

SCHNITZ

Informationen zum Denkmalschutz

Pflaster in kassel



Herausgegeben
vom Magistrat der Stadt Kassel

1977 ?

Inhalt:	Denkmalschutzbehörde
Gestaltung:	Jörg Katz
Schreibsatz:	Uli Kréh
Druck:	Drucksachenstelle
Fotos:	Offset-Druckerei Foto-Litho, Kassel
Quellen- und Bildmaterial:	Uli Kreh Stadtarchiv



Modell eines gepflasterten römischen Lagers

Pflaster hat Tradition

Pflaster, die einzige Tradition die schon immer mit Füßen getreten wurde, wird wieder entdeckt.

Pflaster ist Geschichte - es gibt Pflaster seit fast 5.000 Jahren, und es ist uns aus vielen Kulturen überliefert. Pflaster bedeutet Kultstätte, Richtplatz oder Prozessionsstraße. Pflaster zeigt uns Handelswege und Kriegsstraßen. Pflaster ist ein Zeichen von Wohlhabenheit, technischer Leistung und hohem Gestaltungsanspruch an die gebaute Umwelt in den Stadtstraßen. Pflaster ist Qualität - Qualität ist das Besondere.

Wege und Straßen auszubauen und mit einer festen Decke vor dem Verfall zu schützen, ist eine besondere gesellschaftliche Leistung, die von jeher nur ein geordnetes Staatswesen erbringen konnte und an besonderen Straßen und Wegen erbracht hat. Meist aber versanken die Fuhrwerke bei Regen im Morast und trafen nur selten auf einen befestigten Untergrund. Im Zuge des Merkantilismus und des damit steigenden Warenumsatzes war es unumgänglich, ein neues, vom Wetter unabhängiges Straßennetz zu entwickeln. Noch heute erinnert in Kassel der Straßename *Steinweg* an die besondere Befestigung eines Handelsweges.

Als einzige Stadtstraße war er im Bereich des Berganstieges gepflastert, um den Hufen der Zugpferde den nötigen Halt zu geben.

Weißer Mosaiksteine reflektieren das Licht bei Nacht



Pflaster in der Stadt

In hochentwickelten Kulturen waren Stadtstraßen gepflastert. Der Raum außerhalb der Häuser war als öffentlicher Raum gepflegt und ein Ort städtischen Lebens. Hierzu gibt es reichlich Beispiele aus Ägypten, Griechenland und dem Römischen Reich. Besonders bekannt sind z. B. das Forum Romanum, wo die Macht und die Schätze eines gewaltigen imperialistischen Staates zusammengetragen und dargestellt wurden, oder die Stadtstraßen im luxuriösen Pompeji, wo in das Straßenpflaster kleine helle Marmorstücke zur leichteren Orientierung bei



Pflaster einer Residenzstadt

Nacht das Fackellicht reflektierten. Meist gab es schon extra Bürgersteige und an den Straßenkreuzungen Trittsteine, auf denen man die Fahrbahn unbeschmutzt überschreiten konnte.

Pflaster in Kassel

Gepflasterte Straßen gehörten auch zur Selbstdarstellung Deutscher Fürsten in ihren Residenzstädten. So begründeten auch machtpolitische Überlegungen die Stadtbildgestaltung. Dazu schreibt Paul Heidelbach über Kassel:

„Die Umbenennung der Straßen genügte aber noch nicht, den während der Regierungszeit des Landgrafen Friedrich II. errichteten Bauten einen würdigen Rahmen zu geben; vielmehr mußten die Straßenzüge gleichfalls ein besseres Aussehen erhalten. Deshalb ließ Friedrich das Straßenpflaster in Ordnung bringen und baufällige Häuser beseitigen, die nicht mehr in das Stadtbild hineinpaßten. Seit 1766 sorgte eine besondere Pflasterkommission für den Neubau und die Ausbesserung der Kasseler Straßen. Zunächst wurden die Haupt- und Durchgangsstraßen neu gebaut und die Nebenstraßen ausgebessert. Das häufige Aufreißen der Straßendecke sollte durch Benutzung eiserner Wasserleitungen verhindert werden, ein Plan, der wegen Mangel an Mitteln aber nicht überall verwirklicht werden konnte. Dennoch war durch die zentrale Aufsicht über das Straßenpflaster erreicht, daß die Straßen überall gleichmäßig gepflastert wurden und nicht mehr wie bisher gute Straßenstücke mit schlechten wechselten; denn bis zu dieser Zeit hatten die Bürger das Straßenstück vor ihren Grundstücken selbst instandsetzen müssen und waren dieser Verpflichtung nur ungleichmäßig nachgekommen. Um die Staatskasse nicht allzu sehr zu belasten, führte Friedrich 1773 den Fleischheller ein, den er als eine Art indirekte Steuer von jedem Pfund Fleisch erheben ließ und dem Straßenbau zuführte. Von 1771 an pflasterte man die Straßen nach Pariser Vorbild, indem man statt der Wackersteine nun Quadersteine benutzte. Für Fußgänger wurden entlang der Häuserreihen Gehwege aus steinernen Platten angelegt. Um 1780



war das Straßenpflaster der Residenzstadt in so mustergültigem Zustand, daß die Landstädte Plasterarbeiter nach Kassel schickten, damit sie dort das Pflastern nach der neuen Methode erlernen sollten.“ (Kassel, ein Jahrtausend Hessischer Stadtkultur, Kassel, 1973, S. 169).



Das Muster des Petersplatzes in Rom

.... befand sich einst auf dem Königsplatz in Kassel

„So ist es nicht verwunderlich, wenn Berninis ein wenig magere Aufteilung des Petersplatzes in Rom auch Nachahmer in Kassel gefunden hat und der Königsplatz um 1800 nach dem italienischen Vorbild gepflastert war.“ (Zitat nach H. Wolff: Pflaster in alten Städten, Deutsche Kunst und Denkmalpflege 1961, S. 69 - 87). Auch war das äußere Rund des Pflasters einst mit allen im Lande vorkommenden Steinarten bedeckt. So konnte eine geologische Karte, mitten in der Residenzstadt aufgefächert, abgeschritten werden. Dieser Ring verschwand ebenso wie das gepflasterte Mittelstück bei der Gleisanlage der Bahn.

Der Aufwand für die Gestaltung der Straßenflächen muß sich gelohnt haben, wenn wir den Worten des Reiseschriftstellers J. H. Campe vertrauen wollen, die er uns in einem 1803 erschienenen Buch „Sammlung interessanter und durchgängig zweckmäßig abgefaßter Reisebeschreibungen für die Jugend“ überlassen hat:

Das schöne Kassel mit dem schönen Pflaster

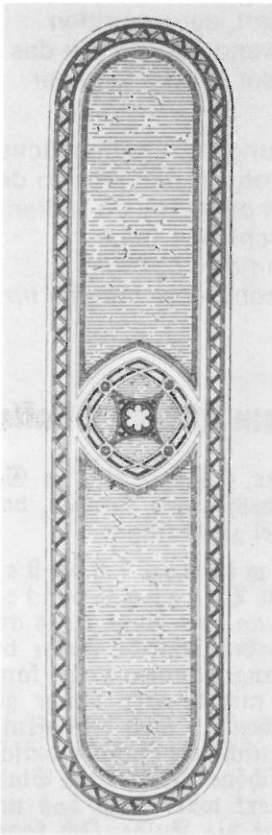
Jetzt ersuche ich meine Leser, sich mit mir in Gedanken nach der Hauptstadt desjenigen Landes, von dem ich eben redete, nach Cassel zu verfügen.

Diese Stadt, welche mit den schönsten in Deutschland um den Vorzug streiten darf, liegt etwas abhängig an dem Fuße eines ansehnlichen Berges, den die vorbeifließende Fulda benetzt. Vermöge dieser ihrer angenehmen Lage kann die Reinigung der Straßen mit leichter Mühe geschehn, weil die Gassen alle abwärts nach dem Flusse laufen. So oft daher ein Regenschauer einfällt, wäscht dasselbe das außerordentlich schöne Pflaster der Stadt so rein, als wenn es geschauert wäre, und das unsaubere Waschwasser empfängt die Fulde. Ich sage: das außerordentlich schöne Pflaster; denn wirklich muß ich gestehn, daß ich ein schönere — ich sage zu wenig — daß ich ein eben so schönes in keiner andern



Altes Basaltpflaster in
Wahlershausen

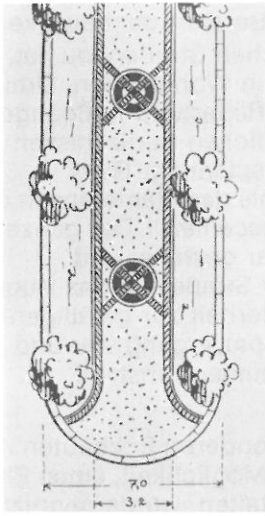
Mosaikentwurf einer
Fußgängerinsel im
19. Jahrhundert



Stadt, jemals gesehn habe. Bisher schien mir dasjenige, was man in der Neustadt zu K o p p e n h a g e n sieht, das „Weiter gehts nicht“ der Vollkommenheit zu sehn: jezt aber, da ich Cassel kenne, habe ich diese Meinung aufgeben müssen. Hier hat man nemlich, so weit die neue Verpflasterung schon vollendet ist, die Steine nicht bloz so zu legen und aneinander zu fügen gewußt, daß sie eine vollkommene ebene Oberfläche bilden: sondern man war auch darauf bedacht, sie von einerlei Größe auszufuchen, und sie dann nach graden Linien in Reihen und wiederum ins Kreuz zu legen, so, daß das Auge überall Ordnung und Ebenmaß bemerkt. Die Steinart, deren man sich dazu bediente, ist der obenerwähnte harte und schwärzliche Basalt, den man für ein vulkanisches Produkt hält,

Wie man sieht, hat Pflaster auch in Kassel Tradition. Dieser Überlieferung wird nach einer Epoche der Stagnation das 19. Jahrhundert wieder gerecht. „Der stark dekorative Formwille der Gründerzeit stellt sich auch in der Anwendung von verschiedenfarbigem, oft recht kontrastreichem Mosaikpflaster in manchmal zu großflächigen, geometrischen Musterungen dar.“ (Heinz Wolff: Pflaster in alten Städten, Deutsche Kunst und Denkmalpflege 1961, S. 84).

Bis in das 19. Jahrhundert waren die meisten Stadtstraßen ohne Pflaster, sondern nur mit einer geschütteten mit Sand verdichteten Steinlage zur Chaussée ausgebaut. So sollte es nach E. Dietrich, Professor an der Königlichen Technischen Hochschule in Berlin, auch 1884 noch bleiben und nur die mit starkem Verkehr belasteten Hauptstraßen mit dem teuren Pflaster belegt werden. Da seinerzeit die Pflasterkosten der neu angelegten Straßen auf die Bauherren der Mietshäuser oder Villen umgelegt wurden, sah er darin eine unnötige Mietpreistreiberei. Eine ausführliche Planungsunterlage zur Anlage und Gestaltung öffentlicher Straßen und Plätze ist erst einige Jahrzehnte später bei Josef Stübben in seinem Buch über den Städtebau zu finden (Josef Stübben: Der Städtebau, Darmstadt, 1890). Dieses Lehrbuch über die Kunst, eine Stadt zu bauen, ist für die Stadtgeschichte Kassels von großer Bedeutung, da der weitaus größte Teil des heutigen Stadtbildes, das wir als alt bezeichnen, im Büro eben dieses Stübben entstanden ist.



Mosaikentwurf eines Gehwegs mit seitlicher Bepflanzung aus dem 19. Jahrhundert

Das gesamte damalige Hohenzollernviertel, der heutige Westen, war ein von dem millionenschweren Sigmund Aschrott in eigener Regie erschlossenes Gelände von 140 ha, das zusammen mit Stübben gestaltet wurde. Aus den Zeilen eines unbekanntem Autors in einem Zeitungsartikel über Aschrott und den Westen wird uns die Kraft und die ganze bürgerliche Pose der Gründerzeit deutlich:

„Aschrott verpflichtete für die Planung des Kasseler Westens den wahrscheinlich einzigen damaligen Städtebauer, den späteren Geheimen Baurat Stübben, der auch die damalige Stadterweiterung von Köln am Rhein bearbeitete. So entstand ein einheitlicher Fuchtlinienplan für den Kasseler Westen. Man begann mit dem Bau des über 11 km langen Straßennetzes, das umfangreiche Erdbewegungen und Dammaufschüttungen nötig machte. Dem Gestalter des Kasseler Weststadtteils ging es darum, daß dieser eine großzügige Note haben sollte.“ (N. N. in : Kasseler Post 75 Jahre).

Straßen und Wegebau im 19. Jahrhundert in Kassel

Es war üblich, die Straßen und ihre Gestaltung nicht wie heute nach der höchstmöglichen Reibungslosigkeit und Sicherheit des Verkehrsflusses zu planen, sondern nach der Stärke der Belastung und nach dem Charakter des Gebietes, das eine Straße durchschnitt.

„Die städtischen Fahrwege zeigen viele Verschiedenheiten, je nachdem sie eigentliche Laststraßen sind (Thorstraßen, Werftstraßen, Bahnhofstraßen usw.) oder hauptsächlich dem leichteren Fuhrwerk dienen (Ringstraße, Promenade und Parkstraße etc.), je nachdem sie ferner im inneren Geschäftsviertel oder aber in Fabrikvierteln, in Vororten usw. liegen. Die Verschiedenheit prägt sich, wie in der sonstigen Behandlung, so auch in der Fahrstraßen-Befestigung aus.“ (J. Stübben: Der Städtebau, Darmstadt, 1890).

Der Unterschied zu heute ist recht deutlich. Wo früher die Lage und die Belastung die Konstruktion und die Gestalt eines Straßenraumes bestimmten, ist es heute die Geschwindigkeit und die große Zahl der



Gegen Verdrehungen bei der täglichen Belastung wurde das Straßenpflaster oft in Bögen gesetzt. Zweierlei Steinarten setzen sich farblich voneinander ab

Kraftfahrzeuge. Ein anderer Bereich, der heute keine Bedeutung mehr im städtischen Straßenbau hat, ist die Planung von Reitwegen in Wohnvierteln. Drei Verkehrsarten - Fahrzeuge, Reiter und Fußgänger waren mit ihren unterschiedlichen Bedürfnissen Ausgangspunkt der Verkehrsplanung. Ganz besonders wurde das Erlebnis des Flanierens in der Anlage von Promenaden „*insceniert*“. Der ganze öffentliche Verkehrsraum war gestaltet und geschmückt. Am Ende einer Straße, wo das Auge Halt sucht, war eine Besonderheit zur gefälligen Betrachtung errichtet. Ein Spaziergang war und ist ein vergnüglicher Weg mit immer kunstvoll wechselnden Ausblicken.

Jede Kreuzung hat ihre besonderen Eckbauten mit Türmchen und Erkern, jede Möglichkeit, einen Platz besonders sorgfältig zu gestalten, wurde genutzt.

Da im 19. Jahrhundert meist auf freiem Felde die Stadtplanung ohne jegliche Behinderung durch vorhandene Bauten betrieben werden konnte, sind lehrbuchhafte Stadtteile entstanden. Dieser Lebensraum ist besonders hervorgehoben in den Prachtstraßen, wie der Goethestraße oder dem Bebelplatz und dem verbindenden Kirchweg. Die Hausfassaden, die Vorgärten mit ihren Zaungittern, die Bäume, die Gehwege mit dem Mosaikpflaster, all die den öffentlichen Straßenraum möblierenden Einrichtungen wie Gaslaternen, Litfaßsäulen, Sperrketten und Briefkästen waren dazu passend entworfen. Alles war aus einem übereinstimmenden Formenwillen entstanden. Nie wieder sind in so kurzer Zeit so große Stadtteile so einheitlich gebaut worden.

Davon sollen die heute noch vorhandenen Mosaikpflaster entlang der Gehwege gezeigt werden, denn nicht überall ist der Asphalt der Schnellstraße das richtige Mittel im Straßen- und Wegebau. So ist bei Stübben nachzulesen, daß Spazierwege meist als Baumgänge (Alleen) angelegt und mit Kies bedeckt sein sollten. Sind sie aber stark begangen, ist das Mosaikpflaster zu wählen.

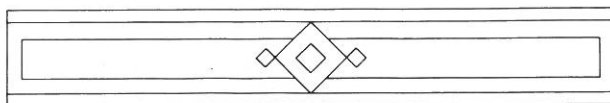
Dieses Mosaikpflaster, ein typisches Gestaltelement des 19. Jahrhunderts, ist in allen Stadterweiterungen dieser Epoche zu finden. Es gibt ungeheuer luxuriöse und aufwendige Pflasterarbeiten, die an bunte und

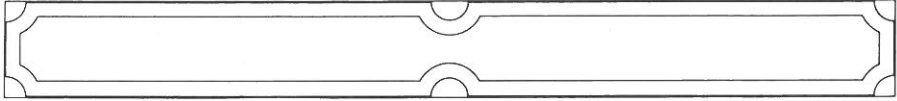
reichverschlungene Blumenrabatten aus fürstlichen Gärten erinnern, oder einfache, schmucke Ausführungen im schwarz-weiß Kontrast.

Diese aus schwarzen und weißen Steinen gepflasterten Randstreifen finden wir noch an einigen Stellen in unserer Stadt. Besonders natürlich im vorderen Westen, wo noch ganze Straßenzüge in ursprünglicher Anlage den Städtebau des 19. Jahrhunderts zeigen. Dort finden wir eine ganze Palette unterschiedlicher Musterungen, die den Gehweg zur Straße neben der breiten Bordsteinkante aus Granit abgrenzen. Diesen handwerklichen Leistungen der Pflasterer entsprechen die bunten Mosaikblumen und Rosetten im Innern der Häuser.

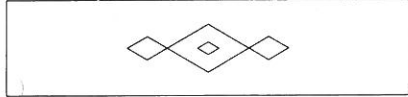
Einige noch recht vollständig erhaltene Straßenbilder aus dieser Zeit geben uns ein anschauliches Bild von der Schmuckfülle des Straßenraumes und der Prachtentfaltung nach außen, der aber nicht immer eine ebensolche Qualität der angrenzenden Mietwohnungen entspricht. Hier wurde oftmals aus spekulativen Gründen der Aufwand in die Fassade gesteckt und nicht in die Ausstattung der Wohnungen.

Friedrich-Ebert-Straße



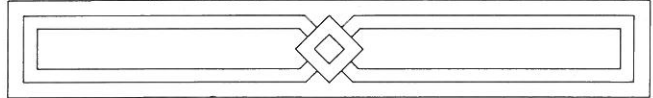


*Pestalozzistraße Reste
eines Mosaikstreifens*

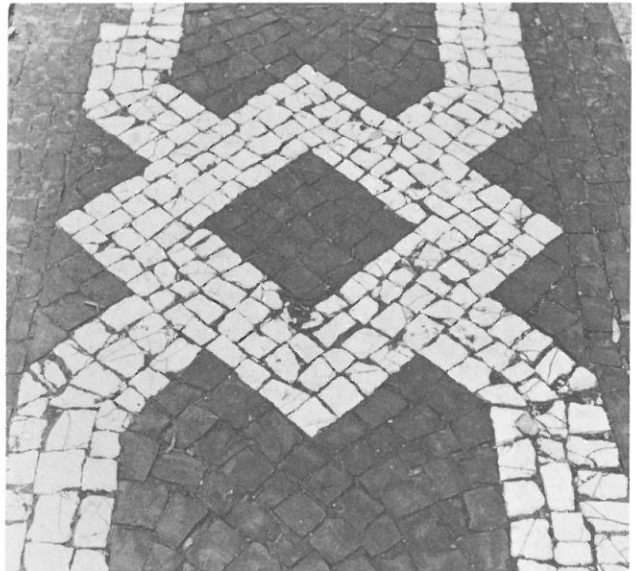


Landesmuseum



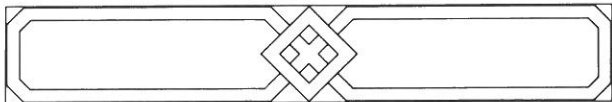


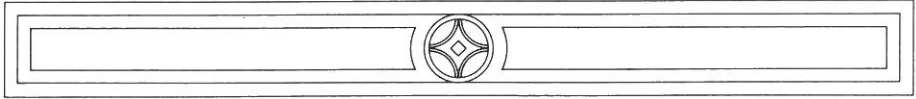
Das Mosaikpflaster im Kirchweg oberhalb des Bebelplatzes ist passend zu den Fassaden der Häuser gestaltet





Kirchweg

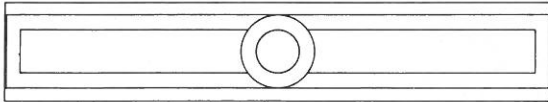




Im Bereich des Kirchweges ist das Mosaik oft noch gut erhalten

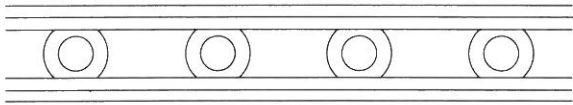


*Bürgermeister-Brunner-Straße
Meist durch parkende Fahrzeuge verdeckt*



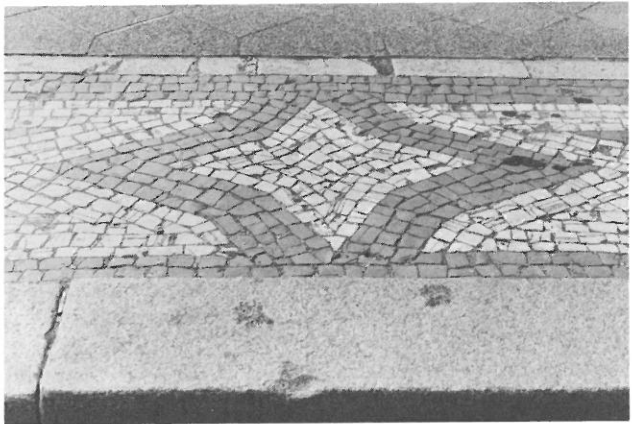
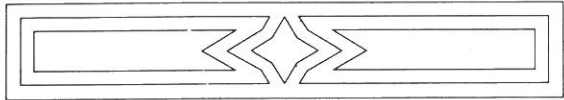


Weinbergstraße
Rest des einzigen dreifar-
bigen Mosaiks in Kas-
sel



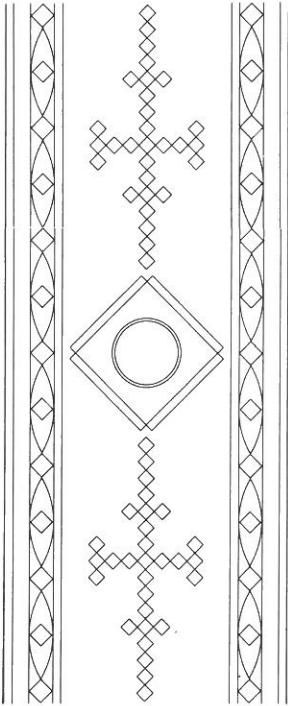


Friedrich-Ebert-Strasse





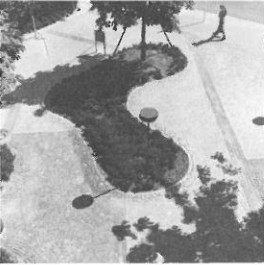
Vor der eingezäunten Grabanlage des alten Friedhofs der Lutherkirche befindet sich in Kassel das schönste Pflastermosaik. Dieser Fußweg entlang der Ruhestätte des letzten Hessischen Kurfürsten Friedrich-Wilhelm und des fürstlichen Baumeisters Jussow ist eine stille Oase mitten in derStadt.



Neues Pflaster



Heute wird die differenzierte Behandlung des Straßenraumes wieder in vielen Städten intensiv betrieben. Der Antrieb kommt aus den Fußgängerzonen der Innenstädte, wo der Einsatz anderer Baumaterialien als Asphalt möglich ist und der Wille zum Schmuck sich schon früh durchgesetzt hat.



Inzwischen ist eine Pflasterung, die nicht nur eine Fläche mit Steinen bedeckt, sondern auch mit Farben und Mustern arbeitet, an anderen Stellen in der Stadt zu beobachten. Ein ganzes Handwerk, das auszusterben drohte, erlebt eine kleine und hoffentlich wachsende Blüte dank des Gestaltungswillens der Städte und ihrer Bürger.



Gerade die jüngsten Arbeiten auf dem Gebiet der Pflasterkunst zeigen uns mit neuen Mustern und neuen Materialien die Leistungsfähigkeit eines Handwerks. Mit zeitgemäßer Linienführung sind in der Innenstadt frei rhythmisierte Pflasterstreifen zur Gliederung des Plattenbelages angelegt worden. In der Unteren Königsstraße zeigen uns gepflasterte Bahnen den Verlauf der alten Stadtmauer.

Ein altes Handwerk kann seiner Tradition gerecht werden und einen Beitrag zum Schmuck der Städte leisten.

Linie und Fläche werden mit verschiedenen Steinarten und unterschiedlicher Verlegart gestaltet



Stein für Stein wird von den Pflasterern inHandarbeit gesetzt