

Auf Schritt und Tritt

Optik und Haptik von historischen Freiflächen

At Every Step: The Optics and Haptics of Historic Open Spaces

The article examines the visual and tactile significance of historic ground surfaces in shaping and perceiving urban and landscape spaces. While façade conservation is well established, historic pavements and open-space surfaces are often neglected despite their essential role in spatial experience. Through examples from Austria—including garden paths, alpine routes, castle roads, historic townscapes, and modern interventions—the study highlights material continuity, construction techniques, drainage systems, and sensory qualities such as sound and texture. It discusses how modernization, new materials, and loss of craftsmanship affect authenticity and heritage value. The author advocates a conservation approach that considers surfaces as integral cultural heritage, emphasizing historically appropriate materials, repairability, and traditional techniques to preserve both the visual character and embodied experience of historic environments.

Betrachtet man einen Platz, einen Straßenzug oder eine Parkanlage so kommt dem Boden und seiner Beschaffenheit eine hohe Bedeutung für die Raumbildung und die Wahrnehmung der historischen Gesamtsituation zu. Dennoch wird der Bodengestaltung im denkmalpflegerischen Konzept oft eine viel geringere Aufmerksamkeit geschenkt als etwa den Fassaden der Häuser an einem historischen Platz. Bei der Restaurierung der Fassaden ist es geübte Praxis der Baudenkmalpflege, die Schichtenabfolgen der über die Jahrhunderte wechselnden Fassadenfärbelungen zu analysieren und zu dokumentieren, um zu einem begründeten Restaurierziel zu kommen. Der vor der Fassade liegende Bodenbelag ist jedoch nicht immer in gleicher Weise im Blick. Das mag darin begründet sein, dass Gehsteig und Straßenbelag oft als Verschleißschicht angesehen werden und der Nutzungsdruck auf diese begeht- und befahrbaren Oberflächen seit jeher so groß war, dass Sanierungsmaßnahmen regelmäßig stattfanden und meistens in der gerade neuesten Technologie ausgeführt wurden. Durch diese laufenden Veränderungen ergab es sich, dass heute im städtischen Bereich kaum noch Strukturen vorzufinden sind, die einem historischen Zustand entsprechen.

Im einem Kirchenraum, einer Hausdurchfahrt oder einem Stiegenhaus erscheint es vertraut alte Plattenbeläge, Pflasterungen oder historische Estriche vorzufinden. In Innenräumen ist es daher durchaus noch gut möglich, historische Raumschöpfungen ganzheitlich

zu erfahren. Im Außenraum jedoch muss man die Orte schon suchen, an denen sich historische Bodenoberflächen in ihren gealterten Zuständen erhalten haben und im Einklang mit den aufgehenden Bauten stehen. Den größten Anteil an Wege- und Platzoberflächen in geschichtlich tradiertem Materialität und Erscheinung finden wir in historischen Gartenanlagen. Freilich sind diese Bodenoberflächen den Veränderungen durch Reparatur und substanziellen Austausch in den angestammten Materialien unterworfen, aber diese Maßnahmen stehen in der Regel in einer deutlich höheren Materialkontinuität und profitieren von der Reparaturfähigkeit historischer Materialien. Wege und platzartige Freiflächen in Gartenanlagen vermitteln mit ihren wassergebundenen Decken und gepflasterten Bereichen daher in höherem Maße den Eindruck historischer Räume, in diesem Fall also der Gartenräume.

Außerhalb von Gartenanlagen sind in den Stadträumen die historischen Bodenoberflächen in situ nur mehr in sehr vereinzelt Lagen zu finden und lassen sich primär nur mehr in archäologischen Befunden erkennen. In den immer noch an den Oberflächen erhalten gebliebenen Zonen lässt sich dann nicht nur ein historischer Raum optisch wahrnehmen, sondern es lässt sich dort tatsächlich noch auf Schritt und Tritt ein historisches Ambiente erfahren, wo man im Gehen und Stehen die Unebenheiten einer historischen Pflasterung wahrnehmen kann und auch die Eigenheit der Materialität

eines Bodenpflasters taktil und akustisch im Klang des Schrittes auf den verschiedenen Materialien erfährt.

In Österreich finden sich im ländlichen Raum noch vereinzelt Beispiele von Altwegen, die Elemente des historischen Wegebaus überliefern. An besonders entlegener Stelle hat sich im Hochgebirge der Hohen Tauern der sogenannte Krimmler Tauernweg erhalten. Dieser fußläufige Alpenübergang ist ein einsamer Weg, der vom Salzburger Windbachtal, einem Seitental des Krimmler Achentals, nach Südtirol führt. Dieser schon in der Mittelsteinzeit durch Funde belegte Tauernübergang verfügt über eine Wegeoberfläche, auf der man noch heute eine Wegebefestigung mit Formsteinen sehen kann, die urkundlich auf das Jahr 1551 datiert werden kann. Diese exakte Datierung liegt an einer außergewöhnlich guten Quellenlage, die die Entstehung des Weges in seinem heutigen Verlauf dokumentiert. 1551 wurde der Säumerweg im Auftrag des erzbischöflichen Verwalters Heimeram Oberndorffer wesentlich ausgebessert und zum Teil völlig neu trassiert. Oberndorffer, der ein Verwalter im Pfliegericht Mittersill war, beschrieb in einem ausführlichen Bericht an die

erzbischöfliche Hofkammer die Verbesserung der Trassenführung und stellte in einer Handskizze den neuen Wegeverlauf dar, welcher der heutigen Wegeführung entspricht. In diesem Dokument sind sogar die Namen der vier Wegmacher überliefert, die 1551 um 100 Gulden die Arbeiten durchgeführt haben.¹

Es liegt im Wesen von Altwegen, dass Sie nur in seltenen Ausnahmefällen exakt datiert werden können. Bei den Wartungs- und Wegmacherarbeiten, die der Einfachheit halber immer im historisch gewählten Konstruktionsprinzip ausgeführt wurden, fügen sich spätere Ausbesserungen optimal in das Gesamtgefüge ein. Der etwa 120 cm breite Weg ist dammartig auf dem Almboden errichtet und wird durch große Randsteine nach Außen begrenzt. Diese aus größeren Findlingen bestehenden Randsteine halten das Pflaster zusammen, das aus kleineren Steinen besteht, die stehend eingegraben wurden und sich gegenseitig verkeilen. (Abb. 1) Ganz entscheidend für den dauerhaften Bestand eines Weges ist die gezielte Wasserableitung entlang des Wegrandes. Deshalb wurde hangseitig ein Graben angelegt, in den die Hangwässer abgeleitet werden. Diese



Abb. 1: Krimmler Tauernweg, Salzburg, 2020

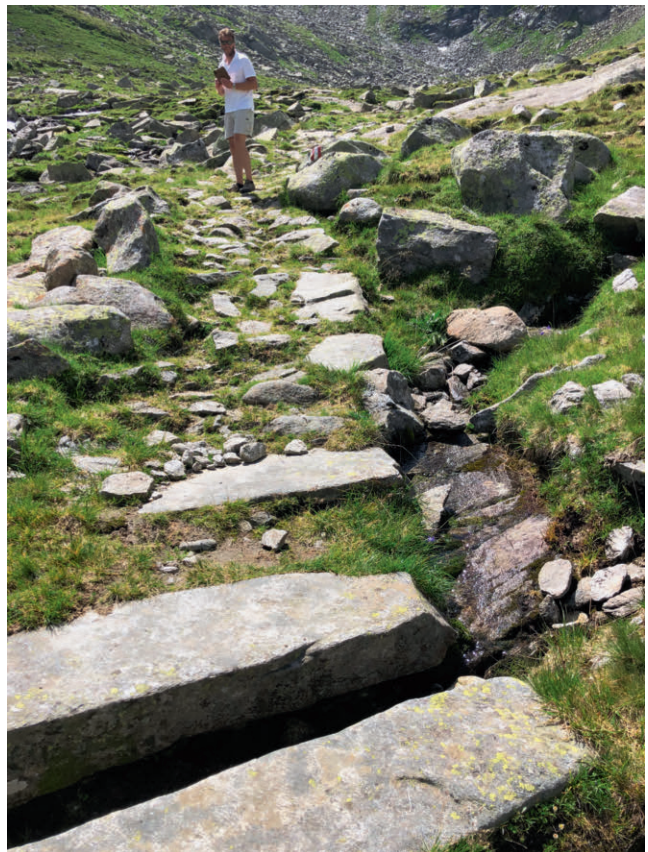


Abb. 2: Krimmler Tauernweg mit Entwässerungsrinne, Salzburg, 2020

1 Udo Kühn, Wegmacher am Tauern, Erbach-Bullau 2001, S. 16–21.

Hangwässer werden in relativ regelmäßigen Abständen talwärts ausgeleitet, indem quer zum Wegeverlauf stehende Steine Rinnen ausbilden. (Abb. 2) Das ist ein einfaches System, das über Jahrhunderte funktioniert und bis heute noch ein anschauliches Charakteristikum einer historische Wegeoberfläche darstellt. Die gezielte Wasserableitung bleibt eine der wesentlichsten Aufgaben von befestigten Bodenoberflächen und stellt über die Zeiten dort ein strukturbildendes Element dar.

Bei den ältesten erhaltenen Bodenbelägen spielt die Haptik die größte Rolle. Ein weiteres Beispiel hierfür ist die historische Auffahrt zu der auf einem Basaltfelsen hoch aufragenden Riegersburg in der Steiermark. Diese Straße verläuft durch sechs Tore, die in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts angelegt wurden. Der Belag ist in die Torbauten so eingebunden, dass sich daraus auch die Datierung der Wegeoberfläche ergibt. Der geologisch anstehende Basalt wurde hier als Pflastermaterial für den Weg verwendet. Zum Teil musste man, wo es die Trassenführung für eine ausgeglichene Steigung erforderte, den gewachsenen Stein abarbeiten und Fahrinnen anlegen. (Abb. 3 und 4)

Aus der bis heute ersichtlichen Höhenlage der Straße wird deutlich, dass kaum Veränderungen vorgenommen wurden. Stellenweise erfolgten Ausbesserungen im schadhafte Pflaster. Erfreulicherweise dürfte sich hier in der Gesamtheit der Veränderungsdruck durch Modernisierungen in Grenzen gehalten haben.

Während sich in hochalpinen Lagen oder im nicht öffentlichen Umfeld von Schlössern und Burgen der Nutzungsdruck nicht so stark auswirkte, haben sich im Siedlungsraum kaum unveränderte Straßen und Wege erhalten. Dies lässt sich in der Wachau gut nachvollziehen, weil diese Region in der Zeit um 1900 auf Grund der malerischen Qualitäten dieser Kulturlandschaft vielfach dokumentiert wurde. Der Fotograf Konrad Heller, dessen Bilder die erste Kunsttopografie des politischen Bezirkes Krems an der Donau von 1907 illustrierten, hat in seinen Aufnahmen viele historische Straßen- und Wegesituationen festgehalten. Dort ist zu sehen, dass im Straßenverlauf Sandoberflächen vorherrschten und Pflasterungen mit Steinplatten vor allem dann eingesetzt wurden, wo Steigungen zu überwinden waren. Die plattigen Pflastersteine baute man stehend



Abb. 3: Riegersburg Pyramidentor mit Auffahrt, Steiermark, 2024



Abb. 4: Riegersburg Annentor mit Auffahrt, Steiermark, 2024



Abb. 5: Radlbach in der Wachau, Niederösterreich, Konrad Heller, um 1905

ein, damit sich die Steine unter Belastung verkeilen. Die Steine wurden quer zum Straßenverlauf verlegt, um den Hufen der Pferde besseren Halt zu bieten. (Abb. 5) In der Ebene verlaufende Straßen waren bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts hinein nicht durchgehend gepflastert. Selbst in Ortschaften wie Dürnstein überwogen Sandstraßen, die nur entlang der Fassaden durch ein Traufenpflaster befestigt waren und so eine Vorstufe des Gehsteigs ausbildeten. (Abb. 6)

Durchgehende Pflasterungen haben sich vorerst in Bereichen etabliert, in denen die kontrollierte Ableitung von Niederschlagswässern und Fäkalien eine erhebliche Rolle spielte. In der Kremser Rabengasse, die so schmal ist, dass sie nicht mit einem Wagen befahren werden kann, zeigt sich ein typisches historisches Straßenpflaster der Wachau. Die Erfüllung des funktionalen Erfordernisses zeigt sich an dem in Straßenrichtung als Pflaster verlegten Mittelstreifen zum Zwecke der Entwässerung. (Abb. 7) Diese Form der Steinpflasterung wurde zu einem als charakteristisch empfundenen Element im Altstadtbild und fand in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts in der Wachau verbreitete Anwendung. Selbst wenn der Eindruck entsteht, man habe es hier mit jahrhundertealtem Pflaster zu tun, so zeigen historische Ansichten im direkten Vergleich etwa, dass die meisten Straßenpflaster in Krems und Stein das Ergebnis eines gestalteten Altstadtbildes sind. (Abb. 8)

Ein Beispiel für die konstituierende Rolle der gepflasterten Entwässerungsrinnen stellt der Hauptplatz von



Abb. 6: Dürnstein, Hauptstraße, Niederösterreich, Konrad Heller, um 1905

Retz dar. Dort wurden im ausgehenden 20. Jahrhundert die Entwässerungsrinnen mit dem historischen Steinbestand wieder in die Platzoberfläche integriert, aber in den anschließenden Flächen mit Kleinsteinpflaster kombiniert, das eigentlich einer späteren Entwicklungsstufe der Bodenbeläge zugehört. (Abb. 9)

Selbst in Wien und seinen Vorstädten waren lange Zeit die großen Ausfallstraßen und Plätze unbefestigt, was sich sehr gut in den zahlreichen überaus detaillierten Ansichten der Vedutenserien von Johann Ziegler, Carl Schütz und Laurenz Janschä des ausgehenden 18. Jahrhunderts und der Zeit um 1800 nachvollziehen lässt. (Abb. 10) Die Ansicht des Platzes der Hofbibliothek, des heutigen Josefsplatzes, der 1807 unmittelbar nach der Errichtung des Reiterstandbildes Kaiser Josephs II. in einer kolorierten Umrissradierung von Carl Schütz dargestellt wurde, zeigt eine Zonierung der Platzoberfläche, in der nunmehr auch Pflasterung eine Rolle spielt.² Das Denkmal für Joseph II. ist von einem im Rechteck gelegten Steinplattenbelag eingefasst und auf diese Weise in einer Unterscheidung zu der gesamten Sandoberfläche auf festen Grund gesetzt. In den Ecken der gepflasterten Fläche wird das Oberflächenwasser über Rinnen kontrolliert abgeleitet; ein

2 Albertina, DG1935/1061.



Abb. 7: Krems, Rabengasse, Niederösterreich, 2024



Abb. 8: Krems, Margarethenstraße, Niederösterreich, 2024



Abb. 9: Retz, Hauptplatz, Niederösterreich, 2024

Detail, das neben dem Gestaltungsanspruch auch die funktional induzierte Aufbringung einer Pflasterung belegt. Diese Mittelfläche ist heute noch in gleicher Weise erhalten geblieben, befindet sich aber nunmehr inmitten eines Kopfsteinpflasters. Die Darstellung von Carl Schütz zeigt am Bildrand, dass die anschließende Augustinerstraße 1807 bereits einen Pflasterbelag aufwies.

Tatsächlich waren das Staub- und Verschmutzungsproblem und die Verschlammung nach Regenfällen im städtischen Raum sehr groß und wirkten sich auf stark frequentierte Verkehrsflächen entsprechend stark aus. Bereits im Mittelalter wurden Marktplätze und bedeutende Straßen gepflastert. Im Laufe des 18. Jahrhunderts verdichtete sich das Netz von gepflasterten Straßen, forciert durch städtische Verordnungen. Dennoch sollen sich Teilnehmende am Wiener Kongress darüber empört haben, dass die Straßen und Plätze Wiens so verschmutzt seien. Diese Umstände führten mehr und mehr zu Pflasterungen, die zunehmend mit sehr dauerhaften Granitsteinen ausgeführt wurden.³ Einen durchgehenden Belag mit rechtwinkligen Steinplatten zeigt bereits eine 1783 von Carl Schütz geschaffene Ansicht des Michaelerplatzes.⁴ (Abb. 11) Interessant

3 Für einen zusammenfassenden Überblick zur Geschichte des Straßenpflasters in Wien siehe Felix Czeike, Historisches Lexikon Wien, Band 5, Wien 1997, S. 366 f.

4 Albertina, DG1935/1120.

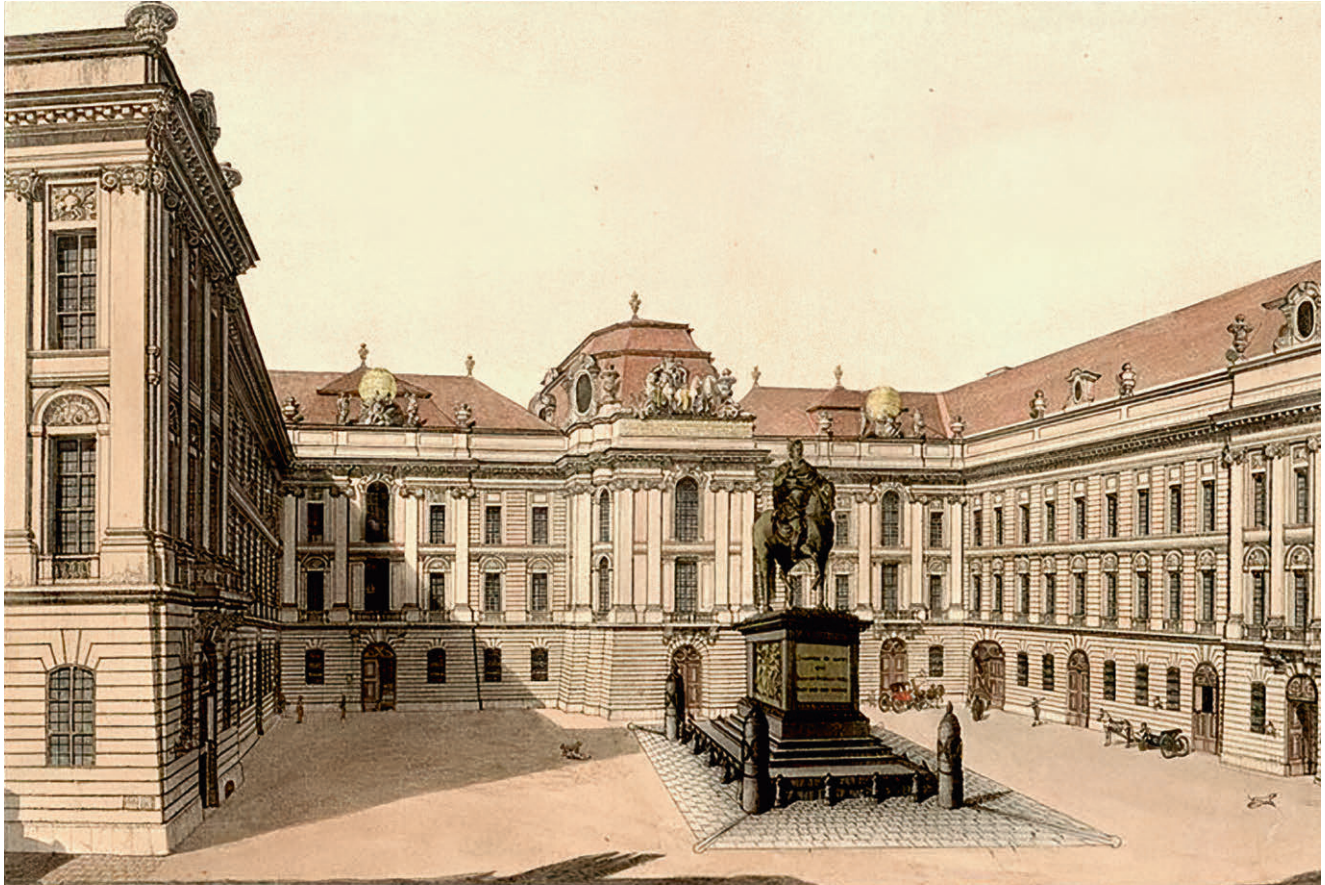


Abb. 10: Wien, Josephsplatz, kolorierte Umrissradierung von Carl Schütz, 1807



Abb. 11: Wien, Michaelerplatz, kolorierte Umrissradierung von Carl Schütz, 1783



Abb. 12: Wien, Ulrichsplatz, 2024

ist die funktionale Platzmöblierung mit Holzbarrieren, an denen eine Streifenbemalung Signalwirkung haben sollte, sowie die Steinpoller vor den Fassaden, um Fußgängerströme zu lenken und Kutschen auf Distanz

zu halten. Funktionale Zonierungen sind auch durch Differenzierungen im Pflasterbelag selbst ausgewiesen worden, wie etwa eine aquarellierte Ansicht des Stephansplatzes von Rudolf von Alt von 1832 zeigt.⁵ Befahrbare Flächen und Fußgängerbereiche sind dort durch Steinformaten unterschieden.

Auf dem Ulrichsplatz im 7. Wiener Gemeindebezirk sind solche weithin üblich gewesenen Zonierungen durch die Verlegung des Pflasters noch heute vorhanden. Der Fahrstreifen zeigt hierbei eine besondere Bearbeitung der Granitsteine. Es handelt sich dort um rechteckige Pflastersteine mit Rillen, um den Pferdehufen mehr Halt im ansteigenden Terrain zu bieten. (Abb. 12) In der Ballgasse im 1. Wiener Gemeindebezirk weist die heute bestehende Pflasterung ebenfalls noch eine Zonierung mit Geh- und Fahrstreifen auf, die der historischen Situation folgen, wie sie auf Fotografien aus der Zeit um 1900 dokumentiert ist. (Abb. 13) Die rezente Verletechnik bringt jedoch einen erheblichen Abstand zum historischen Erscheinungsbild mit sich, denn an die Stelle der engen Pflasterung im Sandbett sind breite Zementfugen getreten, die ein eigenes Muster ausbilden. (Abb. 14) Damit wird die denkmalpflegerische Problematik deutlich, dass mit dem Verlust der ursprünglichen Werktechnik und der handwerk-



Abb. 13: Wien, Ballgasse, um 1900



Abb. 14: Wien, Ballgasse, 2024

5 Wien Museum, IN 106499.



Abb. 15: Karikatur aus der Wiener Theaterzeitung, Johann Christian Schoeller, kolorierte Umrissradierung, 1838



Abb. 16: Karikatur aus der Wiener Theaterzeitung, Cajetan (Anton Elfinger), kolorierte Umrissradierung, 1846

lichen Fertigkeiten keine authentische Tradierung im Stadtraum gewährleistet werden kann.

Die Herausforderungen beim Übergang zu gepflasterten Straßen sowie auch die dabei üblichen Zonierungen an den Oberflächen zeigt eine satirische Darstellung von Johann Christian Schoeller aus der Wiener Theaterzeitung von 1838.⁶ (Abb. 15) Auf dem Weg zu einem Konzert von Johann Strauß quert eine Gruppe des feingekleideten Wiener Bürgertums tänzelnd eine Straße. Sie wollen den Gehweg mit Plattenbelag entlang der Häuser erreichen, müssen hierfür aber den Fahrstreifen mit Kopfsteinpflaster überwinden, der vollkommen verschlammt und versandet ist. Ein Bub mit Besen in der Hand ist offenbar dafür abgestellt, eine Querung mit dem Besen bis zu den Pflastersteinen freizumachen und erhält dafür von einer der Damen Trinkgeld. Die satirische Darstellung stellt den Fortschritt also in Frage. Ein zweites Blatt in der Theaterzeitung, diesmal von Cajetan (d. i. Anton Elfinger), datiert aus dem Jahre 1846 und zeigt „Die neueste Asphalt-Pflasterung“.⁷ (Abb. 16) Fußgänger, vom Gestank des neuen Materials überwältigt, bleiben in dem frisch aufgetragenen Belag stecken und verlieren ihre Schuhe im klebrigen Asphalt, die dort herrenlos zurückgelassen werden. Die Asphaltierung von Straßen und Plätzen hat sich dennoch durchgesetzt und wurde im 20. Jahrhundert zum gängigen Straßenüberzug.

Daneben wurde die Tradition des Kleinsteinpflasters fortgesetzt, wie das Projekt der Wiener Höhenstraße

zeigt, die von 1934 bis 1938 errichtet wurde. Diese folgt der ältesten Konstruktionsweise im Wegebau, indem Randsteine den bombierten Fahrstreifen einspannen und von betonierten Entwässerungsrinnen begleitet



Abb. 17: Wien, Höhenstraße, 2024

⁶ Wiener Szenen No. 19: Beilage zu: Wiener allgemeine Theaterzeitung und Originalblatt 1838, 31. Jahrgang, No. 204 (11. Oktober 1838), S. 924.

⁷ Satyrisches Bild No. 67: Beilage zu: Allgemeine Theaterzeitung, Originalblatt für Kunst, Literatur, Musik, Mode und geselliges Leben 1846, 39. Jahrgang, No. 249 (17. Oktober 1846), S. 996.



Abb. 18: Wien, Werkbundsiedlung, Woinovichgasse, Martin Gerlach, 1932

werden. Die handwerkstechnische Verlegung und die Materialität der Pflastersteine fügen sich in den male-
risch angelegten Straßenverlauf der Ausflugsstraße,
die sich stimmig in den Wienerwald einbetten sollte.
(Abb. 17)

Deutlich andere Straßenräume wurden in der Wiener
Werbundsiedlung produziert, die ja eine Ausstel-
lungsstraße für eine Mustersiedlung der Moderne
war. Dort bilden Betonplatten den Straßenbelag. Die
Frage der Reparaturfähigkeit der Moderne erfordert
allerdings eine einlässlichere Auseinandersetzung
als es das Ausgießen von Fehlstellen mit Asphalt
derzeit zeigt. Im Gesamtzusammenhang wäre eine
ähnliche methodische Herangehensweise vorzuse-
hen, wie dies bei den denkmalgerechten Muster-



Abb. 19: Wien, Werkbundsiedlung, Woinovichgasse, 2024

sanierungen der Häuser der Werkbundsiedlung er-
folgte. (Abb. 18 und 19)

Es bleibt zu wünschen, dass in anderen Bereichen der
Denkmalpflege seit langem selbstverständliche Heran-
gehensweisen auch auf die Straßen- und Platzflächen
der Stadt- und Ortsräume angewendet werden, um
Materialgerechtigkeit, handwerkstechnische Authen-
tizität und historisches Erscheinungsbild zu gewähr-
leisten. Dies schließt auch eine Wiederherstellung von
verlorenen Straßen- und Platzoberflächen nicht aus.