

MANUSKRIFT DES ARTIKELS FÜR DAS KASSEL-LEXIKON

Chausseen

„Chaussee“ (frz. „chaussée“, aus galloromanisch *via calciata*: „Straße mit fest gestampften Steinen“) bezeichnet eine befestigte, gradlinige und meist mit Bäumen bepflanzte Straße. In Deutschland war C. war auch ein Rechtsbegriff, der die Erhebung von Wegezöllen und die Unterhaltungspflichten regelte: Grundlage für das System der „klassifizierten“ Bundes- und Landesstraßen (unten als B und L bezeichnet), deren Gerüst bis heute die alten C. bilden.

Bis ins 18. Jahrhundert hinein gab es in Deutschland nur wenige Fernstraßen. Diese teils uralten Überlandwege verliefen in trockenen Höhenlagen -oft abseits der Siedlungen-, boten nur geringe Sicherheit und bestanden meist nur aus tief eingegrabenen Fahrspuren, die von Mal zu Mal notdürftig geflickt wurden.

Der schlechte Zustand der Straßen war ein großes Problem. Landgraf Philipp forderte 1526 den Bau neuer Straßen und Wege; 1661 wurde ein Wegekommisсар für die gesamte Landgrafschaft Hessen-Kassel eingesetzt.

Dabei war die Sicherung des Handels- und Reiseverkehrs wichtiger als die Verbesserung des Straßenzustands. Neue Straßen wurden gebaut, so weit sie den strategischen Interessen der Landesherrn dienten. Ihre technische Qualität war jedoch ebenso schlecht wie die der alten Wege und wurde dem wachsenden Verkehr nicht gerecht.

So entstand eine neue Ingenieurstechnik: der Straßenbau. Einheitliche technische Richtlinien für den Bau von „Kunststraßen“ (dt. für C.) wurden zu Beginn des 18. Jahrhunderts geschaffen. Ab da wurden in Deutschland Straßen planmäßig „chaussiert“, d.h. befestigt und begradigt, zum Teil auch verlegt, da die wachsenden Städte den Verkehr auf sich zogen. Parallel verlaufende alte Wegeverbindungen wurden gebündelt und verkehrstechnisch günstig neu trassiert.

Der überregionale Chausseebau stieß im Deutschland der Kleinstaaten auf politische Hindernisse. Oft konnten die Straßen an den Landesgrenzen nicht weitergeführt werden. Oder man baute lieber neue Straßen auf eigenem Territorium, als an bestehende Verkehrswege im Nachbarstaat sinnvoll anzuschließen. Um dieses Problem zu überwinden, wurden grenzübergreifende Zollvereine gegründet. Das Kurfürstentum Hessen trat 1831 dem preußisch-hessischen Zollverein bei.

Chausseen um Kassel, etwa 1750 bis 1834

Kassel war gut an das alte Fernwegenetz angeschlossen. Diese Wege wurden planmäßig ausgebaut, zunächst die Fernstraßen, die sowohl wirtschaftliche wie militärische Bedeutung hatten.

Bis 1803

Ab 1750 Ausbau der Holländischen Straße bei Kassel; C. von Warburg über Kassel, Helsa und Großalmerode bis Witzenhausen und Heiligenstadt (heute: B 7 und B 451); Militärstraße durch kurhessisches Gebiet, um den Preußenstaat mit seinen westlichen Provinzen zu verbinden

Ausbau der Frankfurter Straße (B 3); Führung der C. zunächst über Wabern (B 254), C. über Fritzlar (bis 1803 Erzbistum Mainz) erst 1814

C. durch den Reinhardswald zur Eisenhütte in Veckerhagen (L 3232)

C. nach Karlshafen (B 83)

C. nach Münden über Landwehrhagen (B 496)



Die „Wildbahn“ im Reinhardswald; etwa so kann man sich die alte Chaussee nach Veckerhagen im 19. Jahrhundert vorstellen.

Bis 1834

Chaussee nach Wolfhagen (B 251)

Chaussee nach Melsungen (B 83)

In der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts kam die Eisenbahn auf. Mit diesem revolutionären Verkehrsmittel konnten Menschen und Güter viel effektiver und schneller transportiert werden. In der Folge ließ der Chausseebau stark nach.

Erst mit dem Automobil und der breiten Motorisierung seit etwa 1920 erhielt der Straßenbau wieder Auftrieb, und unser heutiges Straßennetz entstand.

MANUSKRIFT DES ARTIKELS FÜR DAS KASSEL-LEXIKON

Stadtpläne

Moderne S. sind aktuell, inhaltsreich und auch übersichtlich. Aber ihnen fehlt eine bestimmte Qualität: die Lesbarkeit des Raumes. Historische S. dagegen bilden einen überschaubaren Stadtkörper so ab, dass sich ein räumliches Bild fast von selbst einstellt.

Die Bemühung um räumliche Anschaulichkeit ist ein Grund für die Faszination, die historische S. heute haben.

Diese Anschaulichkeit sowie die Detailliertheit der Darstellungen macht die baugeschichtliche Entwicklung der Stadt unmittelbar verständlich. Diese Dimension von S. mag vor allem für Historiker und Stadtplaner interessant sein. Die Qualität des grafischen Konzeptes und der handwerklichen Ausführung, die sorgsame Ausarbeitung feinsten Details machen diese S. aber auch zu Kunstwerken, deren Wirkung sich niemand entziehen kann.

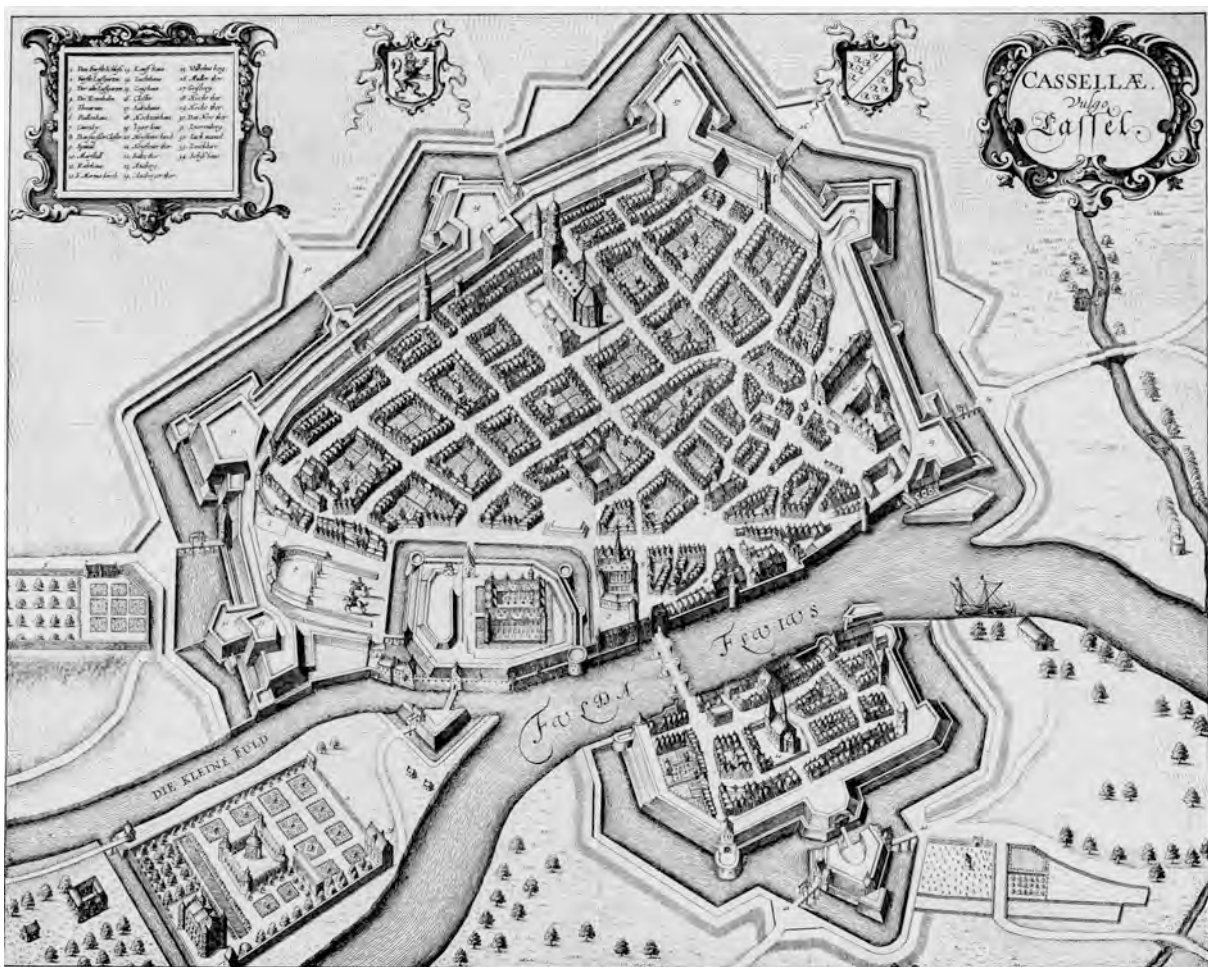
Diese drei Eigenschaften – räumliche Anschaulichkeit, historischer Zeugniswert und künstlerische Qualität – machen historische S. zu einer faszinierenden Lektüre und auch zu einem Forschungsgegenstand, dessen Möglichkeiten noch nicht ausgeschöpft sind.

Die Entwicklung der Stadt Kassel erfolgte bis ins 20. Jahrhundert hinein in überschaubaren und abgrenzbaren Bauphasen und ist seit dem 16. Jahrhundert in S. dokumentiert.

Müllerplan 1547 (siehe dort)

Als älteste Planzeichnung der Stadt Kassel ist der Müller-Plan ein bedeutendes kulturhistorisches Dokument.

Merianplan 1646 (Norden ist im Plan rechts)



Die Vogelperspektive macht die Gestalt der Stadt plastisch deutlich. Die Landschaft ist nur symbolisch dargestellt.

Genau wiedergegeben sind aber der landgräfliche Wirtschaftsgarten und Baumgarten auf dem Kleinen Weinberg, im Plan bezeichnet als "Alter Lustgarten", sowie der Fürstliche Lustgarten, als „Moritzau“ Keimzelle der heutigen Karlsau.

Innerhalb der gewaltigen Befestigungen hat sich eine dichte Struktur entwickelt: kleinteilige, geschlossene Bebauung entlang der Straßen, Gartenzonen (mit beginnender Überbauung) in den Blockinnenräumen.

Das Stadtschloss ist durch eigene Festungswerke von der Stadt getrennt.

Der Stadtgrundriss ist gut ablesbar, wenn auch die Straßen zugunsten der räumlichen Anschaulichkeit zu breit, die Baublöcke zu klein dargestellt sind. Der dreieckige Altmarkt, zentraler Platz der Stadt - hier steht auch das Rathaus - liegt inmitten der Altstadtgassen. Deren Unregelmäßigkeit kontrastiert mit der Großzügigkeit der Freiheit (mit der Martinskirche als Zentrum).

Die wichtigen Gebäude sind in einer Tabelle mit immerhin 34 Nummern aufgezählt. Bis in Einzelheiten hinein sind die Häuser und Gärten erfasst; auch nach langer Betrachtung findet man immer noch neue Details.

Wessel-Plan 1673 (Norden ist im Plan links)



Dieser S. ergänzt die Darstellung von Merian. Die gebäudescharfe Darstellung fehlt, die Baublöcke sind leere Flächen. Aber das Netz der Plätze, Straßen und Gassen ist bis in die Einzel-

heiten verlässlich dargestellt. Die wichtigen Gebäude der Stadt werden bei Wessel mit Grundrissen gezeigt, die bis in Raumaufteilung und Gewölbstruktur detailliert sind.

Hier werden die unterschiedlichen Bauphasen im Stadtgrundriss ganz deutlich:

-Die Altstadt (Stadtrechte seit 1189) um den Altmarkt mit ihrem gewachsenen Gewirr von Straßen und Gassen, mit Aufweitungen, Vor- und Rücksprüngen der Baufluchten; die feine gestrichelte Linie markiert den Verlauf der ältesten Befestigung

-die enge Unterneustadt (seit 1283) mit Kirche, Unterneustädter Mühle und Jägerhaus (das später unter Wilhelm IX. zum Kastell ausgebaut wurde), eingezwängt in besonders starke Befestigungen.

-die großzügige und regelmäßig strukturierte „Freiheit“ (seit 1330) um die Martinskirche.

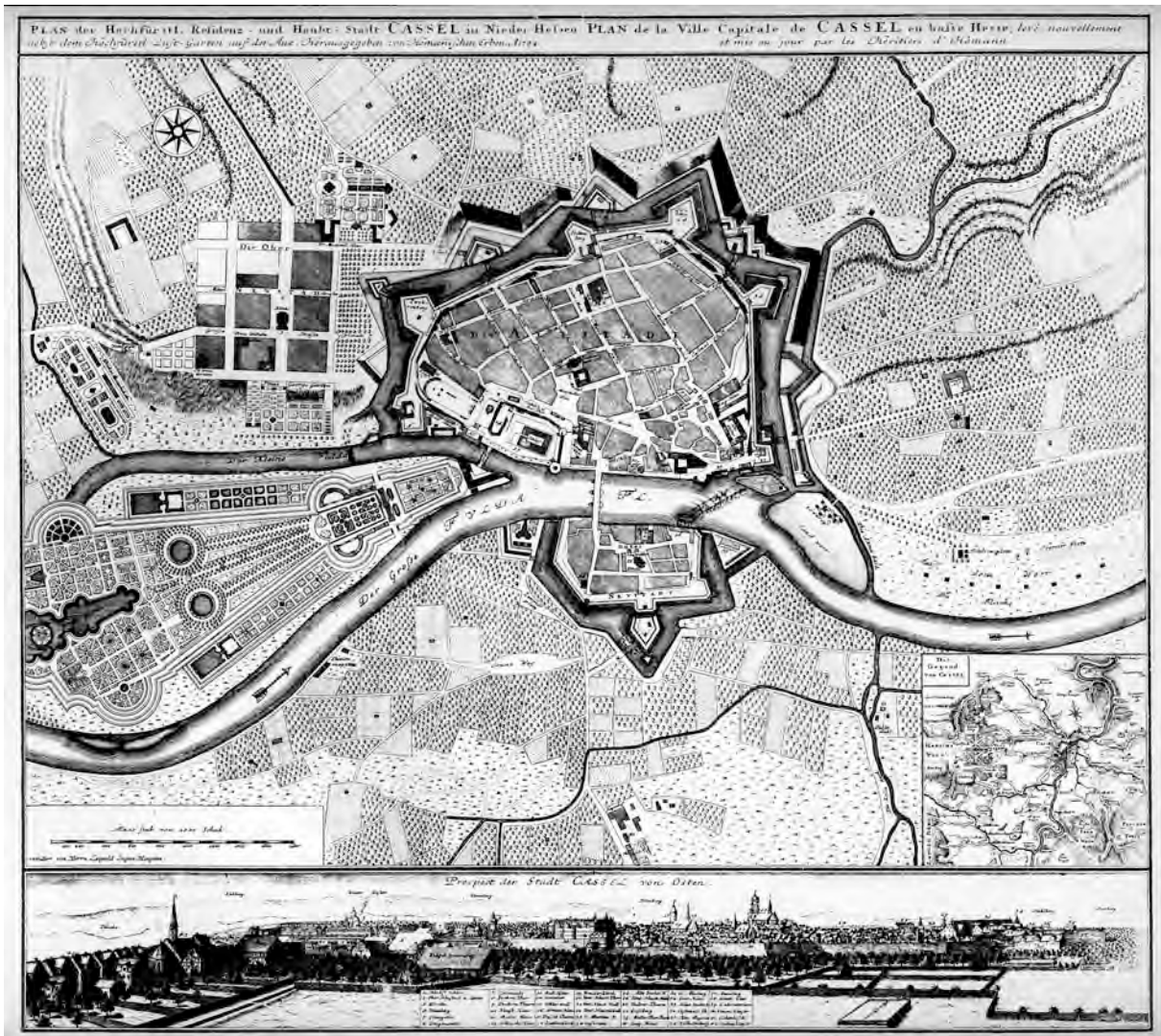
Der Plan macht auch deutlich, dass zwei Umstände die Entwicklung der Stadt behinderten:

-Die Altstadt konnte nicht ringförmig erweitert werden, sondern nur in Richtung Westen und Süden. Das Ahnaberger Kloster (erste urkundliche Erwähnung 1148) blockierte eine planmäßige Entwicklung der Stadt nach Norden.

-Die Leipziger Straße aus Richtung Osten musste in der Unterneustadt mehrmals abknicken, um an die Fuldaabrücke (erste urkundliche Erwähnung 1336) anzuschließen. Auf der Altstadtseite war die Brücke nur über enge und steile Gassen mit dem Altmarkt verbunden.

Durch die präzise Darstellung des Stadtgrundrisses und der wichtigen Bauten ist der Wessel-Plan die bedeutendste Quelle für die Analyse der älteren Stadtbaugeschichte.

Leopoldplan 1742 (Norden ist rechts)



Die Stadt innerhalb ihrer Befestigungen hat sich seit 1673 kaum verändert. Außerhalb, im Südwesten, entstand seit 1688 die Oberneustadt mit streng rechtwinkligem Grundriss und der

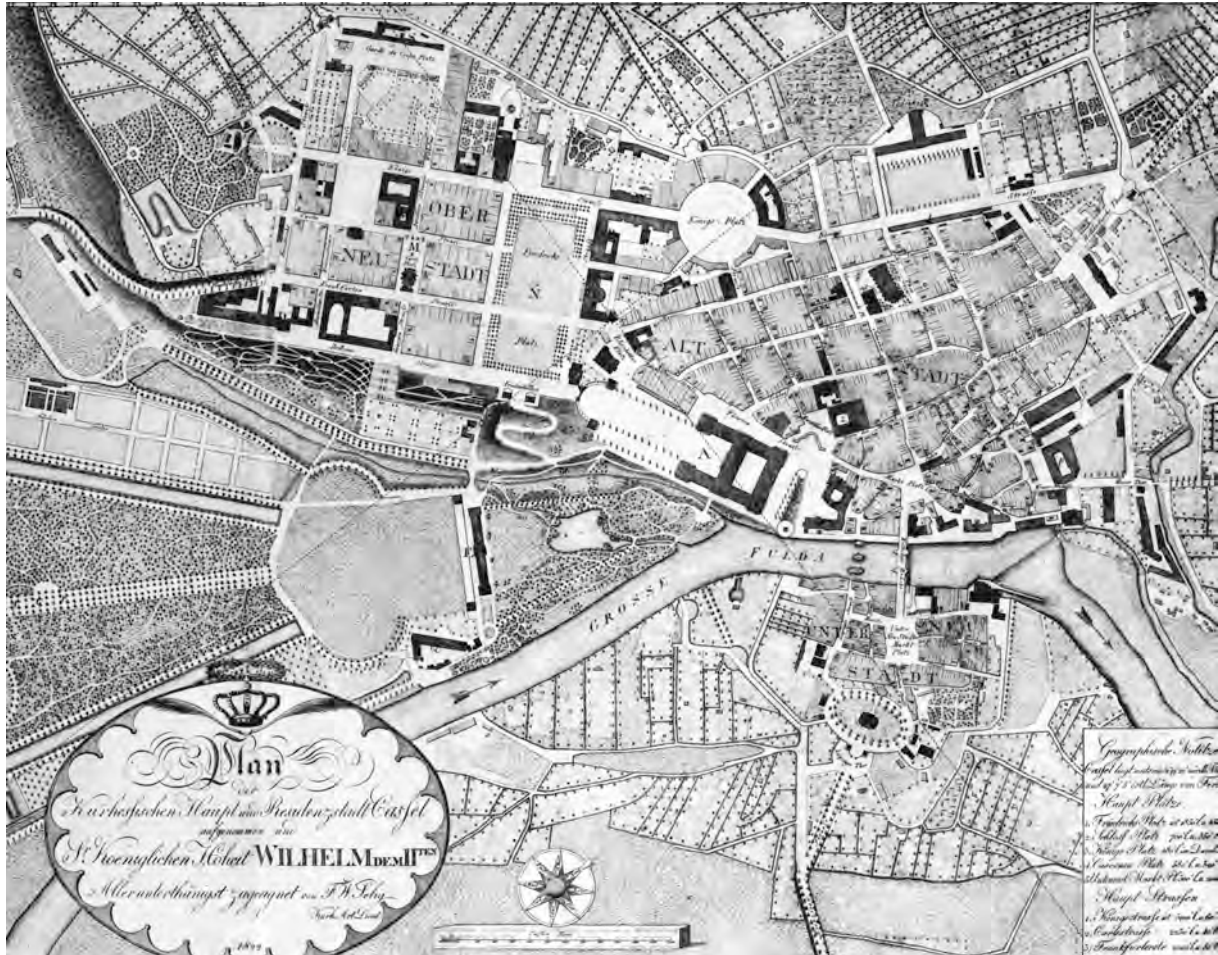
Karlskirche in der Mitte. Hier siedelte Landgraf Karl die aus Frankreich vertriebenen Hugenotten an. Die regelmäßigen Baumpflanzungen auf der Stadtseite weisen auf den Friedrichsplatz voraus, der nach Schleifung der Befestigungen als Bindeglied zwischen Altstadt und Oberneustadt angelegt werden wird.

Dieses Quartier ist das gute Beispiel einer Idealplanung, die reale Anforderungen des städtischen Lebens integriert und Jahrhunderte lang funktionsfähig bleibt.

Die ehemalige Moritzaue wurde von Landgraf Karl nach französischem Vorbild ausgebaut und gestaltet.

Die Stadt ist rings umgeben von ausgedehnten Gärten und Obstplantagen, in die sich im Bereich der Oberneustadt herrschaftliche Ziergärten einschieben.

Stadtplan von F. W. Selig 1822 (Norden ist rechts)



Die Stadtbefestigungen sind verschwunden. Altstadt und Oberneustadt sind durch den Friedrichsplatz miteinander verknüpft.

Die neue Königsstraße tangiert die Altstadt und verläuft gradlinig vom Holländischen Tor im Norden zum Wilhelmshöher Platz, von dem die Wilhelmshöher Allee ausgeht. Diese Straße erweist sich als geniales städtebauliches Projekt. Sie wird sich zum neuen Rückgrat der Stadt entwickeln.

Die Fuldabrücke wurde so verlegt, dass sie direkt auf den Altmarkt aufsetzt. Auf der Unterneustädter Seite musste dafür die Kirche abgebrochen werden. Der Kirchenneubau entstand auf einem ovalen Schmuckplatz am Leipziger Tor.

An diesem Plan kann man studieren, wie Plätze als städtebauliche Elemente wirksam eingesetzt werden. Kaum eine europäische Stadt besaß eine solche Vielfalt unterschiedlicher Platzfiguren. Es gab Plätze als Zentren der einzelnen Stadtquartiere (Altmarkt, Karlsplatz) und als Stadteingänge (Unterneustädter Kirchplatz, Holländisches Tor). Spezifisch für Kassel waren jedoch die Plätze, die unterschiedliche Stadtstrukturen verbanden, Richtungsänderungen er-

möglichten und Stadterweiterungen vorbereiteten. Dies waren vor allem Friedrichsplatz und Königsplatz, aber auch Wilhelmshöher Platz und Garde-du-Corps-Platz.

Neumann-Plan 1878 (Norden ist oben)



Dieser S. zeigt die Entwicklung Kassels seit der Übernahme Kurhessens durch Preußen (1866).

Dunkelgrau und parzellenscharf dargestellt sind die Stadtquartiere bis 1866. Es gibt hier nur wenige Veränderungen. Anstelle des Ahnaberger Klosters findet sich die Artilleriekaserne, eine der großen Kasernenanlagen am Rand und außerhalb der Stadt.

Innerhalb von nur 30 Jahren entstanden die Eisenbahnlinien um Kassel. Der Hauptbahnhof musste aus topografischen Gründen außerhalb der Stadt und in relativ ungünstiger Lage zu ihr gebaut werden.

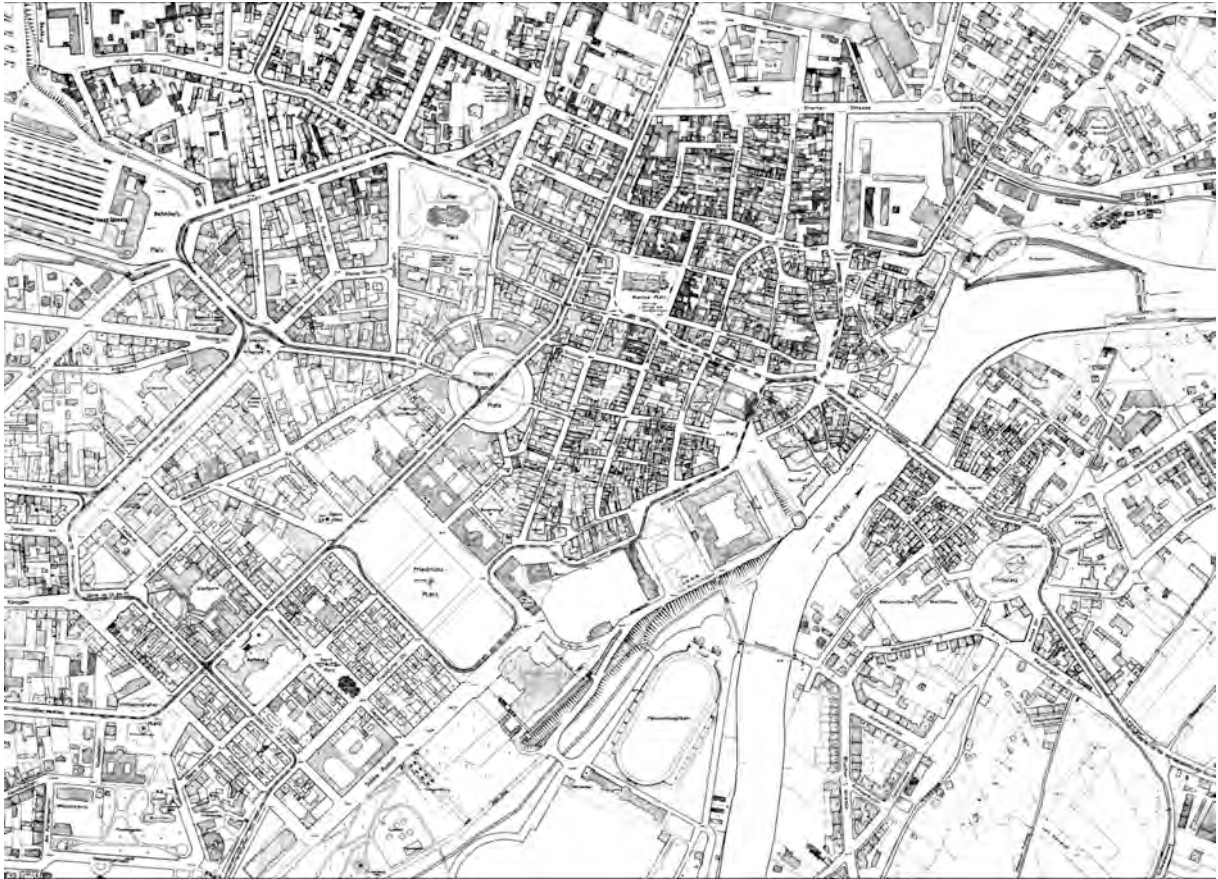
Rot unterlegt sind die unter preußischer Herrschaft entstandenen Gebäude. Sie zeigen die kräftige Entwicklung der ehemaligen Residenzstadt in der Phase der Industrialisierung, die sich u. a. mit dem Namen Henschel verbindet.

Aus allen ihren Rändern bricht die Stadt nun aus. Während der Ständeplatz und die Straßen des Bahnhofsviertels noch geplante Stadträume sind, wirkt die Bebauung rings um die alte Stadt und entlang der Landstraßen unfertig und zufällig. Neue Straßenraster werden vorgegeben, denen die Gebäude nur langsam folgen. Im Westen zeichnet sich der Grundriss des Hohenzollernviertels ab (seit 1860; Investor Sigmund Aschrott; heute: Vorderer Westen).

Dieser S. zeigt die Abkehr von dem bisherigen Prinzip der Stadterweiterungen. Waren Altstadt, Unterneustadt, Freiheit und Oberneustadt noch als eigenständige Quartiere mit Mitte und Rand erkennbar, hat nun eine flächige Ausbreitung entlang wenig modifizierter und scheinbar unendlicher Straßenraster eingesetzt.

Maßstab und Räumlichkeit der Stadt verändern sich zum ersten Mal gravierend.

Stadtkarte 1:5000 von 1943 (Ausschnitt; Norden ist oben)



Der Kartenausschnitt zeigt das Kasseler Stadtzentrum vor der Zerstörung am 22. Oktober 1943.

Die Stadt hat sich auch östlich der Fulda entwickelt. Die Ränder der Unterneustadt lösen sich in den neuen Strukturen auf.

Das Geschäftszentrum entlang der Königsstraße ist baulich stark verdichtet. In einigen Blockinnenräumen finden sich Café- und Konzertgärten („Stadtspark“ gegenüber dem Rathaus). Die Oberneustadt wird ihrer neuen Rolle als Teil der City gerecht; die Innenhöfe sind weitgehend überbaut, nur wenige Gärten blieben erhalten.

Erste Veränderungen gibt es in der Altstadt. Seit den 30er Jahren gab es Pläne für die Sanierung der mittelalterlichen Quartiere. Der Freiheits-Durchbruch, parallel zur alten Marktgasse, war ein Bypass für den Verkehr von der Fuldabrücke zur Königsstraße und ermöglichte auch den Bau einer Straßenbahn durch die Altstadt.

Die nahezu vollständige Überbauung brachte katastrophale Wohnbedingungen. Einige Blöcke der Altstadt wurden daher ausgekernt. Andere sollten folgen.

Sonst blieb der Grundriss unverändert. Einige Gassen der Altstadt dürften daher seit über tausend Jahren ihre Lage und Gestalt beibehalten haben.

Stadtkarte 1:5000 von 1955 (Ausschnitt)

Nach der Zerstörung wurde der Grundriss der Altstadt völlig verändert. Alle Straßen wurden verbreitert und zum Teil verlegt, Lutherstraße und Kurt-Schumacher-Straße als Hauptverkehrsstraßen völlig neu trassiert. Die Plätze behielten ihre Namen –Altmarkt, Marställer Platz, Ständeplatz-, verloren aber ihre Räumlichkeit und wurden zu Verkehrsknoten. Die verbreiterte Fünffensterstraße zerteilt die Unterneustadt. Frankfurter Straße und Steinweg sind überbreit ausgebaut und trennen die Innenstadt von Fulda und Karlsaue.

Die Unterneustadt wurde nicht wieder aufgebaut; hier entstanden Parkplätze und ein Ausstellungsgelände.

Voraussetzung für diese radikale Neugestaltung der gesamten Stadtmitte war der hoheitliche Zugriff auf alle Grundstücke der Stadt sowie der Abbruch der noch verbliebenen historischen Privatgebäude. Grundlage für die Neuplanung waren sowohl Überlegungen aus der NS-Zeit

zur Neugestaltung der „Gauhauptstadt Kassel“ als auch städtebauliche, verkehrstechnische und architektonische Vorstellungen bzw. Hoffnungen der Moderne. Es musste auch alles schnell gehen; eine fruchtbringende Auseinandersetzung mit der städtebaulichen Geschichte fand nicht statt.

Kassel ist eine der deutschen Großstädte, die nach der Kriegszerstörung ihren historischen Grundriss einem modernen, vom Verkehr bestimmten Wiederaufbau preisgegeben haben. Eine der historischen Stadt vergleichbare komplexe räumliche Identität konnte dabei nicht wieder entstehen.

Städte und Gebäude sind Kinder ihrer Zeit und der jeweiligen Gesellschaft. Historische S. sind daher keine Mustervorlagen für zeitgemäßen und zukunftsweisenden Städtebau, historische Gebäude keine Blaupause für zeitgemäße Architektur. Inhaltsleere Kopien dürfen sich nicht als „Masken und Gespenster“ in die „ehrliche Wirklichkeit“ mischen (Georg Dehio). Verloren gegangene historische Stadtgrundrisse, so wichtig sie für die geschichtliche Identität einer Stadt sind, sollten deshalb nicht reproduziert werden.

Was jedoch die angemessene Dimensionierung von Straßen und Plätzen, was die Verknüpfung von ganz unterschiedlichen neuen und alten Stadtquartieren zu einem Netz urbaner Räume betrifft: dies ist die Grundlage für die nachhaltige Funktionsfähigkeit der europäischen Stadt, und darüber können wir aus den historischen S. Kassels immer noch und immer wieder lernen.

Wilhelmshöher Allee

Die fünf Kilometer lange schnurgerade W. zwischen der ehemaligen Residenzstadt Kassel und dem Schloss Wilhelmshöhe mit Bergpark ist eine europaweit einzigartige städtebauliche Anlage. Sie prägt seit dem 18. Jahrhundert mit ihrer einmaligen Topografie und Raumwirkung das Gesicht Kassels.



Abbildung 1: Umgebung von Cassel, Kurfürstlicher Generalstab 1835
Die Wilhelmshöher Allee führt 70 Jahre nach ihrem Bau noch durch die freie Landschaft

Landgraf Friedrich ließ seit 1767 das Jagdschloss Weissenstein (heute: Wilhelmshöhe) durch eine Allee mit der Residenzstadt Kassel verbinden.

Sie traf in schiefem Winkel auf das südwestliche Ende der Königsstraße. Hier entstand ab 1803 als repräsentativer Stadteingang der Weissensteiner Platz (heute Brüder-Grimm-Platz). Die Allee führte durch die freie Landschaft, begleitet von großen, herrschaftlichen Gärten, vorbei an den alten Dörfern Wehlheiden und Wahlershausen.

Seit 1778 durfte die W. bebaut werden. Zu jener Zeit war sie eine ca. 20 m breite Straße mit offener und noch sehr lückenhafter Bebauung; der Landschaftsraum gehörte so zum Straßenbild. Zwei fast 5 km lange Baumreihen prägten die Allee. Etwa 1.000 Linden waren von der Kasseler Esplanade und den abgetragenen Wällen hierher verpflanzt worden.



Abbildung 2: Raumbild der Wilhelmshöher Allee in Barock und Klassizismus

Ca. 20,00 m Breite

2-geschossige Bebauung mit Einzelhäusern

raumbildende Alleepflanzung

Verdichtung der Straßenbebauung entlang der historischen Ortslagen

Landschaftserlebnis

Mit der Industrialisierung wuchs Kassel vor allem in Richtung Westen. 1877 fuhr die erste Dampfstraßenbahn des europäischen Festlands durch die W.

Das Raumprofil der Straße veränderte sich. Die Neubauten hatten 4 bis 5 Geschosse und prächtige Fassaden. Sie standen nicht mehr direkt an der Straße, sondern entlang neuer Fluchtlinien hinter beidseits 10 Meter tiefen Vorgärten, so dass der Straßenraum nun abschnittsweise, im Wechsel mit dem alten Raumprofil, 40 Meter breit war.

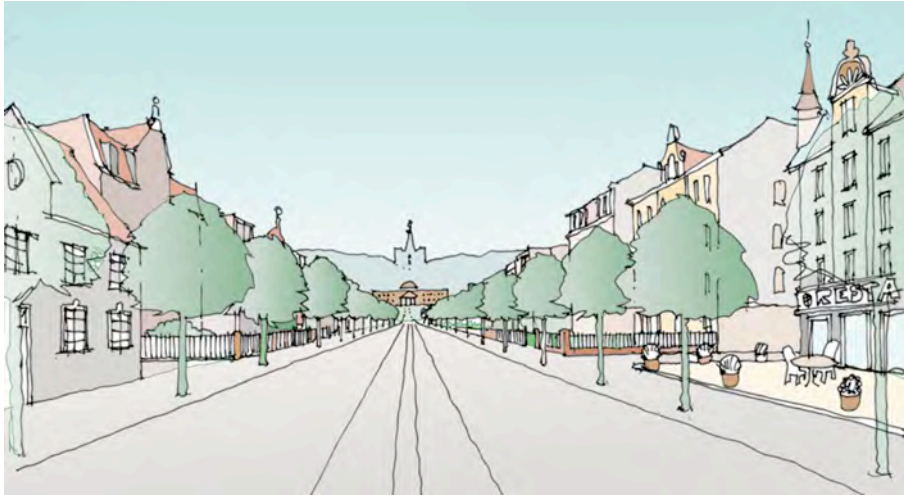


Abbildung 3: Raumbild der Wilhelmshöher Allee in der Gründerzeit

Straßenraumbreite 20,00 m bis 40,00 m

Öffentlicher Straßenraum 20,00 m, je 10,00 m private Vorgärten und Vorzonen

Nebeneinander von barocken, klassizistischen und grün-derzeitlichen Häusern

Pflasterung und Bau der Straßenbahn

ab 1907 Neupflanzung der Allee mit jungen Linden

1934 sollte Kassel „Gauhauptstadt“ werden. W. und Bergpark waren für die faschistischen Planer Objekte einer größenwahnsinnigen Neugestaltung. Die gesamte Bebauung sollte abgerissen werden und eine gigantische, einheitlich bebaute und gestaltete Triumphstraße entstehen. Realisiert wurden davon nur das Finanzamt am Rathenauplatz und das Generalkommando (heute Bundessozialgericht) mit dem Graf-Bernadotte-Platz, der als Teil einer monumentalen Westtangente gedacht war.



Abbildung 4: Raumbild der Wilhelmshöher Allee im Nationalsozialismus

Breite der Straße 40,00 m bis ca. 100,00 m an den Aufmarschplätzen

Einheitliche Bauungsform und Bauungshöhe (4 Geschosse)

4-reihige Baumallee

Nach den Zerstörungen des 2. Weltkrieges wurde die W. in mehreren Bauabschnitten durchgehend auf die Breite von 40 Meter gebracht und für den Verkehr großzügig ausgebaut.



Abbildung 4: Raumbild der Wilhelmshöher Allee in der Gegenwart

Durchgehende Breite 40,00 m

Nebeneinander von Gründerzeit- und Nachkriegsbauten

Keine privaten Hausvorzonen

Alleepflanzung uneinheitlich und mit großen Abständen

Bäume dicht am Rand, kaum noch raumwirksam

Verkehrstechnische Gestaltungselemente prägen und überlagern den Stadtraum

Dazu wurden die noch erhaltenen historischen Gebäude abgebrochen. Vorgärten blieben nur im Westabschnitt (Stadtteil Wilhelmshöhe) erhalten.

Der Straßenraum der W. ist heute fast durchgehend eine reine Verkehrsfläche, die von meist geschlossenen Gebäudefluchten begrenzt wird. Große öffentliche Bauten setzen Akzente, so der neue Bahnhof Wilhelmshöhe. Eine durchgehende, raumwirksame Alleepflanzung ist bis heute nicht wieder realisiert worden. Schloss Wilhelmshöhe und Herkules blieben die eindrucksvollen points-de-vue.

Heute ist die W. eine lebendige Stadtstraße, gesäumt von Geschäften, Cafés und Restaurants, Hotels, Schulen, Wohnhäusern. Städtisches Leben pulsiert am Kirchweg und um den Bahnhof Wilhelmshöhe. Dazwischen finden sich ruhigere Abschnitte.

Ihre historische Lesbarkeit, ihre spezifischen stadträumlichen Qualitäten hat die W. jedoch weitgehend eingebüßt. Da sie zentraler Bestandteil der als Weltkulturerbe angemeldeten Gesamtanlage Wilhelmshöhe ist, steht eine angemessene städtebauliche Entwicklung und Gestaltung dieses einmaligen Straßenraums dringend an. Zum Beispiel durch die Pflanzung einer räumlich wirksamen Allee, nicht unterbrochen und an den Rand gedrängt von Verkehrsbauwerken.

