (Über die Entwicklung der Steuereinnahmen und Haushaltsvolumina sämtlicher Gemeinden im Kreis Lippe sowie über die Zuweisungen des Landes Nordrhein-Westfalen an die Stadt Lemgo informieren die Tabellen 49–51.)

## VIII. Stadt unter Städten – Lemgos regionale Position

Mit dem Eintritt in das letzte Jahrzehnt des Jahrhunderts haben sich auch für die Stadt Lemgo und ihre Bürger spürbare Veränderungen vollzogen. Die Vereinigung zweier sehr unterschiedlicher deutscher Staaten bringt Belastungen auch für die kommunale Gemeinschaft wie für den einzelnen mit sich. Ob für Konsum oder Investition, in beiden Fällen wird sowohl im öffentlichen als auch im privaten Bereich mehr als früher über die Verwendung der knapper werdenden Mittel nachgedacht. Die Rahmenbedingungen der politischen, sozialen und wirtschaftlichen Prozesse haben sich in fast allen Bereichen entscheidend verändert.

Weitere Änderungen der wirtschaftlichen Situation und der Marktlage stehen mit der Einführung des europäischen Binnenmarktes bevor.<sup>32</sup> Die Veränderungen werden



Anpassungsleistungen verlangen; sie beinhalten nicht nur Risiken, sondern bieten zugleich Chancen der Behauptung und der weiteren Entfaltung. Die Überwindung des Nationalstaates erfordert vorausschauendes Hineindenken in europäische Rahmenbedingungen, Gefüge und Strukturen. Maßstäbe werden von jenen mit gesetzt, die heute schon nahe, jedoch noch jenseits von Grenzen stehen. Mit ihnen gibt es mehr Freizügigkeit, mehr Wettbewerb, neue und vor allem größere Märkte. In den Betriebsleitungen wird man die Vertriebsorganisationen nicht nur in regionalen und nationalen, sondern ebenso in europäischen Maßstäben sehen lernen, und die Industrieumsätze werden nicht nur auf regionaler und nationaler Ebene, sondern ebenso europaweit verglichen werden. Mit dem Ecu schließlich werden sich statt national orientierter DM-Bewertungen für alle EG-Länder gemeinsame Europawerte durchsetzen. Nicht die national orientierten Volkswirtschaften bereiten sich auf Europa vor, vielmehr werden es die Regionen sein, die miteinander in Europa den Wettbewerb bestreiten.

Die Statistiken geben keine Auskunft darüber, welche unserer Firmen bereits heute europaweite Verflechtungen in Form von Kooperationen, Zweigwerken, Niederlassungen usw. besitzen.<sup>33</sup> Auch wissen die Statistiker nicht, wie sich im einzelnen die Außenumsätze zu den Binnenmarktumsätzen verhalten. Es ist in mancherlei Hinsicht ein Feld der Ungewißheit, das mit dem Wegfall der Binnengrenzen im gemeinsamen Markt betreten wird. Andererseits ist z. B. bekannt, wie viele Firmen das Land NRW in der Größenklasse ab 20 Beschäftigte hat. Solche Angaben liegen selbstverständlich auch für die Teilregionen innerhalb des Landes, für die Regierungsbezirke, für die Kreise und für die Städte und Gemeinden vor. Wenn die Industriebetriebsdichte ein wichtiger Faktor für das Bestehen in Europa ist, besitzen NRW und mit ihm die meisten seiner Teilregionen im europäischen Vergleich eine feste Position. Auch mag es sein, daß die mittelständische Komponente in der regionalen Wirtschaft Ostwestfalen-Lippes langfristig von Vorteil ist.

Vor dem Hintergrund der deutschen und der europäischen Veränderungen wird auch die heimische Wirtschaft auf den Prüfstand treten müssen. Die Behauptung einer jeden Firma auf dem Markt wird zugleich die Sicherung von Arbeitsplätzen bedeuten. Mit der wirtschaftlichen Verantwortung werden die Firmenleitungen zunehmend soziale Verantwortung zu tragen haben. Die Städte und Gemeinden der Region werden sich fragen lassen müssen, ob sie in der Setzung von Rahmenbedingungen – soweit sie in ihre Zuständigkeit fallen – das Ihrige getan haben, damit ihre Unternehmen auch bestehen können. Im Blick auf das Jahr 2000 muß diese Frage auch in Lemgo beantwortet werden. Genügt es der früheren Hansestadt, Stadt unter Städten zu sein? Welche Position will sie in ihrem mittelfentralen Versorgungsbereich, im Kreis Lippe und in der Region einnehmen? Hat sich die kollektive Bewußtseinsbildung in der Bürgerschaft schon auf die Herausforderungen der europäischen Zukunft eingestellt?

Der Industriebetriebsbesatz in Lippe hält durchaus einen Vergleich mit anderen Regionen und Kreisen Nordrhein-Westfalens aus. Bei einer Bevölkerung von 17 Mio. Einwohnern gibt es in NRW 11 000 Gewerbe- und Industriebetriebe, das sind 650 Betriebe auf 1 Mio. Einwohner. Seinem Einwohneranteil entsprechend müßte es im Kreis Lippe

215 Gewerbe- und Industriebetriebe geben. Die tatsächliche Anzahl von Betrieben mit mehr als 20 Beschäftigten bewegt sich jedoch im letzten Jahrzehnt zwischen 300 und 330 Betrieben (1981 = 329, 1986 = 302, 1990 = 305). Mit der Anzahl seiner Betriebe liegt der Kreis merklich über dem Landesdurchschnitt. Allerdings muß dabei bedacht werden, daß es – anders als im rheinisch-westfälischen Industriegebiet – nur einige wenige Betriebe mit mehr als 1000 und nur knapp 10 Betriebe mit über 500 Beschäftigten gibt. Wenn die starke mittelständische Komponente ein Existenzbehauptungsvorteil sein soll, bleibt abzuwarten, ob das Marketing der heimischen Wirtschaft in den Absatzmärkten ausreichend etabliert ist.

Liegt der lippische Industriebetriebsbesatz rund 30 Prozent über dem Landesdurchschnitt, so liegt der Lemgoer Besatz mit 32 bis 34 Betrieben nur geringfügig über dem Landesdurchschnitt. Von der Anzahl der Betriebe aus gesehen war Detmold 1981 mit 63 Betrieben der am besten besetzte Standort vor Bad Salzufflen mit 54 Betrieben; 1989/90 dagegen zählt Bad Salzufflen 57 Betriebe, in Detmold ist die Zahl auf 55 zurückgegangen. Im Durchschnitt des vergangenen Jahrzehnts war Lage mit 38 vor Lemgo mit 34 Betrieben besetzt. Auf den Industriebesatzplätzen folgen Oerlinghausen mit 15, Blomberg mit 13 und Extertal mit 12 Betrieben. Verringert hat sich die Zahl der Betriebe nach Lügde vor allem in Dörentrup. Seit 1970 haben hier 8 Betriebe aufgegeben, 500 Arbeitsplätze gingen verloren. Relativ gesehen gab es die meisten Neugründungen, auch Verlagerungen aus der kreisfreien Stadt Bielefeld, in Leopoldshöhe und in Augustdorf. Die Anzahl der Betriebe ohne Investitionstätigkeit war relativ am höchsten in den Standorten Bad Salzufflen, Lage und Lemgo (Tab. 38). Für Lemgo mögen hierfür vor allem zwei Gründe anzuführen sein, einmal die schlechte Konjunkturlage in der Möbelindustrie, zum anderen die Gründungs- oder Verlagerungsinvestitionen in dem ab 1970 erschlossenen Industriegebiet West in Lieme, die hier Neuinvestitionen noch nicht wieder zwingend erforderlich machten. Sieht man von den wenigen in Lemgo führenden Unternehmen der Feinmechanik-, der Elektrobranche und des Maschinenbaus ab, nimmt Lemgo im Bereich der Betriebe der begleitenden Branchen allenfalls einen mittleren Platz in Lippe ein. Im Resümee hält die mittelständisch orientierte lippische Bilanz nach Anzahl der Betriebe und Branchenvielfalt durchaus den Vergleich mit anderen Kreisen in Ostwestfalen aus. Die hier zu stellende weitergehende Frage ist, ob Lippe und insbesondere sein Binnenraum um die Stadt Lemgo im Wettbewerb der Regionen unter Einbeziehung europaweiter Konkurrenz ein guter Standort ist.

Ein für Lippe positiv ins Gewicht fallender Standortfaktor ist seine Bevölkerung mit einem hohen und leistungswilligen Arbeitskräftepotential. Jedoch wird es im Unterschied zu den beiden vergangenen Jahrzehnten darauf ankommen, die weitere bzw. erneute Abwanderung von Arbeitskräften vornehmlich aus dem Lemgo zuzuordnenden mittelzentralen Bereich, aus den Gemeinden des nordlippischen Berglandes aufzufangen und den seit 1988 erfolgten Zustrom eingewanderter Aussiedler mit seinen ausbildungs- und arbeitswilligen Kräften zu halten. Dem Zentralort Lemgo ist eine Aufgabe zugewachsen, die die Stadt nicht als Belastung, sondern als Chance zur Festigung ihrer Position annehmen sollte.

Die Bevölkerungszunahme betrug im Kreis Lippe zwischen dem 30. Juni 1987 und dem 31. Dezember 1990 21 859 Personen, davon entfielen auf die Stadt Lemgo 1354, auf die Gemeinden Kalletal 770 und Dörentrup 431, auf den mittelzentralen Nahbereich zusammen 2555 Personen, mit 11,6 Prozent ein vergleichsweise geringer Anteil (Tab. 39). Die meisten einwandernden Spätaussiedler nahmen bis zum 31.12.1990 die Gemeinde Augustdorf mit 1959 und die Städte und Gemeinden der Werretallinie mit Horn-Bad Meinberg 1126, Detmold 4607, Lage 2912 und Bad Salzuflen 3204 auf, zusammen 11 849 bzw. 13 808 Personen. Die Begalinie mit zusammen 2536 Spätaussiedlern in den Städten und Gemeinden Barntrup (571), Dörentrup (431) und Lemgo (1534) wurde mit bedeutend geringeren Zuweisungen bedacht.

Soweit die Größe der Bevölkerung ein wichtiger in den Wirtschaftsprozeß einzubringender Faktor ist, haben die Städte und Gemeinden Westlippes und der Werretallinie, auch wenn sie vorübergehend die Hauptlast der Integration der Einwanderer tragen müssen, auf längere Zeit hinsichtlich des Arbeitskräfteangebots den größeren Gewinn. Für Lemgo wird wichtig sein, die Einwohnerzahl von 40 000 zu erreichen und zu halten.

Um den Standortfaktor Bevölkerung und Arbeitskräftepotential zu festigen, ist der Wohnungsbau zu intensivieren. Arbeitsplatzangebot und Wohnungsbau müssen aufeinander bezogen werden: ein zur Zeit noch brach liegendes Feld zwischen Kommunalpolitik, kommunalen Verwaltungen und den Vertretern der örtlichen Industrieverbände.

Angesichts ihrer besonderen Situation stellt hier einstweilen die Gemeinde Kalletal die Ausnahme dar. Als extrem dezentral gegliederte Gemeinde – der Zentralort Hohenhausen zählt gerade 3000 Einwohner – hat es die Gemeindeverwaltung schwer, die Bürger in ihrem Gemeindegebiet mit den 14 Ortschaften zu halten. Die niedrigste Einwohnerzahl wies die Gemeinde 1987 mit 13 671 Einwohnern auf. Von 1988 bis Mitte September 1991 nahm die Gemeinde 1033 Aussiedler auf.

Allerdings war in dem gleichen Zeitraum auch eine Abwanderung von 182 Einwohnern zu beklagen. Bei einem positiven Saldo von 851 Personen zählte die Gemeinde die seit Jahren höchste Einwohnerzahl von 14 522 Personen. Dennoch gab die Einwohnerbewegung zu ernsthaften Überlegungen Anlaß. Kommunalpolitiker und Verwaltung sind bestrebt, die Aussiedler langfristig zu binden. Da auch im Kalletal Wohnraum knapp ist, wird nunmehr von der Gemeinde Bauland zum Quadratmeterpreis von 20 DM bis 57 DM angeboten. Allein im Zentralort Hohenhausen wurden 50 Grundstücke erschlossen. Für die politisch Verantwortlichen muß Wohnungsbauförderung nicht allein eine Sache von Bund und Ländern sein. Zusammen mit Sparkasse und Volksbank hat die Gemeinde 500 000 DM Fördermittel bereitgestellt. Solange die Kreditzinsen über 7 Prozent liegen, zahlt die Gemeinde auf Antrag Zinszuschüsse. Der Erwerb des preisgünstigen Baulandes ist an die Verpflichtung gebunden, binnen 2 Jahren mit dem Hausbau zu beginnen.<sup>34</sup>

Die Bereitstellung von Übergangwohnheimen kann nicht die einzige Hilfe sein, wenn der Zuwanderung nicht die Abwanderung folgen soll. Das Angebot von Grundstücken in Erbpacht und Finanzierungshilfen von Sparkassen, Banken, Versicherungen und Firmen unter Federführung der Gemeinden könnten neue Perspektiven eröffnen. – Daß ausreichend Wohnraum, auch im gehobenen Angebot, ein Standortfaktor bei der Anwerbung und Unterbringung von Führungskräften und qualifiziertem Personal ist, erfahren Kran-

kenhaus, Fachhochschule und die größeren Betriebe in Lemgo fast allmonatlich. Bei Chefarzten, Professoren und Führungskräften in den größeren Betrieben darf es nicht zur Regel werden, daß sie zwar in Lemgo arbeiten, aber nicht in Lemgo wohnen.

Zu den wichtigsten Standortfaktoren zählt, das gilt für Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft, die Verkehrsinfrastruktur. Der Austausch von Waren ist an Wege gebunden. Nordrhein-Westfalen hat in seinen Ballungsgebieten eine gute, jedoch völlig überlastete Verkehrsinfrastruktur. Die solitären Oberzentren der Randzonen von Ostwestfalen, Bielefeld und Paderborn, haben ein gutes, nur in den Zeiten der Rush hour überlastetes Verkehrsgefüge. Der ländliche Raum, so auch Lippe besonders in seinem Binnenraum, hat eine schlechte, weil nicht ausgebaute Verkehrsinfrastruktur und ist deshalb in den Zeiten des Arbeitsbeginns und des Arbeitsendes überlastet. Abgesehen von den Problemen des innergemeindlichen Verkehrs in der Großgemeinde Lemgo – die fehlenden Verbindungen zwischen den Ortsteilen ohne Anfahren der Kernstadt – queren weder leistungsfähige Schienenwege noch Autobahnen das Land. „Wer Straßen sät, erntet Verkehr“, diese Formel mag für Ballungsräume gelten, im ländlichen Raum dienen Bahnen und Straßen dem Anschlußfinden. Das gilt für den Personen- und für den Güterverkehr.<sup>35</sup> Für die geographisch zentrale Lage der Stadt Lemgo im lippischen Binnenraum kann man zwar sagen, daß man in alle Richtungen zu den peripheren Fernstraßenauffahrten der A 44 in Warburg, der A 33 in Schloß Holte-Stukenbrock, der A 30 in Bad Oeynhausen, der A 2 in Bielefeld und Herford, die kürzesten Anfahrwege habe, man kann aber auch sagen, daß man zu allen Anbindungen den größten mittleren Entfernungsabstand mißt. Lemgos verkehrsgeographisch zentrale Lage gehört, wenn auch historisch unter anderen Bedingungen, der Vergangenheit an. Da die Zeit der großen Straßenbauten, mit Ausnahme der Fertigstellung und des weiteren Ausbaus vorhandener Strecken in den Ländern der bisherigen Bundesrepublik, für Lippe verpaßt ist, muß um so mehr auf den Ausbau der Innenlinien, der Entwicklungsachsen 2. und 3. Ordnung einschließlich der Stadtumgehungen gedrängt werden.<sup>36</sup>

Wie sehr die Neuansiedlung von Betrieben, die Investitionstätigkeit der Firmen und die Schaffung neuer Arbeitsplätze auch von der Verkehrslage abhängig ist, kann an den unterschiedlichen Aktivitäten der Firmen in den Orten unterschiedlich guter Verkehrslage in Lippe durchaus demonstriert werden. Die Gemeinde Augustdorf, vom lippischen Binnenraum aus gesehen jenseits der Dörenschlucht an der Landstraße L 758 gelegen, mit naher Anbindung über die Bundesstraße B 68 an die neue A 33 in Schloß Holte-Stukenbrock und an die A 2 in Bielefeld-Sennestadt, hat sich in den letzten Jahren zu einem mit dem übrigen Lippe unverbundenen kleinen Industriestandort mit zunehmender Investitionstätigkeit entwickelt. Pro Arbeitnehmer wurden seit 1987 Mittel zwischen 10 000 DM und 20 000 DM aufgewendet, so daß die Betriebe der Gemeinde im zehnjährigen Investitionsvolumen auf die Summe von 103 000 DM pro Beschäftigten kommen.

Im langjährigen Durchschnitt wurden ebenfalls in der Stadt Blomberg und in Horn-Bad Meinberg beträchtliche Mittel von den Firmen investiert. Beide Städte haben über die Ostwestfalenstraße L 712 gute Anbindung an die A 44 in Warburg, über die teilausgebaute B 1 an die A 33 und A 44 in Paderborn.

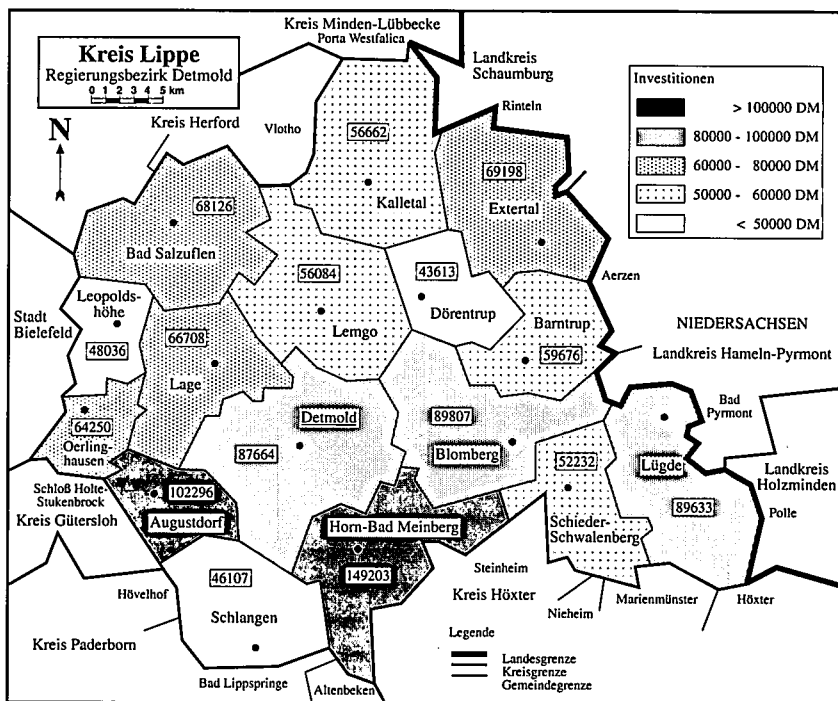


Abb. 22: Investitionen in Betrieben pro Beschäftigten in DM 1981 - 1990

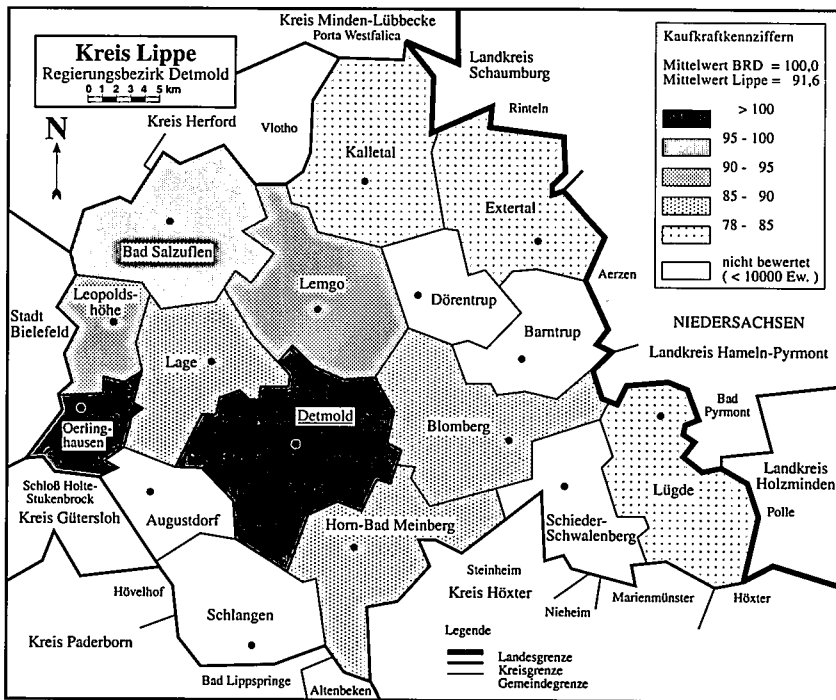


Abb. 23: Kaufkraftkennziffern 1988

Beziehen sich die Investitionen in Blomberg im wesentlichen auf einen größeren Betrieb und bereits vorhandene kleinere Betriebe, so wurden in Horn von einem großen holzverarbeitenden Betrieb und im Ortsteil Leopoldstal für den Ausbau neuer Betriebe große Summen aufgewendet.<sup>37</sup> Horn-Bad Meinberg hat im vergangenen Jahrzehnt die außerordentlich hohe Investitionssumme von 150 000 DM pro Arbeitnehmer aufzuweisen (Tab. 40). Eine entsprechend gute Bilanz ergibt sich relativ und absolut in der Beschäftigungsbewegung (Tab. 41 u. 42).

Daß die Stadt Bad Salzuflen und die Gemeinde Extertal noch vertretbare Positionen einnehmen, hat sicher mit seinen Grund in der guten Anbindung an die A 2 in Bad Salzuflen/Herford und für Extertal mit der ausgebauten Extertalstraße und dem Anschluß an die Autobahn A 2 jenseits Rinteln in Bad Eilsen.

In den Gemeinden Oerlinghausen und vor allem Leopoldshöhe wurde erst in den letzten Jahren vermehrt investiert. In Leopoldshöhe haben in den Ortsteilen Greste und Asemissen mittelständische Betriebe aus der kreisfreien Stadt Bielefeld Zweigwerke errichtet oder auch neu angesiedelt. Der Anschluß an die A 2 ist mit dem vierspürigen Ausbau der B 66 auf Bielefelder Gebiet erheblich verbessert. Bielefeld tertiärisiert, in den Randgebieten – die westlippischen Gemeinden nutzen den Vorteil – wird sekundarisiert.<sup>38</sup> Wenn die Gemeinde Kalletal noch eine relativ günstige Position einnimmt und sich festigt, hat sie das letztlich einem Betrieb zu verdanken, der 1982 aus Vlotho aussiedelte, in Kalldorf ein früheres Industriegelände mit Gebäuden erwerben konnte, die Produktion 1982 mit 300 Beschäftigten am neuen Standort aufnahm, erweitern konnte und 1991 mehr als 1000 Mitarbeiter zählte.<sup>39</sup> Über den Ausbau der Landstraßen L 514 und L 861 wurden die Verbindungen zu den Autobahnauffahrten in Vlotho/Bad Oeynhausen und in Exter verbessert.

Die Stadt Lemgo nimmt hinsichtlich der Investitionen pro Beschäftigten unter den 16 lippischen Städten und Gemeinden nur Platz 12, die Nachbargemeinde Dörentrup gar den letzten Platz ein. In der Beschäftigungsbewegung liegt Lemgo absolut zwar knapp hinter Bad Salzuflen auf dem 3. Platz, relativ gesehen jedoch nur auf dem 7. Mittelplatz (vgl. Tab. 41). Die kartographische Darstellung macht einmal mehr deutlich, daß der der Stadt zuzuordnende mittelzentrale Bereich in der Gesamtstruktur deutliche Schwächen aufweist und in Dörentrup den absoluten und relativen Tiefpunkt in der Gesamtstruktur Lippes zeigt.

In der Zunahme der Investitionen durch die Jahre des Jahrzehnts 1981–1990 liegt die Industrie im Kreis Lippe nicht mehr wie in früheren Jahren um 20 Prozent bis 30 Prozent, sondern 1990 mit 99,4 Prozent nur noch wenige Zehntelprozent unter dem Landesdurchschnitt (NRW = 100). Im Mittel des Jahrzehnts bringt es Lippe auf 78,5 Prozent. Im Ergebnis kann festgestellt werden, daß Lippes Wirtschaft stark aufgeholt und in weiten Teilen zu 100 Prozent den Anschluß an den Landesdurchschnitt erreicht hat. Für Lemgo gilt das nicht im gleichen Maße. Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in der Stadt hat nicht voll mit der für Lippe zu konstatierenden Tendenz Schritt gehalten. Liegt im Durchschnitt des Jahrzehnts Lippe bei 78,5 Prozent der Investitionen zum Durchschnitt in NRW, so Lemgo nur bei 75,3 Prozent des lippischen Durchschnittsniveaus. Im mittelzentralen Nahbereich gelten für die Gemeinde Kalletal ähnliche Werte

wie für Lemgo, während für Dörentrup keine Tendenz des An- und Ausgleichens zu erkennen ist.

Hinsichtlich der Beschäftigungsbewegung, der Schaffung neuer Arbeitsplätze, ist für Lippe im Jahrzehnt 1981–1990 eine Zunahme von 21 Prozent zu verzeichnen. Der Mittelbereich Lemgo liegt mit 19,5 Prozent unter, die Stadt Lemgo mit 22,4 Prozent leicht über dem Kreisdurchschnitt.

In der Beschäftigungsbewegung aller Berufstätigen mit den Eckdaten der Volkszählung von 1970 und der Volkszählung von 1987 gibt es für den Kreis Lippe eine Zunahme von + 15 Prozent, im Mittelbereich Lemgo von nur + 6,4 Prozent – wiederum werden die Werte durch die negativen Zahlen in Dörentrup gedrückt –, in der Stadt Lemgo von + 11,6 Prozent (vgl. Tab. 42). Außer Lemgo weisen alle Städte und Gemeinden der mittellippischen West-Ost-Linie, der Begatallinie, negative Zahlen in der Beschäftigungsbewegung der versicherungspflichtigen Arbeitnehmer auf: Lage –2,5 Prozent, Barntrop –2,7 Prozent und Dörentrup – 23,5 Prozent. Die höchsten Zunahmen in diesem Zeitraum von 17 Jahren gab es in Leopoldshöhe mit 105 Prozent, Oerlinghausen 44,6 Prozent – Sekundarisierungsvorgänge im Bielefelder Einflußbereich –, in Schlangen mit 43 Prozent, Schieder-Schwalenberg 40,5 Prozent, Detmold 38,5 Prozent (Nordring) und Blomberg 32,5 Prozent.

Die tabellarischen Angaben über die nichtversicherungspflichtigen Berufstätigen sind sehr vorsichtig zu interpretieren. Es handelt sich bei dieser Gruppe nicht nur um Beamte, sondern auch um die sog. Besserverdienenden, um leitende Angestellte, Wirtschafts- und Steuerberater, Architekten, Anwälte, Ärzte und sonstige in freien Verträgen beschäftigte Berufstätige. In der absoluten Zahl dieser Personengruppe führt die Tabelle Detmold vor Bad Salzuflen mit weitem Abstand an, gefolgt wiederum mit größerem Abstand von Lemgo, Lage, dann auffallenderweise der relativ einwohnerschwachen Stadt Oerlinghausen und Horn-Bad Meinberg. Schlüsselte man diese Personengruppe nach der Situation der Gemeinden prozentanteilig auf, nehmen die nahe Bielefeld gelegenen Gemeinden Oerlinghausen und Leopoldshöhe, auch das nahe Lemgo gelegene Dörentrup mit den Ortsteilen Hillentrop und Schwelentrop und das nach Paderborn und Bad Lippspringe orientierte Schlangen die ersten Positionen ein: auf dem Lande wohnen; in der Stadt arbeiten. Die Stadt Detmold beherbergt diese Personengruppe auf dem eigenen Gebiet der Stadt, vornehmlich in den guten Wohnlagen ihrer Luftkurorte Heiligenkirchen, Hiddesen und Berlebeck. Die Interpretationsergebnisse der Tabelle weisen auffallende Tendenzübereinstimmungen mit der Kaufkraftkarte für den Kreis Lippe auf.

Im Westen Lippes machen sich in der berufsgegliederten Zusammensetzung der Wohnbevölkerung die Einflüsse Bielefelds mit der Möglichkeit besser bezahlter Tätigkeit in qualifizierten Dienstleistungsberufen des tertiären Sektors bemerkbar. Auch in hochqualifizierten Fertigungsberufen, inzwischen teilweise auf gemeindeeigenem Gebiet durch die Ansiedlung von Bielefelder Betrieben, wirkt sich die starke wirtschaftliche Expansion des Oberzentrums aus. In der Kaufkraft pro berufstätigem Einwohner führt Oerlinghausen vor Detmold, es folgen Bad Salzuflen, Leopoldshöhe und Lemgo. Lippes

Mittelwert (91,6) liegt 8,4 Punkte hinter dem Mittelwert des früheren Bundesgebietes, wird in Leopoldshöhe mit 92,8 gut repräsentiert, während Lemgo leicht unter dem für Lippe errechneten Mittelwert liegt. Der Lemgo zuzuordnende mittelzentrale Nahbereich fällt in den Kaufkraftwerten wiederum gespalten gegenüber seinem Zentralort merkbar ab.

Allgemein bekannt ist, daß die Nachfrage nach höherwertigen technischen, vor allem aber auch kulturell und künstlerisch anspruchsvollen Dienstleistungen zunehmend sich in denjenigen zentralen Orten einstellt, in denen die angeführten Personengruppen auch als innerstädtische Einwohner in genügender Anzahl vorhanden sind, so daß die bundesrepublikanische Bezugsziffer 100 als Kaufkraftkennziffer erreicht wird und nunmehr entsprechende Leistungen im kulturellen Sektor bzw. des gehobenen Bedarfs nachgefragt werden. Wenn das sozialgeographische Nord-Süd-Profil der Kernstadt in Lemgo zugunsten der Altstadt einschließlich der alten Neustadt ausgeglichener gestaltet werden könnte, würde Lemgo vermutlich in manchen Nachfragen und Leistungen enger zu Detmold und Bad Salzufflen aufschließen können.<sup>40</sup> Es würde dann auch in einigen Berufsgruppen das gespaltene Verlangen sich mildern lassen, tagsüber zwar in Lemgo zu arbeiten, jedoch abends in Detmold zu sein und zu wohnen.<sup>41</sup>

Kaufkraftkennziffer und kulturelle Angebote verweisen aufeinander und kennzeichnen den Habitus einer Stadt als sogenannten weichen Standortfaktor.

Zu den weichen Standortfaktoren, zugleich für die Imagebildung einer Stadt von nicht zu unterschätzender Bedeutung, gehören außer den Angeboten in Bildung, Ausbildung, Erwachsenenbildung, Kunst und Kultur die Faktoren Besucherfreundlichkeit und Gastlichkeit.

Das offizielle Lemgo ist bemüht, seinen Besuchern die historischen Sehenswürdigkeiten zugänglich zu machen. Ob das private Lemgo ebenso bemüht ist, Gastlichkeit zu zeigen und in Hotels und Restaurants anzubieten, wird immer wieder von Gästen und auch Einheimischen in Frage gestellt. Das Angebot an Hotels gehobenen Standards ist in der Kernstadt mehr als knapp bemessen. Firmen haben Mühe, geschäftlich anwesende Besucher oder vorübergehend geleaste Mitarbeiter und Führungskräfte angemessen unterzubringen. Der Besucher- und Fremdenverkehr entspricht nicht den Möglichkeiten, die die Stadt mit ihren historischen Bauten und einer reizvollen landschaftlichen Umgebung anzubieten hat.

Lippe hat sich in den letzten Jahrzehnten über die landesgeschichtlichen Bade- und Luftkurorte hinausgehend zu einem Land mit Erholungs- und Freizeitwert entwickeln können (Tab. 43a u. b). Einzig die Gemeinden Leopoldshöhe, Augustdorf und Schlangen nehmen keinen Anteil am Fremdenverkehrsgewerbe. In Bartrup ist das Gewerbe stark zurückgegangen. Ansonsten sind neben die etablierten Fremdenverkehrsorte – abgesehen von den Bädern Bad Salzufflen und Bad Meinberg – des Teutoburger Waldes und des lippischen Südostens auch die Orte des nördlichen Berglandes, vor allem Dörentrup, aber auch Orte in den Gemeinden Extertal und Kalletal, getreten. Lemgo ist mit den Ortsteilen Matorf-Kircheheide und Lüerdissen etwas verspätet, jedoch mit positiver Tendenz in die Bemühung um Feriengäste eingetreten und nimmt gemessen an absoluten Gästezahlen unter den lippischen Städten und Gemeinden inzwischen den achten Platz ein.<sup>42</sup>



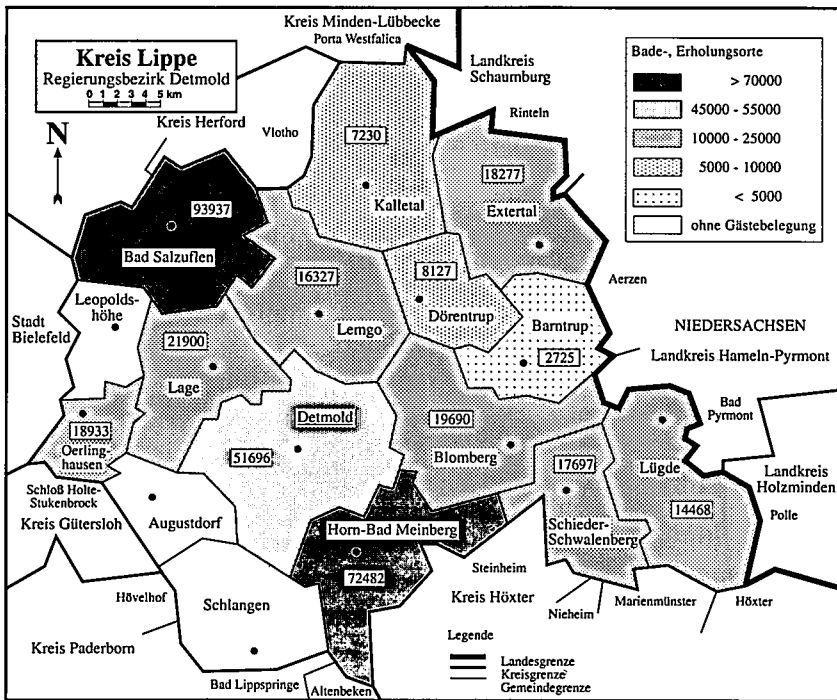


Abb. 24: Gästebelegung im Mittel der Jahre 1986 - 1990

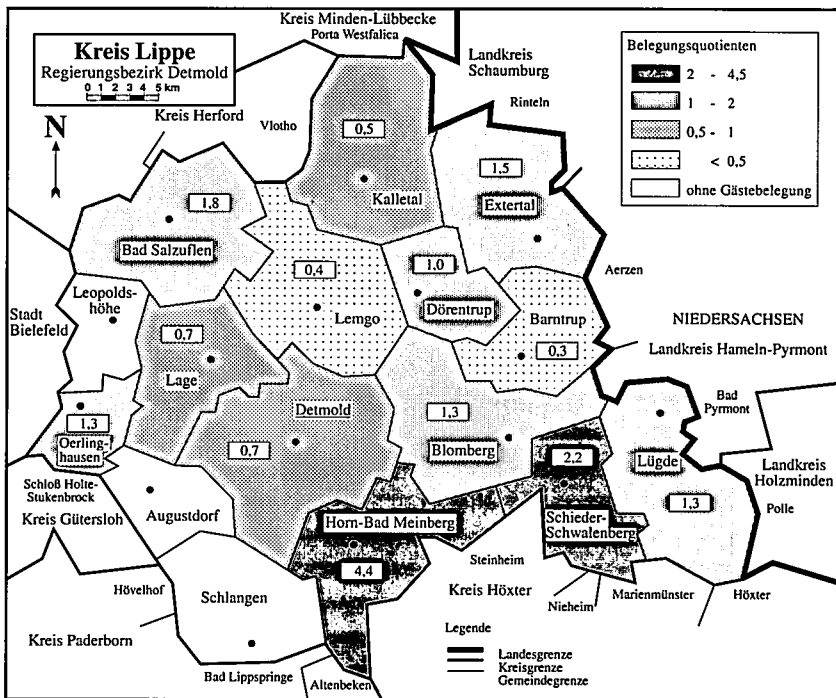


Abb. 25: Belegungsquotienten im Mittel der Jahre 1986 - 1990

Bezieht man die Gästezahl jedoch auf die Größe der jeweiligen Gemeinde, sieht sie im Verhältnis zur Einwohnerzahl und errechnet einen Belegungsquotienten, fällt Lemgo einstweilen noch auf Platz 12 unter den 16 lippischen Städten und Gemeinden zurück. Horn-Bad Meinberg und Schieder-Schwalenberg führen mit Belegungsquotienten von 4,4 und 2,2. Erfreulich ist die Tendenz in den Orten des Lemgoer mittelzentralen Ausstrahlungsbereiches, besonders mit einem Quotienten von 1,0 in dem gewerblich-industriell so stark gebeutelten Dörentrup.

Ist in den Belegungsdaten des Fremdenverkehrs für Lemgos Nachbargemeinden und seine eigenen Fremdenverkehrsorte eine zunehmend positive Tendenz festzustellen, so bleiben die kurzzeitigen Fremdübernachtungen hinter der Tendenz im Fremdenverkehr in der Stadt Lemgo deutlich zurück. Mit Bad Salzuflen, Horn-Bad Meinberg und Detmold läßt sich nur schwer konkurrieren, daß jedoch die Übernachtungszahlen selbst hinter Lage, Blomberg, Kalletal und Dörentrup zurückbleiben, stimmt außerordentlich bedenklich. Nur Barntrop und Schlangen weisen niedrigere Zahlen auf, in Augustdorf und in Leopoldshöhe wurde nicht gezählt. Negative Fremdübernachtungsquotienten  $>:1$  haben außer Leopoldshöhe und Augustdorf nur Lemgo und Schlangen.

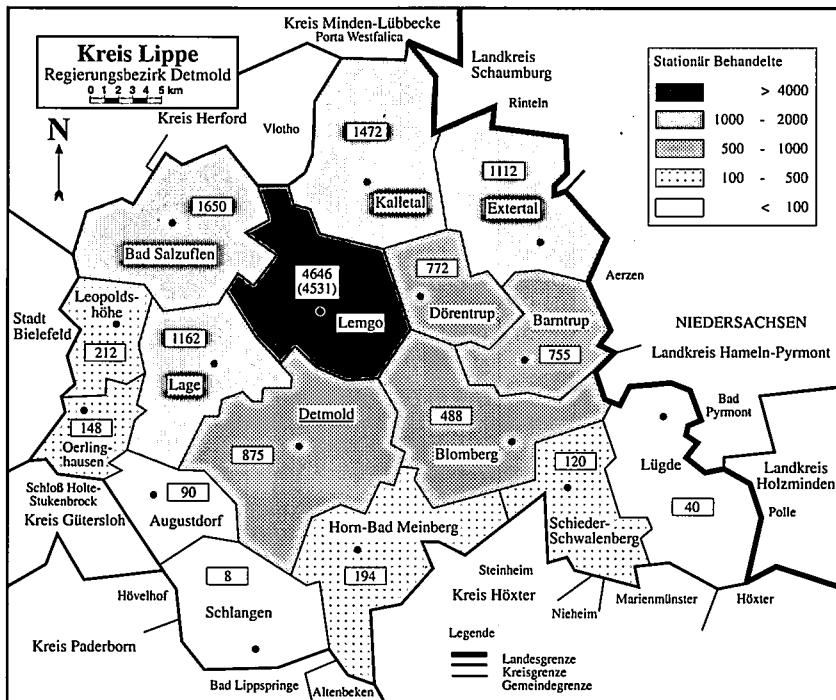
Die Schönheit der alten Hansestadt und die Ausnutzung ihrer Anziehungskraft für den Besucher- und Fremdenverkehr stehen offensichtlich in einem schwer verständlichen Widerspruch. Lemgo bleibt im Wettbewerb unter seinen Möglichkeiten.

Zu den Aktivposten unter den Standortfaktoren kann das Gesundheitswesen zählen. Die Bedeutung des Kreiskrankenhauses auf dem Sektor der beruflichen Beschäftigung wurde bereits dargestellt. Hier gilt es, den Einzugsbereich seines Patientengutes darzustellen. Das 600-Betten-Haus konnte 1990 15 752 Patienten stationär aufnehmen und behandeln. Aus der Stadt Lemgo kamen 29 Prozent, aus dem übrigen Kreisgebiet 58 Prozent, aus dem übrigen Ostwestfalen 6,5 Prozent, 2,5 Prozent aus anderen Teilen Nordrhein-Westfalens und 4 Prozent aus anderen Bundesländern (Tab. 44).

Geht aus den Gesamtpatientenzahlen des willkürlich herausgegriffenen Beispieljahres 1990 die regionale Bedeutung des Hauses hervor, so zeigt die Aufgliederung des lippischen Patientengutes auf die einzelnen Städte und Gemeinden des Kreises, daß das Haus nicht nur von Patienten aus dem sogenannten Altkreis Lemgo aufgesucht wird, sondern in allen Teilen des Kreises Lippe einen guten Ruf genießt (Tab. 45). Die geographische Projektion der Tabelle zeigt, daß außer von Lemgoer Patienten das Haus besonders hoch von Patienten aus Bad Salzuflen, Kalletal, Lage und Extertal frequentiert wird.

Seinen regional guten Ruf verdankt das Kreiskrankenhaus Lemgo jedoch seinen Spezialkliniken. Im chirurgischen Bereich hat sich das Haus über die Allgemein Chirurgie und die Unfallchirurgie hinaus noch weiter mit der Handchirurgie (Unfallhäufigkeit in der Holzindustrie) und der plastischen Chirurgie spezialisiert. Das regional ausgreifende Ansehen der Spezialkliniken läßt sich ebenfalls mit beeindruckenden Zahlen belegen (Tab. 46).





**Abb. 28: Im Kreiskrankenhaus Lemgo stationär behandelte Patienten aus den Gemeinden des Kreises Lippe 1990**

Die teilregionale Resonanz des Hauses für den Kreis Lippe hinsichtlich seiner Sonderkliniken ist ebenfalls der Tabelle 46 zu entnehmen. Vor allem dank seiner speziellen Angebote und Leistungen schreibt das Haus in seinen Jahresrechnungen „schwarze Zahlen“ und ist wirtschaftlich gesund. Hohe Investitionen in Gebäude, Großgeräte und Geräte geben dem Haus einen beachtlichen medizinisch-technischen Standard.<sup>43</sup>

Für das Ansehen der Stadt ist die Leistungskraft des Kreiskrankenhauses von großem Wert, aus der Sicht der Wirtschaft ist seine Bedeutung als Standortfaktor jedoch von geringerem Gewicht als die ingenieurtechnisch orientierte Fachhochschule (Tab. 47 u. 48). Wirtschaftswissenschaftler und in der Praxis tätige Führungskräfte sind heute einhellig der Meinung, daß die anwendungsorientierte Technikkforschung und -lehre an der Fachhochschule ein hoch zu veranschlagender Standortfaktor ist. Auch für Lemgo und die Wirtschaftsregion Ostwestfalen-Lippe hat sich die Fachhochschule bereits mehrfach für Betriebe in den umliegenden Städten und Gemeinden als Antriebsmotor in der Entwicklung neuer Stoffe und Verfahren der Vorhaltung, der Lagerung und der Produktion erwiesen. Die Dienstleistungen der Fachhochschule im Bereich Technologietransfer für die heimische Wirtschaft des Kreises werden mit einer Wertschöpfung von jährlich 1,5 Mio. DM veranschlagt.

Mit der Fachhochschule kann Lippe seiner Wirtschaft und der Wirtschaft der Region manches bieten, was vorher nur unter großen Schwierigkeiten einzukaufen war. Die Fachhochschule ist zu einem wichtigen integral wirkenden Faktor in der Wirtschaftsstruktur Ostwestfalens und Lippes geworden. Ihr Image hat ein starkes Gewicht und trägt positiv zur wirtschaftlichen Klimaverbesserung in Lippe bei.

Die Stadt Lemgo könnte das Ansehen der Hochschule mehr nutzen, indem sie sich dazu bekennt, heute mehr denn je eine Stadt für Gewerbe und Industrie denn Alte Hansestadt zu sein. In ihrer Identität muß sich die Stadt, ohne dabei ihre Geschichte zu vergessen, an der Zukunft orientieren. Einstweilen bietet die Stadt in ihren Aktivitäten dem außenstehenden Betrachter ein ambivalentes Bild. Wie dem Historiker in der Geschichte der Stadt freier Hanseatengeist und inquisitorisches Verhalten begegnen, so verleitet auch die heutige Stadt gleichzeitig zur Liebe und zur Enttäuschung an dem, was sie ist und was sie tut.

Die Wirklichkeit einer Stadt zu erkennen, verlangt die zustimmende Beschäftigung mit ihr. Aber man muß auch sagen, daß, wer die Wirklichkeit in dem erkennt, was sie treibt und prägt, ihr bewußt nicht zustimmen kann. Indem man über die Stadt nachdenkt, wächst die Kritik an ihr mit der Zahl der Entdeckung ihrer Mängel, zugleich denkt man intensiver darüber nach, wie ihr soweit als möglich mit bejahenden Antworten zu helfen wäre.

---

Anmerkungen und Literatur s. S. 223f.

### Tabellen zum Beitrag Daten und Strukturen einer mittelzentralen Stadt

**Abkürzungen:**

Dez. = Dezernat	LDS = Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik, Düsseldorf
DT = Detmold	LE = Lemgo
DÖ = Dörentrup	OWL = Ostwestfalen-Lippe
GemVw = Gemeindeverwaltung	RP = Regierungspräsident
IHK = Industrie- u. Handelskammer	StVw = Stadtverwaltung
KT = Kalletal	VZ = Volkszählung
KVw = Kreisverwaltung	

**Tabelle 1: Bevölkerungsbewegung in NRW und in OWL 1970 - 1987/90**

Jahr	Bevölkerung NRW	Bevölkerung OWL
1970	16 914 727	1 746 416
1987	16 711 845	1 793 359
Saldo	- 202 882	+ 46 943
1990	17 349 651	1 895 404
Saldo zu 1987	+ 637 806	+ 102 045
Saldo zu 1970	+ 434 924	+ 148 988

Quelle: LDS u. RP DT

**Tabelle 2: Bevölkerungsbewegung in den Kreisen und größeren Städten OWLs nach den Ergebnissen der Volkszählungen 1970 u. 1987**

Jahr	Kreis					
	Herford	Minden-Lübbecke	Gütersloh	Paderborn	Höxter	Lippe
1970	231 419	286 990	264 180	195 753	141 536	312 191
1987	227 548	282 588	287 883	230 717	140 653	318 404
Saldo	- 3 871	- 4 402	+ 23 703	+ 34 964	- 883	+ 6 213

Jahr	Stadt					
	Herford	Minden	Gütersloh	Paderborn	Bielefeld	Detmold
1970	65 531	77 523	75 624	92 890	314 391	63 266
1987	60 935	75 031	81 804	110 715	305 506	65 502
Saldo	- 4 596	- 2 492	+ 6 180	+ 17 825	- 8 885	+ 2 236

Quelle: LDS

**Tabelle 3: Bevölkerung und Bevölkerungsbewegung in Lemgo 1974 - 1984**

Jahr	Bevölkerung	Diff. Vorjahr	Lebend Geborene	Gestorbene	Diff.	Zuzüge	Fortzüge	Diff.
1974	39 992	?	397	469	- 72	2 586	2 493	+ 93
1975	39 664	- 328	329	474	- 145	2 049	2 050	- 1
1976	39 652	- 12	345	397	- 52	2 125	2 085	+ 40
1977	39 528	- 124	335	445	- 110	1 915	1 929	- 14
1978	39 358	- 170	338	432	- 94	1 879	1 955	- 76
1979	39 512	+ 154	336	424	- 88	2 013	1 771	+ 242
1980	39 864	+ 352	355	431	- 76	2 182	1 754	+ 428
1981	39 804	- 60	370	477	- 107	1 997	1 946	+ 51
1982	39 668	- 136	399	502	- 103	1 793	1 830	- 37
1983	39 465	- 203	355	431	- 76	1 503	1 630	- 127
1984	39 124	- 341	324	454	- 130	1 883	1 594	+ 289
1974-84	- 868		3 883	4 936	- 1 053	21 925	21 037	+ 888

Quelle: LDS u. StVw LE

**Tabelle 4: Bevölkerung und Bevölkerungsbewegung in Lemgo 1984 - 1990**

Jahr	Bevölkerung	Diff. Vorjahr	Lebend Geborene	Gestorbene	Diff.	Zuzüge	Fortzüge	Diff.
1984	39 124	- 341	324	454	- 130	1 383	1 594	- 211
1985	38 913	- 211	366	464	- 98	1 582	1 695	- 113
1986	39 108	+ 195	404	410	- 6	1 973	1 772	+ 201
1987	38 148	- 960	379	408	- 29	1 730	1 825	- 95
1984-87	- 976		1 149	1 282	- 133	5 285	5 292	- 7
1988	38 351	+ 203	393	425	- 32	2 014	1 779	+ 235
1989	38 817	+ 466	401	428	- 27	2 565	2 072	+ 493
1990	39 485	+ 668	446	421	+ 25	2 628	1 985	+ 643
1987-90	+ 1 337		1 240	1 274	- 34	7 207	5 836	+ 1 371

Quelle: LDS u. StVw LE

**Tabelle 5: Bevölkerung und Bevölkerungsbewegung in Kalletal 1974 - 1984**

Jahr	Bevölkerung	Diff. Vorjahr	Lebend Geborene	Gestorbene	Diff.	Zuzüge	Fortzüge	Diff.
1974	14 792	+ 10	174	170	+ 4	?	?	?
1975	14 622	- 170	134	227	- 93	740	817	- 77
1976	14 529	- 93	136	178	- 42	788	839	- 51
1977	14 532	+ 3	144	170	- 26	770	741	+ 29
1978	14 521	- 11	134	179	- 45	754	720	+ 34
1979	14 485	- 36	115	183	- 68	787	755	+ 32
1980	14 477	- 8	137	176	- 39	792	761	+ 31
1981	14 467	- 10	138	177	- 39	772	743	+ 29
1982	14 458	- 9	162	166	- 4	765	770	- 5
1983	14 263	- 195	143	157	- 14	535	716	- 181
1984	14 025	- 238	127	163	- 36	448	650	- 202
1974-84	- 767		1 544	1 946	- 402	7 151	7 512	- 361

Quelle: LDS u. GemVw KT

**Tabelle 6: Bevölkerung und Bevölkerungsbewegung in Kalletal 1984 - 1990**

Jahr	Bevölkerung	Diff. Vorjahr	Lebend Geborene	Gestorbene	Diff.	Zuzüge	Fortzüge	Diff.
1984	14 025	- 238	127	163	- 36	448	650	- 202
1985	13 904	- 121	120	153	- 33	651	739	- 88
1986	13 852	- 52	140	164	- 24	574	602	- 28
1987	13 671	- 181	159	184	- 25	446	555	- 109
1984-87	- 354		419	501	- 82	1 671	1 896	- 225
1988	13 772	+ 101	169	187	- 18	626	507	+ 119
1989	13 999	+ 227	155	172	- 17	857	613	+ 244
1990	14 522	+ 523	163	190	- 27	1 081	531	+ 550
1987-90	+ 851		487	549	- 62	2 564	1 651	+ 913

Quelle: LDS u. GemVw KT

**Tabelle 7: Bevölkerung und Bevölkerungsbewegung in Dörentrup 1974 - 1984**

Jahr	Bevölkerung	Diff. Vorjahr	Lebend Geborene	Gestorbene	Diff.	Zuzüge	Fortzüge	Diff.
1974	8 372	- 60	74	92	- 18	400	367	+ 33
1975	8 363	- 9	82	118	- 36	302	333	- 31
1976	8 258	- 105	75	127	- 52	351	350	+ 1
1977	8 182	- 76	64	86	- 22	396	347	+ 49
1978	8 174	- 8	52	112	- 60	397	345	+ 52
1979	8 170	- 4	67	137	- 70	499	433	+ 66
1980	8 115	- 55	73	136	- 63	434	426	+ 8
1981	8 128	+ 13	83	147	- 64	479	402	+ 77
1982	7 995	- 133	89	137	- 48	425	510	- 85
1983	8 021	+ 26	80	95	- 15	409	368	+ 41
1984	7 915	- 106	76	119	- 43	348	411	- 63
1974-84	- 457		815	1 306	- 491	4 440	4 292	+ 148

Quelle: LDS u. GemVw DÖ

**Tabelle 8: Bevölkerung und Bevölkerungsbewegung in Dörentrup 1984 - 1990**

Jahr	Bevölkerung	Diff. Vorjahr	Lebend Geborene	Gestorbene	Diff.	Zuzüge	Fortzüge	Diff.
1984	7 915	- 106	76	119	- 43	348	411	- 63
1985	7 937	+ 22	73	92	- 19	390	349	+ 41
1986	7 891	- 46	77	125	- 48	391	389	+ 2
1987	7 820	- 71	89	115	- 26	438	403	+ 35
1985-87	- 117		239	332	- 93	1 219	1 141	+ 116
1988	7 888	+ 68	77	125	- 48	402	286	+ 116
1989	7 917	+ 29	85	149	- 64	473	380	+ 93
1990	8 226	+ 209	92	131	- 39	821	473	+ 348
1987-90	+ 406		254	405	- 151	1 696	1 139	+ 557

Quelle: LDS u. GemVw DÖ

**Tabelle 9: Bevölkerung und Bevölkerungsbewegung in Barntrop 1984 - 1990**

Jahr	Bevölkerung	Diff. Vorjahr	Lebend Geborene	Gestorbene	Diff.	Zuzüge	Fortzüge	Diff.
1984	8 701	- 56	88	105	- 17	401	440	- 39
1985	8 765	+ 64	98	98	0	441	377	+ 64
1986	8 617	- 148	74	130	- 56	364	456	- 92
1987	8 437	- 180	92	107	- 15	377	374	+ 3
1985-87	- 328		264	335	- 71	1 182	1 207	- 25
1988	8 467	+ 30	96	105	- 9	398	359	+ 39
1989	8 753	+ 286	97	100	- 3	666	377	+ 289
1990	8 893	+ 140	103	108	- 5	709	468	+ 241
1987-90	+ 456		296	313	- 17	1 773	1 204	+ 569

Quelle: LDS u. KVw Lippe

**Tabelle 10: Bevölkerung und Bevölkerungsbewegung in Extertal 1984 - 1990**

Jahr	Bevölkerung	Diff. Vorjahr	Lebend Geborene	Gestorbene	Diff.	Zuzüge	Fortzüge	Diff.
1984	12 250		133	127	+ 6	495	644	- 149
1985	12 204	- 46	116	146	- 30	505	521	- 16
1986	12 119	- 85	121	133	- 12	505	578	- 73
1987	12 033	- 86	132	142	- 10	418	542	- 124
1984-87	- 217		369	421	- 52	1 428	1 641	- 213
1988	11 988	- 45	114	148	- 34	467	478	- 11
1989	12 164	+ 176	144	146	- 2	758	580	+ 178
1990	12 606	+ 442	144	139	+ 5	983	546	+ 437
1987-90	+ 573		402	433	- 31	2 208	1 604	+ 604

Quelle: LDS u. KVw Lippe



**Tabelle 11: Zuweisung von Aussiedlern, Zuwanderern u. Flüchtlingen in die Gemeinden des Mittelbereichs Lemgo 1973 - 1987 u. 1988 - 1991**

Jahr	Bereich Lemgo				Bereich Bartrup			insgesamt
	Lemgo	Kalletal	Dörentrup	Summe	Bartrup	Extertal	Summe	
1973	36	7	-	43	7	7	14	57
1974	52	2	-	54	-	9	9	63
1975	60	3	1	64	-	1	1	65
1976	125	6	8	139	16	10	26	165
1977	65	4	2	71	9	11	20	91
1978	121	13	3	137	6	10	16	153
1979	45	13	2	60	1	15	16	76
1980	75	13	7	95	11	16	27	122
1981	74	4	-	78	3	5	8	86
1982	38	1	1	40	5	5	10	50
1983	25	6	-	31	-	-	-	31
1984	40	13	-	53	7	11	18	71
1985	17	11	-	28	4	5	9	37
1986	35	1	3	39	10	2	12	51
1987	75	-	1	76	2	2	4	80
Summe	883	97	28	1 008	81	109	190	1 198
1988	372	59	37	468	24	18	42	510
1989	713	294	77	1 084	155	181	336	1 420
1990	487	358	279	1 124	218	256	474	1 598
1991	374	124	49	547	135	48	183	730
Summe	1 946	835	442	3 223	532	503	1 035	4 258
insgesamt	2 829	932	470	4 231	613	612	1 225	5 456

Quelle: KVw Lippe

**Tabelle 12: Pendlerströme in den Gemeinden des Mittelbereichs Lemgo**

Ort	1970				1987			
	Einp.	Ausp.	Bilanz	Zentralität	Einp.	Ausp.	Bilanz	Zentralität
Lemgo	4 308	2 812	+ 1 496	1.53	7 991	4 736	+ 3 255	1.69
Berufsp.	3 016	2 587	+ 429	1.17	5 657	4 386	+ 1 271	1.29
Ausbild.-p.	1 292	225	+ 1 067	5.74	2 334	350	+ 1 984	6.67
Dörentrup	317	1 365	- 1 048	0.23	471	2 819	- 2 348	0.17
Berufsp.	306	1 046	- 740	0.29	459	1 939	- 1 480	0.24
Ausbild.-p.	11	319	- 308	0.03	12	880	- 868	0.01
Kalletal	708	2 248	- 1 540	0.31	817	3 747	- 2 930	0.22
Berufsp.	702	1 925	- 1 223	0.36	787	3 134	- 2 347	0.25
Ausbild.-p.	6	323	- 317	0.02	30	613	- 583	0.05
Extertal	777	1 330	- 553	0.58	1 283	2 150	- 867	0.60
Berufsp.	569	1 081	- 512	0.53	1 012	1 667	- 655	0.61
Ausbild.-p.	208	249	- 41	0.84	271	483	- 212	0.56
Bartrup	733	1 098	- 365	0.67	1 432	1 971	- 539	0.73
Berufsp.	591	904	- 313	0.65	795	1 622	- 827	0.49
Ausbild.-p.	142	194	- 52	0.73	637	349	+ 288	1.83

Quelle: RP DT

**Tabelle 13: Pendlerströme in den Lemgo vergleichbaren Nachbarstädten  
Detmold, Bad Salzuflen und Lage**

Ort	1970				1987			
	Einp.	Ausp.	Bilanz	Zentralität	Einp.	Ausp.	Bilanz	Zentralität
Detmold	7 643	3 584	+ 4 059	2.13	13 255	6 465	+ 6 790	2.05
Berufsp.	6 100	3 090	+ 3 010	1.97	10 692	5 816	+ 4 876	1.84
Bad Salzuflen	3 224	5 143	- 1 919	0.63	5 372	7 167	- 1 795	0.75
Berufp.	3 024	4 293	- 1 269	0.70	5 226	6 102	- 876	0.86
Lage	2 404	4 779	- 2 375	0.50	3 325	7 385	- 4 060	0.45
Berufsp.	2 077	3 842	- 1 765	0.54	3 155	6 427	- 3 272	0.49

Quelle: RP DT

**Tabelle 14: Einpendler nach Lemgo 1987**

Einpendler nach Lemgo		Sa.
aus Richtung		
Kalletal	1 485	1 714
Rinteln	157	
Vlotho	72	
Dörentrup	1 388	2 514
Extertal	378	
Barntrup	344	
Blomberg	346	
Schieder-Schwalenberg	58	
Detmold	966	1 604
Horn-Bad Meinberg	109	
übrige Gemeinden	499	
Lage	894	1 211
Oerlinghausen	94	
Leopoldshöhe	73	
Bielefeld	150	
Bad Salzuflen	837	948
Herford	111	
Gesamt		7 991
davon Ausbildungspendler	(ml. 1 527 / wbl. 807)	2 334
Berufspendler	(ml. 3 557 / wbl. 2 100)	5 657
davon benutzen PKW		5 476
sonstige Fahrzeuge		8
Bus		157
Bahn		16

Quelle: LDS, VZ 1987

**Tabelle 15: Auspendler aus Lemgo 1987**

Auspendler aus Lemgo		Sa.
in Richtung		
Detmold	1 414	1 883
Horn-Bad Meinberg	-	
Augustdorf	64	
andere Gemeinden	405	
Bad Salzuflen	852	1 016
Herford	164	
Lage	505	955
Bielefeld	450	
Dörentrup	133	318
Blomberg	112	
Barntrup	73	
Kalletal	130	130
Rinteln-Vlotho	-	
Gesamt		4 302
davon benutzen PKW		4 050
Bus		182
Bahn		29

Quelle: LDS, VZ 1987

**Tabelle 16: Pendlerbilanz der Stadt Lemgo 1987**

Richtung	Einpendler	Auspendler	Bilanz
Kalletal	1 714	130	+ 1 584
Dörentrup Barntrup Extertal Blomberg	2 514	318	+ 2 196
Detmold übrige Gemeinden	1 604	1 883	- 279
Lage Oerlinghausen Bielefeld	1 211	955	+ 286
Bad Salzuflen Herford	948	1 016	- 68
Gesamt	7 991	4 302	+ 3 689

Quelle: LDS, VZ 1987

**Tabelle 17: Einzelhandelszentralität, Kaufkraftzu- und -abflüsse  
in Ostwestfalen-Lippe**

Zentra- li- tät	Gemeinde	Einzelhandels- kaufkraft in TDM	Einzelhandels- umsatz in TDM	Kaufkraft- zu +/- abfluß		Einzel handels- zentralität
				in TDM	in %	
OZ	Bielefeld	2 275 950	2 624 810	+ 348 860	+ 15,30	1,15
GZ TM	Oerlinghausen	109 850	58 410	- 51 440	- 46,80	0,53
GZ	Leopoldshöhe	90 130	31 180	- 58 950	- 65,40	0,35
OZ	Paderborn	802 650	1 185 120	+ 382 470	+ 47,65	1,47
GZ	Schlangen	51 010	26 600	- 24 410	- 47,85	0,52
MZ	Herford	456 860	577 490	+ 120 630	+ 26,40	1,26
MZ	Bad Salzuflen	375 930	370 440	- 5 490	- 1,46	0,98
MZ TO	Detmold	493 330	596 690	+ 103 360	+ 20,95	1,21
MZ	Horn-Bad Meinberg	119 250	92 430	- 26 820	- 22,49	0,78
MZ	Lage	230 770	213 050	- 17 720	- 7,68	0,92
GZ	Augustdorf	47 170	25 170	- 22 000	- 46,64	0,53
MZ	Blomberg	105 260	89 010	- 16 250	- 15,44	0,84
GZ	Schieder- Schwalenberg	57 010	26 270	- 30 740	- 53,92	0,46
GZ TM	Lügde	74 830	48 210	- 26 620	- 35,57	0,64
MZ	Lemgo	278 720	296 870	+ 18 150	+ 6,51	1,06
GZ	Kalletal	96 300	56 960	- 39 340	- 40,85	0,59
GZ	Dörentrup	53 620	18 700	- 34 920	- 65,12	0,35
GZ TM	Barntrup	61 190	59 900	- 1 290	- 2,11	0,97
GZ	Extertal	86 300	52 080	- 34 220	- 39,65	0,60
	Lemgo Nahbereich mit Dörentrup u. Kalletal	428 640	372 530	- 56 110	- 13,09	(0,86)
	Lemgo Nahbereich mit Barntrup u. Extertal	576 130	484 510	- 91 620	- 15,90	(0,84)
	Barntrup mit Extertal	147 490	111 980	- 35 510	- 24,09	(0,76)

Quelle: RP DT u. eig. Berechnung

**Tabelle 18: Einzelhandel - Arbeitsstätten, Beschäftigte und zur Verfügung stehende Kaufkraft im Kreis Lippe 1985 - 1988**

Gemeinde	1988	1985	1985	1987	1987
	Kaufkraft Kennziffer je EW	Relevante Kaufkraft in 1000 DM	Relevante Kaufkraft in DM je EW	Arbeitsstätten	Beschäftigte
Augustdorf	-	47 170	6 880	52	152
Bad Salzuflen	97,0	375 930	7 379	527	2 378
Barntrup	-	61 190	6 981	88	302
Blomberg	87,3	105 260	7 045	115	410
Detmold	100,4	493 330	7 429	658	3 238
Dörentrup	-	53 620	6 756	50	130
Extertal	81,3	86 300	7 071	82	296
Horn-Bad Meinberg	87,8	119 250	7 226	140	526
Kalletal	80,2	96 300	6 926	88	279
Lage	89,4	230 770	7 193	267	1 198
Lemgo	90,6	278 720	7 163	350	1 822
				(Innenstadt: 187)	(Innenstadt: 914)
Leopoldshöhe	92,8	90 130	7 142	72	280
Lügde	78,1	74 830	6 874	105	310
Oerlinghausen	102,1	109 850	7 452	112	447
Schieder- Schwalenberg	-	57 010	6 934	65	193
Schlangen	-	57 010	6 928	58	204

Quelle: Einzelhandelsstrukturatlas Lippe (IHK) u. VZ 1987

**Tabelle 19: Gebäude und Wohnungen in den Stadtteilen und in den Außenbereichen der Kernstadt von Lemgo 1987**

Stadtteil	Gebäude	Wohn- ungen insg.	Wohn- gebäude	Wohn- ungen	errichtet			davon Mietwoh- nungen
					bis 1948	1949-69	1970-87	
Innenstadt	780	1 569	722	1 540	1 216	63	261	830
Nordoststadt	1 768	3 010	1 750	3 005	799	1 416	790	1 203
Lemgo-Ost	41	65	36	65	54	3	8	19
Nordweststadt	1 042	2 668	1 038	2 486	500	1 196	790	1 388
Industriestadt West	221	488	201	461	253	100	108	224
Gewerbe- gebiet Südwest	366	603	357	601	251	222	128	204
Südstadt	639	1 614	633	1 432	293	440	699	669
Außenbezirk Nordwest	96	172	93	172	138	23	11	56
Lemgo Luhe	138	205	138	205	26	153	26	36
<b>Kernstadt insg.</b>	<b>5 091</b>	<b>10 394</b>	<b>4 968</b>	<b>9 967</b>	<b>3 530</b>	<b>3 616</b>	<b>2 821</b>	<b>4 629</b>

Quelle: StVw LE u. LDS, VZ 1987

**Tabelle 20: Anteil (in %) der Stadtteile der Kernstadt von Lemgo am Wohnungsbau 1949 - 1969 u. 1970 - 1987**

Zeitraum	1949 - 1969	1970 - 1987
Errichtete Wohneinheiten	3 616	2 821
Anteile		
Innenstadt	1,75	9,3
Nordoststadt	39,0	28,0
Nordweststadt	33,2	28,0
Gewerbegebiet Südwest	6,1	4,6
Südstadt	12,2	25,0
Industriestadt West	7,0	4,1
Außenbereiche	0,75	1,0
Kernstadt insgesamt	100,0	100,0

Quelle: Berechnung nach Daten StVw LE u. LDS, VZ 1987

**Tabelle 21: Pendlerströme im Stadtgebiet Lemgo 1987**

Pendlerstrom von nach	Berufspendler	Ausbildungspendler
Ortsteile - Kernstadt	5 537	3 365
Ortsteile - Ortsteile	1 900	604
Fremdgemeinde - Stadt (Einpendler)	5 657	2 334
Zwischensumme	13 094	6 303
Stadt - Fremdgemeinde (Auspendler)	4 386	350
Summe	17 480	6 653

Quelle: Berechnung nach Daten StVw LE, RP DT, VZ 1987

**Tabelle 22: Einpendler aus anderen Gemeindeteilen nach Lemgo 1987**

nach	Einpendler		
		ml.	wbl.
Stadtkern	2 046	904	1 142
davon			
Berufspendler	1 573	610	963
Ausbildungspendler	473	294	179
Lemgo Nordwest	1 317	492	825
davon			
Berufspendler	576	184	392
Ausbildungspendler	741	308	433
Lemgo Nordost	1 531	851	680
davon			
Berufspendler	469	295	174
Ausbildungspendler	1 062	556	506
Lemgo-West, Ind.-Geb.	2 116	1 469	647
davon			
Berufspendler	2 110	1 465	645
Ausbildungspendler	6	4	2
Lemgo Südwest	511	250	261
davon			
Berufspendler	507	249	258
Ausbildungspendler	4	1	3
Lemgo Süd	1 381	896	485
davon			
Berufspendler	302	207	95
Ausbildungspendler	1 079	689	390
Gesamt	8 902	4 862	4 040
davon			
Berufspendler	5 537	3 010	2 527
Ausbildungspendler	3 365	1 852	1 513

Quelle: LDS, VZ 1987

**Tabelle 23: Einpendler aus anderen Gemeindeteilen in Gemeindeteile  
Lemgos 1987**

nach	Einpendler		
		ml.	wbl.
Brake	1 202	660	542
davon			
Berufspendler	741	436	325
Ausbildungspendler	441	224	217
Lieme	734	512	222
davon			
Berufspendler	698	497	201
Ausbildungspendler	36	15	21
darunter			
Industriegebiet West			
Berufspendler	584	429	155
Lieme Ort			
Berufspendler	114	68	46
Matorf-Kirchheide	114	68	44
davon			
Berufspendler	56	38	16
Ausbildungspendler	58	30	28
Luhe			
Berufspendler	221	76	136
Voßheide			
Berufspendler	119	104	15
Hörstmar			
Berufspendler	42	26	16
Gesamt	2 564	1 537	1 027
davon			
Berufspendler	1 900	1 231	693
Ausbildungspendler	604	306	334

Quelle: LDS, VZ 1987



**Tabelle 24 a: Wohnorte der Mitarbeiter der Firma Gebr. Isringhausen am 1.3.1992**

Lemgo Kernstadt	492 (31,6%)	} 724 (46,5%)
Lemgo Ortsteile		
Brake	59	
Lieme	49	
Hörstmar	38	
Matorf	20	
Entrup übrige	15 2	
	232 (14,9%)	
Östliche Nachbargemeinden		} 835 (53,5%)
Dörentrup	177	
Barntrup	122	
Blomberg	44	
Südliche Nachbargemeinde		
Detmold	129 (8,3%)	
Westliche Nachbargemeinde		
Lage	158 (10,0%)	
Nordwestliche Nachbargemeinde		
Bad Salzuflen	46 (3,0%)	
Nördliche Nachbargemeinden		
Kalletal	88	
Extertal	19	
	107 (6,9%)	
Mitarbeiter insgesamt		1559 (100%)

Quelle: Daten der Firma

**Tabelle 24 b: Wohnorte der Mitarbeiter der Firma Staff-Leuchten am 1.3.1992**

Lemgo Kernstadt		} 210 (31,5%)
mit westlichen und nördlichen Ortsbereichen	160 (24,0%)	
Ortsteil Brake	50 (7,5%)	
Östliche Nachbargemeinden		} 460 (68,5%)
Dörentrup und Barntrup	205 (30,5%)	
Nördliche Nachbargemeinden		
Kalletal und Extertal	200 (30,0%)	
Westliche Nachbargemeinden		
Lage, Bad Salzuflen, Herford	45 (6,6%)	
Südliche Nachbargemeinde		
Detmold	10 (1,4%)	
Mitarbeiter insgesamt		670 (100%)

Quelle: Daten der Firma

**Tabelle 24 c: Wohnorte der Mitarbeiter der Firma Gebr. Brasseler GmbH  
am 1.3.1992**

Lemgo Kernstadt		267 (42,5%)			
Lemgo Ortsteile					
Matorf-Kirchheide	11	] 25 (4,0%)			
Entrup	11				
Brüntorf	3				
Lieme	13	] 28 (4,5%)	387 (61,7%)		
Hörstmar	13				
Trophagen	2				
Wahmbeck	7	] 67 (10,7%)			
Brake	42				
Voßheide	18				
Östliche Nachbargemeinden					
Dörentrup	44	] 63 (10,0%)			
Blomberg	15				
Barntrup	4				
Südliche Nachbargemeinde					
Detmold		37 (5,9%)			
Westliche Nachbargemeinden					
Oerlinghausen	] 11	] 47 (7,5%)	241 (38,3%)		
Bielefeld					
Leopoldshöhe					
Lage				36	
Nordwestliche Nachbargemeinden					
Bad Salzuflen	18	] 20 (3,1%)			
Herford	2				
Nördliche Nachbargemeinden					
Kalletal	65	] 74 (11,8%)			
Extertal	9				
Mitarbeiter insgesamt				628 (100%)	

Quelle: Daten der Firma

**Tabelle 25: Verkehrsmittel- und Parkplatzwahl von Einkaufspendlern aus randlichen Ortsteilen für Einkäufe in Lemgo-Innenstadt 1991**

Verkehrsmittel und Parkplätze	Einkaufspendler aus (Angaben in %)			
	Wahmbeck und -heide	Hörstmar Trophagen	Entrup	Lieme
Bus	5	3	5	15
PKW	95	95	90	80
Fahrrad	./.	2	3	5
zu Fuß	./.	./.	2	./.
Zweitwagen für Einkauf	10	20	5	20
Häufigkeit				
täglich	./.	./.	./.	./.
1 x wöchentlich	70	30	70	60
1 x monatlich	30	70	30	40
Parkplatz Langbr. Tor	70	10	10	10
Parkplatz Regenstor	10	./.	./.	./.
Parkpalette Bruchweg	20	./.	3	10
Parkpalette Wüste	./.	80	70	60
Parkplatz Steinweg	./.	10	2	10
Parkplatz Leopoldstraße	./.	./.	10	./.
Kurzzeitparkplätze Innenstadt	./.	./.	5	10

Quelle: Befragungen in 60 Mehrpersonenhaushalten der Ortsteile u. Hochrechnung

**Tabelle 26: PKW-Einkaufspendler aus Ortsteilen zur Innenstadt Lemgo 1991**

aus Richtung	Ortsteile	Anzahl Haushalte	PKW - Einkaufsfahrten			
			pro Woche	pro Wochentag		
Norden	a) Lüerdissen	227	133	255	22	44
	Luhe	208	122		20	
	b) Welstorf	57	34	754	6	127
	Matorf-Kirchheide	477	280		47	
	Brüntorf	222	130		22	
	Entrup	348	204		34	
	Bezirk Nordwest	181	106		18	
Nordwesten	a) Leese	219	129	632	22	106
	Ind.Geb. West, Lieme	38	22		4	
	Lieme	819	481		80	
	b) Hörstmar	566		332	55	
	Süden	Trophagen	71	42	253	7
Wahmbeck		303	177	30		
Wiembeck		58	34	6		
Osten	Brake	1 954	1 143	1 177	190	196
	Voßheide	58	34		6	
Alle Richtungen	Ortsteile zusammen	6 230	3 403		571	

Quelle: Befragungen in 60 Mehrpersonenhaushalten der Ortsteile u. Hochrechnung

**Tabelle 27: Löhne und Gehälter in ausgewählten Wirtschaftszweigen in Lippe 1989**

Wirtschaftszweig	Arbeiter	An-gestellte	Brutto-Lohnsumme in 1000 DM	Brutto-Gehaltssumme in 1000 DM	Lohn pro Jahr pro Kopf	Gehalt pro Jahr pro Kopf
Steine u. Erden	376	155	15 350		40 824,47	50 593,55
Maschinenbau	2 870	1 291	105 464	72 549	36 747,04	56 195,97
Straßenfahrzeuge	1 356	409	55 882	23 909	41 210,91	58 457,21
Elektrotechnik	4 308	1 993	145 295	112 145	33 726,79	56 269,44
Eisen/Metallwaren	1 678	494	68 514	26 076	40 830,75	52 785,43
Chem. Erzeugnisse	391	449	15 349	27 661	39 255,75	61 605,79
Holzbearbeitung	1 887	624	80 396	40 231	42 605,19	64 472,76
Holzverarbeitung	5 641	1 606	234 939	87 996	41 648,47	54 792,03
Druckereien	590	215	22 645	31 087	38 381,36	60 869,77
Kunststoffwaren	2 920	757	97 934	42 669	33 539,04	56 365,92
Bekleidung	759	119	17 475	4 922	23 023,72	41 361,35
Nahrung/Genußmittel	1 113	497	36 118	21 571	32 451,03	43 402,41
<b>Wirtschaftszweige insgesamt</b>	<b>23 733</b>	<b>9 531</b>	<b>995 306</b>	<b>535 506</b>	<b>37 231,36</b>	<b>56 185,71</b>

Quelle: IHK Lippe

**Tabelle 28: Personalkosten (Lohn- u. Zusatzlohn) je Arbeitnehmer in DM pro Jahr in Westdeutschland 1991**

Wirtschaftszweig	Versicherungen	Banken	Industrie	Großhandel	Einzelhandel
Personalkosten insg.	91 600	86 900	74 100	66 700	52 500
Personalzusatzkosten	45 200	44 000	33 800	27 300	21 900
Direktentgelt für geleistete Arbeit	46 400	42 900	40 300	39 400	30 600
Zusatzkosten in % des Direktentgelts	97 %	103 %	84 %	69 %	72 %

Quelle: Institut der Deutschen Wirtschaft

**Tabelle 29: Einzelhandelsbetriebe bis 400 qm Verkaufsfläche 1990 in Lemgo**

Branche	Anzahl	Selbständige Unternehmen	Filialen	Verkaufsfläche	Eigentum	gemietet/ gepachtet	keine Angaben
Lebensmittel	29	15	9	2 301	16	8	5
Reformhäuser	2	2		125		2	
Tabakwaren	2	2		155	1	1	
Textilien/ Bekleidung	26	12	12	2 397	4	20	2
Schuhe	8	5	3	860	5	3	
Möbel	2	1		150	1		1
Glas/Porzellan/ Keramik	4	4		780	2	2	
Eisenwaren/ Hausrat/Sanitär	2	2		35	2		
Radio/Fern- sehen/Elektro	10	6	4	1 265	4	6	
Tapeten/Boden- belag/Farben	3	3		420	2	1	
Drogerie	3		2	445		2	1
Parfümerie	1	1		100	1		
Lederwaren	2	2		90	2		
Foto/Optik	3	2	1	130		3	
Uhren/Schmuck	6	3	2	317	1	4	1
Zweiräder	3	2	1	247	2	1	
Sportartikel	2	2		104	1	1	
Spielwaren	1	1		300	1		
Buchhandel	2	2		225	2		
Bürowirtschaft	6	5		580	2	3	1
Blumen							
Kraftfahrzeuge/ Zubehör	12	8	1	1 390	3	6	3
Sonstige	7	3	3	760	2	4	1
Gesamt	136	83	38	13 176	54	67	15

Quelle: Einzelhandelsstrukturatlas Lippe 1990, IHK

**Tabelle 30: Einkaufsbeziehungen aus randlichen Ortsteilen Lemgos zu Geschäften und Märkten 1991**

Einkaufsbeziehungen		Bewohner der Ortsteile			
		Hörstmar	Lieme	Entrup	Wahmbeck
Innenstadt	Lebensmittel	./.	15 %	10 %	20 %
	Gemüse, Südfrüchte	20 %	70 %	30 %	10 %
	Bekleidung, Schuhe	80 %	80 %	60 %	70 %
	gelegentl. Wochenmarkt	40 %	60 %	80 %	20 %
Zu Märkten am Steinweg	einmal wöchentlich	100 %	90 %	95 %	90 %
	Sortiment/Parkplatzangebot	95 %	95 %	90 %	90 %
	Lebensmittel	95 %	90 %	90 %	85 %
	Putzmittel	80 %	80 %	95 %	60 %
	andere Artikel	20 %	15 %	10 %	10 %
Zu Fachgeschäften	einmal monatlich	30 %	20 %	20 %	30 %
	in Lemgo	70 %	70 %	60 %	70 %
	in Detmold	10 %	10 %	20 %	20 %
	in Lage	20 %	15 %	./.	10 %
	in Bielefeld	./.	5 %	15 %	./.
Einkaufanteile	Innenstadt	10 %	15 %	15 %	20 %
	Märkte	60 %	60 %	80 %	40 %
	Ortsteil	40 %	25 %	5 %	40 %

Quelle: Befragungen in 60 Mehrpersonenhaushalten der Ortsteile

**Tabelle 31: Jahreslohn- und Jahresgehaltssummen sowie individuelle Durchschnittsverdienste der abhängig Beschäftigten in den Lemgoer Industrie- und Gewerbegebieten 1986**

Industrie- u. Gewerbegebiet	Jahreslohn- u. -gehaltssummen	Position	Durchschnittl. Jahresverdienst der Beschäftigten	Position
Industriestadt West, Grevenmasch	136 327 TDM	1	33 703 DM	4
Industriegebiet West, Lieme	44 963 TDM	2	34 774 DM	3
Gewerbegebiet Südwest, Laubke	34 619 TDM	3	33 441 DM	5
Gewerbegebiet Voßheide	14 348 TDM	4	40 700 DM	1
Gewerbegebiet Brake	8 414 TDM	5	35 057 DM	2

Quelle: StVw Lemgo u. VZ 1987

**Tabelle 32: Durchsetzung der Lemgoer Industrie- u. Gewerbegebiete mit branchenfremden Unternehmen des Handels und von Dienstleistungen 1987**

Industrie- u. Gewerbegebiet	Verarbeit. Gewerbe Betriebe	Großhandel Betriebe	Einzelhandel Betriebe	Dienstleistungen Betriebe
Industriestadt West, Grevenmasch	46	17	34	36
Industriegebiet West, Lieme	31	13	2	7
Gewerbegebiet Südwest, Laubke	17	8	10	12
Gewerbegebiet Voßheide	8	./.	7	7
Gewerbegebiet Brake	12	4	?	?

Quelle: StVw Lemgo u. VZ 1987

**Tabelle 33: Verteilung und Gefüge der Produzierenden Gewerbe in den Lemgoer Industrie- u. Gewerbegebieten 1987**

Produzierende Gewerbe	Industriestadt West, Grevenmasch		Industriegebiet West, Lieme		Gewerbegebiet Laubke		Gewerbegebiet Brake		Gewerbegebiet Voßheide		Beschäft. gesamt	Arbeitsst. gesamt
	Beschäft.	Arbeitsst.	Beschäft.	Arbeitsst.	Beschäft.	Arbeitsst.	Beschäft.	Arbeitsst.	Beschäft.	Arbeitsst.		
Chemische Industrie												
Herstellung Kunststoffwaren	10	2	43	3							53	5
Verarbeitung Steine - Erden	7	1	35	2							42	3
Metallerzeugung, -verarbeitung	148	5	159	3	1	1					308	9
Stahl-, Masch.-bau, -einrichtung	124	8	389	11	42	6	73	5			628	30
Elektrotechnik, Feinmechanik	1 605	9	94	5	577	2	9	1			2 285	17
Holz-, Papier- Druckgewerbe	668	14	236	6	62	5	1	1	310	4	1 277	30
Leder-, Textil-, Bekleid.-gewerbe	284	4			194	3	5	2			483	9
Ernährungs-gewerbe	32	3	10	1			18	3			60	7
<b>Gesamt</b>	<b>2 878</b>	<b>46</b>	<b>966</b>	<b>31</b>	<b>876</b>	<b>17</b>	<b>106</b>	<b>12</b>	<b>310</b>	<b>4</b>	<b>5 136</b>	<b>110</b>

Quelle: VZ 1987



**Tabelle 34: Sektorale Beschäftigungsstruktur der in Lemgo tätigen Arbeitnehmer 1987**

Beschäftigungszweige A + B	Schlüsselzahl	Beschäftigte Anzahl	Beschäftigte			
			Sektor	Anzahl	% A	% A + B
A. Erwerbsorientiert	0	103	I	220	1.7	1.4
	1	117				
	2	6 154	II	7 070	54.0	45.8
	3	916				
	4	2 668	III	5 795	44.3	52.8
	5	457				
	6	477				
7	2 193					
B. Ohne Erwerbszweck	8 + 9	2 369				
<b>Gesamt</b>	<b>0 - 9</b>	<b>15 454</b>	<b>I - III</b>		<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Erläuterungen: I = primärer/ II = sekundärer/ III = tertiärer Sektor

0 = Land- u. Forstwirtsch., 1 = Energie u. Versorgung, 2 = Verarb. Gewerbe, 3 = Baugewerbe,

4 = Handel, 5 = Verkehr u. Nachrichtenübermittl., 6 = Kreditinst. u. Versicherungen, 7 = Dienstleist.

v. Unternehmen u. freien Berufen, 8 = Organisationen ohne Erwerbszweck, 9 = Gebietskörperschaften

Quelle: LDS, VZ 1987

**Tabelle 35: Berufsgliederung sozialversicherungspflichtig Beschäftigter in den lippischen Gemeinden sowie außerlippischen Vergleichsstädten 1987 u. 1990**

Sozialversicherungs- pflichtig Beschäftigte	Ausgewählte Berufe in %					
	Technische Berufe		Fertigungsberufe		Dienstleistungsberufe	
	1987	1990	1987	1990	1987	1990
Gemeinde						
Dörentrup	2,3	1,6	54,9	51,7	40,2	44,4
Schlangen	2,5	1,7	56,2	55,9	40,1	41,2
Lügde	2,9	2,6	59,9	60,9	35,9	35,4
Horn-Bad Meinberg	2,6	3,0	44,3	42,3	49,7	52,2
Schieder-Schwalenberg	3,1	3,4	49,4	51,3	45,1	43,9
Kalletal	3,5	3,4	58,8	57,8	33,9	35,7
Augustdorf	2,1	4,1	34,7	38,7	61,0	55,7
Lemgo	4,1	4,4	41,8	43,7	52,2	50,6
Bad Salzuflen	4,9	5,0	39,9	39,8	53,3	53,6
Lage	4,9	5,2	50,4	50,0	42,1	42,2
Extertal	5,7	5,5	59,9	60,4	32,4	32,5
Oerlinghausen	5,4	5,6	55,9	54,4	37,7	39,0
Detmold	5,9	6,0	32,2	32,9	60,7	59,9
Barntrup	5,7	6,7	47,2	50,2	44,5	41,5
Leopoldshöhe	7,0	7,2	55,2	57,1	34,7	33,1
Blomberg	7,2	8,1	53,9	56,8	36,9	33,8
Altenbeken	2,3	2,2	60,1	51,6	36,9	45,0
Warburg	3,8	4,0	41,9	43,8	51,6	50,2
Höxter	4,3	4,5	33,4	32,8	59,7	60,3
Enger	4,7	4,7	47,4	43,8	45,8	49,9
Herford	4,7	5,2	36,5	36,4	57,3	57,2
Lübbecke	5,7	6,1	43,6	43,0	50,0	50,2
Vlotho	6,3	6,6	51,3	51,0	41,1	41,4
Minden	6,5	6,9	33,3	31,5	58,9	60,4
Schloß-Holte Stukenbr.	5,2	6,2	54,4	53,0	38,5	39,2
Paderborn	8,0	7,9	38,3	36,3	52,7	54,9

Quelle: LDS (Stat. Berichte)

**Tabelle 36: Gewerbesteuerpflichtige Betriebe in Lemgo nach Steuergrößenklassen und Aufkommen des Steuersolls im Steuerjahr 1989**

Betriebe mit Jahressteuersoll		Zahl	Aufkommen in DM Stand 16. Okt. 1989
1 -	100 DM	10	568
101 -	500 DM	57	16 589
501 -	1 000 DM	60	44 579
1 001 -	2 500 DM	108	181 268
2 501 -	5 000 DM	104	384 743
5 001 -	7 500 DM	59	368 054
7 501 -	10 000 DM	36	306 629
10 001 -	25 000 DM	104	1 630 405
25 001 -	50 000 DM	58	1 968 959
50 001 -	75 000 DM	14	877 368
75 001 -	100 000 DM	10	833 394
100 001 -	1 000 000 DM u. mehr	22	12 154 735
Betriebe mit Jahressteuersoll > 0 DM		642	18 767 291
Betriebe mit Jahressteuersoll = 0 DM		1 263	./.
abgemeldete Fälle		963	./.
Steuerfälle insgesamt		1 905	./.

Quelle: StVw LE

**Tabelle 37: Gewerbesteueraufkommen in Lemgo 1969 - 1989**

Jahr	Gewerbesteuer - Istaufkommen in DM
1969	7 565 117,83
1970	7 061 100,00
1975	11 013 939,00
1980	14 881 933,15
1981	12 827 556,71
1982	14 970 915,83
1983	16 060 784,55
1984	16 520 207,35
1985	19 485 613,74
1986	16 450 025,20
1987	14 514 750,00
1988	20 429 041,82
1989	26 203 109,01

Quelle: StVw LE

**Tabelle 38: Anzahl der Betriebe mit und ohne Investitionen in den Gemeinden des Kreises Lippe 1981 - 1990**

Gemeinde	1981		1982		1983		1984		1985		1986		1987		1988		1989		1990	
	mit	ohne	mit	ohne	mit	ohne	mit	ohne	mit	ohne	mit	ohne	mit	ohne	mit	ohne	mit	ohne	mit	ohne
Augustdorf	3	3	4	2	4	4	4	3	5	2	4	3	4	3	5	2	6	2	6	1
Bad Salzuflen	48	8	43	8	43	13	43	12	42	9	42	9	44	8	45	8	47	10	48	10
Barntrup	9	0	9	0	8	1	7	1	7	1	5	4	8	1	9	0	7	1	8	2
Blomberg	13	2	13	1	11	2	11	0	10	3	9	4	0	12	11	2	12	1	10	1
Detmold	55	8	51	10	50	12	49	9	51	4	54	3	50	5	49	5	50	5	49	8
Dörentrup	9	0	8	1	6	2	9	0	9	0	5	2	0	7	6	1	6	2	6	2
Extertal	12	1	10	2	13	0	10	3	11	1	11	2	11	1	9	2	10	3	11	2
Horn-Bad Meinberg	13	4	13	5	13	5	14	2	11	2	11	0	10	1	12	1	11	0	11	0
Kalletal	8	6	11	3	11	2	10	5	10	3	10	2	9	3	0	15	8	4	10	2
Lage	30	8	25	7	29	10	33	8	33	6	31	8	34	5	33	6	32	5	32	6
Lengo	30	5	32	7	26	8	30	6	26	6	30	4	28	4	27	5	31	3	31	4
Leopoldshöhe	8	2	9	1	12	0	11	3	11	3	10	3	10	2	0	12	10	2	10	1
Lügde	10	1	9	1	10	0	9	2	8	2	7	1	7	0	6	0	7	0	7	0
Oerlinghausen	13	3	15	1	14	3	13	3	10	4	13	2	12	2	12	2	12	3	13	2
Schieder-Schwalenberg	8	1	5	4	6	3	7	2	7	3	7	1	7	0	7	0	6	1	6	0
Schlangen	7	1	7	0	6	1	5	2	5	1	5	0	6	0	6	0	5	1	5	1
Kreis Lippe	276	53	264	53	262	66	265	61	256	50	254	48	240	54	237	61	260	43	263	42
Betriebe gesamt	329		317		328		326		306		302		294		298		303		305	

Quelle: LDS (Stat. Berichte)

**Tabelle 39: Bevölkerungsbewegung in den Gemeinden des Kreises Lippe 1987 - 1990**

Gemeinde	30.6.87	31.12.87		31.12.88		31.12.89		31.12.90		1987 - 1990					
			+	158	7 438	+	775	8 035	+	597	8 464	+	429	+	1 959
Augustdorf	6 505	6 663	+	158	7 438	+	775	8 035	+	597	8 464	+	429	+	1 959
Bad Salzuflen	50 567	50 631	+	64	50 875	+	244	51 991	+	1 116	53 771	+	1 780	+	3 204
Barntrup	8 418	8 437	+	19	8 467	+	30	8 753	+	286	8 989	+	236	+	571
Blomberg	14 338	14 341	+	3	14 366	+	25	14 775	+	409	15 158	+	383	+	820
Detmold	65 467	65 918	+	451	66 809	+	891	67 803	+	994	70 074	+	2 271	+	4 607
Dörentrup	7 795	7 820	+	25	7 888	+	68	7 917	+	29	8 226	+	309	+	431
Extertal	12 100	12 033	-	67	11 988	-	45	12 164	+	176	12 606	+	442	+	506
Horn-Bad Meinberg	16 283	16 234	-	49	16 409	+	175	16 995	+	586	17 409	+	414	+	1 126
Kalletal	13 752	13 671	-	81	13 772	+	101	13 999	+	227	14 522	+	523	+	770
Lage	31 405	31 668	+	263	32 612	+	944	33 471	+	859	34 317	+	846	+	2 912
Lemgo	38 131	38 148	+	17	38 351	+	203	38 817	+	466	39 485	+	668	+	1 354
Leopoldshöhe	12 706	12 751	+	45	12 940	+	189	13 371	+	431	13 744	+	373	+	1 038
Lügde	10 713	10 728	+	15	10 738	+	10	10 904	+	166	11 248	+	344	+	535
Oerlinghausen	14 769	14 811	+	42	14 892	+	81	15 170	+	278	15 689	+	528	+	929
Schieder-Schwalenberg	8 188	8 178	-	10	8 200	+	22	8 425	+	225	8 865	+	440	+	677
Schlangen	7 206	7 189	-	17	7 298	+	109	7 484	+	186	7 635	+	151	+	429
Kreis Lippe	318 343	319 221	+	878	323 043	+	3 822	330 116	+	7 073	340 202	+	10 086	+	21 859

Quelle: LDS (Stat. Berichte) u. KrVw Lippe

**Tabelle 40: Investitionen (in DM) pro Arbeitnehmer in den Gemeinden des Kreises Lippe 1981 - 1990**

Gemeinde	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1981-1990
Horn-Bad Meinberg	-	4 517	4 267	5 714	15 587	9 167	8 439	19 460	25 720	56 332	149 203
Augustdorf	4 297	3 463	5 740	11 657	14 669	12 956	6 158	19 206	10 528	13 622	102 296
Blomberg	5 443	6 263	8 691	8 574	9 224	7 807	-	14 190	14 479	15 136	89 807
Lügde	3 135	2 242	3 823	4 783	9 483	3 310	16 882	8 965	14 848	22 162	89 633
Detmold	6 773	6 539	5 972	5 243	7 961	4 602	11 938	10 612	15 254	12 770	87 664
Extertal	4 196	4 433	4 349	8 268	5 382	9 074	8 917	5 587	8 369	10 598	69 198
Bad Salzuflen	3 966	5 357	6 210	6 051	6 348	6 885	7 798	7 924	9 200	8 387	68 126
Lage	4 954	7 803	4 414	5 501	4 652	5 954	5 701	9 264	11 486	6 979	66 708
Oerlinghausen	6 388	3 273	3 185	4 836	5 504	10 209	7 464	8 919	5 928	8 544	64 250
Barntrup	4 894	4 893	4 810	1 849	1 763	-	11 891	9 111	8 670	11 895	59 676
Kalletal	-	2 938	5 036	15 352	5 357	8 910	4 959	-	3 276	10 834	56 662
Lemgo	4 063	3 302	5 176	4 927	5 767	6 545	5 297	5 037	8 517	7 453	56 084
Schieder-Schwalenberg	2 884	2 629	5 550	4 360	3 709	6 975	5 552	7 754	7 810	5 009	52 232
Leopoldshöhe	4 037	2 492	3 183	6 051	6 608	5 355	3 340	-	8 106	8 864	48 036
Schlangen	2 950	2 080	6 125	8 974	1 686	-	5 137	4 983	4 391	9 781	46 107
Dörentrup	3 314	3 820	1 914	7 042	5 357	9 074	-	2 181	6 135	4 776	43 613
Kreis Lippe	4 909	4 958	5 204	5 935	6 741	6 881	7 807	8 867	10 982	12 210	74 494
NRW = 100	68,9	68,8	62,4	75,3	74,7	74,1	82,6	81,8	96,8	99,4	78,5

Quelle: LDS (Stat. Berichte)

**Tabelle 41: Beschäftigungsbewegung der sozialversicherungspflichtigen Arbeitnehmer in den Gemeinden des Kreises Lippe 1981 - 1990**

Gemeinde	1981	1983	1986	1987	1988	1989	1990	Arbeitsplätze	Anteil in %	Pos. abs.	Pos. %
Augustdorf	1 881	1 779	1 805	1 804	1 833	1 912	2 106	+ 327	+ 19,2	13	10
Bad Salzuflen	15 123	14 942	15 781	16 244	16 528	17 154	17 934	+ 2 992	+ 20,0	2	9
Barntrup	2 167	2 121	2 145	2 111	2 269	2 407	2 592	+ 481	+ 22,0	12	8
Blomberg	3 619	3 690	4 042	4 039	4 415	4 799	5 118	+ 1 499	+ 41,6	4	2
Detmold	24 208	23 401	24 421	24 720	25 714	26 270	27 782	+ 4 381	+ 18,7	1	11
Dörentrup	1 409	1 373	1 114	1 127	1 050	1 114	1 179	- 295	- 21,0	16	16
Extertal	3 176	2 982	3 454	3 375	3 495	3 681	3 956	+ 974	+ 33,5	8	4
Horn-Bad Meinberg	4 799	4 384	4 657	4 797	4 898	5 171	5 351	+ 1 003	+ 23,0	7	6
Kalletal	2 108	2 364	2 475	2 597	2 708	2 830	3 153	+ 1 045	+ 49,7	6	1
Lage	8 347	7 775	7 869	8 010	8 335	8 516	8 896	+ 1 121	+ 14,5	5	14
Lemgo	13 023	13 130	13 935	14 170	14 537	14 967	15 945	+ 2 922	+ 22,4	3	7
Leopoldshöhe	2 059	2 031	2 243	2 281	2 204	2 724	2 952	+ 748	+ 37,0	9	3
Lügde	2 363	2 201	2 217	2 255	2 217	2 288	2 394	+ 193	+ 8,7	14	15
Oerlinghausen	3 458	3 403	3 571	3 657	3 757	3 821	3 959	+ 556	+ 16,4	11	12
Schiedler-Schwalenberg	3 011	2 645	2 845	2 972	3 067	3 207	3 328	+ 683	+ 26,2	10	5
Schlangen	1 082	1 101	1 150	1 180	1 173	1 211	1 275	+ 174	+ 15,8	15	13
Kreis Lippe	91 860	89 286	93 724	95 339	98 400	102 072	107 929	+ 18 804	+ 21,0	./.	./.
Mittelbereich Lemgo	16 540	16 867	17 524	17 894	18 295	18 911	20 277	+ 3 672	+ 19,5	./.	./.

Quelle: LDS (Stat. Berichte)

**Tabelle 42: Beschäftigungsbewegung der Berufstätigen insgesamt 1970 - 1987 sowie Anteil der nichtversicherungspflichtig Beschäftigten im Kreis Lippe 1987**

Gemeinde	1970	1987	Differenz	Pos.	Differenz in %	Pos.	Nichtversicherungspflichtig Beschäftigte 1987	Pos.	Anteil in %	Pos.
Augustdorf	1 552	1 928	+ 376	11	+ 24,2	7	124	16	6,5	16
Bad Salzuflen	18 785	20 802	+ 2 017	2	+ 10,7	11	4 558	2	21,9	11
Barntrup	2 927	2 849	- 78	13	- 2,7	14	738	11	26,3	5
Blomberg	3 635	4 814	+ 1 179	5	+ 32,5	6	775	9	16,1	15
Detmold	23 261	32 210	+ 8 949	1	+ 38,5	5	7 490	1	23,2	8
Dörentrup	2 155	1 655	- 500	16	- 23,5	16	528	14	31,0	2
Extetal	3 904	4 391	+ 487	10	+ 12,5	9	1 034	7	23,5	7
Horn-Bad Meinberg	5 304	5 979	+ 675	8	+ 12,7	8	1 182	6	19,7	12
Kalletal	3 299	3 345	+ 46	12	+ 1,4	12	748	10	22,6	9
Lage	10 528	10 292	- 236	14	- 2,5	13	2 282	4	22,1	10
Lemgo	15 365	17 149	+ 1 784	3	+ 11,6	10	2 979	3	17,4	13
Leopoldshöhe	1 583	3 242	+ 1 659	4	+ 105,0	1	961	8	30,0	3
Lügde	3 388	2 980	- 408	15	- 12,0	15	725	12	24,1	6
Oerlinghausen	4 461	5 391	+ 930	7	+ 44,6	2	1 734	5	32,1	1
Schieder-Schwalenberg	2 551	3 586	+ 1 035	6	+ 40,5	4	614	13	17,0	14
Schlangen	1 157	1 652	+ 495	9	+ 43,0	3	472	15	27,7	4
Kreis Lippe	103 855	122 283	+ 18 410	./.	+ 15,0	./.	26 944	./.	22,0	./.
Mittelbereich Lemgo	20 819	22 149	+ 1 330	./.	+ 6,4	./.	4 255	./.	19,2	./.

Quelle: LDS (Stat. Berichte)

**Tabelle 43 a: Gästezahlen in den Gemeinden des Kreises Lippe 1984 - 1990  
(Beherbergungsstätten mit 9 und mehr Betten)**

Gemeinde	1984	1985	1986	1987 <sup>1)</sup>	1988	1989	1990
Bad Salzuflen	92 269	89 256	92 517	89 323	91 175	95 600	101 072
Horn-Bad Meinberg	66 762	67 435	72 190	70 408	72 942	72 700	74 171
Heilbäder zusammen	159 031	156 691	164 707	159 731	164 117	168 300	175 243
Veränderung in %	+ 7,8	- 1,5	+ 5,1	- 3,0	+ 2,7	+ 3,0	+ 4,1
Barntrup	7 374	4 695	3 713	3 708	3 072	1 960	1 174
Blomberg	15 847	17 943	16 327	18 514	20 895	21 851	20 862
Detmold	50 317	47 437	49 033	53 907	52 388	50 730	52 422
Dörentrup	7 011	6 395	7 336	7 167	7 321	8 976	9 836
Extertal	18 409	16 661	17 296	17 342	21 742	17 362	17 643
Kalletal	7 703	5 796	5 411	7 094	8 028	6 817	7 799
Lage	21 487	22 369	21 522	21 602	23 577	22 212	20 591
Lemgo	14 257	15 083	13 772	14 864	16 507	16 875	19 617
Lügde	10 232	10 398	12 338	13 908	14 510	16 028	15 559
Oerlinghausen	19 339	17 398	17 572	18 779	18 573	19 305	20 436
Schieder-Schwalenberg	17 558	18 962	22 044	19 075	20 798	25 331	22 037
Schlangen	689	802	928	1 034	835	685	977
Kreis Lippe ohne Heilbäder	190 527	183 939	187 362	197 097	208 246	208 292	208 969
Veränderung in %	+ 1,2	- 3,5	+ 1,9	+5,2/+5,6*	+ 5,7	+ 0,6	+ 0,3
Kreis Lippe insgesamt	349 558	340 630	352 069	356 828	372 363	376 592	384 212
Veränderung in %	+ 4,1	- 2,6	+ 3,4	+1,4/+1,6*	+ 4,7	+ 1,7	+2,1

1) Ab Januar 1987 werden die Daten für 3 Sanatorien in Oerlinghausen u. Schlangen nicht mehr in das Gesamtergebnis über Gäste und Übernachtungen einbezogen. Wenn z.B. die 58 825 Übernachtungen und die 785 Gäste dieser Sanatorien von 1986 herausgenommen werden, ergeben sich die mit \* gekennzeichneten Veränderungen.  
Quelle: KrVw Lippe



**Tabelle 43 b: Fremdenübernachtungen in den Gemeinden des Kreises Lippe 1984 - 1990**  
(Beherbergungsstätten mit 9 und mehr Betten)

Gemeinde	1984	1985	1986	1987 <sup>1)</sup>	1988	1989	1990
Bad Salzuflen	1 077 944	1 062 189	1 088 640	1 078 517	1 103 906	1 127 396	1 200 120
Horn-Bad Meinberg	810 127	824 024	820 871	813 450	788 119	752 605	783 997
Heilbäder zusammen	1 888 071	1 886 213	1 909 511	1 891 967	1 892 025	1 880 001	1 984 117
Veränderung in %	+ 9,7	- 0,1	+ 1,2	- 0,9	0,0	- 0,4	+ 5,5
Barntrup	38 458	29 216	29 320	27 195	19 558	16 961	9 074
Blomberg	66 212	70 711	62 026	68 814	74 930	82 082	76 445
Detmold	156 798	140 278	139 422	142 492	147 252	135 558	140 124
Dörentrup	45 348	45 979	48 315	45 572	40 712	42 211	46 414
Extertal	109 133	106 519	98 756	106 536	117 682	103 856	160 692
Kalletal	43 350	31 989	29 197	35 842	40 018	45 277	48 380
Lage	76 521	72 843	70 762	70 825	75 708	74 630	62 685
Lemgo	30 397	31 512	28 032	26 487	31 129	32 958	38 251
Lügde	47 553	43 977	54 101	56 176	56 813	58 210	63 976
Oerlinghausen	114 587	117 313	109 419	65 888	64 680	62 148	61 284
Schieder-Schwalenberg	106 459	108 908	114 365	106 669	107 723	113 977	97 453
Schlangen	15 420	15 402	12 878	8 182	1 458	1 297	1 807
Kreis Lippe ohne Heilbäder	850 789	814 647	796 685	760 809	777 663	769 805	806 602
Veränderung in %	- 6,0	- 4,2	- 2,2	- 4,5/+3,1*	+ 2,2	- 0,1	+ 4,8
Kreis Lippe insgesamt	2 738 860	2 700 860	2 706 196	2 652 776	2 669 688	2 649 806	2 790 719
Veränderung in %	+ 4,3	- 1,4	+ 0,2	- 1,9/+0,2*	+ 0,8	- 0,3	+ 5,4

<sup>1)</sup> Ab Januar 1987 werden die Daten für 3 Sanatorien in Oerlinghausen u. Schlangen nicht mehr in das Gesamtergebnis über Gäste und Übernachtungen einbezogen. Wenn z. B. die 58 825 Übernachtungen und die 785 Gäste dieser Sanatorien von 1986 herausgenommen werden, ergeben sich die mit \* gekennzeichneten Veränderungen.  
Quelle: KrVw Lippe

**Tabelle 44: Die Akzeptanz des Kreiskrankenhauses Lemgo 1990**

Gebiet	Stationär aufgenommene Patienten	
		%
Lemgo	4 646	29,0
Übrige Städte u. Gemeinden d. Kreises Lippe	9 099	58,0
Übrige Kreise in Ostwestfalen	1 045	6,5
davon: Stadt Bielefeld	338	
Kreis Herford	356	
Kreis Höxter	133	
Kreis Gütersloh	88	
Kreis Minden-Lübbecke	76	
Kreis Paderborn	54	
Übriges NRW ohne OWL	438	2,5
Übrige Bundesländer u. Ausland	524	4,0
davon: Niedersachsen	391	
Hessen	42	
Neue Bundesländer	24	
Hamburg	19	
Berlin	13	
Bayern	10	
Bremen	6	
Baden-Württemberg	4	
Schleswig-Holstein	2	
Saarland	1	
Ausland	12	
<b>Einzugsbereich Gesamt</b>	<b>15 752</b>	<b>100,0</b>

Quelle: Kreiskrankenhaus Lemgo

**Tabelle 45: Die Akzeptanz des Kreiskrankenhauses Lemgo in den Gemeinden des Kreises Lippe 1990**

Gemeinde	Wohnbevölkerung am 31.12.1989	Stationär behand. Patienten 1990	Pos.	%-Anteil an Wohnbevölkerung	Pos.	%-Anteil an Patienten aus Kreisgebiet	Pos.
Lemgo	38 117	4 646	1	12,2	1	34,0	1
Detmold	67 803	875	6	1,3	11	6,4	6
Bad Salzuflen	51 991	1 650	2	3,2	7	12,0	2
Lage	33 471	1 162	4	3,5	6	8,5	4
Horn-Bad Meinberg	19 995	194	11	1,0	12	1,4	11
Oerlinghausen	15 170	148	12	1,0	13	1,0	12
Blomberg	14 757	488	9	3,2	8	3,5	9
Kalletal	13 999	1 472	3	10,5	2	10,8	3
Leopoldshöhe	13 371	212	10	1,6	9	1,5	10
Extertal	12 164	1 112	5	9,1	4	8,1	5
Lügde	10 964	40	15	0,4	15	0,2	15
Barntrup	8 753	755	8	8,7	5	5,5	8
Schieder-Schwalenberg	8 425	120	13	1,4	9	0,8	13
Augustdorf	8 035	90	14	1,1	14	0,6	14
Dörentrup	7 917	772	7	9,8	3	5,6	7
Schlangen	7 484	8	16	0,1	16	0,1	16
Kreis Lippe	330 116	13 745		4,2		100,0	

Quelle: Kreis Krankenhaus Lemgo

**Tabelle 46: Stationäre Aufnahmen aus westfälischen und niedersächsischen Nachbarkreisen in die Spezialkliniken des Kreiskrankenhauses Lemgo 1990**

Gebiet	Dermatologie		Neurologie		Onkologie		Unfallchirurgie		Zusammen	
	Auf-nahm.	beh. Fälle	Auf-nahm.	beh. Fälle	Auf-nahm.	beh. Fälle	Auf-nahm.	beh. Fälle	Auf-nahm.	beh. Fälle
Stadt Bielefeld	30	30	32	34	25	26	104	105	191	195
Kreis Herford	74	76	34	36	20	24	212	215	340	351
Kreis Minden-Lübbecke	35	37	1	1	-	-	12	12	48	50
Kreis Höxter	3	3	33	33	5	6	10	10	51	52
Kreis Paderborn	-	-	2	2	-	-	2	2	4	4
Nachbarkreise Ostwestfalen insg.	142	146	102	106	50	56	340	344	634	652
Kreis Schaumburg	6	6	10	12	22	24	14	15	52	57
Kreis Hameln-Pyrmonat	21	24	2	2	39	41	15	15	77	82
Übrige niedersächs. Kreise u. Hannover	39	42	16	16	17	18	36	39	108	115
Niedersächs. Kreise insg.	66	72	28	30	78	83	65	69	237	254
Ostwestf. u. angrenz. Niedersachsen insg.	208	218	130	136	128	139	405	413	871	906

Quelle: Kreiskrankenhaus Lemgo

**Tabelle 47: Aktivitäten im Wissens- u. Technologie-Transfer der Fachhochschule Lippe in Lemgo 1990/91**

1990	Kontakte <sup>x)</sup>					Branchen					Angebot			Bedarf	
	Gemeinde	1	2	3	4	Sa.	Metall	Elektro	Kunststoff	Holz	Sonst.	Prof.-Berat.	Dipl.-Arbeit	Diplomand	Weiterbild. Bedarf
Augustdorf	2	4	1	1	8	3	2	-	2	1	3	5	3	4	1
Bad Salzuflen	5	3	3	2	13	5	5	3	-	-	9	7	6	9	2*
Barntrup	3	3	-	1	7	2	2	-	-	3	10	4	2	8	2*
Blomberg	5	3	-	1	9	4	4	-	1	-	11	13	17	10	1
Detmold	10	12	-	2	24	12	6	2	2	1	13	15	14	12	3
Dörentrup	2	1	-	-	3	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-
Extertal	2	-	-	-	2	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
Horn-B. Meinb.	3	2	-	-	5	3	1	-	-	1	-	5	4	1	1
Kalletal	-	-	-	1	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Lage	9	5	3	-	17	8	4	-	3	2	7	9	5	9	2
Lemgo	13	16	-	3	32	17	9	4	2	-	24	20	13	19	5
Leopoldshöhe	4	3	-	-	7	3	4	-	-	-	3	4	4	4	2*
Lügde	1	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Oerlinghausen	5	2	2	-	9	5	2	-	-	2	6	9	8	7	2*
Schieder-Schw.	4	1	-	1	6	2	1	-	-	3	3	2	-	-	-
Schlangen	5	2	-	-	7	3	1	-	2	1	7	5	1	-	-
<b>Außer Lippe</b>	<b>17</b>	<b>14</b>	<b>6</b>	<b>-</b>	<b>37</b>	<b>19</b>	<b>11</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>15</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>19</b>	<b>3</b>
<b>Gesamt</b>	<b>90</b>	<b>71</b>	<b>15</b>	<b>12</b>	<b>188</b>	<b>86</b>	<b>52</b>	<b>12</b>	<b>14</b>	<b>23</b>	<b>111</b>	<b>110</b>	<b>89</b>	<b>102</b>	<b>16</b>
<b>1991</b>															
Augustdorf	2	4	-	-	6	4	1	1	-	-	3	3	2	5	-
Bad Salzuflen	-	8	3	-	11	5	3	3	-	-	8	6	4	8	2*
Barntrup	-	5	-	-	5	3	1	-	1	-	7	4	3	7	2*
Blomberg	2	5	-	1	8	4	2	-	1	1	5	11	13	11	1
Detmold	5	14	2	-	21	14	4	2	1	-	11	10	11	13	3*
Dörentrup	-	1	1	-	2	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
Extertal	-	2	-	-	2	1	1	-	-	-	-	1	-	-	-
Horn-B. Meinb.	1	6	-	-	7	4	2	-	1	-	4	3	3	2	1*
Kalletal	-	3	-	-	3	1	1	-	-	1	1	-	-	-	-
Lage	1	10	3	-	14	7	2	1	2	1	6	6	3	3	1
Lemgo	9	21	-	-	30	16	8	2	3	1	21	18	12	18	2
Leopoldshöhe	-	8	-	-	8	4	2	-	1	1	5	5	3	5	1
Lügde	-	1	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Oerlinghausen	2	7	1	-	10	5	3	-	1	1	4	6	6	6	-
Schieder-Schw.	-	4	-	-	4	2	1	-	-	1	2	1	1	2	-
Schlangen	-	3	1	-	4	2	-	-	2	-	5	2	3	1	-
<b>Außer Lippe</b>	<b>9</b>	<b>27</b>	<b>3</b>	<b>-</b>	<b>39</b>	<b>18</b>	<b>11</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>17</b>	<b>11</b>	<b>13</b>	<b>16</b>	<b>2</b>
<b>Gesamt</b>	<b>31</b>	<b>129</b>	<b>14</b>	<b>1</b>	<b>175</b>	<b>90</b>	<b>42</b>	<b>13</b>	<b>18</b>	<b>11</b>	<b>99</b>	<b>87</b>	<b>77</b>	<b>97</b>	<b>7</b>

<sup>x)</sup> 1 = Kurzberatung, 2 = Firmenkurzbesuche, 3 = unregelm. Firmenkurzbesuche, 4 = Untersuchung in FH, / \* = nicht zustande gekommen durch unzureichende fachliche Kompetenz bzw. maschinelle Ausstattung

Quelle: Fachhochschule Lippe

**Tabelle 48: Studenten der Fachhochschule Lippe im Sommersemester 1991**

Deutsche Studenten aus:	Ge-samt	% von S 1	% von S 3	Lem-go	% von S 1	% von S 3	Det-mold	% von S 1	% von S 3
Schleswig-Holstein	42			19			23		
Hamburg	15			5			10		
Niedersachsen	646	15,7%		511	20,2%		135	8,5%	
Bremen	17			9			8		
Nordrhein-Westfalen	3 172	77,0%		1 873	74,1%		1 299	81,6%	
Hessen	77			41			36		
Rheinland-Pfalz	28			17			11		
Baden-Württemberg	50			25			25		
Bayern	46			19			27		
Saarland	4			4			-		
Berlin	9			2			7		
Neue Bundesländer	7			1			6		
Nicht-Bundesrepublik	4			1			3		
<b>Summe S 1</b>	<b>4 119</b>	<b>100%</b>	<b>97,1%</b>	<b>2 528</b>	<b>100%</b>	<b>96,6%</b>	<b>1 590</b>	<b>100%</b>	<b>98,1%</b>
Ausländische Studenten aus:									
Europa	94			69			25		
Afrika	7			4			3		
Amerika	5			5					
Asien	15			12			3		
<b>Summe S 2</b>	<b>121</b>		<b>2,9%</b>	<b>90</b>		<b>3,4%</b>	<b>31</b>		<b>1,9%</b>
<b>Gesamtsumme S 1 + S 2 = S 3</b>	<b>4 240</b>		<b>100%</b>	<b>2 618</b>		<b>100%</b>	<b>1 622</b>		<b>100%</b>
Deutsche Studenten aus:									
Lippe	1 219	29,6%		783	31,0%		436	27,4%	
Übriges OWL	1 280	31,1%		796	31,5%		484	30,4%	
Niedersächs. Nachbarkreise	181	4,4%		164	6,5%		17	1,1%	
<b>Summe S 4</b>	<b>2 680</b>	<b>65,1%</b>		<b>1 743</b>	<b>68,9%</b>		<b>937</b>	<b>58,9%</b>	
NRW außerh. OWL	673	16,3%		294	11,6%		379	23,8%	
Übriges Niedersachsen	465	11,3%		347	13,7%		118	7,4%	

Quelle: Fachhochschule Lippe

Tabelle 49: Steuereinnahmen\* (in DM) der Gemeinden im Kreis Lippe in ausgewählten Referenzperioden (1975 - 1991)

Gemeinde	1975 1.10.74-30.9.75	1980 1.10.79-10.9.80	1983 1.10.82 - 30.9.83	1987 1.7.86 - 30.6.87	1990 1.7.89 - 30.6.90	1991 1.7.90 - 30.6.91
Augustdorf	892 341,00	1 270 140,32	1 224 401,22	1 416 274,29	2 242 972,11	2 648 478,48
Bad Salzuflen	18 614 848,15	24 907 183,44	23 253 696,34	26 775 809,42	42 090 258,03	41 424 894,44
Bamtrup	1 978 170,00	2 945 464,00	2 492 926,41	3 488 102,93	4 655 816,48	7 040 800,28
Blomberg	5 119 704,56	6 643 173,89	7 395 847,26	12 833 305,63	23 067 275,44	21 832 980,17
Detmold	26 129 027,67	34 343 583,16	38 228 242,33	50 508 650,95	61 444 967,14	62 969 610,28
Dörentrup	1 540 150,89	2 828 334,18	1 187 106,20	1 479 380,44	1 828 814,09	2 175 335,65
Extertal	4 467 507,17	5 463 448,32	2 777 868,28	5 232 601,44	5 526 805,59	7 148 160,36
Horn-Bad Meinberg	5 767 155,07	4 482 242,48	4 853 027,45	4 652 602,56	7 732 950,15	8 371 052,24
Kalletal	2 124 776,00	3 095 808,61	2 860 488,60	3 925 957,64	5 884 829,00	6 971 947,32
Lage	8 579 961,00	13 568 889,76	9 576 217,93	11 768 987,81	17 900 695,90	19 414 836,56
Lemgo	13 234 493,62	18 373 897,16	18 731 122,68	19 200 451,16	30 352 693,31	29 275 625,62
Leopoldshöhe	2 377 430,39	2 823 171,23	2 981 180,89	5 400 537,30	7 453 268,18	12 092 309,05
Lügde	2 603 583,00	2 964 480,00	3 297 503,12	4 164 308,47	5 010 514,78	5 459 759,40
Oerlinghausen	3 511 073,00	4 611 140,42	4 518 462,88	2 974 386,73	7 382 938,64	8 641 568,85
Schiefer-Schwalenberg	1 796 919,00	3 328 545,00	2 115 964,12	4 704 117,89	7 262 796,74	5 754 480,71
Schlangen	1 022 779,00	1 290 340,53	1 339 423,87	1 285 594,15	2 352 053,29	2 709 095,90
Gesamt	99 759 919,52	132 939 842,50	126 831 479,58	159 811 068,81	232 189 648,87	243 930 935,31

\* = Istaufkommen aus Gewerbesteuer nach Ertrag u. Kapital und aus Grundsteuer A u. B  
Quelle: KrVw Lippe

Tabelle 50: Haushaltsvolumen der Gemeinden im Kreis Lippe einschl. Pro-Kopf-Verschuldung 1980, 1985 u. 1990 (in DM)

Gemeinde	1980 Haushaltsvolumen *)		Pro-Kopf- Verschul- dung 31.12.80	1985 Haushaltsvolumen *)		Pro-Kopf- Verschul- dung 31.12.85	1990 Haushaltsvolumen **)		Pro-Kopf- Verschul- dung 31.12.90
	VwH	VmH		VwH	VmH		VwH	VmH	
Augustdorf	7 741 172,-	3 805 647,-	1 358,52	10 674 000,-	3 527 000,-	1 380,25	14 205 800,-	4 610 000,-	1 168,71
Bad Salzuflen	84 047 650,-	47 129 487,-	1 407,64	98 664 000,-	25 227 000,-	1 407,49	122 866 700,-	40 432 000,-	1 233,36
Barntrup	11 339 134,-	6 390 464,-	652,52	14 762 000,-	6 887 000,-	712,38	18 225 251,-	10 283 800,-	793,64
Blomberg	24 002 413,-	9 808 070,-	1 632,60	31 432 000,-	12 711 000,-	1 705,06	43 300 000,-	21 650 000,-	1 821,28
Detmold	120 996 092,-	42 521 023,-	1 358,13	155 859 000,-	79 616 000,-	1 948,45	199 011 970,-	102 451 244,-	1 645,52
Dörentrup	8 865 791,-	4 853 488,-	599,69	10 979 000,-	4 945 000,-	696,23	14 175 776,-	6 263 072,-	1 351,33
Extertal	18 376 186,-	6 474 476,-	903,54	20 158 000,-	4 461 000,-	811,62	22 675 847,-	9 109 103,-	1 421,39
Horn-Bad Meinberg	23 292 051,-	8 259 408,-	1 195,73	28 586 000,-	10 912 000,-	1 290,19	38 625 000,-	19 921 000,-	1 235,34
Kalletal	15 310 118,-	8 885 836,-	780,41	21 927 000,-	7 192 000,-	1 028,27	26 110 400,-	9 754 400,-	1 389,62
Lage	46 358 087,-	22 145 963,-	1 525,72	56 332 000,-	15 857 000,-	1 720,82	68 000 000,-	24 860 000,-	1 584,00
Lemgo	64 744 545,-	20 477 388,-	872,74	84 092 000,-	19 702 000,-	1 178,53	103 360 459,-	47 843 300,-	1 255,24
Leopoldshöhe	14 854 183,-	7 405 610,-	422,67	20 988 000,-	9 238 000,-	324,67	28 575 000,-	18 268 400,-	832,14
Lügde	13 292 524,-	6 436 588,-	950,55	16 433 000,-	5 040 000,-	846,96	20 591 890,-	9 527 200,-	681,54
Oerlinghausen	20 186 533,-	12 799 636,-	1 265,41	25 597 000,-	7 099 000,-	1 335,80	29 461 254,-	14 557 030,-	1 408,12
Schieder-Schwalenberg	10 963 879,-	5 505 242,-	1 098,35	12 919 000,-	4 455 000,-	1 397,84	16 930 000,-	11 715 000,-	1 227,64
Schlangen	7 856 571,-	2 349 382,-	972,33	10 332 000,-	3 835 000,-	902,89	13 878 462,-	6 125 400,-	892,99

VwH = Verwaltungshaushalt, VmH = Vermögenshaushalt

\*) = Ergebnis der Jahresrechnung, \*\*) = Haushaltsansatz

Quelle: KrVw Lippe



Tabelle 51: Zuweisungen des Landes Nordrhein-Westfalen an die Stadt Lemgo für Investitionen 1969 - 1991 (in DM)

Bereich	1969 - 1991 gesamt				Jahresdurchschnitt			
	Gesamt	Pro Kopf	Pro Kopf vergleichb. Größenklasse	Pro Kopf Land NRW	Gesamt	Pro Kopf	Pro Kopf vergleichb. Größenklasse	Pro Kopf Land NRW
Allgemeine Zuweisungen	243 191 583	6 217,82	6 211,84	8 524,15	10 573 546	270,34	270,08	370,61
Schulen u. Bildungswesen	42 764 131	1 093,37	988,95	809,39	1 859 309	47,53	42,99	35,19
Wohnungsbauförderung	105 678 366	2 701,94	2 354,89	2 485,44	4 594 708	117,47	102,38	108,06
Städtebauförderung	57 296 859	1 464,94	882,71	825,91	2 491 166	63,69	38,37	35,90
Kulturelle Angelegenheiten	5 849 637	149,56	68,46	156,94	254 328	6,50	2,97	6,82
Förderung des Sports	3 172 632	81,11	83,48	78,37	137 939	3,52	3,62	3,40
Soziale Fürsorge	53 787 847	1 375,22	285,24	279,82	2 338 601	59,79	12,40	12,16
Krankenhäuser	65 281 430	1 669,08	1 233,80	1 274,94	2 838 325	72,56	53,64	55,43
Gesundheitswesen	747 803	19,11	69,36	59,66	32 512	0,83	3,01	2,59
Berufs- u. Arbeitsplatzförderung	4 588 150	117,30	51,27	83,63	199 486	5,10	2,22	3,63
Bergbau u. Energiewirtschaft	6 532 424	167,01	55,27	1 010,41	284 018	7,26	2,40	43,93
Straßenbau	19 884 153	508,39	804,76	1 585,68	864 533	22,10	34,98	68,94
Verkehr	2 686 155	68,67	123,68	1 142,03	166 788	2,98	5,37	49,65
Wirtschaftsförderung	19 258 115	492,38	426,94	377,12	837 310	21,40	18,56	16,39
Umweltschutz	5 039 140	128,83	79,59	113,04	219 095	5,60	3,46	4,91
Naturschutz, Landschaftspflege, Erholung	1 523 881	38,96	66,22	50,28	66 254	1,69	2,87	2,18
Produktivität u. Absatz/Verbundwirtsch.	695 342	17,77	20,35	26,14	30 232	0,77	0,88	1,13
Landwirtschaftliche Siedlung	8 109 103	207,33	119,28	78,38	352 570	9,01	5,18	3,40
Einzelbet. Maßn. i. d. Landwirtschaft	4 512 953	115,38	95,22	68,20	196 211	5,01	4,14	2,96
Agrarstrukturmaßnahmen	2 547 877	65,14	271,50	192,46	110 776	2,83	11,80	8,36
Wasserrwirtschaft	38 789 116	991,74	950,93	763,55	1 686 481	43,11	41,34	33,19
Forstwirtschaft	1 895 902	48,47	23,74	19,68	82 428	2,10	1,03	0,85
öff. Sicherheit u. Ordnung, Rechtsschutz	11 096 852	283,71	252,76	210,57	482 471	12,33	10,98	9,15
Hochschulen, Wissenschaft u. Forschung	27 051 463	691,64	218,98	811,21	1 176 152	30,07	9,52	35,27
Staatl. u. komm. Verwaltungen	3 165 814	80,94	111,24	248,66	137 644	3,51	4,83	10,81
Wirtschaftsförderung - Kreditplafonds	18 689 900	477,85	413,58	383,61	812 608	20,77	17,98	16,67
Bürgschaften	22 184 812	567,21	581,17	470,84	964 556	24,66	25,26	20,47
Lemgo, Stadt	776 021 440	19 841,00	16 845,21	22 130,11	33 470 047	862,65	732,26	962,05

Quelle: LDS (Dez. 444)

## Anmerkungen:

- 1 Einen knappen Überblick über die Definition des von Christaller (1935) geprägten Begriffs Zentralität und die weitere Entwicklung der Zentralitätsformung bietet der Artikel „Zentralität“ im Westermann-Lexikon der Geographie Bd. IV, S. 1066–1068.
- 2 Unterlagen über die Vorstellung des Projektes waren in der Kreisverwaltung, außer in der Handakte des Amtmannes Klocke, der seinerzeit auch im Ausschuß vorgetragen hatte, nicht mehr aufzufinden. Am 22. Mai 1979 hat im Rahmen der Diskussion des Entwurfes des Kreisstraßenbauprogramms für 1980 das Projekt der Vorstellung der neuen Trasse Matorf-Kirchheide (K 34/16 L 5564/65) noch einmal auf der Tagesordnung des Fachausschusses gestanden. Der Lfd. Kreisbaudirektor von John berichtete in der Vorlage zur Sitzung am 10. Mai, daß die Planung mit den Trägern öffentlicher Belange abgestimmt sei und diese ihr Einverständnis gegeben hätten. Jedoch habe die Bezirksplanungsbehörde nunmehr Einwände erhoben, der Straßenabschnitt sei nicht im genehmigten Gebietsentwicklungsplan enthalten, der beabsichtigte Neubau stehe in Konkurrenz zum Bau der B 238 neu. Es sei beabsichtigt, so von John, in Kürze mit dem Regierungspräsidenten und der Stadt Lemgo die aufgetauchten Probleme in einem Ortstermin zu beseitigen. Zu dem Termin ist es vermutlich nicht gekommen. Die B 238 neu gibt es bis heute nicht.
- 3 Eildienst, Landkreistag Nordrhein-Westfalen, Heft 14/91, S. 249/250.
- 4 Landesentwicklungsbericht gemäß § 32 des Landesplanungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. November 1979, in: Landesentwicklung, Schriftenreihe des Ministerpräsidenten des Landes Nordrhein-Westfalen, Heft 42, S. 24.
- 5 Dasselbst S. 20 f. unter 2.1 Regionalprognose 1978 bis 1990.
- 6 Die Daten für 1970 und 1987 sind die laut Volkszählungen amtlich mitgeteilten Zahlen, die Zahlen für 1990 (31. 12.) sind die Fortschreibungsdaten der Planungsabteilung des Regierungspräsidenten in Detmold. Zu vergleichen sind für Leopoldshöhe und Oerlinghausen die Zuordnung zum Arbeitsmarktbereich Bielefeld, für Schlangen die Zuordnung zum Arbeitsmarktbereich Paderborn (Abb. 2).
- 7 Die für die Städte und Kreise Ostwestfalens und für Lippe mitgeteilten Daten wurden der Strukturanalyse Ostwestfalen-Lippe, Stärken und Schwächen der Bevölkerungsentwicklung . . . , Dezernat 62 beim Regierungspräsidenten in Detmold, Februar 1990, entnommen (Tabelle 2).
- 8 In früherer Zeit wurde Nordlippe durch das Amt Varenholz verwaltet. Am 13. Juni 1851 erfolgte der Umzug des Amtes nach Hohenhausen, bestätigt durch fürstliches Dekret vom 12. August 1851. Von 1851 bis 1879 ist Hohenhausen Amtssitz gewesen. Danach erfolgte durch die Trennung von Verwaltung und Justiz (Einführung der Teilung der Gewalten mit der Unabhängigkeit der Justiz) eine Neuregelung. Das Gerichtsverfassungsgesetz des Deutschen Reiches von 1877 und die lippsische Durchsetzungsverordnung von 1879 hatten die Ämter-Verfassung aufgehoben. Die Verwaltung wurde von Hohenhausen nach Brake verlegt. Es bestand die Tendenz, auch das Amtsgericht Hohenhausen nach Lemgo zu verlegen und das Gericht in Lemgo entsprechend auszubauen. Dies scheiterte am Widerstand der nordlippischen Dorfgemeinden. Am 5. Mai 1879 wurde entschieden, daß sowohl Lemgo als auch Hohenhausen je ein Amtsgericht haben sollten. Von dem ehemaligen Amte Hohenhausen kamen die Gemeinden Matorf und Brüntorf zum Amtsgerichtsbezirk Lemgo, vom früheren Amt Varenholz außer Almena sämtliche Dörfer zum Amtsgerichtsbezirk Hohenhausen. Almena wurde Alverdisen zugeteilt. Da Kirchheide und Welstorf vormals zur Vogtei Hohenhausen gehörten, wurden sie auch dem Amtsgerichtsbezirk Hohenhausen zugeschrieben. Zugehörig zur Vogtei Hohenhausen in früherer Zeit waren auch der Arzt und der Apotheker in Varenholz. Die dortige Apotheke hatte ein altes Privileg, nach dem eine weitere Apotheke in Nordlippe nicht geduldet zu werden brauchte. 1852 erteilte die Regierung in Detmold die Erlaubnis zu einer Filiale, 1865 zur Errichtung einer selbständigen Apotheke. Einen Medizinal-Chirurgen gab es in Hohenhausen seit 1827. Hohenhausen erhielt die Qualitätsmerkmale des heutigen Unterzentrums.
- 9 Die bäuerliche Siedlung Dörentrup war vor der Großgemeindebildung keine selbständige Gemeinde. Die früher selbständigen Gemeinden einigten sich auf den Siedlungsplatznamen Dörentrup als Namen für die Großgemeinde, weil der Ort als künftiges Zentrum von den Siedlungen der früheren Gemeinden einigermaßen gleich weit entfernt lag. Ein ähnlicher Vorgang vollzog sich in der neuen Großgemeinde Kalletal. Nicht Lüdenhausen, Kalldorf oder der neue Zentralort Hohenhausen gaben den Namen. Man orientierte sich für die Namengebung an dem Flußnamen, der die bisherigen Gemeinden in der Ausbildung seines Tales verband.
- 10 Die mitgeteilten Daten sind der Strukturanalyse Ostwestfalen-Lippe beim Regierungspräsidenten in Detmold, Februar 1990, entnommen.
- 11 Die mitgeteilten Daten sind der Strukturanalyse beim Regierungspräsidenten Detmold 1990 entnommen.
- 12 Vgl. Kreis Lippe: Beiträge zur Statistik, Ergebnisse der Volkszählung 1987, Teil 2, Heft 1/1990.
- 13 Die mitgeteilten Binnenpendlerzahlen konnten durch Vermittlung der Stadtverwaltung beim Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik Nordrhein-Westfalen abgerufen werden. Bei den Auspendlern (Tabelle 15) wurden die wenigen Bildungspendler und einige Berufspendler in abseitig liegende Orte wegen der geographischen Ausrichtung der Tabelle nicht berücksichtigt.
- 14 Herr Dr. Keil vom Dezernat 62 beim Regierungspräsidenten hat das diesem Kapitel zugrundeliegende Zahlenmaterial dem Verfasser zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus wurde auf die im Dezernat 62 erstellte Strukturanalyse zurückgegriffen. Zum Problem der Höherstufung der Stadt Barntrup ist die Stellungnahme des Kreises Lippe zum

- LEP I/II heranzuziehen. Die Stellungnahme mit den Anträgen, Barntrup und Horn-Bad Meinberg als Mittelzentren, Detmold als Oberzentrum auszuweisen, wurde vom Kreistag des Kreises Lippe in seiner Sitzung am 20. Februar 1978 einstimmig beschlossen.
- 15 Das Zahlenmaterial für den Vergleich der Einzelhandelsumsätze zwischen Detmold und Lemgo wurde dem Verfasser vom Dezernat 62 beim RP in Detmold zur Verfügung gestellt.
  - 16 Die in Tabelle 18 synoptisch zusammengestellten Daten wurden dem Einzelhandelsstrukturatlas Lippe 1990 der Industrie- und Handelskammer zu Detmold entnommen.
  - 17 Zur Problematik Pendlerströme und Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Lippe liefert umfängliches Zahlenmaterial der Kreis Lippe in seinen Beiträgen zur Statistik, Heft 1/1990.
  - 18 Vgl. ebenda S. 13.
  - 19 Die Prozentangaben sind aus der Strukturanalyse des Dezernates 62 beim RP in Detmold zusammengestellt.
  - 20 Stadt Lemgo: Die Staatliche Ingenieurschule in Lemgo, 1969. Die Textbeiträge verfaßten der damalige Regierungsoberbaurät Dipl.-Ing. K. Wiersing (Architekt beim RP in Detmold) und der damalige Beigeordnete U. Faßhauer, heute Stadtdirektor in Lemgo.
  - 21 Der Anschluß der Ostwestfalenstraße (L 758 – A 2) an die Bundesautobahn A 2 ist seit dem 14. 03. 1991 in Betrieb. Für den Neubau der Westumgehung Lemgo (Teil der B 238n) teilt das Planungsamt des Kreises nach dem Stand vom 01. 03. 1992 mit, daß die Planung als „vordringlicher Bedarf“ im Bedarfsplan enthalten sei. Für den 1. Bauabschnitt zwischen B 238 alt, 5 km südlich von Lemgo, und der L 712, westlich von Lemgo (Herforder Straße), wurde die Planfeststellung am 07. 04. 1988 eingeleitet. Nach Planungsüberarbeitung erfolgte die positive Stellungnahme des Kreises Lippe am 07. 05. 1991. Der Erörterungstermin soll noch 1992 durchgeführt werden. Für den 2. Bauabschnitt zwischen L 712 (Herforder Straße) und B 238 alt (nördlich von Lemgo) wurde der Entwurf im Dezember 1991 vom BMV genehmigt. Planerische Nacharbeitungen und Überprüfungen sind noch erforderlich. Der Bau der Südumgehung B 66 neu Lemgo (von B 238 südlich Lemgo zur L 712 Ostwestfalenstraße östlich von Lemgo) ist im Bedarfsplan ebenfalls als „vordringlicher Bedarf“ enthalten. Die Behördenvorabstimmung erfolgte 1981, die Linienbestimmung durch das BMV am 20. 11. 1987. Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens wird frühestens 1993 erwartet. Der Weiterbau der Bundesstraße B 66 neu (südlich Lemgo) nach Lage bis zur B 239 ist im Bedarfsplan lediglich als Planung enthalten. Die Linienbestimmung steht noch aus. Das Verfahren ruht zur Zeit. Für den Bau der B 66 neu bis Asemissen mit Anschluß an die auf Bielefelder Gebiet vierspurig ausgebaute Trasse ist ein erneutes Linienbestimmungsverfahren erforderlich. Die Planung ruht ebenfalls zur Zeit. Für die Südumgehung Lage erfolgte der Planfeststellungsbeschluß am 28. 04. 1989. Der Beschluß ist noch nicht rechtskräftig, der Baubeginn soll erfolgen sobald die Rechtslage es zuläßt. Vgl. hierzu: Ausbau und Neubau von Bundes- und Landstraßen im Kreis Lippe – Übersicht über den Stand der Planung und Bauausführung zum 01. 03. 1992, herausgegeben vom Oberkreisdirektor des Kreises Lippe, Planungsamt, S. 3 und S. 7. Eine durchgehende Straßenverbindung nach Bielefeld mit einer Ortsumgehung Lage unter Vermeidung zahlreicher Ampeln in Lage und weiterer Ortsdurchfahrten wird es auf absehbare Zeit nicht geben. Die Anbindung Lemgos an die A 33 über Lage, Dörenschlucht, Stukenbrock oder den Ausbau der K 26 und L 945 (Heiden) ist nicht vorgesehen. Die K 26 darf nur mit Fahrzeugen bis zu 9 t Gewicht befahren werden.
  - 22 Am 14. 01. 1992 hielt der Geschäftsführer der Westfälischen Verkehrsgesellschaft mbH., Dr. Ing. Christ, vor der Landkreisversammlung einen Vortrag zum Thema: „Öffentlicher Personennahverkehr – Probleme und Perspektiven“. Das mitgeteilte Zitat ist dem Bericht über die Ausführungen des Referenten entnommen. Vgl. Eildienst 4/92 – Landkreistag Nordrhein-Westfalen S. 43/44. Würde man die angegebenen Beträge auf die Stadt Lemgo übertragen, hätte Lemgo jährlich 4 Mio. DM aufzuwenden, auf den Kreis Lippe übertragen ergäbe sich ein Aufwendungsbetrag von 16,5 Mio. DM.
  - 23 Arbeitsstättenzählung 1987, hier Gemeindeteilblätter. Abgerufene Mitteilung des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik Nordrhein-Westfalen vom 22. 05. 1989.
  - 24 Die in der Tabelle 31 mitgeteilten Vergleichszahlen sind Durchschnittswerte; sie wurden dem Verfasser von der IHK Detmold zur Verfügung gestellt.
  - 25 Die in der Tabelle 32 mitgeteilten Zahlen wurden einer Veröffentlichung des Instituts für Wirtschaft in Köln in der Lippischen Landeszeitung vom 21. 03. 1992 entnommen.
  - 26 Detaillierte Auskünfte über die Größe der Verkaufsflächen des Einzelhandels in den lippischen Städten und Gemeinden bietet der Einzelhandelsstrukturatlas Lippe 1990 der IHK in Detmold. Die in der Tabelle 33 gebotene Übersicht wurde der Seite 80 dieses Atlases entnommen.
  - 27 Die Ergebnisse der Befragung von 60 Mehrpersonenhaushalten bestätigen das unterschiedliche Einkaufsverhalten der Bewohner der angeführten Ortsteile gegenüber den Geschäften der Innenstadt und den Märkten in der Randlage in eindeutiger Weise. Es gab keine Haushaltsbefragung, in der diese Unterscheidung verneint wurde.
  - 28 Das Technologie-Transfer-Zentrum Lippe wurde 1988 von lippischen Unternehmen, den lippischen Sparkassen und der Lippischen Landesbrand-Versicherungsanstalt gegründet. Das Stammkapital beträgt 200 000 DM. Die Aufgaben sind Technologietransfervermittlung zwischen Fachhochschule und gewerblicher Wirtschaft sowie Weiterbildung (Wissenstransfer). Das Land hat das TZL mit 900 000 DM für drei Jahre ausgestattet, danach wird kostendeckende Arbeit erwartet. Einstweilen ist das TZL in der Sparkasse Lemgo am Ostertor untergebracht. Auf Dauer wäre ein Neubau in der Südstadt in der Nähe der Fachhochschule zu wünschen. Das TZL ist eines von 10 auf Landesebene eingerichteten Instituten dieser Art.

- 29 Für besondere Aufträge wendet sich z. B. eine große Lemgoer Firma an spezielle Beratungs- und Entwicklungsfirmen in Bielefeld und Gummersbach und leiht von diesen Firmen für eine Zeitdauer von Wochen manchmal auch Monaten zur Erledigung von Entwicklungsaufträgen Spezialisten aus. Besondere Aufmerksamkeit gelte dem „Lean Management“ und der „Lean Production“, um die Kosten in den Ablaufbereichen des Unternehmens zu senken.
- 30 Die Daten wurden auf Veröffentlichungen des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik Nordrhein-Westfalen zusammengestellt, hier: Die Gemeinden Nordrhein-Westfalens, Ausgaben 1988 bis 1991.
- 31 Die Zahlenangaben für die Tabellen 36 und 37 wurden – soweit sie nicht dem Datenschutz unterlagen – vom Kämmereramt der Stadt Lemgo mitgeteilt. Eine Synopse der Gewerbesteuererinnahmen der lippischen Städte und Gemeinden findet sich im statistischen Anhang dieser Arbeit. Lemgo nimmt hier noch einen oberen Platz ein, der Einnahmeabstand zu Detmold und Bad Salzuffen vergrößert sich in der längerfristigen Tendenz. Blomberg holt gegenüber Lemgo stark auf. Die Synopse wurde im Kämmereramt des Kreises Lippe angefertigt.
- 32 Vgl. dazu W. Aden: Die Situation Westfalens zum Beginn der neunziger Jahre – aus der Sicht der Industrie- und Handelskammern, in: Die Zukunft Westfalens in der Europäischen Gemeinschaft, Westfälischer Heimatbund, Münster 1990, S. 36–40.
- 33 Wie gelegentlichen Presseberichten zu entnehmen ist, so anlässlich der diesjährigen Hannover-Messe, weitet die Firma Staff ihr Lampen-Programm aus, baut in Lemgo eine zusätzliche Produktionsstätte, beschäftigt in Lippe 650 Mitarbeiter und etwa die gleiche Zahl nunmehr auch in ausländischen Produktionsstätten, so in Norwegen, Frankreich, den USA und Australien sowie den Vertriebstöchtern in Großbritannien, Italien und Oesterreich. Etwa 35 Prozent des 150-Mio.-Umsatzes gehen in den Export. Hauptinhaber des Unternehmens ist Werner Staff-Starke. Das Firmenkapital wird einmal die Staff-Stiftung übernehmen, die heute im Besitz einer Minderheitsbeteiligung ist (Nach Lipp. Rundschau, Westfalen-Blatt Nr. 80 vom 03.04.1992).
- Die Firma Istringhausen ist mit der Zulieferung ihrer Nutzfahrzeugsitze für in- und ausländische Autofirmen gezwungen, auch im Ausland Niederlassungen zu unterhalten, so in Frankreich, Italien, Belgien, England, Schweden, Südafrika, den USA, Brasilien und Argentinien. Vermutlich aus Kostengründen ist seit vorigem Jahr die Firma Achter und Ebels GmbH & Co. KG aus Mönchengladbach mit 51 Prozent beteiligt.
- Außer der Firma Brasseler ist auch die Firma H. Amelung GmbH, Hersteller medizinischer Geräte, 150 Beschäftigte, mit etwa 50 Prozent ihrer Produktion im Exportgeschäft beteiligt.
- Die Firma Kotzolt dagegen setzt etwa ein Drittel ihrer Produktion in NRW ab, zwei Drittel im übrigen Bundesgebiet, nur 5 Prozent gehen in den Export.
- In der Möbelindustrie verfügt der Kerkhoff-Firmenverband über 750 Mitarbeiter in seinen sieben lippischen Werken bei einem Umsatz von ca. 150 Mio. DM.
- Die Doerfert-Collektion im Industriegebiet West in Lemgo-Lieme beschäftigt 250 Mitarbeiter und gehört seit Anfang 1991 zur Merkur-Holding AG in Bern, die einen Gruppenumsatz von jährlich ca. 2,3 Mrd. Francs ausweist.
- 34 Der hier mitgeteilte Sachverhalt wurde dem Verfasser in einem Informationsgespräch mit dem Gemeindedirektor der Gemeinde Kalletal mitgeteilt. Wichtig erscheint in diesem Zusammenhang, daß Kommunalpolitiker und Verwaltung sich bemühen, neue Wege der Finanzierung zu finden, ohne auf Landes- und Bundeszuschüsse zurückgreifen zu müssen. Allerdings muß auch gesagt werden, daß Lippe 1991 aus der Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgabe ausgeschieden ist. Das bisherige Finanzierungssystem der objektbezogenen Zuschüsse, die die Gemeindeverschuldungen mildern, die Schulden des Landes aber kumulieren, kann sicher auf Dauer keine Fortsetzung finden.
- 35 Die Bemühungen, die Bahnlinie 204 auf dem Abschnitt Lemgo – Lage – Bielefeld für schnellfahrende Züge des Personenverkehrs auszubauen, hat in Vorgesprächen auf politischer und Verwaltungsebene nach Mitteilung der Kreisverwaltung zu dem Ergebnis geführt, daß sich bei Bund, Bahn und Land, der Stadt Bielefeld, dem Kreis Lippe und den Anliegergemeinden Oerlinghausen, Leopoldshöhe, Lage und Lemgo Bereitschaft zeigte, die Maßnahme gemeinsam zu finanzieren. Von den geschätzten Kosten in Höhe von 17 Mio. DM sollen Bund, Bahn und Land 14 Mio. DM tragen, eine 1 Mio. die Stadt Bielefeld, 1 230 000 DM der Kreis Lippe, 770 000 DM die genannten vier lippischen Kommunen.
- Die Bundesbahn hat den Personenverkehr Lemgo – Hameln 1980 eingestellt, der Güterverkehr läuft noch bis Aerzen. Die Extertalbahn hat sich bislang vergeblich bemüht, die Strecke zu übernehmen.
- 36 Nachdem in Lippe nicht mehr mit dem Bau von Fernstraßen gerechnet werden kann, halten die größeren Lemgoer Firmen den Ausbau der radialen Anbindungsstraßen für die einzig realistische Chance, den Gütertransport fließender und kostensparender zu gestalten. Eine Firma der Zulieferung zur Autoindustrie beklagt, daß von Lemgo aus „just in time“ nicht praktikierbar und man gezwungen sei, teure Läger auf dem Wege zu verschiedenen in- und ausländischen Anlieferungsfirmen zu unterhalten. Es sei bedauerlich, daß den auf längere Frist so wichtigen Nord-Süd-Verbindungen zur Zeit wenig Aufmerksamkeit geschenkt werde. Der hiesige Standort habe bei nicht ausgebauter Verkehrsinfrastruktur Nachteile. Mit der Bahn und der Verwendung von Aufliegerbrücken am Auslieferungsort und am Zielort bei schnellem Schienenwegtransport sei auf absehbare Zeit wohl nicht zu rechnen.
- 37 Der größte Investor in Horn ist nach wie vor die Hornitex-Gruppe – Hornitex Werke Gebr. Künnemeyer GmbH & Co. KG – mit einem Umsatz von jährlich mehr als 1 Mrd. DM. Die Gruppe besitzt Zweigwerke in Nidda und in Duisburg. In der früheren DDR wurde ein neues Spanplattenwerk eingerichtet, darüber hinaus gibt es in Frankreich eine Tochtergesellschaft. Von annähernd 3000 Mitarbeitern wurden 1990 in Horn ca. 1300 beschäftigt. Eine vergleichbare Firma ist die Wortmann-Gruppe, Schieder-Möbel Holding GmbH & Co. KG mit 7 Töchtern in

7 Ländern, in Polen (dort 2700 Beschäftigte), Rumänien, Großbritannien, Holland, Frankreich, Ungarn und Oesterreich. Von insgesamt über 7000 Mitarbeitern werden 1800 in Schieder beschäftigt, der Umsatz liegt bei 1,5 Mrd. DM.

Die in Blomberg dominierende Firma ist die Phoenix-Contact Elektrizitätsgesellschaft H. Krümann GmbH & Co. KG, ein führender Hersteller elektrischer Verbindungselemente. Die Firma besitzt eine Tochtergesellschaft mit Büro und Lager in Finnland, hatte 1991 insgesamt 2600 Beschäftigte, davon 280 Auszubildende. Ebenfalls elektrische Verbindungselemente stellt die in Detmold ansässige Weidmüller-Gruppe her. Sie zählt in Detmold 2200 Mitarbeiter und besitzt in 22 Ländern Tochtergesellschaften bei einem Umsatz von 750 Mio. DM in 1991 bei weltweit ca. 5500 Beschäftigten.

- 38 Der Frage der Tertiärisierung unter besonderer Berücksichtigung ausgewählter Städte in Nordrhein-Westfalen hat das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) in seiner Reihe ILS-Schriften das Heft 42, Dortmund 1990, gewidmet. Das Heft 44, 1990, beschäftigt sich mit dem Thema „Tertiärisierung und Stadtstruktur“ und behandelt insbesondere die Notwendigkeit einer Neuorientierung städtischen Handelns. Ohne einen starken sekundären Sektor ist auf Dauer der tertiäre Dienstleistungssektor nicht auszuweiten und bleibt ohne hinreichende Auftragsbasis. Auf diesen Bezug hat sich auch die Stadt Lemgo einzustellen, wenn sie unter Einbindung der Möglichkeiten der Fachhochschule ihre ökonomische Kraft auszubauen gewillt ist und sich zugleich bemüht, die Branchenvielfalt ihrer Gewerbebetriebe zu stärken und ausgewogener zu gestalten. Ob auch die Stadt Lemgo für neue Ansiedlungen aus der Bielefelder Situation Nutzen ziehen kann, müßte die Wirtschaftsförderung prüfen.
- 39 Die Firma Meyra, Hersteller von Rollstühlen und Rehabilitationsmitteln in Kalletal-Kalldorf, hat sich in ihrem Markt zu einem der führenden europäischen Hersteller entwickelt. Tochtergesellschaften und Zweigwerke wurden in den USA, in Schweden, Norwegen, den Niederlanden, der CSFR, neuerdings in Rußland und in Sachsen (Dresden) gegründet bzw. errichtet.
- 40 In der Nordoststadt unmittelbar nördlich des Walles im Bereich des derzeitigen Jahn-Sportplatzes plant die Stadt den Bau einer Stadthalle mit Konzertsaal und eines Hotels. Es ist richtig, daß die Stadt Detmold in kulturellen Belangen auf Einrichtungen des Landes NRW (Aula der Musikakademie) und des Landesverbandes Lippe (Landestheater, Landesmuseum, Landesbibliothek) zurückgreifen kann, ohne selbst entsprechende Vorleistungen für die Bevölkerung erbringen zu müssen. Gleiches gilt für die Konzerthalle im Staatsbad Bad Salzuflen und für die Kurtheatersäle in Bad Salzuflen und Bad Meinberg.
- 41 Hierfür einige Beispiele: Das Marianne-Weber-Gymnasium beschäftigt zur Zeit 63 Lehrkräfte. Davon wohnen 25 in Lemgo (1 Innenstadt, 14 Nordoststadt, 4 Nordweststadt, 3 Südstadt, 3 Ortsteile), während 38 (60,3 Prozent) in anderen Städten und Gemeinden, davon 15 (23,8 Prozent) in Detmold, wohnen. Das Engelbert-Kämpfer-Gymnasium zählt gegenwärtig 55 Lehrkräfte. Von ihnen wohnen 34 in Lemgo (1 Innenstadt, 24 Nordoststadt, 2 Nordweststadt, 2 Südstadt, 5 Ortsteile), 21 Lehrkräfte (38,2 Prozent) in anderen Städten und Gemeinden, davon 11 (20 Prozent) in Detmold. Die Stadt Lemgo ist Träger beider Gymnasien. Die Zahlenverhältnisse spiegeln geradezu typisch die Probleme kleinerer mittelzentraler Städte wider. An der Fachhochschule zeigen sich ähnliche Verhältnisse. Im Studiengang Maschinenbau, dem ältesten der Hochschule, wohnen von 12 Dozenten 9 in Lemgo, im Studiengang Elektrotechnik wohnen von 23 Dozenten 13 in Lemgo, 2 in Detmold, 8 in anderen Städten, von den 23 Dozenten im Bereich Produktions- und Fertigungstechnik wohnen 10 in Lemgo, von Dozenten und Mitarbeitern der Lebensmitteltechnologie sind 12 in Lemgo, 13 in Detmold und 16 in weiteren Städten und Gemeinden wohnhaft. Der Fachhochschule wäre in ihrem Stadtteil eine Stätte der Begegnung, geeignet für kleinere Kongresse, Symposien, Gespräche mit Rat, Bürgerschaft und heimischen Firmen, kurz ein Haus der technischen Repräsentation zu wünschen.
- 42 Vgl. Statistiken über Gästezahlen und Fremdübernachtungen in den Städten und Gemeinden des Kreises Lippe (Tab. 43a u. b).
- 43 Vgl. die Aufwendungen für das Gesundheitswesen in der Stadt Lemgo (Tab. 51).<sup>1</sup>

## Literatur und andere Beiträge

- Aden, W.: Die Situation Westfalens zum Beginn der neunziger Jahre aus der Sicht der Industrie- und Handelskammern. In: Die Zukunft Westfalens in der Europäischen Gemeinschaft, hg. v. Westf. Heimatbund. Münster 1990
- Alte Hansestadt Lemgo: Die staatliche Ingenieurschule in Lemgo (Denkschrift). 1969
- Christaller, W.: Die zentralen Orte in Südwestdeutschland. Jena 1933
- Der Regierungspräsident Detmold: Vorstellungen zu einem Entwicklungsprogramm Ostwestfalen-Lippe. Detmold 1969
- Der Regierungspräsident Detmold: Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Detmold, Teilabschnitt Lippe. Detmold 1977 (Entwurf) u. 1980
- Der Regierungspräsident Detmold: Strukturanalyse Ostwestfalen-Lippe. Detmold 1990
- Der Regierungspräsident Detmold: Pendlerverflechtungen und Zentralität in Ostwestfalen-Lippe. Detmold 1991

- Flender, H. W.:** Überlegungen zur Struktur der künftigen Fachhochschule im Raum Ostwestfalen-Lippe (Beilage zu Denkschrift)
- Fourastié, J.:** Die große Hoffnung des Zwanzigsten Jahrhunderts, 3/1952. Köln-Deutz 1954
- Industrie- und Handelskammer Lippe zu Detmold:** Einzelhandelsstrukturatlas Lippe. 1990
- Isbary, G.:** Zentrale Orte und Versorgungsbereiche. Bad Godesberg 1965
- Kreis Lippe:** Beiträge zur Statistik. Ergebnisse der Volkszählung 1987, H. 1/1989, H. 2/1990
- Kreis Lippe:** Ausbau und Neubau von Bundes- und Landesstraßen im Kreis Lippe – Übersicht über den Stand der Planung und Bauausführung. Detmold 1992
- Landesentwicklungsplan I/II:** „Raum- und Siedlungsstruktur“. Entwurf Landesplanungsbehörde vom 01. 06. 1977
- Landesentwicklungsbericht gemäß § 32 des Landesplanungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. 11. 1979.** Schriftenreihe des Ministerpräsidenten, H. 42
- Landkreistag NRW:** Bevölkerungsentwicklung 1990. In: NRW, 14/1991, S. 249
- Landkreistag NRW:** Öffentlicher Personennahverkehr – Probleme und Perspektiven, 4/1992, S. 43–46
- Mitscherlich, A.:** Die Unwirtlichkeit unserer Städte – Anstiftung zum Unfrieden. Frankfurt 1970
- Neuffler, M.:** Städte für alle – Entwurf einer Städtepolitik. Hamburg 1970
- Planungsbüro F. L. Hahm (Osnabrück):** Verkehrsentwicklungsplan Alte Hansestadt Lemgo – Anlaß – Analyse – Szenarien –. 1991
- Stellungnahme des Kreises Lippe zum Entwurf des LEP I/II vom 20. 11. 1978**
- Toynbee, A. J.:** Unaufhaltsam wächst die Stadt. Stuttgart 1971

## Statistische Quellen

- Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik Nordrhein-Westfalen (LDS),** Statistische Berichte: Gäste und Übernachtungen im Fremdenverkehr Nordrhein-Westfalens ab 1982–1990
- Bergbau und Verarbeitendes Gewerbe in Nordrhein-Westfalen (Unternehmens- und Betriebsergebnisse) 1977 und ab 1981–1991**
- Unternehmen und Investitionen 1969, 1971, 1972, 1975 und ab 1980–1990**
- Realsteuerhebesätze, Steuerkraftzahlen, Schlüsselzuweisungen, Umlagegrundlagen in Nordrhein-Westfalen 1980, 1985, 1990**
- Aus- und Einpendler nach ausgewählten Ziel- bzw. Wohngemeinden (Regierungsbezirke Detmold, Münster, Arnsberg) und Ergebnisse der Volks- und Berufszählung 1970 (Gebietsstand 01. 01. 1975)**
- Die Bevölkerung der Gemeinden Nordrhein-Westfalens am 25. Mai 1987, Ergebnisse der Volkszählung 1987**
- Die Gemeinden Nordrhein-Westfalens 1981, 1985, 1987, 1990 u. 1991**
- Die Wohnbevölkerung der Gemeinden Nordrhein-Westfalens 31. 12. 1974 bis 31. 12. 1990**
- Beschäftigte nach Wirtschaftsabteilungen in den Gemeinden des Kreises Lippe 1978, 1980, 1982–1986 (Behördenkopien)**
- Sonderausdruck des LDS, Dezernat 444, über die Gesamtsummen der Landeszuweisungen, aufgeschlüsselt nach Sachgebieten, an den Investitionsort Lemgo in den Jahren 1969–1991**
- Sparkasse Lemgo:** Geschäftsberichte 1987–1990
- Alte Hansestadt Lemgo – Der Stadtdirektor:** Wirtschaftsförderungsbericht für die Jahre 1986–1988. Lemgo 1989
- Alte Hansestadt Lemgo:** Haushaltspläne 1987–1990, Finanzpläne und Investitionsprogramme 1989–1993

LANDSCHAFTSVERBAND WESTFALEN-LIPPE

Geographische Kommission für Westfalen

VERÖFFENTLICHUNGEN

Selbstverlag

ARBEITEN DER GEOGRAPHISCHEN  
KOMMISSION (1938 - 1942)

- \* 1. Riepenhausen, H.: Die bäuerliche Siedlung des Ravensberger Landes bis 1770. 1938
- \* 2. Krakhecken, M.: Die Lippe. 1939
- \* 3. Ringleb, Fr.: Klimaschwankungen in Nordwestdeutschland (seit 1835). 1940
- \* 4. Lucas, O.: Das Olper Land. 1941
- \* 5. Uekötter, H.: Die Bevölkerungsbewegung in Westfalen und Lippe 1818 - 1933. 1941
- \* 6. Heese, M.: Der Landschaftswandel im mittleren Ruhr-Industriegebiet seit 1820. 1941
- \* 7. Bertelsmeier, E.: Bäuerliche Siedlung und Wirtschaft im Delbrücker Land. 1942

WESTFÄLISCHE GEOGRAPHISCHE STUDIEN

- \* 1. Müller-Wille, W.: Schriften und Karten zur Landeskunde Nordwestdeutschlands 1939 - 1945. 1949
- 2. Müller-Temme, E.: Jahrgang der Niederschlagsmenge in Mitteleuropa. 1949 1,00
- \* 3. Müller, H.: Die Halterner Talung. 1950
- \* 4. Herbort, W.: Die ländlichen Siedlungslandschaften des Kreises Wiedenbrück um 1820. 1950
- 5. Frahling, H.: Die Physiotope der Lahntalung bei Laasphe. 1950 1,50
- \* 6. Schuknecht, F.: Ort und Flur in der Herrlichkeit Lembeck. 1952
- \* 7. Niemeier, G.: Die Ortsnamen des Münsterlandes. 1953
- \* 8. Eversberg, H.: Die Entstehung der Schwerindustrie um Hattingen 1847 - 1857. 1955
- \* 9. Pape, H.: Die Kulturlandschaft des Stadtkreises Münster um 1828. 1956
- \* 10. Hessberger, H.: Die Industrielandschaft des Beckumer Zementreviers. 1957
- \* 11. Pfaff, W.: Die Gemarkung Ohrsen in Lippe. 1957
- 12. Denecke, K.: Flüsse und Wasserwirtschaft, Wasserbiologie und Wasserkrankheiten in Mesopotamien. 1958 2,00
- \* 13. Timmermann, O., L. Hempel und H. Hambloch: Zur Kulturgeographie der Öztaler Alpen. 1958 2,50
- \* 14. Heising, P. H.: Missionierung und Diözesanbildung in Kalifornien. 1962

- 15. Entwicklungshilfe und Entwicklungsland. Begriff, Probleme und Möglichkeiten. Beiträge von A. Antweiler, W. Manshard, R. Mohr, G. Pfeifer, E. Sarkisyans, O. Timmermann. 1962 7,00
- 16. Dege, W.: Zur Kulturgeographie des Nördlichen Gudbrandsdals. 1963 7,00
- 17. Fröhling, M.: Die Bewässerungslandschaften der spanischen Mittelmeerküste. 1965 6,00
- 18. Hambloch, H.: Der Höhengrenzsäum der Ökumene. 1966 10,00
- 19. Bronny, H. M.: Studien zur Entwicklung und Struktur der Wirtschaft in Finnisch-Lapland. 1966 7,00
- 20. Giese, E.: Die untere Haseniederung. 1968 10,00
- 21. Beyer, L.: Der Siedlungsbereich von Jerzens im Pitztal. 1969 9,00
- 22. Mayhew, A.: Zur strukturellen Reform der Landwirtschaft in der BRD, erl. an der Flurbereinigung in Moorriem/Wesermarsch. 1970 7,50
- 23. Stonjek, D.: Sozialökonomische Wandlung und Siedlungslandschaft eines Alpentales (Deferegggen). 1971 7,50
- 24. Döhrmann, W.: Bonitierung und Tragfähigkeit eines Alpentales (Deferegggen). 1972 8,50
- 25. Oldenburg und der Nordwesten. Dt. Schulgeographentag 1970. Vorträge, Exkursionen, Berichte. 1971 15,00
- 26. Bahrenberg, G.: Auftreten und Zugrichtung von Tiefdruckgebieten in Mitteleuropa. 1973 12,50
- \* 27. Giese, E.: Sovchoz, Kolchoz und persönliche Nebenberufswirtschaft in Sowjet-Mittelasien. 1973 20,00
- \* 28. Sedláček, P.: Zum Problem intraurbaner Zentralorte - am Beispiel der Stadt Münster. 1972
- 29. Treude, E.: Nordlabrador. Siedlung und Wirtschaft in einem polaren Grenzsäum der Ökumene. 1974 12,50
- \* 30. Müller-Wille, L.: Lappen und Finnen in Utsjoki, Finnland. 1974
- 31. Thannheiser, D.: Vegetationsgeographische Untersuchungen auf der Finnmarksvidda. 1975 10,00
- \* 32. Rinschede, G.: Die Transhumance in den französischen Westalpen und in den Pyrenäen. 1979
- 33. Festschrift für Wilhelm Müller-Wille: Mensch und Erde. Mit 22 Beiträgen. 1976 20,00
- \* 34. Werner, J.: Kraftwerksabwärme in der Hydro-sphäre. 1977

\* vergriffen

35. Jäger, H.: Zur Erforschung der mittelalterlichen Kulturlandschaft. Müller-Wille, W.: Gedanken zur Bonitierung und Tragfähigkeit der Erde. Brand, Fr.: Geosphische Aspekte und Perspektiven zum Thema Mensch – Erde – Kosmos. 1978 15,00
36. Quartärgeologie, Vorgeschichte und Verkehrswasserbau in Westfalen. 46. Tagung der AG Nordwestdeutscher Geologen in Münster 1979. Mit 19 Beiträgen. 1980 17,50
37. Westfalen – Nordwestdeutschland – Nordseesektor. W. Müller-Wille zum 75. Geburtstag. Mit 29 Beiträgen. 1981 20,00
38. Komp, Kl. U.: Die Seehäfenstädte im Weser-Jade-Raum. 1982 9,00
39. Müller-Wille, W.: Probleme und Ergebnisse geographischer Landesforschung und Länderkunde. Gesammelte Beiträge 1936 – 1979. Erster Teil. 1983 15,00
40. Müller-Wille, W.: Probleme und Ergebnisse geographischer Landesforschung und Länderkunde. Gesammelte Beiträge 1936 – 1979. Zweiter Teil. 1983 15,00
41. Kundenverhalten im System konkurrierender Zentren. Fallstudien aus dem Großraum Bremen, dem nördlichen Ruhrgebiet und Lipperland. Mit Beiträgen von H. Heineberg/N. de Lange und W. Meschede. 1985 25,00
42. Mayr, A., K. Temnitz (Hg.): Erträge geographisch-landeskundlicher Forschung in Westfalen. Festschrift 50 Jahre Geographische Kommission für Westfalen. Mit 34 Beiträgen. 1986 48,00
43. Mayr, A., Fr.-C. Schultze-Rhönhof (Hg.): Münster und seine Partnerstädte: York, Orléans, Kristiansand, Monastir, Rishon le Zion, Beaugency, Fresno. Mit 10 Beiträgen. 1988 38,00
44. Allnoch, N.: Windkraftnutzung im nordwestdeutschen Binnenland – Ein System zur Standortbewertung für Windkraftanlagen. 1992 29,80
45. Brand, Fr.: Lemgo. Alte Hansestadt und modernes Mittelzentrum: Entwicklung, Analysen, Perspektiven. 1992
- \* 3. Schneider, P.: Natur und Besiedlung der Senne. 1952
- \* 4. Wehdeking, R.: Die Viehhaltung in Westfalen 1818 – 1948. 2. Folge: Kernmünsterland und Hellwegbörden. Müller-Wille, W.: Die Schweinehaltung in Westfalen. 1953
- \* 5. Gorki, H. Fr.: Die Grundrisse der städt. Siedlungen in Westfalen. Timmermann, O.: Grundriß und Altersschichten der Hansestadt Soest. Steiner, G.: Funktionales Gefüge der Großstadt Gelsenkirchen. 1954
- \* 6. Taschenmacher, W.: Die Böden des Südergebirges. 1955
- \* 7. Lucas, O.: Die Sauerland-Höhenstraße Hagen-Gießen. Sommer, R.: Die Industrie im mittleren Lennetal. 1956
- \* 8. Hoffmann, G.: Funktionale Bereichsbildung im Raume Emsland-Südoldenburg. Müller-Wille, W.: Erreichbarkeit und Einkaufsmöglichkeit. 1957
- \* 9. Stork, Th.: Das Flußtal der Hönne. Hambloch, H.: Naturräume der Emmsandebene. Ringleb, F.: Das phänologische Jahr in Westfalen. 1958
10. Böttcher, G.: Die agrargeographische Struktur Westfalens 1818 – 1950. 1959 6,00
- \* 11. Feige, W.: Talentwicklung und Verkarstung im Kreidegebiet der Alme. Kleinn, H.: Die Schledden auf der Haarfläche. 1961
- \* 12. Hempel, L.: Das Großrelief am Südrand der Westfälischen Bucht. Seraphin, E. Th.: Glaziale Halte im südlichen unteren Weserbergland. Wölcken, K.: Regenwetterlagen in Argentinien. 1962
13. Schäfer, P.: Die wirtschaftsgeographische Struktur des Sintfeldes. Engelhardt, H. G. S.: Die Hecke im nordwestl. Südergebirge. 1964 7,00
14. Müller-Wille, W.: Bodenplastik und Naturräume Westfalens. Textband und Kartenband. 1966 14,00
- \* 15. Rack, E.: Besiedlung und Siedlung des Altkreises Norden. 1967
- \* 16. Kluczka, G.: Zum Problem der zentralen Orte. Wissenschaftsgeschichtl. Entwicklung in Deutschland und Forschungsstand in Westfalen. 1967
17. Poeschel, H.-Cl.: Alte Fernstraßen in der mittleren Westfälischen Bucht. 1968 8,00
18. Ludwig, K.-H.: Die Hellwegsiedlungen am Ostrand der Dortmunds. 1970 6,50
19. Windhorst, H.-W.: Der Steweder Berg. 1971 6,50
20. Franke, G.: Bewegung, Schichtung und Gefüge der Bevölkerung im Landkreis Minden. 1972 7,50
21. Hofmann, M.: Ökotope und ihre Stellung in der Agrarlandschaft. Werner, J. und J. Schweter: Hydrogeographische Untersuchungen im Einzugsgebiet der Stever. 1973 12,50
- \* 22. Hüls, H.: Heiden in Lippe. Zur Genese und Struktur eines dörflichen Lebensraumes. 1974
23. Iftermann, R.: Ländliche Versorgungsbereiche und zentrale Orte im hessisch-westfälischen Grenzgebiet. 1975 10,00
- \* 24. Ballmann, W.: Der Hafen Oldenburg. Temnitz, Kl.: Gestaltanalyse der Stadt Gronau/Westfalen. 1976

#### WESTFÄLISCHE GEOGRAPHISCHE STUDIEN, BEIHEFTE

- \* 1. Kleinn, H.: Entwurf und Anwendung von Karten. 1970
2. Haller, B. und G. Tiggesbäumker: Die Kartensammlung des Freih. A. v. Haxthausen in der Universitätsbibliothek Münster. 1978 10,00

#### SPIEKER – LANDESKUNDLICHE BEITRÄGE UND BERICHTE

1. Bertelsmeier, E., W. Müller-Wille: Landeskundlich-statistische Kreisbeschreibung in Westfalen. 1950 2,00
2. Wehdeking, R.: Die Viehhaltung in Westfalen 1818 – 1948. 1. Folge: West- u. Ostmünsterland. Müller-Wille, W.: Der Viehstapel in Westfalen. 1950 2,00



25. **Westfalen und Niederdeutschland.** Festschrift 40 Jahre Geographische Kommission für Westfalen. 2 Bände mit 28 Beiträgen. 1977  
I: Beiträge zur speziellen Landesforschung 15,00  
II: Beiträge zur allgemeinen Landesforschung 15,00
26. **Der Hochsauerlandkreis im Wandel der Ansprüche.** Jahrestagung der Geogr. Kommission in Meschede 1978. Mit 10 Beiträgen. 1979 12,50
27. **Müller-Wille, W.:** Beiträge zur Forstgeographie in Westfalen. 1980 8,00
28. **Stadt und Dorf im Kreis Lippe in Landesforschung, Landespflege und Landesplanung.** Jahrestagung der Geogr. Kommission in Lemgo 1980. Mit 6 Beiträgen. 1981 10,00
29. **Becks, Fr.:** Die räumliche Differenzierung der Landwirtschaft in der Westfälischen Bucht. 1983 10,00
30. **Westmünsterland – Ostniederlande.** Entwicklung und Stellung eines Grenzraumes. Jahrestagung der Geogr. Kommission 1983. Mit 6 Beiträgen. 1984 30,00
31. **Westbeld, H.:** Kleinwasserkraftwerke im Gebiet der oberen Ems. Nutzung einer vernachlässigten Energiequelle. 1986 20,00
32. **Der Raum Dortmund – Entwicklung, Strukturen und Planung im östlichen Ruhrgebiet.** Jahrestagung der Geogr. Kommission 1985. Mit 8 Beiträgen. 1988 28,00
33. **Becker, G., A. Mayr, Kl. Temnitz (Hg.):** Sauerland – Siegerland – Wittgensteiner Land. Jahrestagung der Geogr. Kommission in Olpe 1989. Mit 24 Beiträgen. 1989 38,00
34. **Mayr, A., Kl. Temnitz (Hg.):** Südoldenburg-Emsland – Ein ländlicher Raum im Strukturwandel. Jahrestagung der Geogr. Kommission in Vechta 1987. Mit 8 Beiträgen. 1991 45,00
35. **Mayr, A., Kl. Temnitz (Hg.):** Südost-Westfalen – Potentiale und Planungsprobleme einer Wachstumsregion. Jahrestagung der Geographischen Kommission in Paderborn 1991. Mit 28 Beiträgen. 1991 45,00
- \* 8. **Burrichter, E.:** Die potentielle natürliche Vegetation in der Westfälischen Bucht. 1973. Nachdruck 1991 35,00
9. **Temnitz, Kl.:** Aaseestadt und Neu-Coerde. Bildstrukturen neuer Wohnsiedlungen und ihre Bewertung. 1975 12,50
- \* 10. **Lievenbrück, Br.:** Der Nordhümmling. Ländliche Siedlungen im Grenzbereich von Moor und Geest. 1977 15,00
11. **Walter, H.-H.:** Padberg. Struktur und Stellung einer Bergsiedlung in Grenzlage. 1979 25,00
12. **Flurbereinigung und Kulturlandschaftsentwicklung.** Tagung des Verbandes deutscher Hochschulgeographen. Mit 5 Beiträgen. 1979 8,50
- \* 13. **Sieverding, W.:** Benstrup und Holtrup – Zur Genese bäuerlicher-trup-Siedlungen in Altwestfalen. 1980 12,50
14. **Bertelsmeier, E.:** Bäuerliche Siedlung und Wirtschaft im Delbrücker Land. 1942. Nachdruck 1982 7,50
15. **Nolting, M.:** Der öffentliche Personennahverkehr im nordwestdeutschen Küstenland. 1983 11,00
16. **Steinberg, H. G.:** Das Ruhrgebiet im 19. und 20. Jahrhundert – Ein Verdichtungsraum im Wandel. 1985 30,00
17. **Vegetationsgeographische Studien in Nordrhein-Westfalen.** Wald- und Siedlungsentwicklung – Bauerngärten – Spontane Flora. Von R. Pott, A. Sternschulte, R. Wittig/E. Rückert. 1985 22,00
18. **Siekmann, M.:** Die Struktur der Stadt Münster am Ausgang des 18. Jahrhunderts – Ein Beitrag zur historisch-topologischen Stadtforschung. 1989 48,00
19. **Riepenhausen, H.:** Die bäuerliche Siedlung des Ravensberger Landes bis 1770. 1938. Mit Nachtrag von A. Schüttler: Das Ravensberger Land 1770 – 1986. Nachdruck 1986 24,00
20. **Junk, Heinz-K., Kl. Temnitz (Hg.):** Beiträge zur Kartographie in Nordwestdeutschland – Die Karte als Arbeits- und Forschungsmittel in verschiedenen Berufsfeldern. 1991 42,00
21. **Wiegelmann-Uhlig, E.:** Berufspendler in Westfalen 1930-1970. Ein Beitrag zur regionalen Mobilität. Im Druck

#### SIEDLUNG UND LANDSCHAFT IN WESTFALEN

- \* 1. **Müller-Wille, W., E. Bertelsmeier:** Der Stadtkreis Münster 1820 – 1955. 1955
- \* 2. **Wöhlke, W.:** Die Kulturlandschaft des Hardehausener und Dalheimer Waldes. 1957
3. **Platt, R. S.:** A Geographical Study of Dutch-German Border. Dt. von E. Bertelsmeier. 1958 5,00
- \* 4. **Ringleb, A.:** Dörfer im oberen Weserbergland. **Hambloch, H.:** Einödgruppe und Drubbel. 1960
5. **Müller-Wille, Mich.:** Die eisenzeitlichen Fluren in den festländischen Nordseegebieten. 1965 14,00
6. **Brand, Fr.:** Zur Genese der ländlich-agraren Siedlungen im lippischen Osning-Vorland. 1967 11,00
- \* 7. **Sönnecken, M.:** Die mittelalterliche Rennfeuerterrassen im märkischen Sauerland. 1971

#### DIE LANDKREISE IN WESTFALEN

1. **Der Landkreis Paderborn.** Von G. v. Geldern-Christendorf. 1953 11,00
2. **Der Landkreis Münster.** Von W. Müller-Wille, E. Bertelsmeier, H. F. Gorki, H. Müller. 1955 14,00
3. **Der Landkreis Brilon.** Von A. Ringleb. 1957 14,00
4. **Der Landkreis Altena.** Von E. Wagner. 1962 14,00
5. **Der Landkreis Wiedenbrück.** Von W. Herbort, W. Lenz, I. Heiland, G. Willner. 1969 14,00

**GEOGRAPHISCH-LANDESKUNDLICHER ATLAS  
VON WESTFALEN**

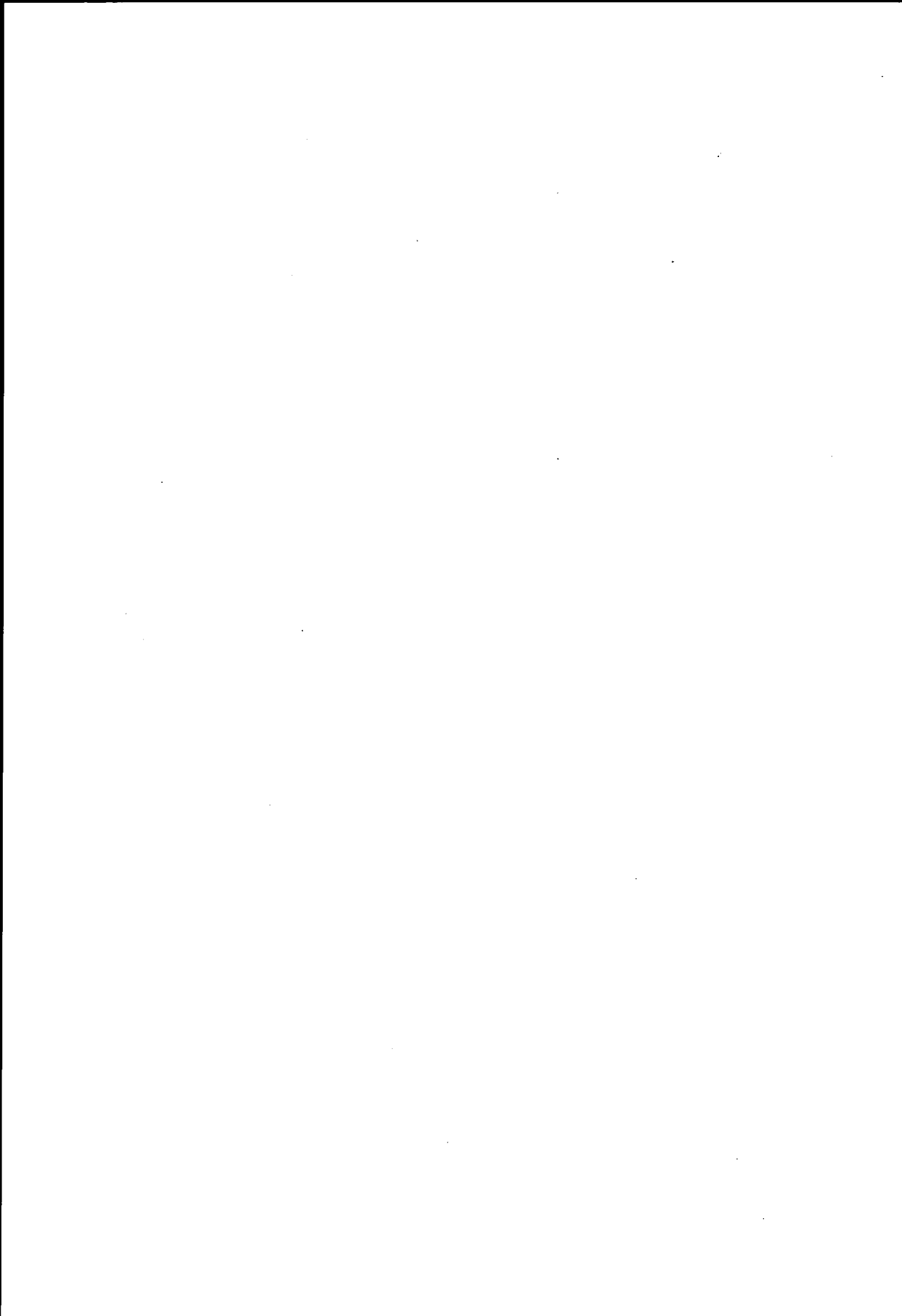
(Redaktion: A. Mayr, Kl. Temnitz, E. Bertelsmeier, B. Fistarol, H. Fr. Gorki, T. Kaling, H. Pape, H. Pohlmann, J. Werner)  
Ca. 100 Doppelblätter und Begleittexte aus 10 Themenbereichen. 1985 ff  
Einzelpreis je Doppelblatt und Begleittext: 19,80

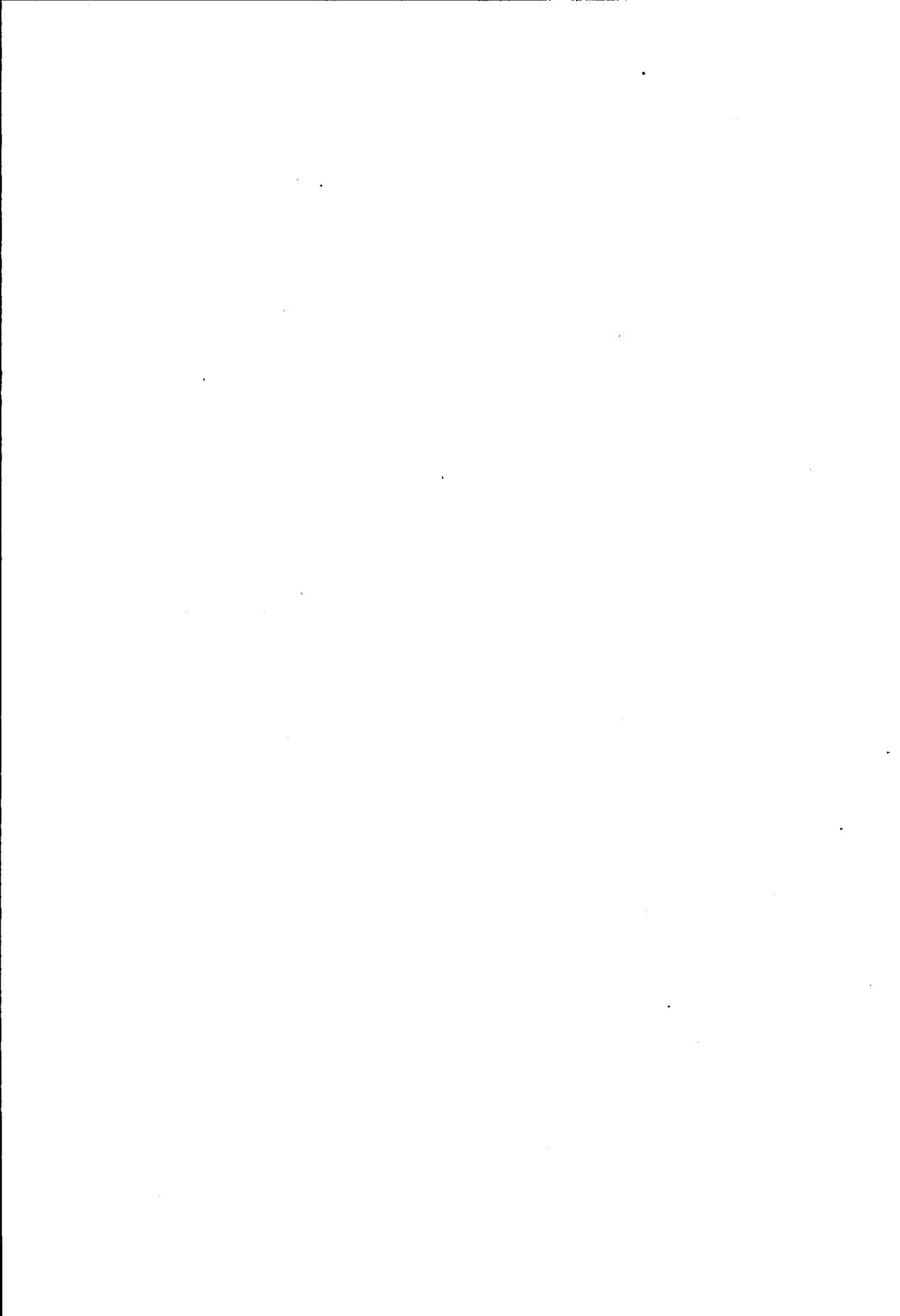
1. Lieferung 1985, 4 Doppelblätter: 46,40
1. Relief (Themenbereich Landesnatur) von W. Müller-Wille (Entwurf) u. E. Th. Seraphim (Text)
  2. Spät- und nacheiszeitliche Ablagerungen/Vegetationsentwicklung (Themenbereich: Landesnatur). Von E. Th. Seraphim u. E. Kramm (Entwurf u. Text)
  3. Florenelemente (Themenbereich: Landesnatur). Von Fr. Runge (Entwurf u. Text)
  4. Fremdenverkehr – Angebotsstruktur (Themenbereich: Fremdenverkehr u. Erholung). Von P. Schnell (Entwurf u. Text)
2. Lieferung 1986, 5 Doppelblätter: 58,00
1. Begriff und Raum (Themenbereich: „Westfalen – Begriff und Raum“). Von W. Müller-Wille, K. Temnitz, W. Winkelmann, G. Müller (Entwurf) u. W. Kohl (Text)
  2. Niederschläge in raum-zeitlicher Verteilung (Themenbereich: Landesnatur). Von E. Müller-Temme (Entwurf u. Text) u. W. Müller-Wille (Entwurf)
  3. Pflanzenwachstum und Klimafaktoren (Themenbereich: Landesnatur). Von Fr. Ringleb, J. Werner (Entwurf u. Text) u. P. Hofste (Entwurf)
  4. Verbreitung wildlebender Tierarten (Themenbereich: Landesnatur). Von R. Feldmann, W. Stichmann, M. Berger (Entwurf u. Text) u. W. Grooten (Entwurf)
  5. Fremdenverkehr – Nachfragestruktur (Themenbereich: Fremdenverkehr u. Erholung). Von P. Schnell (Entwurf u. Text)
  6. Verwaltungsgrenzen 1985 (Transparentfolie)
3. Lieferung 1987, 4 Doppelblätter: 46,40
1. Lagerstätten/Gesteinsarten/Karst (Themenbereich: Landesnatur). Von H. Reiners, H. Furch, E. Th. Seraphim, W. Feige, K. Temnitz (Entwurf u. Text)
  2. Waldverbreitung und Waldschäden (Themenbereich: Landesnatur). Von W. Grooten (Entwurf u. Text)
  3. Elektrizität – Versorgung und Verbrauch (Themenbereich: Gewerbliche Wirtschaft). Von D. Filthaut u. J. Werner (Entwurf u. Text)

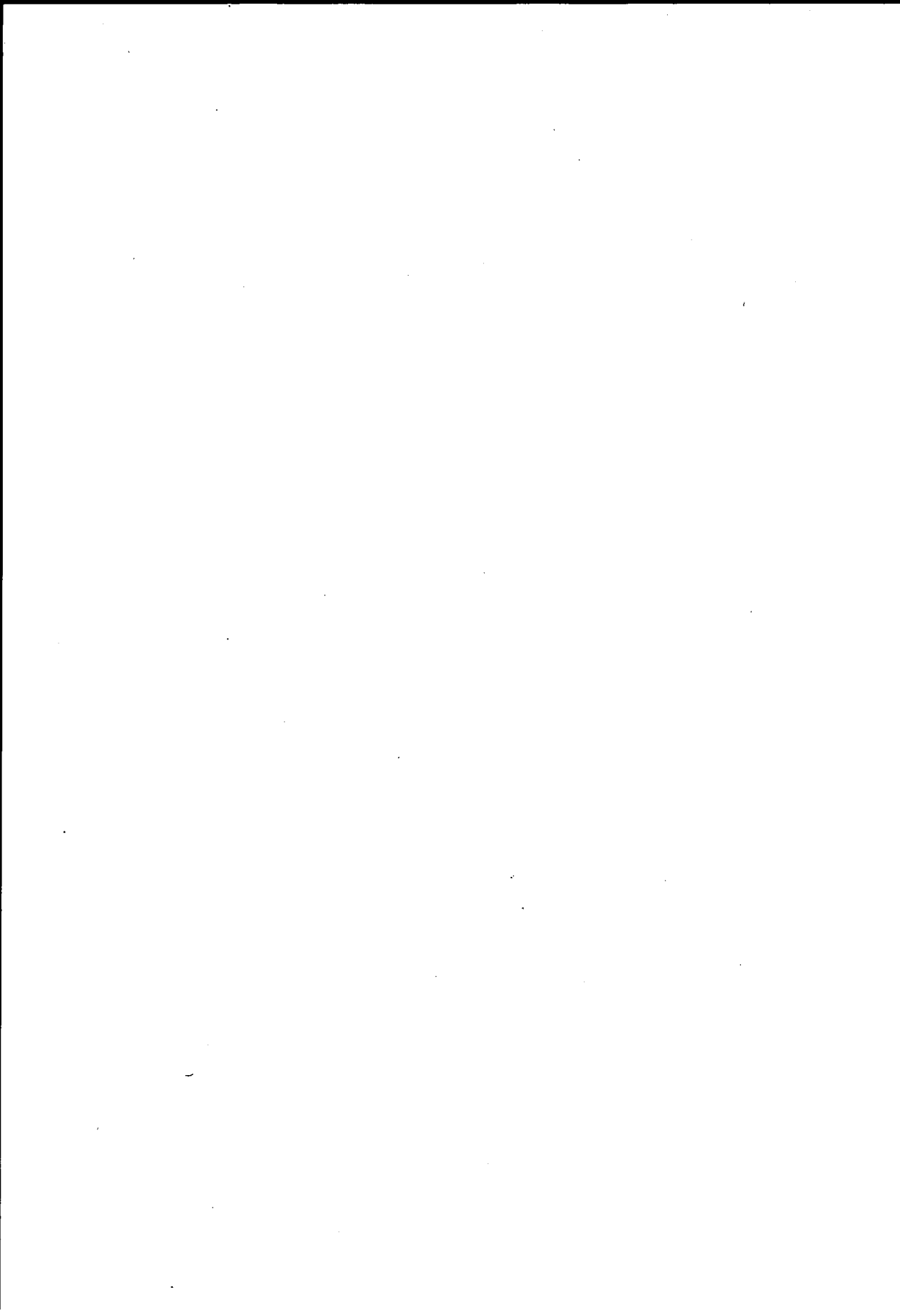
4. Wandern/Naherholung und Kurzzeittourismus (Themenbereich: Fremdenverkehr u. Erholung). Von A. Freund (Entwurf u. Text)
4. Lieferung 1988/89, 4 Doppelblätter: 46,40
1. Potentielle natürliche Vegetation (Themenbereich: Landesnatur). Von E. Burrichter, R. Pott u. H. Furch (Entwurf u. Text)
  2. Ländliche Bodenordnung I: Gemeinheitsteilungen und Zusammenlegungen 1820 – 1920 (Themenbereich: Land- und Forstwirtschaft). Von E. Weiß (Entwurf u. Text)
  3. Ländliche Bodenordnung II: Umlegungen und Flurbereinigungen 1920 – 1987 (Themenbereich: Land- und Forstwirtschaft). Von E. Weiß (Entwurf u. Text)
  4. Eisenbahnen – Netzentwicklung und Personenverkehr (Themenbereich: Verkehr). Von H. Ditt, P. Schöller (Entwurf) u. H. Kreft-Kettermann (Entwurf u. Text)
5. Lieferung 1990, 5 Doppelblätter: 58,00
1. Bevölkerungsdichte der Gemeinden 1871 – 1987 und Veränderung 1818 – 1987 (Themenbereich: Bevölkerung). Von H. Fr. Gorki (Entwurf u. Text)
  2. Bevölkerungsdichte der Kreise 1871 – 1987 und Veränderung 1818 – 1987 (Themenbereich: Bevölkerung). Von H. Fr. Gorki (Entwurf u. Text)
  3. Staatliche und kommunale Verwaltungsgliederung (Themenbereich: Administration und Planung). Von A. Mayr (Entwurf u. Text)
  4. Behörden und Zuständigkeitsbereiche I 1967 und 1990 (Themenbereich: Administration und Planung). Von H. Kreft-Kettermann (Entwurf u. Text)
  5. Behörden und Zuständigkeitsbereiche II 1967 und 1990 (Themenbereich: Administration und Planung). Von H. Kreft-Kettermann (Entwurf u. Text)
6. Lieferung 1991, 5 Doppelblätter: 58,00
1. Westfalen im Satellitenbild (Themenbereich: Westfalen). Von Kl. U. Komp (Entwurf u. Text)
  2. Geologie und Paläogeographie (Themenbereich: Landesnatur). Von Kl. Temnitz (Entwurf u. Text)
  3. Geomorphologie und Naturräume (Themenbereich: Landesnatur). Von E. Th. Seraphim (Entwurf u. Text)
  4. Nahrungs- und Genussmittelindustrie (Themenbereich: Gewerbliche Wirtschaft). Von A. Beierle (Entwurf) u. J. Niggemann (Entwurf u. Text)
  5. Abfallwirtschaft (Themenbereich: Gewerbliche Wirtschaft). Von A. Wirth (Entwurf u. Text)

---

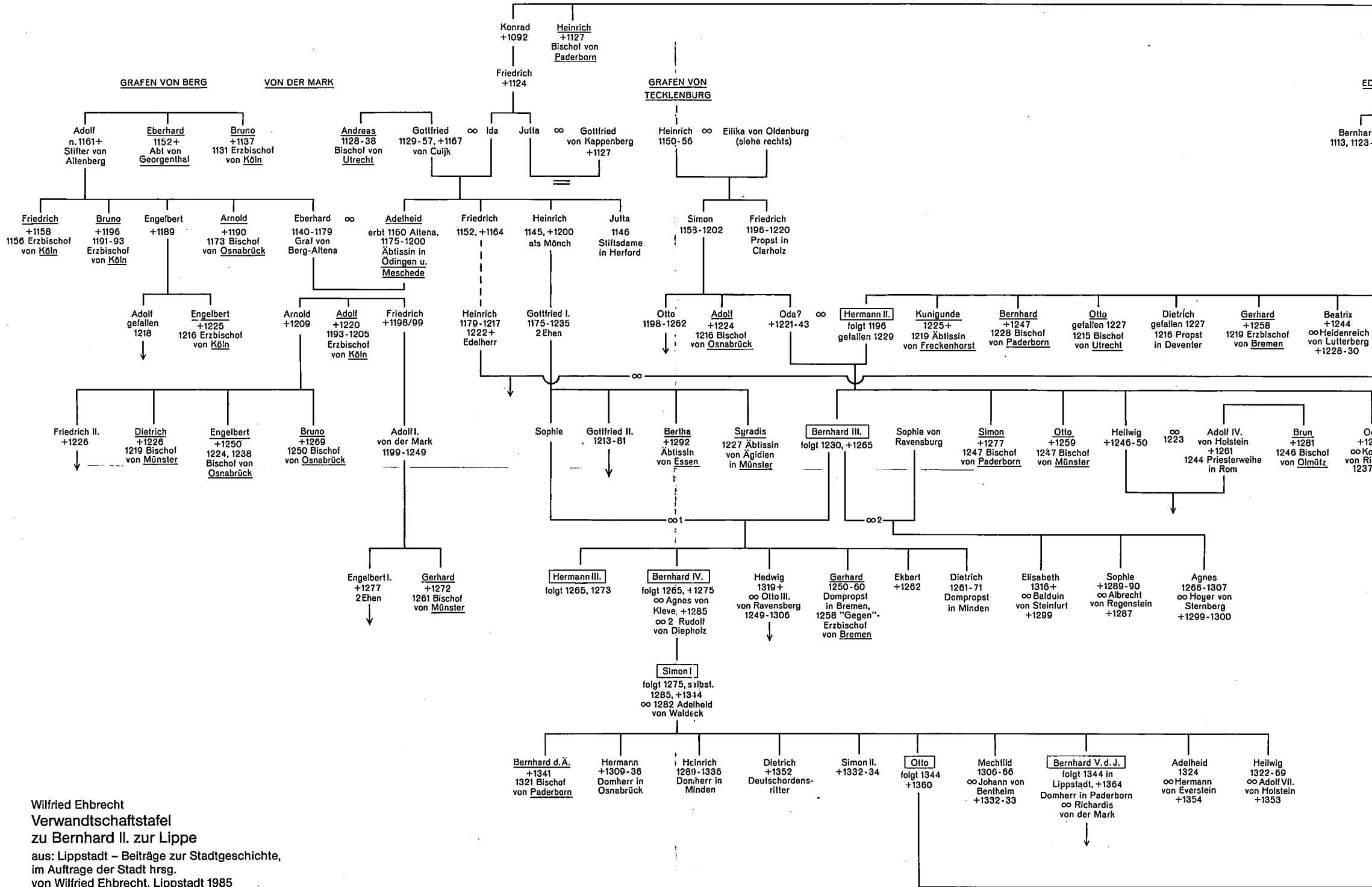
Bezug: Im Buchhandel und bei Geographische Kommission für Westfalen, Robert-Koch-Str. 26, W-4400 Münster. Telefon 0251/833929; Telefax 0251/838391







GRAFEN VON WERL-ARNSBERG

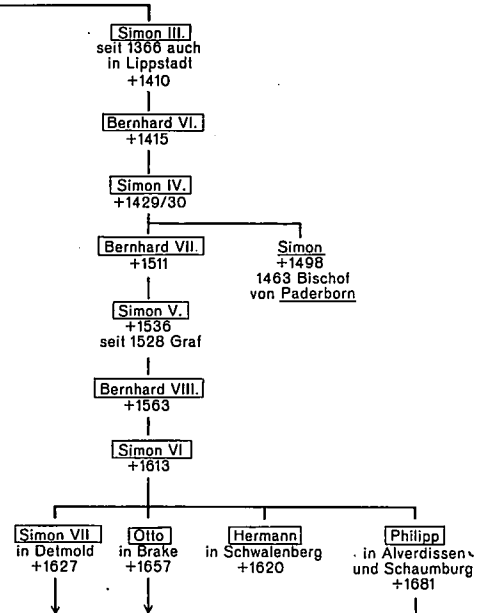
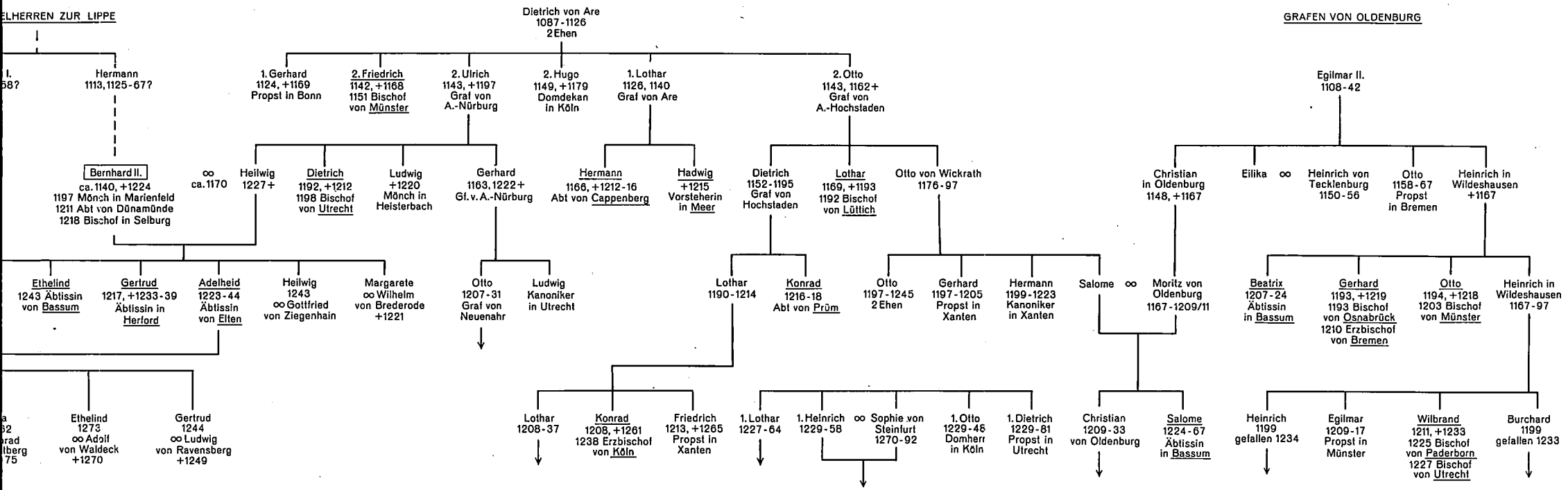


Wilfried Ehbrecht  
 Verwandtschaftstafel  
 zu Bernhard II. zur Lippe  
 aus: Lippstadt – Beiträge zur Stadtgeschichte,  
 im Auftrage der Stadt hrsg.  
 von Wilfried Ehbrecht, Lippstadt 1985

GRAFEN VON ARE-HOCHSTADEN

GRAFEN VON OLDENBURG

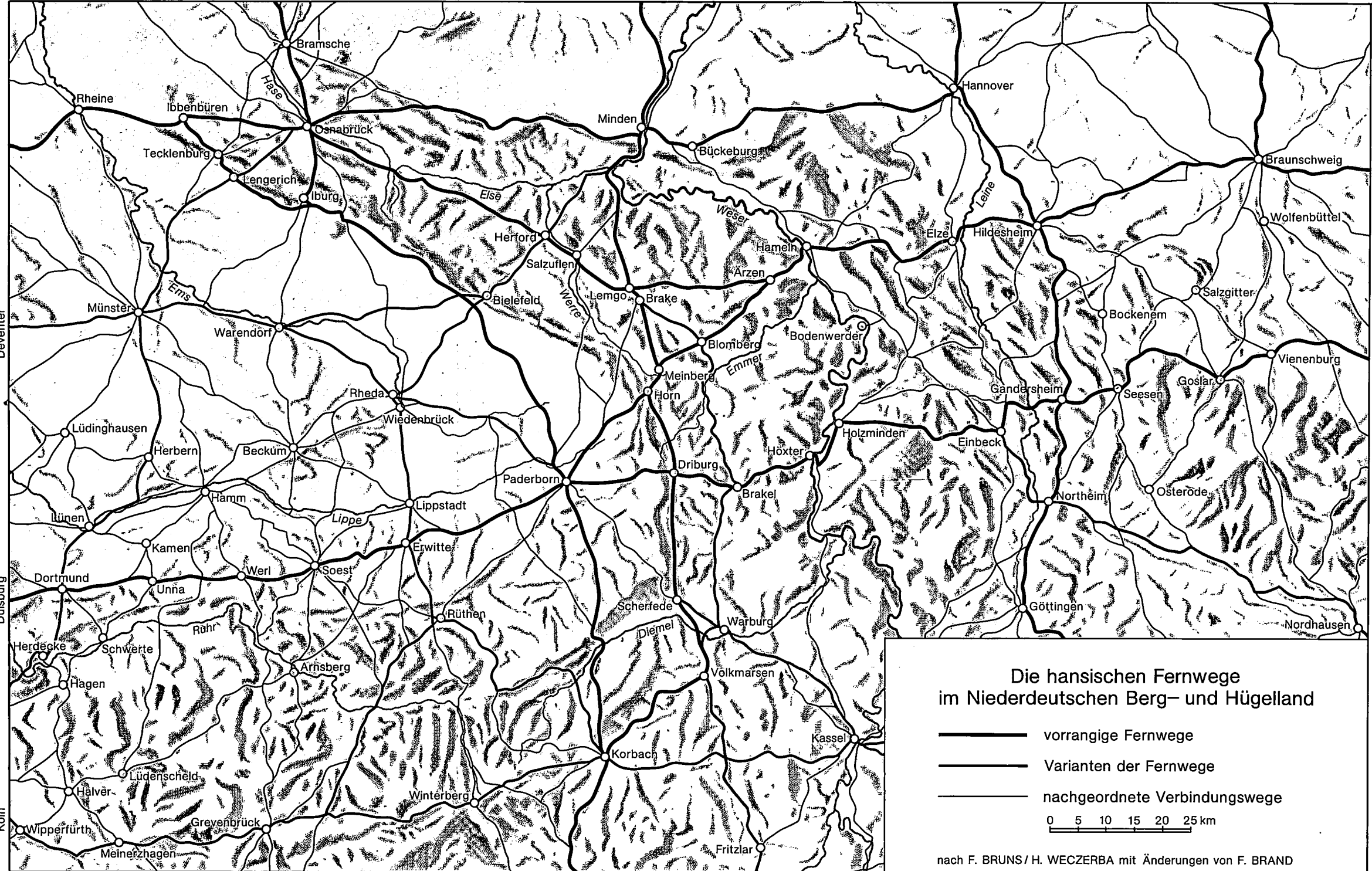
SELHERREN ZUR LIPPE



Verwandte Bernhards II. zur Lippe und die Besetzung der geistlichen Ämter im Nordwesten des Reiches

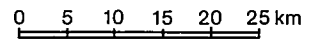
Grundlage ist weitgehend K.W. Prinz zu Isenburg u. a., Stammtafeln zur Geschichte der europäischen Staaten, 4 Bde, 2. Aufl. Marburg 1953-59, Bd. V ebd. 1978; dann NF Bd. VI-VIII, ebd. 1978-80.

Dargestellt ist nur ein Teil der bekannten Personen, die Reihenfolge bei Geschwistern entspricht nicht immer der Altersfolge. Die "regierenden" Lipper sind durch  , Bischöfe und Äbte etc. durch   gekennzeichnet.



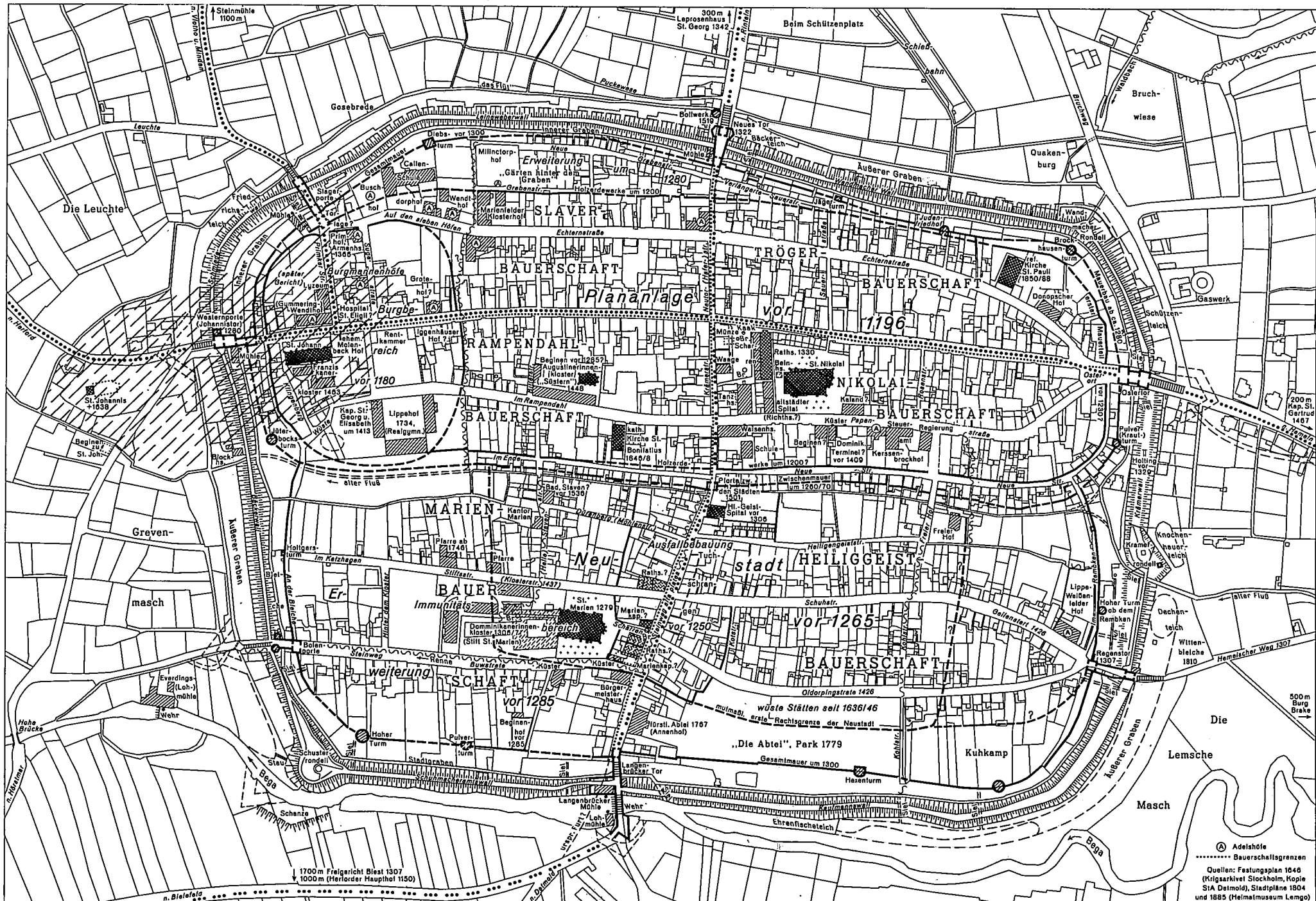
Die hansischen Fernwege  
im Niederdeutschen Berg- und Hügelland

- vorrangige Fernwege
- Varianten der Fernwege
- nachgeordnete Verbindungswege



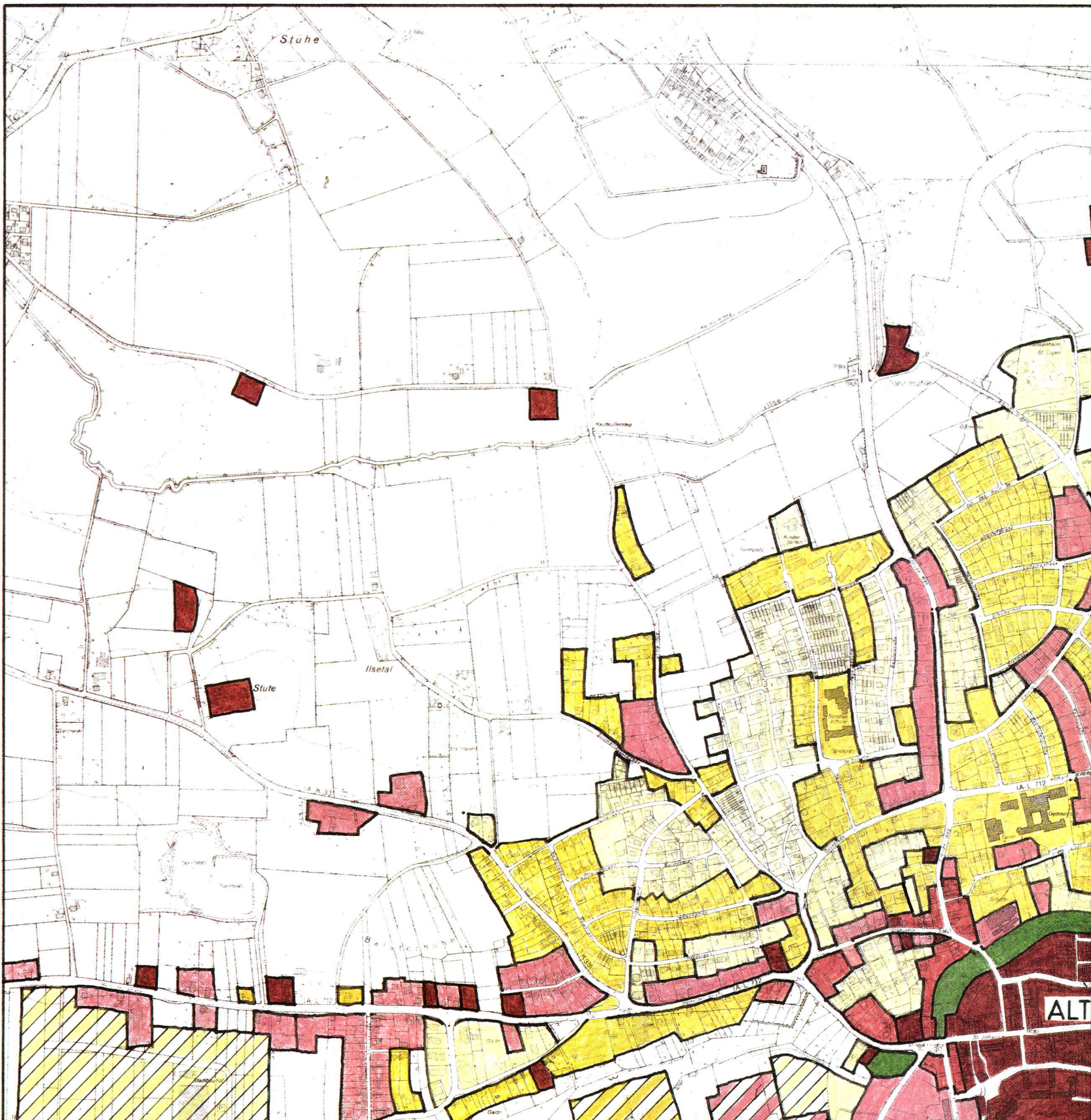
nach F. BRUNS / H. WECZERBA mit Änderungen von F. BRAND

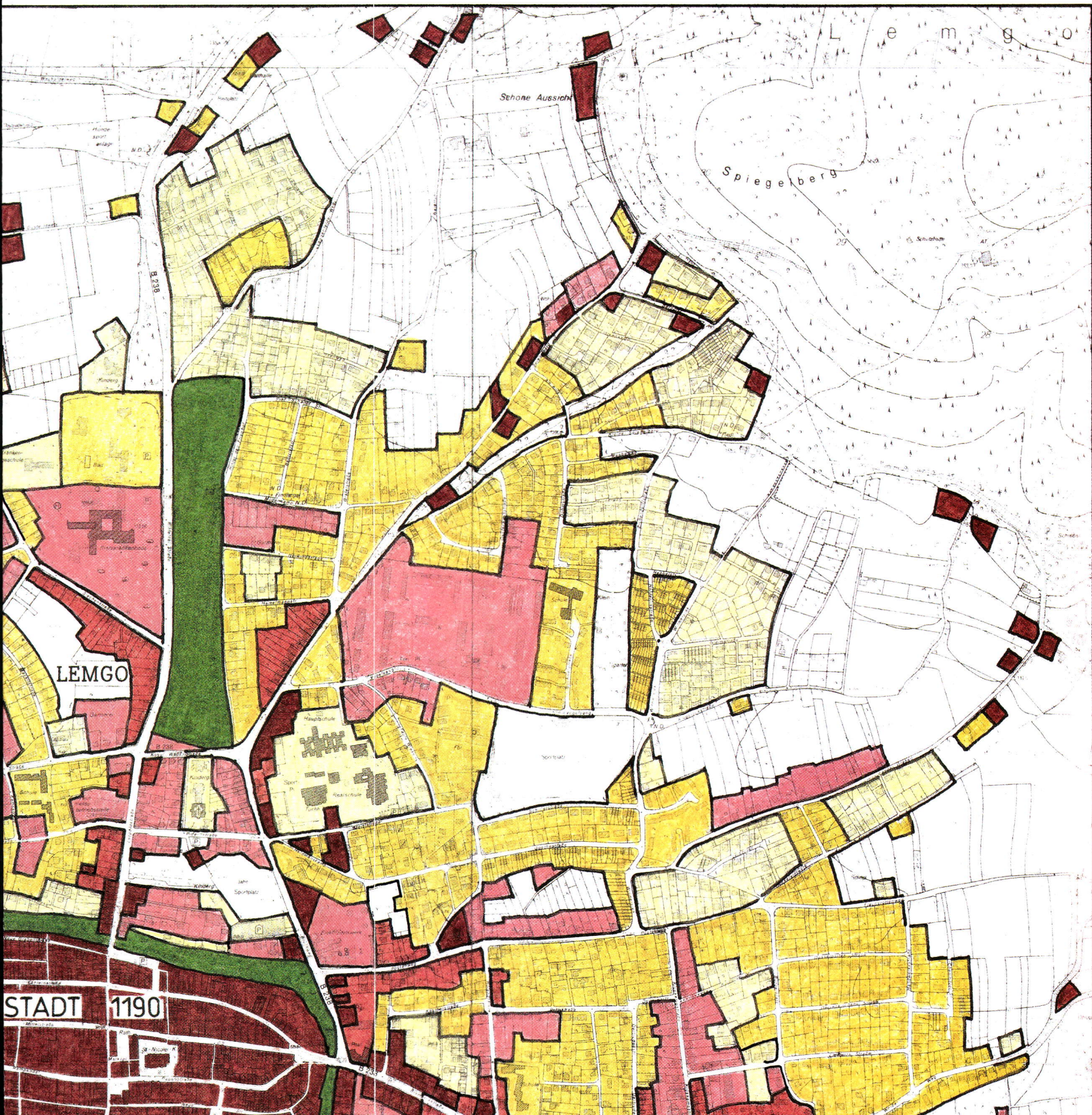




Heinz Stob Wachstumsphasen der Stadt Lemgo 1 : 5000

aus: Westfälischer Städteatlas II, 1981; Wiedergabe mit Genehmigung des GSV Städteatlas Verlages, Altenbeken





NEUS

W e s t n

B 66

BAHNHOF  
1896

B 66

Pahnsiek

B 238

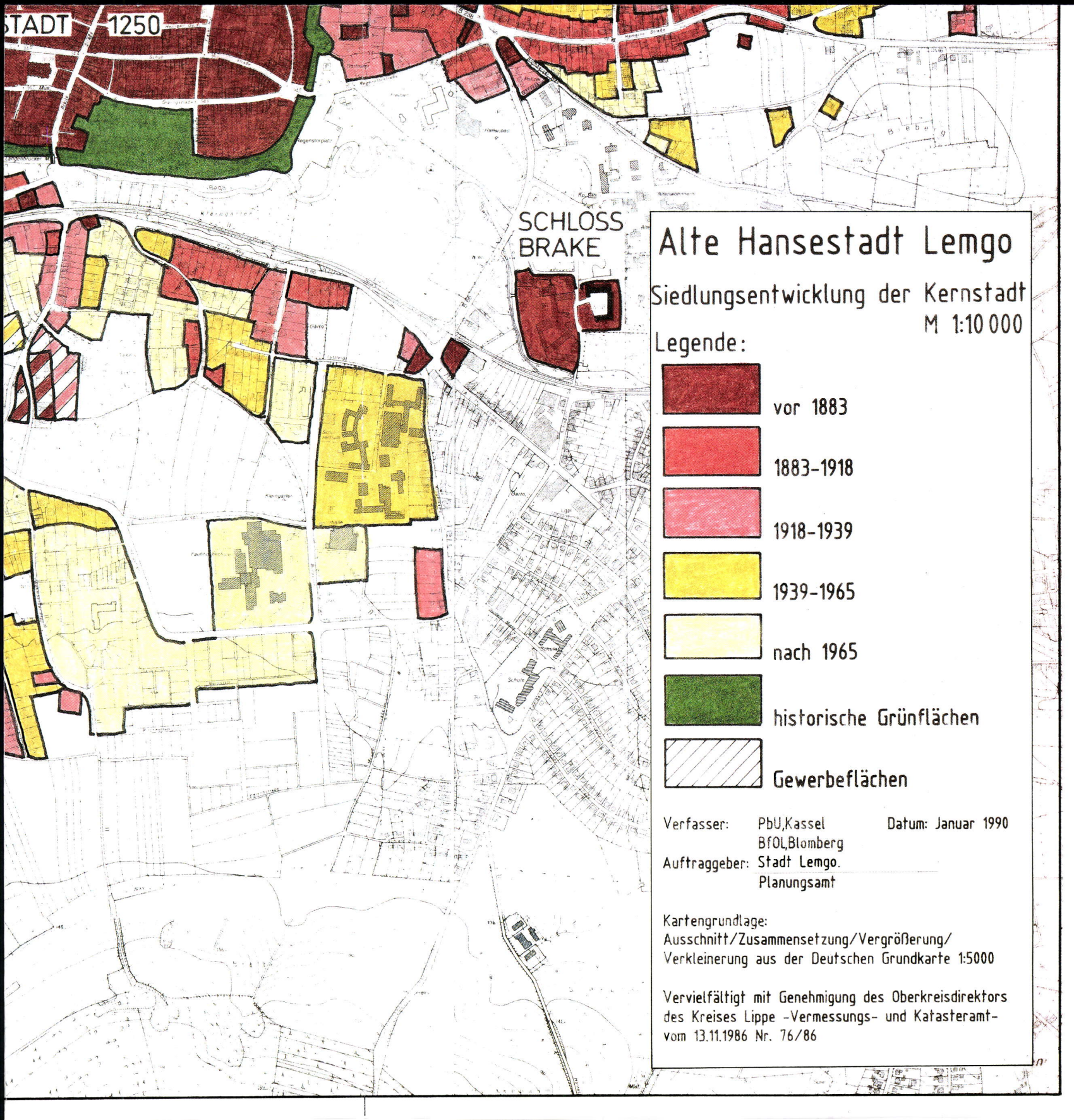
Laubke

Lahsiek

B 238

EN





STADT 1250

SCHLOSS  
BRAKE

# Alte Hansestadt Lemgo

Siedlungsentwicklung der Kernstadt  
M 1:10 000

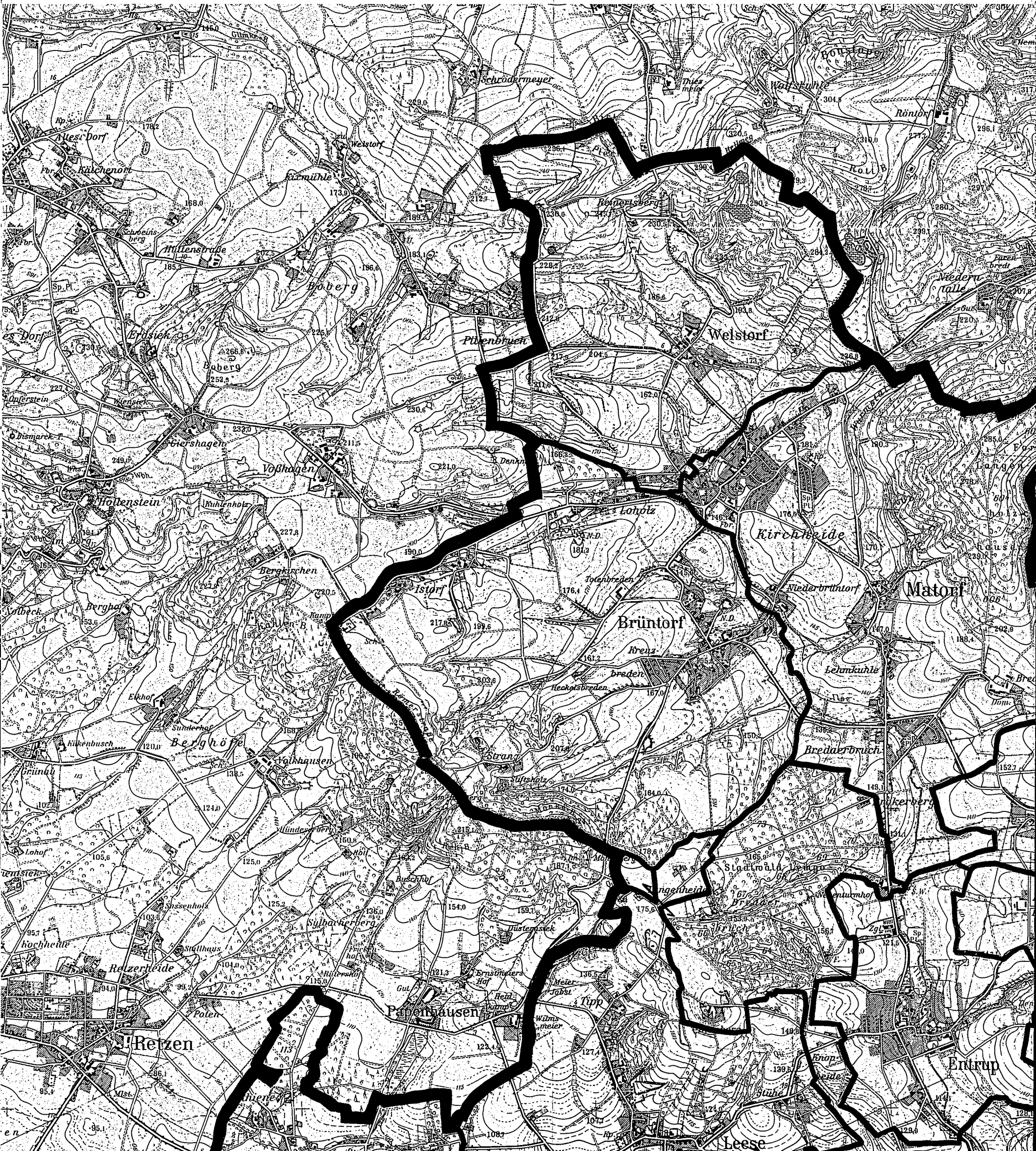
Legende:

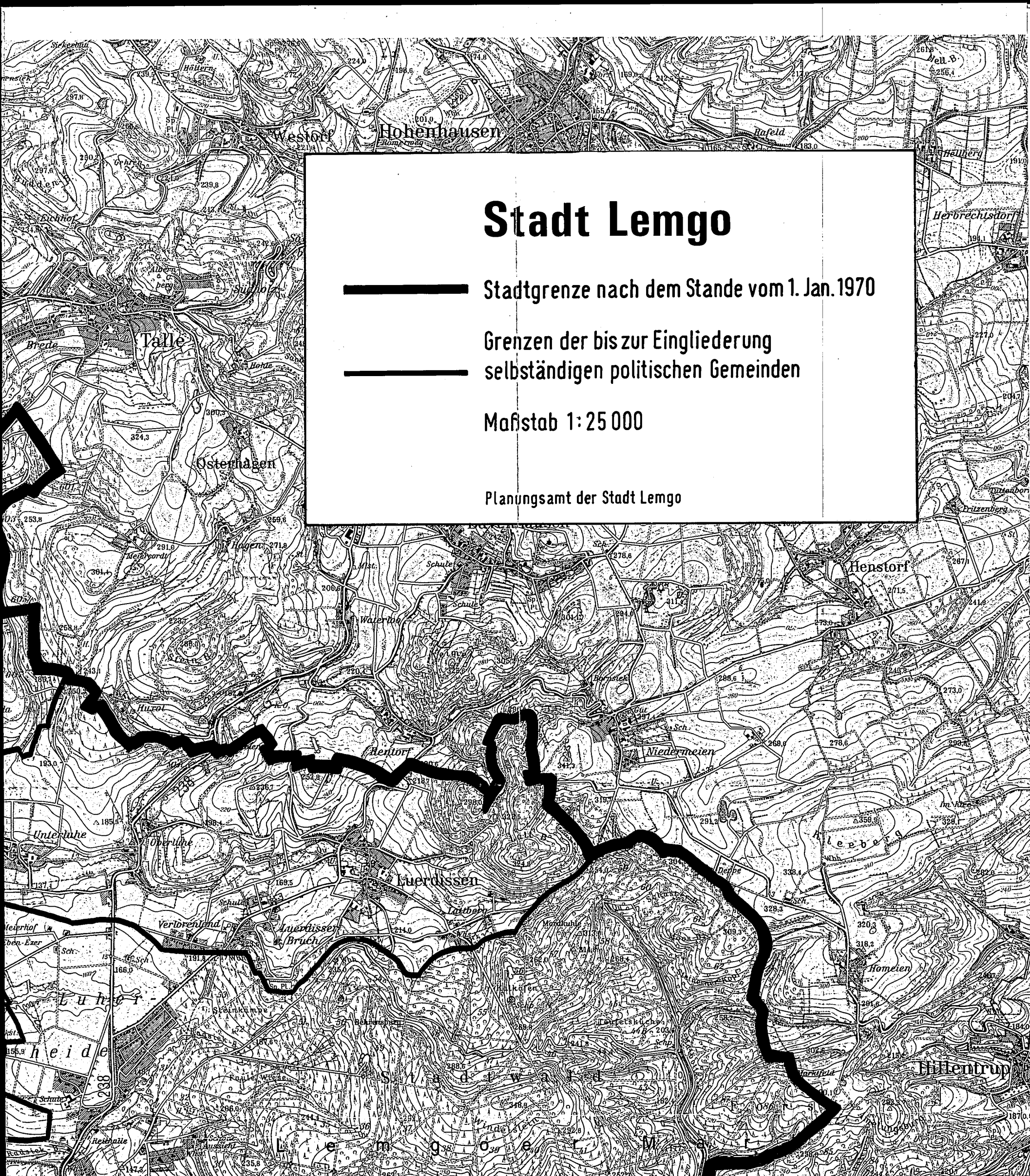
-  vor 1883
-  1883-1918
-  1918-1939
-  1939-1965
-  nach 1965
-  historische Grünflächen
-  Gewerbeflächen

Verfasser: PBU, Kassel      Datum: Januar 1990  
          BfOL, Blomberg  
Auftraggeber: Stadt Lemgo.  
                  Planungsamt

Kartengrundlage:  
Ausschnitt/Zusammensetzung/Vergrößerung/  
Verkleinerung aus der Deutschen Grundkarte 1:5000

Vervielfältigt mit Genehmigung des Oberkreisdirektors  
des Kreises Lippe -Vermessungs- und Katasteramt-  
vom 13.11.1986 Nr. 76/86





# Stadt Lemgo



Stadtgrenze nach dem Stande vom 1. Jan. 1970



Grenzen der bis zur Eingliederung selbständigen politischen Gemeinden

Maßstab 1:25 000

Planungsamt der Stadt Lemgo

