

# KULTUR – LANDSCHAFT e.V.

Wiesenstraße 6

17192 Lansen

Telefon 03.99.34 – 88.808

[www.kultur-landschaft.org](http://www.kultur-landschaft.org) [verein@kultur-landschaft.org](mailto:verein@kultur-landschaft.org)

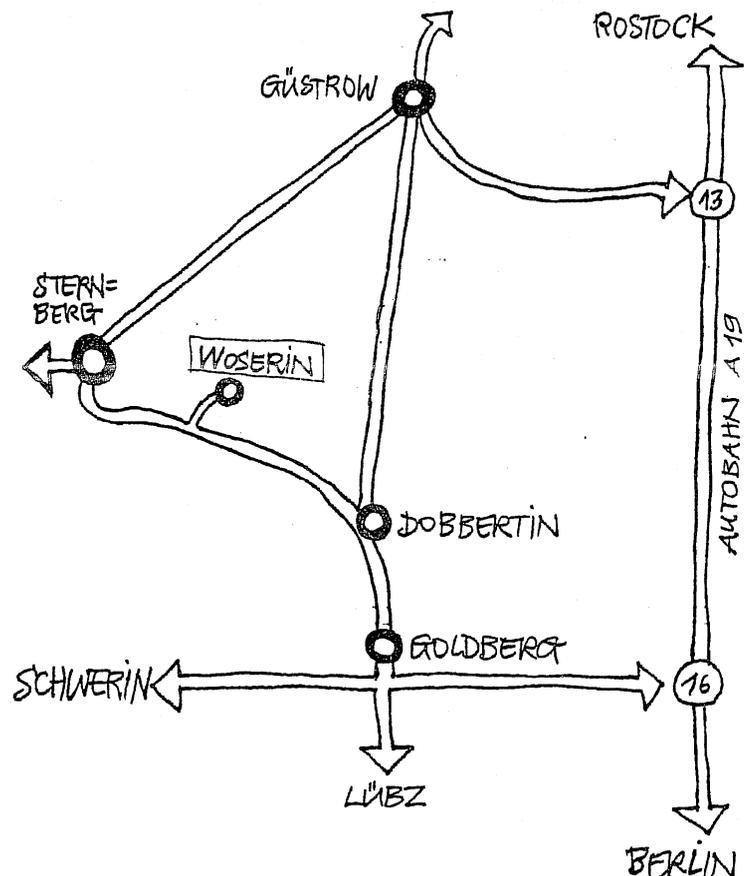
## Einladung

zum XVIII. Septemborgespräch im Gutshaus am See zu Woserin am  
Samstag, dem 4. September 2010, 10.30 – 17.30

Woserin liegt mitten in Mecklenburg, etwa 12 km östlich von Sternberg und etwa 20 km südwestlich von Güstrow. Wir danken dem „Verein zur Erhaltung der Woseriner Pflasterstraße e.V.“ für die Einladung und die Bewirtung. Bei kühlem Wetter bitte Pullover, Kissen und Decken mitbringen. Die Teilnahme ist kostenlos, es wird aber eine kleine Spende erwartet. Wir bitten um Anmeldung oder Absage bei einer der beiden Adressen auf diesem Blatt.

Mit freundlichen Grüßen  
Diethart Kerbs &  
Sophie Schleußner

MIT  
freund-  
lichen  
Grüßen!  
D. Kerbs



Ansprechpartner: Prof. Dr. Diethart Kerbs Schillerstraße 10 10625 Berlin Tel. 030 – 312.74.74

Bankverbindung: Deutsche Bank Filiale Waren Konto-Nummer 8309411 BLZ 130 700 24

# Nur eine Kopfsteinpflasterstraße ?

Das XVIII. Septemborgespräch am 4.IX.2010  
im Gutshaus am See zu Woserin

## Programm

- 10.30 Eintreffen & Kennenlernen
- 11.00 Begrüßung:  
Prof. Dr. Diethart Kerbs, Kultur-Landschaft e.V. /  
Anna Ochsenknecht, Verein zur Erhaltung der Woseriner  
Pflasterstraße e.V. / Rolf Eggert, Vorsitzender des  
Bauausschusses, / Giselbert Rotter, Hausherr.
- 11.30 Vortrag Prof. Dr. Diethart Kerbs: Was hat die Woseriner  
Dorfstraße mit dem Stuttgarter Hauptbahnhof zu tun?
- 12.00 Vortrag Dipl. Ing. Claus-Peter Spuhn: Historische  
Pflasterstraßen – kann und sollte man sie erhalten?
- 13.00 Mittagspause & Imbiss. Es wird ein schlichtes ländliches  
Mahl geboten.
- 14.00 Spaziergang und Besichtigungen der Pflasterstraße, der  
Dorfkirche und der schönsten Blutbuche von Mecklenburg.  
Sofern erwünscht, ist auch ein kurzes Bad im See möglich.
- 15.00 Kaffee und Kuchen, dazu weitere Beiträge und Berichte.
- 16.00 Vortrag von Frau Prof. Andrea Gaube: Lebensqualität im  
ländlichen Raum. Anschließend Diskussion
- 17.30 Ende

(Änderungen vorbehalten)

Demokratie bedeutet, dass diejenigen,  
die von einer politischen Entscheidung betroffen sind,  
auch an ihrer Entstehung beteiligt werden.  
(Carolin Emcke, : Mit guten Gründen misstrauen.  
In: Die Tageszeitung, 12.VII.2010)

## Die Erhaltung einer historischen Pflasterstraße : ein kleiner aber exemplarischer Konflikt

Anderswo geht es um eine Allee, eine kaputte Kirche, ein vernachlässigtes Gutshaus oder eine einsturzgefährdete Feldsteinscheune, in Woserin geht es um eine Kopfsteinpflasterstraße. Unabhängig vom Anlass ähneln die Fälle sich oft und die Fronten auch. Es entsteht ein Konflikt zwischen betriebswirtschaftlichen und kulturellen Zielsetzungen, zwischen unternehmerischen Einzelinteressen und gesellschaftlichen Wertvorstellungen. Die einen wollen Geld verdienen z.B. auch mit Abriss und Neubau, Zerstörung und Wiederherstellung, die anderen wollen die Schönheit der Region und die historischen Elemente der heimischen Kulturlandschaft erhalten. Womit sich übrigens auch Geld verdienen ließe.

Meistens (Gott sei Dank nicht immer) sind die ökonomischen Interessen mit den politischen Strukturen verflochten und haben die Amtsverwaltungen schon auf ihre Seite gezogen. Die Denkmalpflege wurde nicht selten schon im Vorfeld zum Schweigen gebracht. Die Bürger erfahren oft erst (zu) spät davon, wenn die Pläne schon eingereicht und abgesprochen sind. Dann wirft man ihnen gerne vor, dass sie „jetzt erst aufwachen“, während man vorher alles getan hat, um die Sache nicht richtig öffentlich werden zu lassen. Die Zeitungen berichten oft erst, nachdem es zum Streit gekommen ist oder empörte Bürger auf die Straße gehen. Das ist ein Muster, welches sich wiederholt, sei es in Südwest- oder in Nordost-Deutschland.

In Stuttgart wird seit über zehn Jahren der Abriss des unter Denkmalschutz stehenden Hauptbahnhofs geplant. Die Bundesbahn hat sich mit den Regierenden der Stadt und des Landes verabredet, den Hauptbahnhof unter die Erde zu verlegen, dafür einen nahen Park mit hunderten von Bäumen zu opfern und anschließend die alte Bahnfläche mit Geschäfts- und Bürohochhäusern zu überbauen. Es ist ein Milliardenprojekt, über dessen Kosten gestritten wird, seitdem die Pläne ruchbar geworden sind. Nun demonstrieren in Stuttgart jede Woche Tausende von Bürgern dagegen. An der Mosel wird eine 160 Meter hohe und über 1700 Meter lange Autobahnbrücke quer durch ein jahrhundertealtes Weinbaugebiet geplant. Über ihren Nutzen wird ebenso gestritten wie über den des Bahnhofs-Umbaus. Sicher ist nur, dass Beides sehr viel Geld kosten wird und dass einige wenige Betonkonzerne daran sehr gut verdienen werden. Der Natur- und Denkmalschutz bleiben buchstäblich auf der Strecke. Das ist der größere Hintergrund, vor dem man auch das kleine Beispiel der Pflasterstraße von Woserin sehen kann. Wir wollen darüber informieren und diskutieren.

*Diethart Kerbs*

Diehart Kerbs

## Kopfsteinpflaster oder Schwarzteerdecke?

Die alte Straße von Deven nach Sorgenlos ist eine der schönsten Alleen des Landes. Mit ihrem historischen Kopfsteinpflaster ist sie von Lage und Anlage her ein Kulturdenkmal. Sie läuft über fast 3 km gerade an einer Höhenkante entlang. Zwischen den alten Bäumen geht der Blick über die Felder hinunter zum Schloß und Park von Varchentin. Es sind drei Elemente, die die Straße zum Kulturdenkmal machen: zunächst Lage und Linienführung in der Landschaft, sodann die alten Alleebäume und schließlich der historische Straßenbelag, das Kopfsteinpflaster. Das war noch recht gut intakt. Nun soll es unter einer glatten, schwarzen Teerdecke begraben werden. Ich zögere nicht, dieses Vorhaben als eine große Dummheit zu bezeichnen.

Hier sind die Gründe: Der *erste* ist ein ökologischer. Auf einer Kopfsteinpflasterstraße kann das Regenwasser zwischen den Steinen versickern, so bekommen die Wurzeln der Bäume etwas zu trinken, die unter der Straße verlaufen. Von der geschlossenen Teerdecke fließt das Wasser seitwärts in die Felder, die Bäume erhalten weniger Luft und Nahrung. Der *zweite* Grund ist ein psychologischer: Das Kopfsteinpflaster verleitet zum Langsamfahren, die Teerstraße zum Rasen, zum Wettfahren, zum Überholen. Es wird nicht lange dauern, bis an dieser geraden Strecke das erste Auto an einem Baum zerschellt, die ersten Unfalltoten zu beklagen sind. Dann wird man sagen, die Bäume sind schuld, wenn die Menschen sich daran zu Tode fahren. So hat man in den fünfziger und sechziger Jahren auch in Westdeutschland argumentiert, deshalb gibt es dort heute fast keine Alleen mehr. Der *dritte* Grund ist der kulturhistorische: Alleen und Kopfsteinpflasterstraßen sind Kulturleistungen der Vergangenheit. Sie sind ein Teil der historischen Identität dieses Landes.

Wir haben die Pflicht, sie zu bewahren und zu pflegen, anstatt sie zu zerstören. Das gilt insbesondere für Nebenstraßen wie die von Sorgenlos nach Deven. Daß Fernstraßen für den Durchgangsverkehr und für Schwertransporte geeignet sein müssen, ist klar. Aber wo, wenn nicht auf den weniger befahrenen Nebenstrecken, kann das historische Gesicht der Region noch unverfälscht erhalten werden?

Der *vierte* Grund ist der ästhetische. Die Teerdecke liegt als eintönig schwarzes Band in der Landschaft, das Kopfsteinpflaster hat dagegen eine lebhaftige Farbigeit und ein kleinteiliges plastisches Profil. Die Steine wurden früher von den Feldern gesammelt, sie stammen aus der Landschaft und gehören zu ihr. Wer nicht mit Blindheit geschlagen ist, kann erkennen, wie schön diese alten Straßen sind, wenn die Sonne darauf scheint und dem Auge ein reichhaltiges Spiel von Farben und Formen zeigt.

Wer möchte, kann als *fünften* Grund noch einen wirtschaftlichen anführen. Die Touristen, die aus den großstädtischen Ballungszentren nach Mecklenburg kommen, freuen sich, wenn sie hier eine ursprünglichere Landschaft, eine weniger zerstörte Natur und weniger verunstaltete Ortschaften finden als bei sich zu Hause. Für sie ist das Moos zwischen den Pflastersteinen kein Zeichen für Rückständigkeit, sondern ein Indiz für saubere Luft und ein Stück alter Kulturlandschaft. Je mehr eine Region, die auf Touristen hofft, sich dem Erscheinungsbild der Vorstädte nähert, aus denen die Touristen fliehen, desto mehr untergräbt sie die Fundamente ihrer künftigen wirtschaftlichen Entwicklung.

Der Zeitgewinn, den man auf dieser kurzen Strecke von knapp 3 km durch den Austausch des Straßenbelags erzielen kann, beträgt vermutlich nicht einmal eine halbe Minute. Dafür wird der Müritzkreis um ein Kulturdenkmal und ein Stück seiner landschaftlichen Schönheit ärmer. Die einzigen, die vielleicht von dieser Torheit profitieren, sind die Inhaber der Straßenbaufirma. Aber selbst die hätten wahrscheinlich mehr davon, wenn sie das Kopfsteinpflaster im Bestand reparieren und mit dem Landkreis einen Pflegevertrag schließen würden. Herstellung und Reparatur von Kopfsteinpflasterstraßen erfolgen immer noch in Handarbeit, setzen also mehr Menschen in Lohn und Brot als die Maschine, die in wenigen Stunden den Teer ausbreitet. Das wäre dann der *sechste* Grund: der beschäftigungspolitische. Wenigstens der müßte den verantwortlichen Politikern doch einleuchten.

Der Polizei sei empfohlen, vom Tage der Einweihung der Schwarzteerdecke an eine eigene Unfallstatistik für die Straße Sorgenlos-Deven anzulegen. Vielleicht wird man angesichts der Zahlen von Toten und Verletzten dann in zehn Jahren zu dem Ratschluß kommen, den Teerbelag zu entfernen und die alte Kopfsteinpflasterstraße wieder herzustellen. Dann wird man vermutlich sagen: das hätten wir in jeder Hinsicht billiger können.

## Heimathefte 2/99

Die »Heimathefte für Mecklenburg und Vorpommern« werden seit 1991 in Zusammenarbeit mit Vereinen, Verbänden, Heimatbünden, Museen, Gedenkstätten, Archiven und weiteren Institutionen herausgegeben, die sich als Mitglieder des Landesheimatverbandes Mecklenburg-Vorpommern e.V. mit Geschichte, Kultur, Umwelt und angrenzenden Gebieten beschäftigen.

Herausgeber: © Landesheimatverband  
Mecklenburg-Vorpommern e.V.

ISSN 0984-1263