

## **1 Hausbezogenes Gemeinschaftsleben innerhalb der Stadtmauer**

Die mittelalterliche und frühneuzeitliche Stadt ist ein eher geschlossenes System des Zusammenlebens der Bürger. Die Befestigungsanlagen bieten Schutz vor Feinden. Alle Bürger beteiligen sich an Wachdienst und Verteidigung. Über die Stadttore werden das Hinausgehen und das Hereinkommen kontrolliert. Das Gemeinschaftsleben ist hausbezogen geregelt, das schließt Verpflichtungen ein wie den bereit zu haltenden Wassereimer (Brandschutz), die Entsorgung der Abfälle, die Instandhaltung von Wegen. Die Versorgung mit Frischwasser und die Entsorgung von Abwasser, Fäkalien und Abfällen folgen dem Verursacherprinzip. Diese hausbezogene Verantwortung für die Stadthygiene wird erst im 19. Jahrhundert abgelöst. Den Bau von Wasserwerken und Entwässerungsanlagen organisiert jetzt die Stadtverwaltung.

## **2 Hausbezogene Stadthygiene**

*„Ebenso unvollkommen wie die Kanäle selbst waren nach heutiger Anschauung die zugehörigen Einrichtungen der Häuser und Grundstücke. In den neueren Stadtteilen existierten Abfallrohre aus Ton oder Eisen zur Aufnahme und Beförderung der Abgänge aus Küchen und Abtritten. Dagegen wurden in der Altstadt und Unterneustadt diese Abgänge in an der Straße gelegenen Zwischenräumen zwischen den Häusern (den sogenannten Winkeln) abgelagert, von wo sie teils in die Kanäle, unter Umständen auch in die Straßenrinnen abfließen, teils bei den gelegentlichen Reinigungen der Winkel abgefahren wurden.“*

## **3 Öffentliche sanitäre Infrastrukturen**

*„Etwa ab 1870 gewann, ähnlich wie überall in Deutschland, die Schwemmkanalisation an Bedeutung. Das durch eine planmäßige Wasserversorgung herantransportierte Trinkwasser musste durch Kanäle ordnungsgemäß abgeleitet werden. Die katastermäßige Erfassung des städtischen Kanalnetzes begann im Jahr 1870. Damals hatte die Stadt ca. 60.700 Einwohner und ein Kanalnetz von 21 km Gesamtlänge.“*

Wir haben den Kanal noch lange nicht voll! Fakten und Geschichten um die Stadtentwässerung in der Stadt Kassel, Kassel 2010, S. 19

## **4 Schleifen der Befestigungsanlagen und Stadterweiterung**

Die Befestigungsanlagen engen die Ausdehnung der Stadt ein. Die Oberneustadt entsteht außerhalb der Mauern. Erst 1769, kurz nach dem Ende des Siebenjährigen Krieges, verfügt Landgraf

Friedrich II., die Befestigungsanlagen zu schleifen und die Gräben zuzuschütten. Die Stadterweiterung beginnt. Friedrichsplatz und Königsplatz verbinden Altstadt und neue Stadtteile zunächst im Westen und Norden. Eine systematische Ausdehnung, nach Plan, Simon Louis du Ry 1768.

Die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts sich durchsetzende Industrialisierung treibt die Stadtentwicklung schnell voran. Die beiden Ansichten aus der Vogelschau, von Eltzner 1864 und 1878 gestochen, markieren, wie sich innerhalb von nur wenigen Jahren durch die Erweiterungen **das Stadtbild Cassels** einschneidend verändert.

## 5 Ausdehnung und Eingemeindungen

Der Bahnhof und die ersten Fabriken im Norden der alten Kernstadt, die Ausdehnung in südlicher, westlicher und nördlicher Richtung, die sich abzeichnenden Eingemeindungen von Wehlheiden und Wahlershausen, von Rothenditmold und Kirchditmold, die Parzellierungen im Westen für künftige Wohn- und Gewerbegebiete.

In der Altstadt und der Unterneustadt verändert sich wenig. Das Stadtbild bleibt, auch wenn neuer Wohnraum in einigen Hinterhofbereichen entsteht. Es wird enger. Die Straßen lassen sich nicht verbreitern. Verkehrsstaus auf Altmarkt und Fuldabrücke, dem einzigen Zugang von Steinweg und Königsplatz aus auf die Handelsstraßen nach Hannover, Leipzig, Dresden und Nürnberg, sind vorprogrammiert.

Die Hausbesitzer investieren sehr zurückhaltend, weil unklar bleibt, ob nicht doch breitere Straßenzüge geplant sind und baufällige Häuser abgerissen werden sollen.

## 6 Durchbrüche erleichtern den Straßenverkehr im Zentrum

Erst 1936 ist es dann soweit. Nach Plänen aus den 1920er Jahren wird der Freiheits Durchbruch umgesetzt. Vom Altmarkt aus die Marktgasse hoch Richtung Martinskirche und Königsplatz werden einzelne Gebäude und Hausreihen abgerissen. Das verschafft sogar Platz für neue Straßenbahnlinien durch die Altstadt. Auch der Verkehr auf den Straßen hat zugenommen: Fuhrwerke, Kutschen, Fahrräder und das schließlich zweigleisig angelegte Schienen-Netz teilen sich die Straßen mit den Fußgängern.

Hauptverkehrsmittel sind aber bis 1920 immer noch die von Pferden gezogenen Wagen, Droschken und Kutschen.

Die ersten Kraftfahrzeuge sehen aus wie Droschken. Diese nutzen Techniken wie die Einzelradfederung der Landaulet Kutsche und Entwicklungen für die Fahrräder. Überhaupt spielen diese für den sich abzeichnenden Wunsch nach Mobilität und nach unkomplizierter Fortbewegung eine große Rolle. Die Gangschaltung, der Ballonreifen, die Bremsen machen das neue Fahrrad zu einem in der Zeit der Jahrhundertwende angesagten Verkehrsmittel. Die spezielle Kleidung dazu wird ebenfalls angeboten.

## **7 Pferde-Omnibus, Dampfstraßenbahn, Pferdebahn, Elektrische**

1878 ist Kassel zusammen mit Kopenhagen und Paris die erste europäische Stadt, die eine Straßenbahnlinie vorweisen kann. An eine Dampf-Lokomotive gehängt fahren die Wagen auf einer Schienenstrecke, vom Königsplatz hoch zur Wilhelmshöhe. Von Pferden gezogene Kutschen (überdachter, teilweise zweistöckiger Kremser, Pferde-Omnibus)) gibt es bereits Anfang des 19. Jahrhunderts in Paris, London und Berlin. Sie sind Teil des Straßenverkehrs. Dann setzt sich der Schienenverkehr durch und auch die Elektrifizierung ist nicht mehr aufzuhalten. Diese beginnt im Verkehrswesen in Kassel 1898 auf der Teilstrecke Mombachstraße (Holländische Straße) - Königsplatz - Kirchweg. Die Linie 1 führt schließlich ab 1899 bis zur Wilhelmshöhe. Die Strecke vom Lutherplatz nach Rothenditmold folgt schon Ende 1900. Bis dahin wickeln die Pferdebahnen den Öffentlichen Personen Nahverkehr ab. Das sind stabile Wagen, die von Pferden gezogen werden und auf Schienen fahren, für mehr als zehn Fahrgäste. Eine privat betriebene Pferdebahn verkehrt von 1897 bis 1911 zwischen Altmarkt und Wolfsanger. Zuvor richtet die „Actiengesellschaft Casseler Stadteisenbahn“ Linien ein, vom Totenhof (Holländische Straße) bis zum Königsplatz und eine von der Germaniastraße über den neuen Hauptbahnhof weiter zum Bahnhof Bettenhausen. Diese verbinden die neuen Arbeiter-Wohn-Viertel mit den Industriegebieten.

## **8 Perspektiven im beginnenden Industrie-Zeitalter**

Der „Blick vom Kratzenberg auf den Bahnkörper, Rothenditmold und Wilhelmshöhe“ aus dem Jahr 1880 schildert die Entwicklung hin zum bedeutenden Industriestandort. Zu sehen sind die Anfänge des Waggon-Bau Unternehmens Wegmann. Rechts im Gemälde, auf dem Hügel, thront die Villa des Fabrikanten. Interessant für das neue Stadtbild ist die Wohnhaus-Reihe, modern mit Außen-Aborten und Vorgärten, wie sie überall in den Industriestädten Europas entstehen. Die Wohnungen sind begehrt, nahe an den Fabriken und mit viel Luft drum herum. Die Vorgärten können Arbeiterfamilien für den Anbau von Gemüse nutzen. Das alles lässt die Wohnsituation in der Altstadt nicht zu.

Fabriköfen, Dampflok und Wagen signalisieren das heraufkommende technische Zeitalter. Der Blick auf die Wilhelmshöhe deutet an, dass mit 8-Stundentag und besserer Entlohnung alle sozialen Schichten künftig an Mobilität und Freizeitgestaltung teilhaben können. Der Sonntagsausflug zum Bergpark oder die Radtour in die Umgebung werden bald zum Statussymbol.

## **9 Sanierungen in der Altstadt**

Zurück zum Zentrum. Die Sanierungspläne liegen zwar weiterhin nur in den Schreibtisch-Schubladen. Dennoch soll die Altstadt schöner werden. Dafür setzt bereits Ende der 1920er Jahre ein Umdenken ein. An vielen mehrstöckigen, an Hauptstraßen und Plätzen gelegenen Bürgerhäusern mit Geschäften und Wohnungen, wird das Fachwerk freigelegt. Barocke Gebäude

erhalten einen neuen Putz. Die Kunstverlagsanstalt Bruno Hansmann gibt eine Postkarten-Serie heraus: „Alt-Kassel - die Heimstatt althessischer Bau- und Handwerkskunst“. Das damit forcierte Stadtbild wirkt noch bis in die 1950er Jahre hinein und beeinflusst nachhaltig die Sicht und Sehnsucht zahlreicher Bürger nach der „verlorenen Stadt“. Und das diskreditiert den Neuaufbau, über den zu Recht auch strittig diskutiert wird. Zahlreiche nicht beschädigte Bürgerhäuser werden nach dem Krieg abgerissen.

## **10 Individualverkehr – Autofreundliche Stadt**

Diese müssen den breiten Straßenzügen weichen, das Zeitalter des Individualverkehrs ist nicht mehr aufzuhalten.

In den 1950er Jahren wird das Ideal der „autofreundlichen Stadt“ mit den breiten Straßen-Achsen durch Bilder geschickt eingeführt. In den Zeitungen abgedruckt und vor allem durch die zahlreichen Postkarten aus den Foto-Studios z. B. von Eberth und Becker wird der Neubeginn künstlerisch in Szene gesetzt. Ein neues Stadtbild entsteht, dazu tragen die Fotos gerade deshalb bei, weil sie die Bedürfnisse nach individueller Teilhabe an Mobilität und Stadtleben sichtbar machen.

Und ganz offensichtlich bilden Fotos vom Alltag in der Treppenstraße aber auch die Gegenposition zur autogerechten Stadt ab. Die erste Fußgängerzone Europas zeichnet sich durch eine städtebaulich äußerst gelungene Sichtachse aus. Ein Baustil der 1950er Jahre kristallisiert sich heraus, Laternengeschosse, Balkone, Erker verbunden mit einer klaren Gliederung der Fassaden. Steinweg und Ständeplatz signalisieren, dass die Planungen auf eine offene Stadtgestalt hinauslaufen sollen.

Von diesem Gedanken aus lässt sich doch weiter diskutieren. Wem gehört die Stadt? Ist der kostenlose ÖPNV machbar? Wie stark soll der Autoverkehr die Stadtplanung bestimmen? Die Radinfrastruktur systematisch und zügig ausbauen! Und, warum fehlt es so sehr an bezahlbarem Wohnraum?

Lässt sich vielleicht doch die „Erinnerungskultur der verlorenen Stadt“ in ein vermittelndes Denken einbeziehen? Können nicht doch beispielsweise die aktuellen Restaurierungen von Straßenzügen in der Altstadt und die neuen Boulevards in den Quartieren im Westen gerade zusammen (!) mit Ansichten im Stil der 50er, 60er Jahre Kassels Stadtbild neu definieren?

## **11 Stadtbilder vor 1943 und in den 1950er, 1960er Jahren**

Das Stadtbild der Nachkriegszeit wird heute - also mit dem Abstand von 50 Jahren - allmählich wieder wertgeschätzt. Besonders der Friedrichsplatz ist ein geeigneter Ort dafür, Sichtweisen in der Bevölkerung zu betrachten und zu hinterfragen, speziell die Einstellungen zu einem Neubeginn nach den Zerstörungen durch den Bombenangriff vom 22. Oktober 1943. Wiederum

spielen die Bilder eine große Rolle und beste Indizien sind die zahlreichen Postkarten mit Ansichten vom Friedrichsplatz insgesamt und zu einzelnen Gebäuden und Anlagen. Im Mittelpunkt der ikonografisch vermittelten Diskussion steht das Fridericianum selbst und im Kontext der Platzgestaltung geht es auch um das alte und neue Theater.

Für die Inszenierung des preußischen Hoftheaters 1909 am südöstlichen Rand des Friedrichsplatzes haben das renommierte alte Opernhaus (heute steht dort die Galeria Kaufhof) und das beliebte Auetor weichen müssen. Das ist im kollektiven Gedächtnis der Bürgerinnen und Bürger nicht mehr präsent. Sicher, das von Bomben schwer getroffene preußische Theater hätte in den 1950er Jahren wieder aufgebaut werden können. Es war eine politische Entscheidung abzureißen und an der Nordostecke ein modernes Gebäude zu errichten. Die Postkarte von 1928 zeigt überdeutlich, wie der von Kaiser Wilhelm II. gewünschte Theaterbau die gesamte Südost-Seite des Friedrichsplatzes einnimmt, den Platz quasi abschließt.

Zur Erinnerung, die Ausgangsidee war die Öffnung zu Park und Landschaft. Eine von Landgraf Friedrich II. initiierte Stadtplanung. Er entschied sich auch für das lediglich zweistöckige Gebäude am zentralen Ort, das Fridericianum als Bibliothek und Kunsthaus. Das erste öffentlich zugängliche Museum auf dem Kontinent. Daneben das Weiße und das Rote Palais als innerstädtische Residenz. Das von Bomben getroffene Fridericianum ist wieder aufgebaut worden, vom Roten Palais ist der Portikus erhalten. Die Auffahrt und der Portikus des Weißen Palais sind nur wenig angedeutet, durch das Schaufenster eines Modehauses. Der klassizistische Vorbau ist nicht mehr zu erkennen.

Das ließe sich aber heute korrigieren, denn das künstlerisch einmalige Geländer für die Auffahrt wartet im Depot des Landesmuseums auf die Nachbildung. Eine Stahlkonstruktion könnte den Balkon tragen und darunter das Schaufenster aufnehmen, also beibehalten, deutlich zur Wirkung bringen.

## **12 Der Friedrichplatz ist eine Konzept-Anlage**

Das Konzept des Platzes steht für ein spezielles Stadtbild. Die Bewohner sind auf dem zentralen Platz willkommen. Sie flanieren auf der Königsstraße. Auch die Baumreihen laden dazu ein. Bürgerinnen und Bürger sind stolz auf ihren Platz!

Die Residenzstadt ist Anfang des 19. Jahrhunderts für die gute Straßenbeleuchtung bekannt, mit Öl- und Petroleumlampen, die ein Lichtmacher bedient und wartet. Das erste Kasseler Gaswerk 1850 versorgt dann ab 1850 mehr als 400 Gaslaternen, ab 1894 mit dem zweiten Gaswerk werden es 1200 Lampen. Jetzt, zur Zeit der Jahrhundertwende, setzt die schrittweise Versorgung der Quartiere und Wohnungen mit Stadtgas und mit Elektrizität ein.

### **13 Das Fridericianum ist der Kern eines Programms**

Das Fridericianum ist ein klassizistischer Bau. Nicht zufällig sind es also dorische Säulen und Kapitele sowie eine Attika mit Vasen und Figuren. Die Antike lässt grüßen!

Interessant ist die Geschichte des Denkmals. Die Statue wird 1783 noch zu Lebzeiten Friedrichs II. eingeweiht. Der Landgraf im römischen Feldherrngewand schaut auf sein Museum. Hier auf der Postkarte, sie ist 1910 gelaufen, blickt er zur Oberneustadt hinüber. Die Statue auf dem quadratischen Sockel ist eingezäunt.

Zahlreiche Postkarten aus der Zeit zwischen 1880 und 1930 zeigen Motive mit Kindern, Familien und flanierenden Personen. Heute steht das Denkmal am Rand. Friedrich schaut aber erneut auf („sein“) Kunsthaus.

### **14 Stadtbilder des wirtschaftlichen Aufschwungs**

Ein „Gruß aus Kassel“. Die Postkarte zeigt vier Fotografien, die den Aufschwung der 1950er Jahre visualisieren. Zum Stadtbild des Regionalzentrums gehören hier der vierspurig ausgebaute Steinweg, der Ständeplatz als breiter Straßenzug mit Parkbuchten in doppelter Reihe auf einer Seite und den Straßenbahngleisen in der Mitte, die Sichtachse von der Treppenstraße hoch zum Hauptbahnhof, das neue Bahnhofsgebäude mit Vorplatz und parkenden Autos.

Die Fußgänger fallen auf. Das Steinweg-Foto zeigt Personen, die die gerade fertiggestellte Anlage begutachten. Der Blick die Treppenstraße hoch bleibt zunächst bei dem Ensemble von querendem PKW und passierenden Personen stehen, die auf der Königsstraße eingekauft haben. Die Treppenstraße wird 1953 als erste Fußgängerzone Deutschlands eröffnet, fünfzehn Jahre später folgt die Einkaufsmeile nach.

Der Ständeplatz ist vor dem Krieg ein angesagter Boulevard, hier beginnt die Stadterweiterung im Westen. Von den Plätzen am jeweiligen Ende zweigen die Kurfürstenstraße und die Hohenzollernstraße (heute die Friedrich-Ebert-Straße) ab. Besonders der Friedrich-Wilhelms-Platz ist ein sehr beliebtes Postkartenmotiv. Seine zahlreichen Umgestaltungen zwischen 1880 und 1930 sind anschaulich dokumentiert.

Das Ständehaus ist das zentrale Gebäude der aktuell so verkehrsreichen Anlage. Der Bau im Stil der Neo-Renaissance wird 1836 für das kurhessische Parlament eröffnet. Heute sitzt hier die Zentrale des Landeswohlfahrtsverbandes Hessen.