

INTERNATIONALES STÄDTEFORUM GRAZ



# ISG-NACHRICHTEN

NUMMER 2/1988

## LEBEN – WOHNEN – VERKEHR IN HISTORISCHEN ZENTREN

NACHLESE ZUM SYMPOSIUM IN DER WESTUNGARISCHEN STADT PÉCS



# „Experiment Telekommunikation“: Nun am Nationalfeiertag!

Mit Freude können wir berichten, daß die Gespräche über Schwerpunkte einer Landphilosophie und das „Experiment Telekommunikation“ der Akademie Graz vom Sommer auf den Herbst verlegt werden konnten. Den Termin 22. bis 23. Juli hätten eine Reihe führender Persönlichkeiten nicht wahrnehmen können.

Das vorläufige Programm sieht nun eine Begegnung von Politikern und Fachleuten am Dienstag, dem 25. Oktober, vor. Bei einem Empfang in der Grazer Burg, den Landeshauptmann Dr. Josef Krainer gibt, geht es um die Darstellung von Perspektiven für die Zukunft.

Dank des Entgegenkommens von Informations-Intendant Johannes Kunz, Wien, und des neuen Intendanten im Landesstudio Steiermark, Wolfgang Lorenz, überträgt der ORF am Vormittag des Österreichischen Nationalfeiertages, Mittwoch, 26. Oktober, eine 90-Minuten-Sendung zur europäischen Landkampagne.

Die Veranstaltung im Sendesaal ist als lebendige Mischung aus vorbereiteten Streifen und des „Experiments Telekommunikation“ gedacht. Vier Berichte stehen im Vordergrund:

- *Telehäuser in Schweden.* Der Vorsitzende des Nationalkomitees für die Landkampagne, NRAbg. Dr. Sixtus Lanner, wird dieser Tage Pilotprojekte in Skandinavien studieren.
- *Landschule morgen.* Eingespielt soll das Modell der neuen Land-



hauptschule in Tirol werden. Den TV-Spot bereitet Intendant Dr. Nagiller vor.

- *Umfassende Ortserneuerung.* Dafür ist der Markt Hartmannsdorf auszuwählen. Dort gibt es u. a. Mitbeteiligung beim Geschoßwohnbau und Beispiele für die Lösung des Abwasser- und Müllproblems.
- *Treibstoff vom eigenen Feld.* Süsteirische Bauern berichten von ihrem Raps-Methylester-Projekt im Zusammenwirken mit der

Fachschule Silberberg und vom „Flottentest“ mit Steyr-Traktoren. Der Hintergrund für diese Zielsetzungen: Die Landkampagne des Europarates geht im Dezember 1988 zu Ende, die Arbeit für den ländlichen Raum muß weitergehen.

Das genaue Programm geben wir in der Nummer 3/88 bekannt. Wer Vorinformation wünscht, möge sich bitte schriftlich an das Internationale Städteforum Graz, Hauptplatz 3, A-8010 Graz, wenden. Postkarte genügt.



Blick auf das ORF-Landesstudio Steiermark von Architekt Gustav Peichl

## Ein weiter Weg

Zwischen dem Symposium in Pécs im Herbst 1986 und dem Erscheinen dieser Sondernummer liegt ein weiter Weg. Er war mit manchen Schwierigkeiten gepflastert – wir freuen uns jedoch sehr, die Ergebnisse dieser Städtepräsentation nun vorlegen zu können.

Beim Heft „Hoffnung Europa“ erschien ein Großteil auch in englischer Sprache, jetzt stellen sich sieben ungarische Städte in Deutsch und Magyarisch vor.

Wir danken Reg.-Oberbaurat a. D. Dipl.-Ing. Gábor Ghyczy sowohl für seine Übersetzungen aus dem Ungarischen ins Deutsche als auch in umgekehrter Richtung.

## Egy hosszú út

Hosszú volt az út az 1986 őszi Pécsen megtartott szimpóziumtól ennek a különnyomatnak a megjelenéséig és megannyi nehézség tornyosult elénk. – Mégis örömmel tölt el mindnyájunkat, hogy bemutatathatjuk végre ezen városokról szóló előadásorozat eredményét.

Nagyrésze megjelent már angol nyelven is az „Európa Reménye“ című füzetben; most hét magyar város mutatkozik be németül és magyarul. Köszönetet mondunk Ghyczy Gábor okl. mérnök, szvk. kormányzósági építészeti főtanácsosnak a fordításaiért, úgy magyarból németre, mint németből magyarra is.

Unser Titelbild zeigt die Dreifaltigkeitssäule und die frühere Moschee (jetzt katholische Kirche) auf dem Hauptplatz von Pécs (Széhenyi tér).

## Neue Impulse für eine gute Nachbarschaft mit Ost und West

Das alte Europa ist in Bewegung, in Ost und West finden sich Persönlichkeiten, die einen Aufbruch zu neuen Horizonten wagen. Dem kleinen Österreich, im Herzen unseres kultur- und traditionsreichen Kontinents, fällt dabei die Rolle zu, Mittler und Brückenbauer zu sein.

Die Hoffnungssignale aus Moskau heißen Glasnost und Perestrojka, in Westeuropa bahnt sich für 1992 der gemeinsame Markt von 320 Millionen Menschen an.

Starre Grenzen mit Mauern und dicken Schlagbäumen wirken in dieser Morgenstimmung des anbrechenden 3. Jahrtausends wie dunkle Alpträume — schon überholt und doch noch traurige Realität. Trotz allem — die Übergänge sind durchlässiger geworden, die Menschen von hüben und drüben bemühen sich um Gemeinsamkeit, ein Klima zunehmender religiöser Freiheit in der Sowjetunion, das sich nicht auf die Restaurierung wertvoller Kathedralen beschränkt, erleichtert die Kontakte.

Wir vom Internationalen Städteforum Graz (ISG) sind für die jüngste Entwicklung besonders dankbar, wurde doch die steirische Landeshauptstadt wegen ihrer geopolitischen Lage im neutralen Österreich als Ort für den kulturellen Erfahrungsaustausch gewählt.

Dieses Heft der „ISG-Nachrichten“ ist zu einem hohen Anteil Ungarn gewidmet. Es bietet eine Zusammenfassung der Ergebnisse des Symposiums „Leben — Wohnen — Verkehr in alten Stadtzentren“ und bringt die Vorträge der ungarischen Referenten auch in Magyarisch. Es soll nicht verschwiegen werden, daß eine solche Realisierung mit Zeitaufwand und Verspätung, mit Schwierigkeiten und Kosten verbunden ist, doch die Verständigung zwischen den Völkern ist aller Anstrengung wert.

Inzwischen sind Repräsentanten der Landeshauptstadt Graz und des Städteforums in der hochrangigen Kulturmetropole Krakau zu einem bedeutsamen Gedankenaustausch empfangen worden. Wichtige Verbindungen zu den jugoslawischen Städten Agram (Zagreb), Pula (Pola), Laibach (Ljubljana), Marburg (Maribor) und Dubrovnik erfuhren einer Vertiefung.

In Berlin und Magdeburg (DDR) konnten der Grazer Kulturstadtrat Helmut Strobl und Direktor Wolfgang Popelka (Städteforum) Einblick in die Fortschritte bei der Altstadt- und Denkmalpflege gewinnen.

Eine Studienreise nach Südtirol dokumentierte nicht nur das Ringen um die Erhaltung und Weiterentwicklung einer hochstehenden Baukultur, sondern auch das Bemühen Italiens um eine gerechte Minderheitenpolitik.

In Darmstadt durften wir, wie berichtet, miterleben, wie eine agile Stadtverwaltung unter Oberbürgermeister Günther Metzger die ideale Lage inmitten Europas nützt, um mit französischen und britischen Gemeinden ebenso zu kooperieren wie mit Städten in verschiedenen Ostländern.

Zuletzt erregte eine Begegnung zwischen Bürgermeister und Dorfbewohnern diesseits und jenseits der tschechischen und niederösterreichischen Grenze besonders Aufsehen. Der Vorsitzende des Nationalkomitees für die Landkampagne, der Tiroler Parlamentarier Sixtus Lanner, und Landeshauptmannstellvertreter Dr. Erwin Pröll hatten dieses Kennenlernen in Geras und Znaim angeregt, Österreichs Botschafter in Prag, Dr. Karl Peterlik, und der ČSSR-Botschafter Marek Venuta unterstützten die Idee, die Begegnung Südmähren — Niederösterreich wurde zu einem Ereignis, das auf beiden Seiten den Wunsch nach baldigen und dauerhaften Kontakten aufkommen ließ. Es gab keine Wartezeiten, die Grenzbalken waren offen, zum Empfang am Grenzübergang Haugsdorf spielte eine tschechische Jugendkapelle flotte Weisen.

Beim „2. Internationalen Kongreß für Altstadt und Baukultur“ (1984) haben Burschen und Mädchen im Grazer Landhaushof aus vorbereiteten Mosaikplatten den „Lebensraum Europa“ gebaut. Diese Nummer der „ISG-Nachrichten“ möchte nun neue Akzente setzen, auch als Anruf dafür, daß wir die einmalige, unverwechselbare Baukultur unseres Kontinents für künftige Generationen retten, pflegen und weiterentwickeln.

**INTERNATIONALES STÄDTEFORUM GRAZ**  
Ein Zentrum für Städte und Gemeinden



© 1984 Internationale Städteforum Graz

**INTERNATIONAL FORUM OF TOWNS AND VILLAGES GRAZ**  
A centre for towns and villages

**FORUM INTERNATIONAL DES VILLES DE GRAZ**  
Un centre pour villes et villages

**FORO INTERNAZIONALE BELLE CITTÀ GRAZ**  
Un centro per città e villaggi

**МЕЖДУНАРОДНОЕ ГОРОДСКОЕ ОБЩЕСТВО ГРАЦ**  
Объединяет города и общины

**FORO INTERNACIONAL PARA CIUDADES EN GRAZ**  
Un Centro para Ciudades y Aldeas

---

**SPIRIT OF CULTURE AND HISTORY**



The largest intact city centre of Central Europe.  
The Provincial Armoury: "Styrian Autumn", Austria's second-largest Opera-house.  
The "international Graz Fair", "Grazer Congress" and a newly built Casino.  
Spirit and heart!...

**Dipl.-Ing. Dr. Hasso Hohmann und Direktor Wolfgang Popelka haben sich um diesen Informations-Falter gekümmert, der in sechs Sprachen die wichtigsten Auskünfte über das Städteforum enthält. Sie finden die Kurzinformation des ISG als Beilage. Beachten Sie bitte auch das Anmeldeformular!**

Wenn wir dieser Ausgabe einen Informationsfalter des ISG in sechs Sprachen und ein Anmeldeformular beilegen, so verbinden wir damit eine große Bitte: Werden auch Sie (Ihre Gemeinde, Ihre Institution) Mitglied des Internationalen Städteforums Graz, das sich um historische Zentren und Vororte, um den ländlichen Raum und die Industriedenkmäler kümmert.

Mit besten Grüßen und Wünschen

Ihr  
Max Mayr  
Präsident des ISG

## Verkehrslawine schädigt Menschen, Bauwerke und grüne Umwelt

Schwerpunkte und Schlußfolgerungen des Symposiums in Pécs, das unter dem Motto „Wohnen — Leben — Verkehr in alten Stadtzentren“ stand.

Der Erfahrungsaustausch zwischen den Delegierten aus Ungarn, der Bundesrepublik Deutschland, Italien (Südtirol), Jugoslawien, Polen, Österreich und der Schweiz, der vom 17. bis 21. September 1986 in der ungarischen Stadt Pécs (Fünfkirchen) stattfand, brachte viele wertvolle Begegnungen und erfreuliche Beratungsergebnisse.

Besonders eindrucksvoll war der Einblick in den baukünstlerischen Reichtum des Gastlandes Ungarn und in die enormen Fortschritte der Revitalisierung, die in überaus kurzer Zeit erzielt wurden.

Hervorzuheben sind beispielhafte Problemlösungen bei der Restaurierung von Baudenkmalern und bei der Sicherung der Mischfunktionen in den Altstadtkernen (Wohnen, Handel, Gewerbe, Kultur, Verwaltung). Folgende Städte sind in Pécs in Wort und Bild vorgestellt worden: Sopron, Veszprém, Győr, Szombathely, Eger, Baja und Pécs.

Es war für die Teilnehmer aus den sieben Ländern beglückend, einmal mehr den Reichtum der Baukultur unseres Kontinents in den verschiedensten Facetten kennenzulernen — vom einfachen Bürger- und Geschäftshaus über bedeutende öffentliche Bauten bis zu Kathedralen, Synagogen und Moscheen.

Die Delegierten haben wichtige Erkenntnisse zu traditionellen und neuen Aufgaben der Stadt- und Denkmalpflege gewonnen:

**1.** Es gibt einen starken Trend, wieder in den Altstadtkernen zu wohnen. Das setzt die Schaffung und Bewahrung eines angemessenen Wohnstandards voraus. Große Aufmerksamkeit ist dem neuen Bauen in alter Umgebung zu widmen. Beim Ausbau von Dachwohnungen ist die Achtung vor wertvollen Dachlandschaften geboten. Die bedeutsamen Altstadtkerne sind in vielen Ländern schon durch Gesetz und Gesinnung geschützt; große Sorge bereiten hingegen die Erhaltung und Aufwertung der wertvollen

Bausubstanz in äußeren Wohnquartieren. Auch der Schutz der historisch gewachsenen Vororte muß deshalb Vorrang bekommen.

**2.** Der motorisierte Verkehr hat in den letzten Jahren weiter stark zugenommen. Dieser enorme Verkehr bringt Schäden für die Menschen, die Bauten, die Denkmäler und die grüne Umwelt. Es geht darum, die Verkehrslawine in unseren Städten zu mindern und den Durchzugsverkehr — wo es möglich ist — herauszunehmen. Vordringlich sind die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs, die Schaffung von Parkmöglichkeiten am Rande der Altstadt, der Ausbau von Radwegen, die Vergrößerung von Fußgängerzonen und die Reklame für das Gehen. Ein einschlägiges Motto: „Mein Auto steht, sooft es geht . . .“

**3.** In vielen Städten Europas wurde bis in die siebziger Jahre der Großteil der öffentlichen Mittel in den „Neubau auf der grünen Wiese“ gesteckt. Es ist erfreulich, daß es dank kluger Politiker und Fachleute und durch die Mitwirkung vieler Bürger schon vor Jahren zu einem Umdenken gekommen ist. Heute werden bereits beachtlich hohe Summen für die Revitalisierung der historischen Zentren eingesetzt. Da hier die Infrastruktur schon gegeben ist, dienen diese Mittel direkt für Verschönerung, Restaurierung, Belebung und zeitgemäße Wohnkultur. Revitalisierung erhält und sichert eine große Zahl hochqualifizierter Arbeitsplätze; der Ausbildung erstklassiger Bau- und Kunsthandwerker kommt enorme Bedeutung zu. In allen Ländern zeigt sich, daß die Revitalisierung starke Impulse für die gesamte Wirtschaft auslöst.

Die Beratungen in Pécs haben eindeutig gezeigt, daß dieser gute Weg aus vielerlei Gründen fortgesetzt werden muß. Öffentliche Institutionen und private Bauherren sind aufgerufen, noch mehr Mittel für die Belebung und Verschönerung der historischen Zentren zur Verfügung zu stellen. Wir haben den Auftrag, ein großes kulturelles Erbe zu retten und damit eine gute Zukunft für uns und künftige Generationen zu sichern.



# PÉCS

Die dargestellten Schwerpunkte und Schlußfolgerungen hat ein Arbeitskreis formuliert, dem folgende Persönlichkeiten angehörten:

Dr. Zoltan Molnár, Erster Bürgermeister der Stadt Pécs

Dr. József Ulreich, Vizebürgermeister der Stadt Sopron

Dr. Werner Pillmeier, Vizepräsident der Stadt St. Gallen

Dr. Ferdinand Willeit, Sekretär des Südtiroler Gemeindeverbandes, Bozen

Arch. Dipl.-Ing. Jurij Carric, Dubrovnik

Dr. Maria Borowiejska-Birkenmajerowa, Krakau

Stadtrat a. D. Heribert Wenzel, Darmstadt bzw. Limburg an der Lahn

Prof. Max Mayr, Internationales Städteforum Graz (ISG)

Senatsrat Dipl.-Ing. Eberhard Kraigher, Leiter der Stadtplanung in Klagenfurt

\*

Die Initiative zum Symposium „Wohnen — Leben — Verkehr in alten Stadtzentren“ in Pécs ging vom Ersten Bürgermeister Dr. Zoltan Molnár und dem früheren Präsidenten des ISG, Stadtrat a. D. Hofrat Dr. Heinz Pammer, aus.

Bei den Beratungen in Pécs nahmen vom ISG teil:

Dr. Dipl.-Ing. Hasso Hohmann, Prof. Max Mayr, Oberbaurat Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Polz, OAR Direktor Wolfgang Popelka und Sekretärin Gertrud Walter.

# SZIMPÓZION

## A forgalom áradata tönkreteszi az embereket, az építményeket és a zöld környezetet is

Nemzetközi Városfórum Graz és Pécs városa

„Lakás — élet — közlekedés az ősi városközpontokban” című szimpózium Pécsen (1986 szept. 16-tól 21-ig.)

### Főbb témák és végkövetkeztetések.

Sikeres volt és eredményes tanácskozásokkal járt a Magyarországon, Pécsen, 1986, szept. 16-tól 21-ig megtartott tapasztalatcsere Magyarországon, a Német Szövetségi Köztársaság, Olaszország (Déli-tyol), Jugoszlávia, Lengyelország, Ausztria és Sveic kiküldöttjeivel.

Különösen figyelemre méltó volt, hogy betekintést nyerhettünk a vendéglátó Magyarország gazdag építőművészeti formavilágába és láthattuk, hogy az eltelt rövid idő ellenére is milyen jól haladnak a revitalizálás terén.

Külön ki kell emelni a műemlékek restaurálása és az öreg városközpontokban a vegyes funkciók (lakás, kereskedelem, kisipar, kultúra, közigazgatás) biztosítása terén felmerült kérdések mintaszerű megoldását.

Az alábbi városokat mutatták be Pécsen szóval és képekkel: Sopront, Veszprémet, Gyórt, Szombathelyt, Egert, Baját és Pécsen.

Örült a hét ország sok résztvevője, hogy ismét tájékozódhatott kontinensünk építési kultúrájának bő tárháza felől, méghozzá a legkülönbözőbb szempontok alapján — az egyszerű polgári- és üzletházaktól a jelentősebb középületeken át a katedrálisokig, zsinagógákig és mecsetekig.

Fontos ismeretekkel gazdagodtak a kiküldöttek a város- és műemlékvédelemnek úgy a hagyományos, mint az újabb feladatai köréből:

1. Az az irányzat tapasztalható, hogy megint szívesen laknak az ősi városközpontokban. Ennek előfeltétele, hogy megteremtünk és fenn is tartunk egy megfelelő lakáskultúrásintet. Különös figyelmet kell szentelnünk az ősi környezetben folyó építkezéseknek. A tetőtereknek lakás céljára történő beépítésénél ügyeljünk a tetők alkotta értékes tájrajzolatokra (tetőtájakra). Sok országban a törvény és a közfelfogás is védi már a

jelentősebb városközpontokat; ezzel szemben különös gondokat okoz, hogy fenntartsuk a külsőbb lakóövezetek értékes épületállományát és elérjük, hogy jobban megbecsüljék őket. Szorgalmaznunk kell továbbá a történelem folyamán kialakult elővárosok védelmét is.

2. Továbbra is erősen növekedett az utóbbi években a gépjárműves közlekedés. Ez tönkreteszi úgy az embert, mint az épületeket, a műemlékeket és a zöld természetet is. Arról van tehát szó, hogy csökkentjük városainkban ezt az áradatot és tereljük el az átvonuló forgalmat. Legfontosabb teendők, hogy korszerűsítsük a társas közlekedési eszközöket, rendezzünk be parkolóhelyeket az óvárosok peremén, építsünk kerékpárutakat, terjesszük ki a gyalogjáró körzeteket és propagáljuk a gyalogjárást. Egy idevágó jelmondat: Autóm pihentetem, ha csak tehetem!

3. Európa igen sok városában a közpénzek nagyrészt egészen a hetvenes évekig „zöld mezőn történő építkezésekbe” fektették. Öröndetes, hogy néhány éve megváltozott ez a gondolkozásmód, ami az előrelátó politikusoknak és szakembereknek, de a lakosság nagyrésze közreműködésének is köszönhető. Ma már jelentős összegeket fordítanak a történelmi városközpontok revitalizálására. Mivel ezekben az infrastruktúra már készen adódik, azért a ráfordítható anyagiak itt közvetlenül szállításokra, restaurálásokra, felújításokra és időszzerű lakások létesítésére használhatók fel. A revitalizálások számos nagyigényű munkahelyet biztosítanak és tartanak el. Ezért különösen nagyjelentőségű az elsőszályú építő- és kézműiparosok kiképzése. Minden országban tapasztalható, hogy a revitalizálások erősen serkentő hatást gyakorolnak az egész gazdasági életre.

A pécsi megbeszélések világosan megmutatták, hogy számos ok miatt is folytatni kell ezt a helyes utat. Ezért felkérünk minden közintézményt és maszek építetőt is, hogy fordítsanak még többet a történelmi városközpontok felújítására és szépítésére. Feladatunk, hogy megmentsünk egy nagy kulturális örökséget és biztosítsuk ezzel úgy a magunk, mint a következő generációk boldog jövőjét.



Der Zsolnay-Gedenkbrunnen auf dem Széchenyi tér wurde 1912 geschaffen und 1930 als Geschenk von Miklós Zsolnay an die Stadt von der Barmherzigen-Kirche aufgestellt. Ein Meisterwerk aus der Porzellanfabrik. (Foto: hema)

Ezeket az előbbieken felsorolt főbb témákat és végkövetkeztetéseket egy bizottság állította össze. Ennek tagjai az alábbi személyiségek voltak:

Dr. Molnár Zoltán, a Városi Tanács VB elnöke, Pécs  
 Dr. Ulrich József, a Városi Tanács VB elnöke, Sopron  
 Dr. Pillmeier Werner, St. Gallen város alpolgármestere, Sveic  
 Dr. Willeit Ferdinand, a Dél-tyolai Városok Szövetsége titkára, Bozen, Dél-tyol, Olaszország  
 Carric Jurij okl. építészmérnök, Dubrovnik, Jugoszlávia  
 Dr. Borowiejska-Birkenmajerowa Mária, Városi Műemlékvédelmi Hivatal, Krakko, Lengyelország  
 Wenzel Heribert, szkv. városi tanácsos, Darmstadt ill. Limburg a. d. Lahn, NSzk  
 Mayr Max professzor, a Nemzetközi Városfórum (ISG) alelnöke, Graz, Ausztria  
 Kraigher Eberhard okl. mérnök, városi tanácsos, a Várostervezési Hivatal főnöke, Klagenfurt, Ausztria

**PÉCS****2000 Jahre Stadt  
- und ein Jahrzehnt der geplanten  
großen Rehabilitation**

In den letzten Jahrzehnten blieb das Attribut „die zweitausendjährige Stadt“ irgendwie an Pécs (Fünfkirchen) haften. In Wirklichkeit geht es aber um viel mehr.

Bereits in den früheren Jahrhunderten lebten hier, obgleich nicht auf dem Gebiet der jetzigen Stadt, sondern nordwestlich davon, auf dem Plateau des Jakab-Gebirges, im Schutz einer Erdburg, die Kelten und Illyrer. Diese Siedlung war eigentlich der „Rechtsvorgänger“ des späteren Sopianae. Als die Römer zu Beginn unserer Zeitrechnung nach der Eroberung Pannoniens hier Fuß gefaßt hatten, entfaltete sich bald eine blühende Siedlung, ein Zentrum weiter Ländereien, was es auch — nach der Landnahme der Ungarn — und heute noch ist, die größte Stadt Süd-Transdanubiens.

Soviel über die Geschichte, doch ist es in Wirklichkeit nur soviel?

Die heutige Stadt verrät viel mehr; man braucht nur mit offenen Augen die alten Straßen und Gassen entlangzugehen, in denen die vielen Erinnerungen der längst vergangenen und unlängst geschehenen Zeiten zu finden sind. Frühchristliche bemalte Grabmauern, Gebäudereste aus dem Mittelalter in den schon unzählige Male umgebauten und heute noch „funktionierenden“ Hausmauern, Kirchen aus der Türkenzeit, Häuser aus den darauffolgenden drei Jahrhunderten.

Doch nun zur Rehabilitation der Stadt. Wir denken, wir sind der Wahrheit sehr nahe, wenn wir behaupten, in Ungarn entstand der Begriff „Innenstadt-Rekonstruktion“ zuerst in Pécs — damals, in den 50er und 60er Jahren, verwendete man noch diesen Ausdruck, aus der wichtigen Erkenntnis, daß ein sehr großes, architektonisch bedeutsames Erbe verlorengeht, wenn nicht bald etwas zu seiner Rettung unternommen wird. Und nun haben wir den Eindruck, wenn wir Ende der 80er Jahre andere Städte Ungarns besuchen, daß manche dieser anderen Städte mit den Rekonstruktionsarbeiten weiter voraus sind als unsere Stadt. Es ist kein Irrtum — das stimmt. Und es gibt dafür auch eine Erklärung.

Fast gleichzeitig mit dem Erkennen der Notwendigkeit der Rekonstruk-

**Das repräsentative Rathaus erstrahlt in frischer Pracht. – Erster Bürgermeister Zoltan Molnar mit Gattin (links) und die Managerin Emi Véték von Mecsek-Tourist in Pécs. – Ausgrabungen im Herzen der Stadt – Zeugnisse von 2000 Jahren Baukultur. (Fotos: hema)**



Drei Sehenswürdigkeiten ersten Ranges. Stadtmauern und Bastionen werden freigelegt und gesichert. – Der viertürmige Dom besitzt eine fünfschiffige Unterkirche – davon stammt angeblich der Name „Fünfkirchen“. – Das Zsolnay-Porzellanmuseum zeigt die hervorragendsten Werke bedeutender Künstler. (Fotos: hema)

tion wurde die Stadt von einer Katastrophe betroffen. Diese kam nicht auf einmal und nicht mit einer Gewalt wie ein Erdbeben, sondern langsam und heimtückisch, in kleinen Schritten. Die „Unterwelt“ von Pécs hielt die Stadt lange Zeit in Schrecken, jenes labyrinthartige Gewebe von Kellern, das die ganze Innenstadt und die angrenzenden Teile durchzieht.

Jahrhunderte hindurch bauten die Pécser diese Keller, um die am Hang des Berges gereiften guten Weine in Sicherheit zu wissen, und so gruben sie unter ihren Häusern und Grundstücken Höhlen aus, um damit auch an Material für ihre immer neueren Bauten zu kommen. Die nicht selten 3–4 Etagen hoch über- und untereinander liegenden Keller ließen in den 60er und 70er Jahren „von sich hören“, damals, als der Verkehr in der Stadt sprunghaft angestiegen ist.

Die durch die Kraftfahrzeuge entstandenen Erschütterungen wirkten auf die Keller, deren Widerstandskraft sowieso geschwächt war, wie ein Beben. Aus irgendeinem Grunde erhöhte sich dazu noch der Grundwasserspiegel und überflutete zahlreiche Keller. Die bereits nassen und geschädigten Mauern brachen zusammen – und so stand das Problem der ein- und zerfallenden Keller unter den Häusern und Straßen der Innenstadt für lange Zeit auf der Tagesordnung.

Das Leben der Stadt in jenen Jahren war schwer geworden, und es wurde bald klar, daß die Rekonstruktion der Innenstadt, mag der Zustand der Gebäude noch so dringend sein, nicht begonnen werden kann, ehe die „Unterwelt“ saniert ist.

Es mußte vor allem die durch die Keller verursachte Katastrophensituation beseitigt bzw. gemildert werden. So kam es zum Bau neuer Straßen, um die Belastung der Innenstadt durch den Verkehr zu verringern.

Zu lösen war auch die Ableitung des Niederschlagswassers, aber vor allem die Ableitung jenes Wassers, das vom Berg kommend, fast ohne Hindernisse durch die Innenstadt fließt und sich wohl auch unterirdisch einen Weg sucht.

Natürlich bedürfen auch die öffentlichen Bauten einer allgemeinen Renovierung.

Das alles war ein riesiges Unterfangen, und die Stadt selbst hätte wahrscheinlich nicht so viel tun können, hätte nicht die Regierung 1974 einen interministeriellen Ausschuß mit dem Ziel zustande gebracht, Städte, die ähnliche Probleme und Sorgen haben wie Pécs, auch finanziell zu unterstüt-



Die Dschami des Pascha Hassan Jakovali gegenüber dem Hotel „Pannonia“. Die türkische Regierung ließ die Moschee restaurieren. – Delegierte des Pécs'er Symposiums aus Jugoslawien. Vordere Reihe: Arch. Dipl.-Ing. Jurij Carric, Dipl.-Volkswirt Rajko Kramberger, Institut für Städtebau Marburg (Maribor) und G. Zaja. Carric und Zaja kommen aus Dubrovnik. (Foto: hema)

zen. Während der eineinhalb Jahrzehnte wanderten mehrere hundert Millionen Forint in Pécs unter die Erde, und jetzt kann man ruhig behaupten, es hat sich gelohnt.

Obwohl die Stadt ihre Keller nicht endgültig loswerden konnte, ab und zu erscheint auch heute noch — als eine Überraschung — ein Keller und verursacht weitere Probleme, doch die größte Arbeit war getan; die Rehabilitation der Innenstadt konnte beginnen.

Das gegenwärtige Dezennium ist das „Jahrzehnt der Rehabilitation“, und es ist nur zu bedauern, daß wegen der schwierigen wirtschaftlichen Lage des Landes die schöne und großangelegte Arbeit an Tempo und Intensität wahrscheinlich einbüßen wird, obgleich heute schon alle Pécs'er Bürger begeisterte Anhänger der Rehabilitation ihrer Stadt sind.

Es darf nicht verschwiegen werden, daß die anfänglichen Unsicherheiten und die zu erwartenden beträchtlichen Kosten viele skeptisch werden ließen, ja, einige Bürger wurden sogar zu Gegnern dieser Rehabilitation, und es wurde auch die Meinung geäußert, daß es billiger und einfacher gewesen wäre, alles abzureißen und — *horribile dictu!* — die Innenstadt mit vorgefertigten Hochhäusern zu bebauen.

Welch ein Glück, daß Ideen dieser Art nicht ernst genommen worden sind, „sonst könnten wir uns die Innenstadt von Pécs anschauen“! Endlich war es soweit, aufgrund des Rehabilitationsprogramms konnte mit der Arbeit begonnen werden!

Wie jede großangelegte Arbeit städtischen Ausmaßes, trägt auch diese Arbeit die Symptome der Kinderkrankheit in sich; das sind jene Erscheinungen, die — wie wir heute schon wissen — unumgänglich sind, zum Beispiel, daß der Architekt und der Bauleiter zu Beginn der Arbeit mit vielen „Unbekannten“ rechnen müssen, denn solange „man darin wohnt“, ist es nicht möglich, eine gründliche Vorbereitungsuntersuchung durchzuführen.

Manchmal stellt es sich erst im Laufe der Arbeit heraus, daß die ganze Renovierung viel komplizierter ist, als man sich das vorgestellt hatte. Das alles führt nicht nur zur Verzögerung des Umbaus, sondern auch zu einem bedeutend größeren Kostenaufwand.

Mitunter tauchten auch Probleme auf (derzeit ist dies nicht mehr so charakteristisch), daß Fachleute ratlos vor Arbeitsvorgängen stehen, die früher nicht einmal dem Lehrling Sorgen bereiteten. Mit dem Wort „früher“ ist



Seit der letzten Restaurierung erstrahlt das ungarische Wappen auf der Hauptpost in Pécs in neuem Glanz. – Grüne Insel hinter den Altstadtgassen von Pécs. – Eindrucks-  
voll gestaltet, das Bergbaumuseum, das auch die Geschichte der Arbeiterbewegung  
präsentiert. (Fotos: Hohmann 1, hema 2)

etwa ein halbes Jahrhundert zuvor gemeint, denn inzwischen wuchsen Generationen von Bauarbeitern und Handwerkern heran, die jene Arbeitsprozesse, Methoden und Griffe gar nicht erlernten, die man für eine optimale Renovierung braucht.

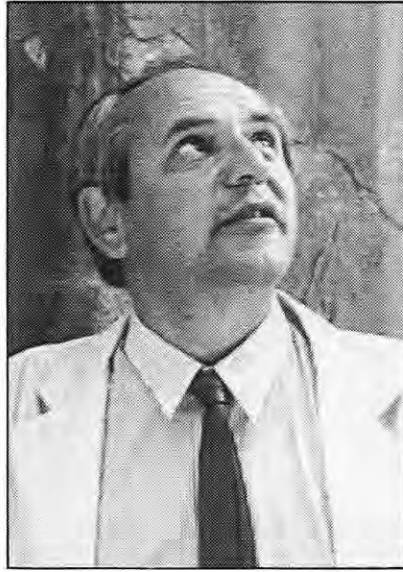
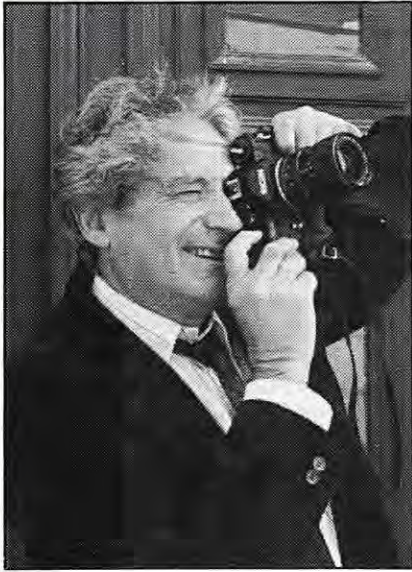
Bauleute der verschiedenen Branchen erlernen nun wieder von älteren, begeisterten Meistern die Techniken und Handgriffe früherer Jahrzehnte und führen diese Arbeiten geschickt durch. Man denke an Gesimse, Fensterumrahmungen, Dachverschneidungen und den Dekor.

In der Innenstadt gibt es „innerhalb der Mauern“ immer mehr Wohnhäuser und öffentliche Bauten, deren Zustand das Wohlbefinden der Pécser Bürger wesentlich beeinflusst und sie immer stolzer auf ihre Innenstadt werden läßt — abgesehen von einigen Fehlern, doch warum sollten keine vorkommen?

Wir haben vorhin „Mauern“ erwähnt. Selbstverständlich dachten wir bei der Rehabilitation an die mittelalterliche Stadtmauer, die die längste, fast unberührt erhalten gebliebene alte Stadtmauer Ungarns ist. Die Mauer ist nicht deshalb die größte und längste, weil sie die größte Innenstadt umgibt, sondern auch deshalb, weil es die Pécser damals, nach der Türkenherrschaft, nicht eilig hatten, ihre Stadtmauer abzureißen, wie das die Einwohner vieler anderer Städte gemacht haben. In Pécs hat man die Möglichkeit erkannt, an beide Seiten der Mauer Häuser zu bauen und dadurch eine Mauer, also eine Hauswand, zu sparen.

Wenn wir nun zu unserer Feststellung zurückkehren, daß Pécs den größten innerstädtischen Kern besitzt, ist es leicht zu verstehen, warum andere mittelalterliche Städte leichter sehenswerte Erfolge in der Renovierung vorstellen können. Auf einem kleinen Gebiet konzentrieren sich die renovierten Häuser besser als in einer Innenstadt mit großer Ausdehnung, wo als weitere Sorge hinzukommt, daß ein Großteil der Gebäude — etwa die Hälfte — in Privatbesitz ist und sich die Eigentümer wegen der finanziellen Belastungen nur schwer dem Rehabilitationsprozeß anschließen können.

Die innerstädtische Rehabilitation von Pécs hat eine interessante, bisher vielleicht noch nicht überall erkannte großartige Begleiterscheinung, nämlich das „Auftauchen“ versteckter, jahrhundertealter Erinnerungen. Es lohnt sich, einige dieser Denkmäler zu erwähnen:



Univ.-Dozent Dr. András Roman, Budapest, und Stadtplaner Dipl.-Ing. Eberhard Kraigher (Klagenfurt): Kritische Blicke! – Die Exkursion führte zur Burg Siklós und ins Weindorf Villány. – Enge Kontakte pflegen die agrarischen Fachschulen Ungarns und der Steiermark. Eine Feier in Hatzendorf mit Willy Graf, Radio Pécs, führenden Direktoren des Staatsgutes Pécs und Landesrat Hermann Schaller. Ein Brückenbauer über Grenzen ist auch Fred Petautschnig. (Fotos: Hohmann 1, hema 3)

Das bedeutendste ist das in der ehemaligen römischen Friedhofsstadt, in der Nekropolis (auf dem Platz vor der Kathedrale), zum Vorschein gekommene bisher bedeutendste Mausoleum mit einem weißen Marmor-Grabstein und Wänden mit Szenen aus dem Alten Testament.

In der Nähe, gleich hinter dem Dom, entdeckte man die mutmaßlichen Reste der von König Ludwig dem Großen 1366 gegründeten ersten Universität und eine goldene Marienkapelle, in der, aus kunsthistorischer Sicht, außerordentlich wertvolle gotische Statuen gefunden worden sind.

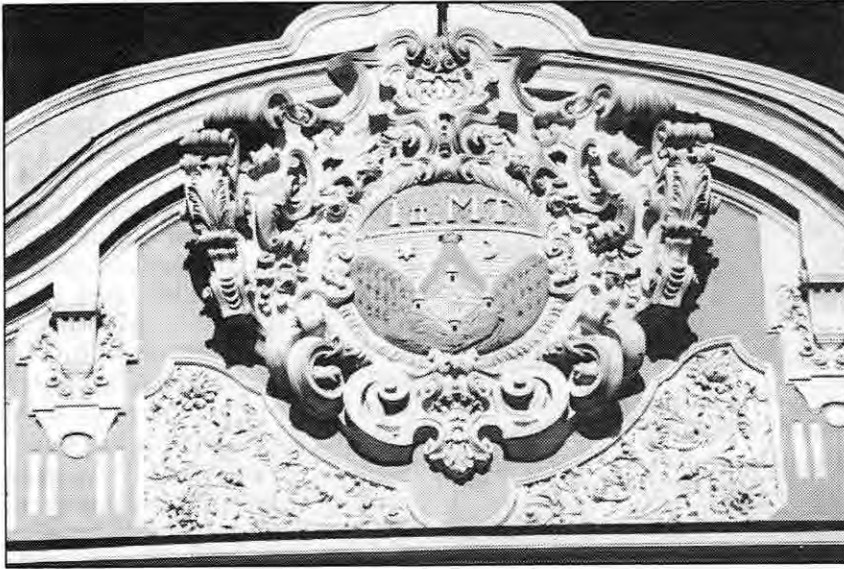
In einem bisher als eklektizistisch eingestuften Wohnhaus fand man im Erdgeschoß während der Renovierungsarbeiten ein gotisches und ein türkisches Scharfen-Fenster.

Im „Nikolaus-Lenau-Haus“, dem Kulturhaus der Ungarndeutschen (dieses Kulturheim entsteht durch Renovierung eines alten Gebäudes), wurden im Hof ein nach dem englischen Erzbischof, dem hl. Thomas Beckett, benanntes Kloster und die dazugehörige Kirche gefunden. Aufgrund der zum Vorschein gekommenen geschnitzten Steine schließt man auf eine wunderschöne Kirche und eine bedeutende Grabstätte. Diese Kirche diente den Christen, wie eine Aufschrift in einer Krypta beweist, auch während der Türkenzeit. Unter den vielen Skelettfunden kam auch ein Schädel zum Vorschein, der höchstwahrscheinlich mit dem Geröll vom Berg hier landete. Ob es sich um einen Urmenschenfund handelt?

Sollten noch weitere Aufzählungen gebraucht werden? Zum Schluß sei auf einen Schatz verwiesen, der für Pécs typisch ist und — bis heute — ein alleinstehendes Dokument in Ungarn darstellt. Um so etwas hervorzu-bringen, brauchte man nämlich einen „Besessenen“, wie das Josef Madas, ein Bergbauingenieur in Pension, ist. Er hat, wie es scheint, seine Bergbauvergangenheit „vergessen“ und sich ganz und gar der Erforschung der Geschichte von Pécs gewidmet. Als Ergebnis seiner 15jährigen Arbeit erschien ein dickes Buch mit dem Titel: „Grundstücke und Häuser von Pécs“, in dem die Beschreibung jedes einzelnen Hauses der Innenstadt mit ausführlichen Angaben zu finden ist, basierend auf der ersten Beschreibung nach den Türken. Dieses Werk ist nun die „Bibel“ der Rehabilitation der Altstadt von Pécs.

PÉCS

# 2000 éve város - és „a nagy rehabilitációnak egy évtizede“



Wappen auf dem Rathaus von Pécs. – Intendant Lorenz Kerner (Mitte) bei Gesprächen über Städtefreundschaft. Rechts der Oberbürgermeister von Fellbach bei Stuttgart, Friedrich-Wilhelm Kiel. – Die Synagoge von Pécs. (Fotos: Hohmann 1, hema 2)

Az utóbbi évtizedekben valahogy ráragadt Pécsre ez a jelző: kétezeréves város. Valójában persze többről van szó. Már a korábbi évszázadokban is éltek itt — igaz, nem a mostani városban, hanem attól északnyugatra, a Jakabhegy fennsíkján, földvár védelmében — kelta-illírek. Ez a település volt tulajdonképpen a későbbi, római Sopianae „jogelődje“. Amikor a rómaiak időszámításunk kezdetén Pannónia elfoglalása után megvetették itt a lábukat, virágzó település született hamarosan, messi vidék központja; az lett ez a magyarok honfoglalása után, s az ma is Dél-Dunántúl legnagyobb városa.

Tömören ennyi a történet. Valóban csak ennyi lenne?

A mai város ennél sokkal többről árulkodik akkor is, ha csak végig sétálunk — persze nyitott szemmel — az ódon utcákon, amelyek a rég- és a közelmúlt emlékeit őrzik. Ókeresztény festett sirépitmények, középkori épületmaradványok a számtalanszor átépített és ma is „működő“ házak falaiban, törökkori templomok, a következő három évszázad új várost formáló házai — két évezredet átívelő emlékek, melyek egyre újabbakkal gyarapodnak egy hatalmas lélegzetű munka kapcsán.

Ez a belváros rehabilitációja.

Úgy véljük, nem járunk messze az igazságtól, ha kijelentjük: Magyarországon Pécs lett fogalmazódott meg először a belváros rekonstrukciójának — akkoriban, még az 50-es, 60-as években inkább ez a meghatározás járta — fogalma abból a felismerésből fakadóan, hogy óriási építészeti örökség megy veszendőbe, ha nem történik valami a megmentés érdekében. Mégis, ha a 80-as évek végi Magyarország városait járjuk, mintha úgy tünne: sok más városban előbbre tart ez a munka. Nem tévedés, így van ez. S megvan rá a magyarázat is.

Szinte egyidőben a rekonstrukció szükségességének a megfogalmazásával egy természeti katasztrófa sújtotta a várost. Nem egyszerre és nagy erővel, mint egy földrengés, hanem almtomosan, apránként és évekig tartóan. Pécs „alvilága“ tartotta rettegésben hosszú időn át a várost. A pincék labirintusszerű szövevénye, ami behálózta a belvárost és a közvetlenül hozzá kapcsolódó városrészeket. Évszázadokon át építgeték a pécsiek a pincéiket, hogy a város feletti hegyoldalon termett jóféle borokat biztonságban tudhassák, s vajták házaik, telkeik alatt az üregeket a homokban, hogy anyagot nyer-



Zahlreiche Baustellen zeugen von der Rehabilitation in Pécs. Auch das Jugendstilhotel „Pannonia“ ist ein Beweis für die zielstrebige Altstadtarbeit. (Fotos: hema)

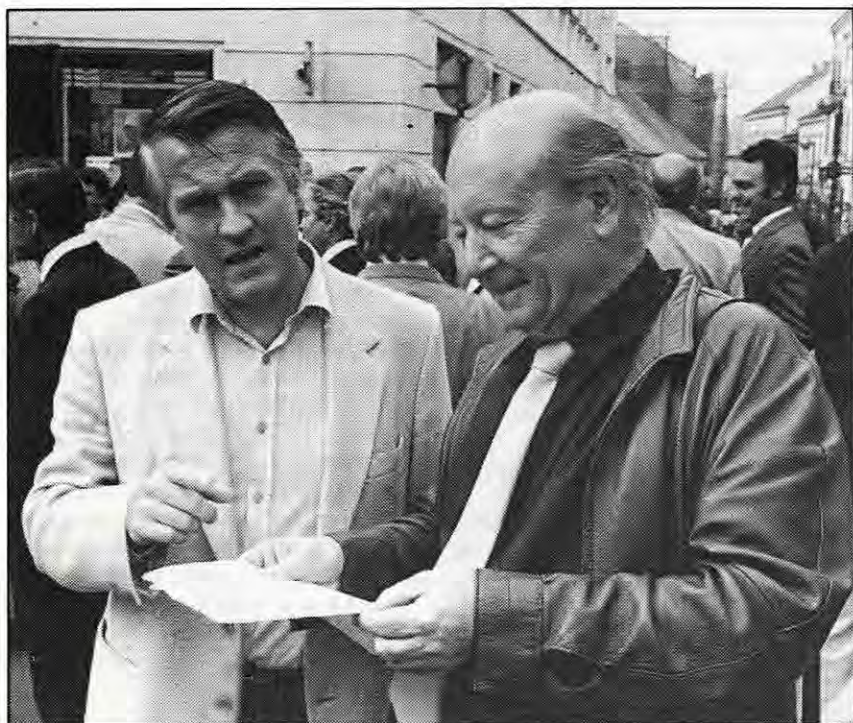


jenek újabb és újabb építkezéseikhez. A nem egyszer 3—4 szintben egymás felett-alatt elhelyezkedő pincék a 60-as, 70-es évek fordulóján kezdtek hallatni magukról; akkoriban, amikor a városban ugrásszerűen megnőtt a forgalom. A járművek keltette rengéshullámok megmozgatták a pincéket, melyeknek az ellenállóképessége különben is meggyengült: valamiért emelkedni kezdett a talajvízszint, előtört számos pincét, az átvízesezett vagy egyéb módon rongálódott falak megroggyantak, s emiatt napirnden volt a pincék, üregek beomlása házak, utcák alatt. Megnehezült azokban az években az élet Pécsen, s hamarosan világossá vált, hogy a belvárosi rekonstrukciót, bármennyire is sürgette azt az épületek állapota, nem lehet elindítani, míg előtte egy csomó problémát meg nem oldanak.

Mindenekelőtt a pincék okozta katasztrófa-helyzetet kellett elhárítani. Aztán új utak építése révén csökkenteni a belvárosra nehezedő forgalmi terhelést. Aztán megoldandó a csapadékvíz elvezetése, de leginkább azé, ami a hegyoldalról jöve, szinte akadálytalanul folyik át a belvároson, miközben utat keres és talál magának a felszín alá. No és szükség van a többi közmű általános felújítására is. Ez is óriási vállalkozás volt, s Pécs aligha tudott volna bármit is tenni, ha 1974-ben a kormány nem hoz létre egy ugynevezett tárcaközi bizottságot azzal a céllal, hogy segítsen a pécsihez hasonló gondokkal küszködő városokon — pénzzel is. A közel másfél évtized alatt több-százmillió forint vándorolt Pécsen a föld alá, de megérte. Bár végleg nem tudott megszabadulni a város a pincéitől — hébe-hóba egy-egy ismeretlen pince ma is okoz gondot a meglepetésszerű jelentkezésével — de a nagyján már túl van, s neki lehetett állni a belváros rehabilitációjának is.

A mostani évtized a rehabilitáció évtizede, s csak sajnálhatjuk, hogy az ország nehezedő gazdasági helyzete némileg fékezi majd a kitűnő ütemben indult és jól haladó munkát, aminek ma már minden pécsi polgár lelkes híve. Nem hallgathatjuk el ugyanis, hogy a kezdeti bizonytalan-kodások és a várható tetemes költségek, sokakat kételkedővé, sőt a rehabilitáció ellenzőivé tettek, s elhangzottak olyan vélemények is, miszerint

Rechts oben: Das Sparkassengebäude auf dem Hauptplatz während der Restaurierung. Nebenan: Der Erste Bürgermeister von Sopron, Jozsef Ulreich, und Redakteur Hársfai István.



egyszerűbb és olcsóbb lenne mindent lebontani és — horribile dictu! — panelépületekkel beépíteni a belvárost. Micsoda szerencse, hogy az effajta ötleteket nem vették komolyan, különben most megnézhetnénk Pécs belvárosát. Nos, a rehabilitációs program alapján el lehetett kezdeni a munkát.

Mint minden ilyen nagylélegzetű, városméretű munka, ez is magán viseli a gyermekbetegség jegeit, vagyis azokat a jelenségeket, amelyek — ma már tudjuk — elkerülhetetlenek. Például azt, hogy tervező és kivitelező szinte teljesen ismeretlen épületbe toppan be (mert amíg lakott a ház, nem lehet alapos előkészítő vizsgálatokat végezni), ahol munka közben derül ki, hogy sokkal bonyolultabb az egész felújítás, mint sejtették, s ez nem csak a munka időtartamának az elhúzódásában, hanem a költségek növekedésében is kifejezésre jut. Van aztán olyan probléma is — ma mászerecsére egyre kevésbé jellemző —, hogy az iparosok tanácstalanul álltak egy-egy olyan munkarész előtt, ami valamikor egy inasnak sem okozhatott gondot. Csakhogy a „valamikor“ az kb. félévszázaddal ezelőtt volt, s közben felnőttek olyan építőipari munkásgenerációk, amelyek egyszerűen meg sem tanulták (mert szükségük sem volt rá, az erősen iparosított munka körülményei között) azokat a munkafogásokat, módszereket, amelyekkel most nap mint nap szembe kell nézni. Meg kellett-e például tanítani egy kőművest arra manapság a dísztelen, sima homlokzatok korában, hogy hogyan kell megcsinálni gipszből, vakolatból egy díszes ablak — vagy ajtókeretet, egy párkányzatot? Meglett koru kőművesek tanulták meg az elődök munkafogásait néhány még élő és igen lelkes elődtől, s ma már csinálják ők is ezeket egyre magabiztosabban, egyre szebben.

Belvárosszerte — a „falakon“ belül — mind több a megújult lakóház, középület; ezek léte jelentősen javítja a pécsiek közérzetét, egyre büszkébbek a belvárosukra, s az apróbb hibákat — miért is ne lennének? — hajlandók elnézni, a nagyobbakat pedig szóváteszik.

Az előbb „falakat“ említettünk. Természetesen a középkori városfalra gondoltunk, ami a leghosszabb, szinte teljes épségben megmaradt városfal Magyarországon. S nemcsak azért a leghosszabb, mert a legnagyobb alapterületű óvárost övezi, hanem azért is, mert amikor a török hódoltság után elveszítette eredeti sze-

Világ proletárjai, egyesüljétek!

# Dunántúli Napló

 XLIII. évfolyam, 258. szám  
 1986. szeptember 19., péntek  
 Ár: 1,80 Ft

Az MSZMP Baranya Megyei Bizottságának lapja

## Lakni, élni, közlekedni a történelmi városközpontokban



A tanácskozás résztvevőinek egy csoportja a szünetben

## Európa – közös otthonunk

A Grából jötték az ottani *Kleine Zeitung* szerzői számadal kedveskedtek a rendezvény vendégeinek, benne rövid információ tudatja a stájerokkal, hogy Pécsért csütörtökön kezdődik a Nemzetközi Városfürdő szimpóziuma a történelmi városok életkörülményeiről. A mellékelt foto a régi Pannónia Vendégházadó mai állapotában is impozáns homlokzatát

### Magyar városok előadásaival kezdődött meg a nemzetközi szimpózium

ellenére is közös otthonunk, amelyet csodálatos városok alkotnak. „Ezek egyikeként a vendégszeretettel élvezhetjük magunk” – tette hozzá. Maga a szervezet a stájer tartomány és Grác város támogatásával működik az itteni lehetőségek

maradjon.„Felvázolt néhány egyre jobban érezhető gondot. Így pl. azt, hogy elégtelen a lakóházfelújítási keret, más forrásokra is szükség van, főleg a funkcióváltás, és a rehabilitációval összefüggő elképzelések. Inkább megvárjuk

## Genfi tárgyalási fordulók

Genfben csütörtökön befejeződött az atomkísérletek valamennyi támogatóitól a szovjet-amerikai megbeszélések második fordulójának. A tárgyalásokról kiadott közös közlemény szerint a két fél széles körű és részletes véleményesert folytatott, a megállapodott abban, hogy novemberben Genfben ismét találkozik. A mostani forduló két héttig tartott.

Andronyik Petroszjan, a szovjet küldöttség vezetője, a Szovjet Állami Atomenergia Bizottság elnöke a genfi ENSZ-képviseleten tartott sajtóértekezletén úgy nyilatkozott, hogy a két fél közötti lényeges nézetkülönbségek mutatkoznak a probléma megközelítésében. Petroszjan sajtóértekezleten jelezte meg: az amerikai tárgyalóküldöttség nem tanúsított kellő rugalmasságot, továbbra is kizárt az atomkísérletek folytatása mellett, és elutasítja a kísérletek megfelelő ellenőrzés mellett történő beszüntetését.

Mint az AP jelentette, az amerikai küldöttség nyilatkozatában hasznosnak minősítette a megbeszéléseket. Christopher Henze, az amerikai delegáció szóvivője viszont kifejezte, hogy a szovjet

székegyház előtti területen) előkerült eddigi legrangosabbnak mondható mauzóleum, a sírkamrában fehér márvány szarkofággal és a falakon festett ószövétségi jelenetekkel. A közlben, a székegyház mögött bukkantak rá a Nagy Lajos király által 1366-ban alapított első magyar egyetem feltételezett épületének a maradványaira és egy középkori un. Aranyos Mária-kápolnára, amelyben rendkívüli művészettörténeti értékű festett gótikus szobrokat találtak. Egy mindedig eklektikusnak hitt lakóház földszinti falában a felújítás során egy gótikus és törökkori „lőrés-ablakot” találtak. A Magyarországi németek Nikolaus Lenau művelődési házának (ez egy régi épület felújítása révén születik meg) az udvarán megtalálták a Domonkosrend angliai Becket szent. Tamásról elnevezett kolostorát és templomát — csodálatosan szép gótikus templom lehetett az előkerült faragott kőanyag alapján megítélve —, ami az itt előkerült nagyszámú csontváz szerint, jelentős temetkezési hely lehetett. Ez a templom — az egyik kriptá falán ma is jól olvasható felirat szerint — a török hódoltság kezdetén még funkcionált. A legérdekesebb itt: a rengeteg csontváz mellett, de nem itt temetett, hanem a hegy idáig sodródott hordalékában, egy jó megtartású, de nem a modern embert (és ez alatt a középkort is értsük) jellemző jegyeket viselő koponyát találtak. A régészek a mélyreható, alapos és sokirányú antropológiai vizsgálat előtt, igen óvatosan bár, de megkockáztatják kimondani: talán ősember-leletről van szó...

Soroljuk még? Sorolhatnánk, de ehelyett egy másik különlegességről ejtünk szót. Olyasvalamiről, ami csak pécsi és ami — érthető okból — mindmáig egyedülálló dokumentum Magyarországon. Azért, mert ehhez egy olyan megszállott ember kell, mint Madas József nyugalmazott bányamérnök, aki a nyugalombavonulása napján „elfelejtette” a bányászmultját, s attól kezdve csak Pécs multját kutatja. Másfél évtizedes munka eredményeként született meg a „Pécs belváros házai és telkei” című vaskos kötet, amelyben minden egyes belvárosi ház adatszerűen leírt története magtálalható, nagyobb részt a török utáni első összeírásra támaszkodva, kisebbrészt pedig visszanyúlva a középkorba, ahol erre adat volt. Ez a mű ma a pécsi belvárosi rehabilitáció bibliája.

**Besondere Anerkennung und herzlicher Dank gebührt der Tageszeitung „Dunántúli Napló“ in Pécs mit Chefredakteur Báling József und Redakteur Hársfai István. Das führende Blatt brachte an vier Tagen Reportagen und Berichte über das Symposium. Als treuer Helfer wirkte auch der Erste Bürgermeister von Sopron (Ödenburg), Jozsef Ulreich, der**

**wichtige Unterlagen für dieses Sonderheft besorgte. Radio Budapest, der Nachrichtenagentur MTI und Radio Pécs (Intendant Lorenz Kerner) danken wir für Berichte und Reportagen.**

repkörét, nem siettek a pécsiek gyorsan lerombolni, mint tették sok más város lakói, hanem éltek azzal a lehetőséggel, hogy egy falat megtakaríthattak; házakat építettek a városfal mindkét oldalához. S ha most az előbbi megállapításra (hogy ti. a pécsi a legnagyobb alapterületű magyar óváros) gondolunk, megérthetjük azt is, hogy miért tud néhány más, szintén középkori eredetű óvárost birtokló magyar város oly látványos eredményt elérni a rehabilitációban. Kis területen jobban koncentrálódnak a felújított házak, mint egy nagy

kiterjedésű belvárosban, ahol még az is gondot okoz, hogy az épületállomány jelentős része — fele talán? — magántulajdonban van, s ezek — az anyagiak szűkössége miatt — csak nagy nehezen tudnak bekapcsolódni a rehabilitáció folyamatába.

A pécsi belvárosi rehabilitációnak van egy nagyszerű, ma még kellőképpen talán nem is értékelhető vonulata: új, előlünk mindedig rejtőző évszázados emlékek előkerülése. Érdemes ezek közül néhányat megemlíteni. A legjelentősebb a hajdani római temetővárosban, nekropoliszban (a

Hársfai István

## STAATSBESUCH

# Weizsäcker in Ungarn: Hier lebt die einmalige Vielfalt Europas

Der Besuch des deutschen Bundespräsidenten Richard von Weizsäcker und Freifrau von Weizsäcker in Ungarn (13. bis 16. Oktober 1986) führte auch in die westungarische Stadt Pécs, die mit Graz und dem Städteforum seit Jahren enge und freundschaftliche Verbindungen unterhält. Das Echo auf diese Reise ins Zentrum der Ungarndeutschen hält immer noch an, die Zeitungen haben diesen Abstecher in die „Schwäbische Türkei“ als politisch bedeutsam charakterisiert. Hier einige Pressestimmen:

**DIE WELT:** Manche der ältesten Bauern betrachten, teils mit Tränen in den Augen, teils mit ungläubigem Staunen, die Kolonne der deutschen Gäste. Ein Donauschwabe sagt: „Der Weizsäcker ist der erste deutsche Politiker, der uns besuchen kommt und sich nicht vertreten läßt. Daß er als erster hierherkam, werden wir ihm nie vergessen. Jetzt sind wir Ungarndeutschen wirklich rehabilitiert und legitimiert. Jetzt wissen wir, daß die ungarische Regierung wirklich hinter uns steht und uns als Brücke nach Deutschland zu schätzen weiß.“

**SÜDDEUTSCHE ZEITUNG:** Weizsäcker und seine Frau Marianne fuhrten mit einem Sonderzug in die 170.000 Einwohner zählende Stadt Pécs (Fünfkirchen) am Südhang des Mecsek-Gebirges. Auf dem Programm standen u. a. die Besichtigung des viertürmigen Doms, Besuche des landwirtschaftlichen Kombinati von Boly sowie der dortigen deutschsprachigen Grundschule, ein Gespräch mit dem katholischen Bischof Jozsef Cserhati. Der Generalsekretär des Verbandes der Ungarndeutschen, Geza Gambuch, sagte, es sei nicht genug, daß rund 32.000 ungarische und deutschstämmige ungarische Kinder in den Schulen und Kindergärten Deutsch lernen: „Unsere Muttersprache ist in Gefahr geraten. Da geht es um Sein oder Nichtsein der Nationalität.“

**DER TAGESSPIEGEL,** Berlin: Im Kombinat Boly erklärte der Generaldirektor, es sei eines der größten und erfolgreichsten in Ungarn: 50.000 Tonnen Saatgut, 15 Millionen Eintagskücken, 15.000 Mastschweine,

Millionen Eier und viele Tonnen Frischmilch. Der Großteil der 3000 Beschäftigten sind Schwaben, 800 private Kleinbauernwirtschaften sind in das Produktionsprogramm eingebunden, im Dorf herrscht Wohlstand.

**STUTTGARTER ZEITUNG:** Das Ansinnen an den Bundespräsidenten, er möge auf dem Hauptplatz von Pécs einen Marsch dirigieren, lehnte von Weizsäcker allerdings ab: „Nee, nee, das ist in der Verfassung nicht vorgesehen, daß ich dirigieren muß.“

**GENERALANZEIGER:** Wieder einmal hat Bundespräsident von Weizsäcker das richtige Signal zur rechten Zeit gesetzt. Und am rechten Ort. Nirgendwo in Europa sind die Grenzen zwischen West und Ost so fließend geworden wie im Fall Ungarns. — Beim Abendessen in der historischen Burg von Siklos zog Weizsäcker ein Resümee seiner Begegnung mit den Donauschwaben: „Noch nie in meinem Leben habe ich mich in einer Schule so wohl gefühlt.“ Und Gattin Marianne ergänzt: „Da konnte einem wirklich das Herz aufgehen.“ — Im Rathaus von Pécs spielte der Bundespräsident „Trauzeuge“ bei einer „Eheschließung“, die ohne den Staatsbesuch wohl noch einige Zeit auf sich hätte warten lassen: Pécs und Fellbach bei Stuttgart besiegelten ihre Städtepartnerschaft.

**DIE RHEINPFALZ:** 200.000 DM hat ein in der Bundesrepublik lebender Donauschwabe als Grundstock für das Nikolaus-Lenau-Haus in Pécs gestiftet. 10.000 DM für dieses deutsche Kulturzentrum gab die Stadt Fellbach mit ihrem Oberbürgermeister Friedrich-Wilhelm Kiel.

**FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG:** Das Deutsch war gelegentlich etwas stockend, doch die Begrüßung war herzlich. In einer Schule der Donauschwaben im einstigen Deutschbol (Boly) sangen die Buben und Mädchen das Lied „Die Gedanken sind frei“. Vielleicht nicht ohne Hintersinn, wenngleich immer wieder die offene Haltung der ungarischen Regierung hervorgehoben wurde.

**NEUE ZÜRCHER ZEITUNG:** Die Magyaren haben es stets geschickt verstanden, bei aller Loyalität zur Sowjetunion und zum Warschauer Pakt die Brücken zum Westen begehbar zu halten. Ungarn steht vor einer äußerst heiklen wirtschaftlichen Lage und wird sich ohne weitere Finanzhilfe kaum über Wasser halten können. Die Bundesrepublik ist in solchen Fällen eine gute Adresse.

\*

Für die Beschaffung wichtiger Unterlagen danken wir dem bewährten Generalkonsul der Bundesrepublik Deutschland in Graz, Karl Bellmann.

**Verschwisterung Fellbach-Pécs. Oberbürgermeister Kiel und Stadtpräsident Piti unterzeichnen den „Heiratsvertrag“. Bundespräsident Weizsäcker, der Ungarn als Symbol der Vielfalt Europas lobt, wirkt als „Trauzeuge“.** (Foto: hema)



## EGER UNESCO und ICOMOS halten hier ihre internationalen Jahreskonferenzen

Erfahrungen mit Rehabilitationsarbeiten in ganzen Stadtteilen wurden in Eger schon seit nahezu zwanzig Jahren gesammelt. Die ersten Experimente haben wir also schon lange hinter uns; unsere Aufgaben gehen nach Programmen, die bei Diskussionen in breiten Fachkreisen und Bürgerversammlungen erörtert wurden, planmäßig vor sich.

Unser grundsätzliches Bestreben hat seine volle Gültigkeit: die Wiederbelebung und der Ausbau der Funktionen des Stadtzentrums innerhalb der denkmalgeschützten Innenstadt.

Um diese Aufgabe verwirklichen zu können, ist es bei wohlüberlegter Standortverteilung für die Erneuerung der erweiterten Funktionen erforderlich, die vollkommene Sanierung und Modernisierung der Wohnhäuser, der öffentlichen Institutionen, der Geschäfte und der Dienstleistungsbetriebe durchzuführen. Auch für die Neuregelung des Verkehrs, für die Ansiedlung von Industriebetrieben, für die Neugestaltung der Straßen sowie der Ver- und Entsorgungseinrichtungen ist zu sorgen.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß im Bereich der denkmalgeschützten Innenstadt neben dem Schutz und der Zurschaustellung der Baudenkmäler den dort lebenden Bewohnern auch Lebensverhältnisse mit zeitgemäßem Standard bereitzustellen sind.

Diese Aufgabe ist schon an sich nicht einfach zu bewältigen; wenn ich aber noch die Schwierigkeiten, die sich aus den Besonderheiten unserer Stadt ergeben, dazufüge, dann ist es leicht zu erkennen, welche komplizierte Aufgabe wir zu meistern haben.

Unsere Innenstadt erfüllt neben ihrer Wohngebietfunktion auch die Rolle eines Handels- und Verwaltungszentrums. Außerdem finden wir hier einen bedeutenden Teil der mittleren und höheren Bildungsanstalten. Auch die Aufnahme und Versorgung der 1,5 Millionen Touristen, die jährlich in der Stadt eintreffen, geht vorwiegend hier vor sich.

Es liegt hier außerdem ein beträchtlicher Teil des Kellerlabyrinths, das sich unter der Stadt ausbreitet und eine Gesamtlänge von 150 Kilometern aufweist. Am Anfang der Sanierungsarbeiten verlief die Stadtdurch-

fahrt der Fernlandstraße Nr. 25 noch quer durch die Innenstadt.

Zur Bewältigung von verflochtenen und ineinandergreifenden Aufgaben wurde die „Methode der Häuserblocksanierungen“ entwickelt. Das bedeutet, daß die vollkommene Modernisierung eines von vier Straßen begrenzten Häuserblocks gleichzeitig bzw. in einem Zug durchgeführt wird. Diese Praxis bewährte sich gut; in manchen Fällen hat sich die Theorie allerdings nicht vollkommen in die Realität umsetzen lassen; dies auch wegen der verzweigten Systeme der Finanzierungsmethoden und den Investitionen.

Nicht in jedem Fall war es möglich, vor Beginn der Sanierung eines neuen Häuserblockes den vorhergehenden abzuschließen. Dennoch folgen wir im großen und ganzen auch heute

noch dieser Methode, weil die zu bewältigenden Arbeiten sowohl technisch als auch finanziell am besten zu koordinieren sind. Das war auch der Grund, warum es uns gelungen ist, daß neben den finanziellen Mitteln des Stadtrates sowie den materiellen Quellen der hier ansässigen Unternehmen, Genossenschaften und Institutionen zur Verwirklichung unserer Vorstellungen auch Privatkapital mit einfließt. In den letzten zwanzig Jahren haben wir etwa 2,5 Milliarden Forint für Sanierungen gebraucht. Es ist uns dadurch gelungen, daß der Häuserbestand nicht nur in seinem technischen Zustand, sondern auch funktionell erneuert wurde. Die Abwanderung der Bewohner aus der Innenstadt hat ebenfalls aufgehört, da wir imstande sind, neben einer schönen, entsprechenden Umgebung auch zeitgemäße, den heutigen Ansprüchen entsprechende Wohnungen anzubieten.

Eine stets wachsende Aufmerksamkeit haben wir in den letzten Jahren auch der entsprechenden Gestaltung der Stadtmöblierung und der Straßenpflasterung geschenkt. Meiner



Meinung nach ist heutzutage eine Restaurierung oder Rekonstruktion ohne solche Maßnahmen schon deshalb unmöglich geworden, weil ja eine nicht passende Straßenlaterne, eine als vielleicht zeitgemäß deklarierte, aber häßliche und unbequeme Sitzbank oder eine geschmacklose, zum äußeren Erscheinungsbild eines Gebäudes nicht passende Neonreklame die Ergebnisse langjähriger Bemühungen negativ beeinflussen kann.

Unsere Erfolge auf dem Gebiet der Stadtbildpflege hat die „Ungarische Urbanistische Gesellschaft“ im Jahre 1977, unter den ersten im Lande, mit der Verleihung der Hild-Plakette honoriert (Josef Hild, 1789—1867, war einer der führenden Architekten in Ungarn; Mitte des 19. Jahrhunderts — Anmerkung des Übersetzers). Unsere Vorgangsweisen sind heutzutage schon international bekannt, ja sogar anerkannt worden, was zur Folge hatte, daß eine internationale Kommission der UNESCO-ICOMOS Eger zu ihrem Amtssitz erklärt hat und seither in unserer Stadt ihre jährlichen regelmäßigen Beratungen abhält.

Gestatten Sie mir — im Rahmen unserer Arbeiten zur Stadtbildpflege — noch ausführlicher auf die Bewältigung des Verkehrs einzugehen, da heutzutage dieser Bereich unser brenndestes Problem ist.

Das Straßengefüge des denkmalgeschützten Ortskernes von Eger stammt noch aus dem Mittelalter. Es gilt als eine unserer grundlegendsten Aufgaben, diese alte Straßenstruktur zu erhalten. Das mittelalterliche Straßennetz eignet sich aber keineswegs zur Bewältigung des motorisierten Verkehrs unserer Zeit, und mit der Zunahme des Verkehrs haben sich auch die Schäden an den denkmalgeschützten Gebäuden, infolge der dynamischen Belastungen und der Luftverschmutzung, entsprechend vermehrt. Beim Kraftfahrzeugverkehr mußten wir vorerst jenes optimale Verhältnis ermitteln, das, bei Wahrung der Substanz der Gebäude, auch die ungehinderte Versorgung der Geschäfte und Gaststätten, der Institutionen sowie der in der Innenstadt Wohnenden garantiert.

Auf Grund unserer Untersuchungen wurde klar, daß die Veränderung einer den neuen Anforderungen angepaßten Verkehrsneuordnung nur stufenweise, also in mehreren Etappen, möglich sein wird.

Die erste und wichtigste Aufgabe war die Verlegung der Stadtdurchfahrt der Fernlandstraße Nr. 25 aus der denkmalgeschützten Innenstadt.

Damit bot sich die Möglichkeit, den Durchzugsverkehr im Bereich der Innenstadt mit herkömmlichen verkehrstechnischen Vorkehrungen zu verhindern.

Das war ein bedeutender Schritt; die Stadt liegt nämlich in einem Nord-Süd-Tal, im Süden die Industriezone, im Norden die Wohnsiedlungen mit einem großen Teil der Stadtbevölkerung. Die Folge der Beschaffenheiten dieses Stadtgefüges besteht in einem regen Nord-Süd-Verkehr durch die Stadt. Die neue vierspurige Straße hat — abseits vom Stadtzentrum — dieses Problem gelöst.

Mit Einbahnregelungen und auch durch die technische Ausbildung der Straßen haben wir in der Innenstadt Schleifen gebildet. Das bedeutet, daß in den einbahngeregelten Straßen Kraftfahrer immer wieder zum Ausgangspunkt zurückkehren. Das hat den Durchzugsverkehr beseitigt und die nicht zielgerichteten Fahrten sinnlos gemacht. Parallel dazu haben wir auch Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie Halte- und Parkverbote eingeführt.

Als nächste Phase der Verkehrsplanung war die weitere Einschränkung des noch immer beachtlichen Verkehrs in den engen Gassen erforderlich. Eines der Hilfsmittel dazu war die Verlegung von Industriebetrieben sowie des Großhandels aus dem Stadtzentrum.

Selbstverständlich war auch die Inanspruchnahme verkehrstechnischer Einrichtungen erforderlich. Seinerzeit haben wir den Begriff „Innenstadt zu Fuß“ formuliert. Natürlich heißt das nicht verkehrsfreie Straßen in der ganzen Innenstadt; der Verkehr kann aber nur auf beengtem Raum und unter gewissen Einschränkungen fließen. Im Laufe der Einführung dieses Systems erhielten wir eine wirksame Hilfe durch unsere Stadtbevölkerung, die die Straßen einfach in Besitz nahm und den Kraftfahrzeugverkehr beträchtlich verlangsamt und erschwert hat.

Als nächster Schritt galt die im Mai 1985 mit Pilotcharakter lancierte Aktion „Innenstadt mit beschränktem Verkehr“. Das bedeutet, daß wir in den Bereichen neben den für den Kraftfahrzeugverkehr vollkommen gesperrten Fußgängerzonen den Kraftfahrzeugverkehr auf ein Minimum einschränkten.

In diese Bereiche darf nur zu bestimmten Tageszeiten für die Zulieferung an die Geschäfte und mit Sondergenehmigungen eingefahren werden — dies bei vollem Parkverbot.

Die Erfahrungen, die seither gemacht werden, zeigen, daß die angestrebten Ziele richtig sind, daß sich die Methode bewährt und der Verkehr erheblich abgenommen hat. Im Rahmen der jetzt geltenden gesetzlichen Bestimmungen ist aber eine Verkehrsregelung dieser Art nicht möglich. Um diese Diskrepanz zu beseitigen, haben wir an die zuständigen Stellen des Ministeriums für Verkehr einen Vorschlag zur Modifizierung der gesetzlichen Bestimmungen unterbreitet.

Unsere an Hand der Erfahrungen ausgearbeitete Methode schafft die Verwirklichung der angestrebten Ziele unter Verwendung internationaler Verkehrsregeln; die Vergabe von Einfahrtsgenehmigungen und die Zusatztafeln weichen jedoch von den gesetzlichen Bestimmungen ab.

Es ist auch gelungen, die Zahl der stadtbildstörenden Verkehrsschilder auf ein Minimum zu reduzieren. Die Lastkraftwagen mit Warenlieferungen dürfen nur zu gewissen Tageszeiten in diese Zonen hineinfahren, ohne Zeitbeschränkung dürfen hingegen die Kraftfahrzeuge der hier wohnenden Bevölkerung, der hier ansässigen Institutionen sowie der Dienstleistungsbetriebe mit Genehmigung fahren. Im ganzen Bereich bleiben das Parkverbot und die Geschwindigkeitsbeschränkungen davon unberührt.

Mit dieser Regelung möchten wir erreichen, daß sich eine zusammenhängende Folge von Fußgängerwegen ergibt. Dies würde es ermöglichen, daß sich die Stadtbildpflege auch auf die Straßenbeläge erstreckt und anstelle von Asphalt lebendigere Beläge in die Innenstadt kommen.

Die Verwirklichung des hier präsentierten Konzeptes war mit vielen Schwierigkeiten, organisatorischen Aufgaben und dem Bemühen um Kompromisse verbunden; fallweise waren auch behördliche Zwangsmaßnahmen erforderlich. Aber die einhellige Unterstützung seitens der Mitbürger gab uns die moralische Kraft, diese Probleme zu meistern.

Das, was ich vorgetragen habe, war nur ein kleiner Ausschnitt aus jenen Arbeiten, die wir zur Erhaltung des denkmalgeschützten historischen Kernes unserer Stadt zu bewerkstelligen hatten. Sollte es mir gelungen sein, Ihr Interesse an unserer Arbeit zu wecken, so lade ich sie ein, sich über die Ergebnisse unserer Arbeit an Ort und Stelle — in Eger — zu überzeugen.

Imre Farkas

# Az UNESCO és az ICOMOS évenkénti konferenciáikat tartják

Egerben a városrésznyi nagyságrendű rehabilitációs munkának már közel 20 éves tapasztalatai vannak. Túl vagyunk az első bizonytalan próbálkozásokon, feladatainkat tervszerűen, széleskörű szakmai és társadalmi vitákban megalapozott programok alapján végezzük.

Alpavető célkitűzésünk ma is igaz:

Ujjáéleszteni és kibővíteni a városközpont funkcióit a történelmileg védett belvárosban.

Ennek érdekében meg kell ott oldani a kibővített funkciók arányos elhelyezését és felújítását, a lakóépületek, közintézmények üzletek és szolgáltató egységek teljes korszerűsítését. Gondoskodni kell ott a közlekedés átszervezéséről, ipari üzemek kitelepítéséről, az utak és közművek rekonstrukciójáról.

Összefoglalva úgy fogalmazhatunk, hogy a történelmileg védett belváros területén az építészeti emlékek védelme és bemutatása mellett, a mai kor színvonalának megfelelő életkörülményeket kell biztosítani az itt élő lakosság részére.

Ez a feladat már önmagában sem kevés, de ha hozzáteszem a város sajátosságaiból adódó nehézségeket, belátható, hogy milyen bonyolult feladatot kell megoldanunk.

Belvárosunk lakóterületi funkcióján túl kereskedelmi és igazgatási negyed szerepét is betölti. Itt található a közép- és felsőoktatási intézmények jelentős része. A városban évente megforduló 1,5 millió turista fogadása és kiszolgálása is döntően ezen a területen zajlik. A város alatt húzódó 150 km-es pincerendszer számottevő része szintén itt található. A rekonstrukció megkezdésekor a belvároson keresztül húzódott a 25-ös számú főközlekedési út átkelési szakasza is. Ilyen bonyolultságú összetett feladat megoldására módszerként az ugynevezett tömbrekonstrukció került kifejlesztésre. Ez azt jelenti, hogy négy utca által határolt tömb teljes korszerűsítését egy időben végezzük. A módszer jól vizsgázott a gyakorlatban, bár a pénzügyi és beruházási eszközök szerteágazó rendszere miatt az elmélet nem érvényesült minden esetben kristály tisztán.

Nem lehetett minden esetben megvárni a következő tömb rekonstruk-

ciójának indításával az előző befejezését. Tendenciájában azonban ma is ezt a módszert követjük mert így lehet legjobban összehangolni az elvégzendő munkákat, műszakilag és pénzügyileg egyaránt. Ez alapján sikerült megoldanunk, hogy a Városi Tanács pénzeszközei mellett, a területen található vállalatok, szövetkezetek és intézmények anyagi erőforrásain túl, a magántőke is segítse elképzeléseink megvalósítását. Az elmúlt 20 év alatt mintegy 2,5 milliárd forintot fordítottunk a rekonstrukcióra. Elértük azt, hogy az épületállomány nemcsak műszaki állapotában, de funkcionálisan is megújult. Megállt a lakosság belvárosból történő kiáramlása, hiszen a szép, esztétikus környezet mellett biztosítani tudjuk a mai igényeknek megfelelő korszerű lakásokat is.

Az elmúlt évek során egyre nagyobb gondot fordítottunk az épülettartozékok és utcabútorok megfelelő színvonalú kialakítására is. Ugy érzem, hogy e nélkül ma már elképzelhetetlen a rekonstrukció, hiszen egy oda nem illő közvilágítási lámpa, egy korszerűnek mondott, de csunya és kényelmetlen pihenőpad vagy egy izléstelen, az épület hangulatához nem igazodó neon felirat, tönkre teheti sok éves munkánk eredményeit.

A városrekonstrukció során elért eredményeinket a Magyar Urbanisztikai Társaság 1977. évben, az országban az elsőként jutalmazta Hild éremmel. Napjainkban nemzetközileg is ismertté, sőt elismertté vált tevékenységünk; ennek eredménye, hogy az UNESCO Történelmi Városok Nemzetközi Bizottsága, az ICOMOS, Egert választotta székhelyéül, és azóta évenkénti rendszeres üléseit városunkban tartja.

Engedjék meg, hogy a rekonstrukciós munkán belül részletesebben foylalkozzam a közlekedési rend megszervezésével, hiszen ma ez az egyik legégetőbb problémánk. Eger védett városmagjának utcaszerkezete a középkorban alakult ki. Ezt az utcaszerkezetet megővni és megtartani alapvető feladatunk. A középkori utcaszerkezet azonban nem alkalmas a mai kor motorizációjának levezetésére. A forgalom növekedésével arányosan nőttek a dinamikus terhelés és

légszennyezés által okozott károk a műemlék épületekben. Meg kellett találnunk azt az optimális arányt a gépjárműforgalomban, amely az épületek állagmegővése mellett, biztosítja a kereskedelmi és vendéglátóegységek, az intézmények és a lakosság zavartalan ellátását.

Felméréseink alapján nyilvánvalóvá vált, hogy az új igényekhez igazodó forgalmi rend kialakítására csak fokozatosan, több lépcsőben lesz lehetőség.

Első és legfontosabb feladat volt a 25-ös számú főközlekedési út városi átkelési szakaszának a védett belvároson kívülre helyezése; ezzel lehetőség nyílt arra, hogy hagyományos forgalomtechnikai eszközökkel meggátoljuk a belváros területén az átmenő forgalmat. Ez igen jelentős lépés volt, ugyanis a város Prészak-déli irányu völgyben fekszik, délen az iparterülettel, északon a lakosság jelentős részét tömörítő lakóteleppel.

Ebből a városszerkezeti adottságból következően jelentős az észak-déli irányú forgalom a városon keresztül. Az új korszerű négysávos út ezt a problémát az városközponton kívül oldotta meg.

A belvárosi utcák egyirányúsításával, melyet az utak műszaki paraméterei is indokoltak, hurkokat hoztunk létre. Ez azt jelenti, hogy a gépjárművezető elindul az egyirányú utcákon keresztül és a kiinduló pontra jut vissza. Ez az átmenő forgalmat kizárta és illogikussá tette a célnélküli behajtást. Természetesen sebességkorlátozást, megállási és várakozási tilalmakat is alkalmaztunk ezzel párhuzamosan.

A fejlődés következő fázisaként a szűk utcákban még mindig jelentős gépjárműforgalom további csökkentése vált szükségessé.

Ennek egyik eszköze volt az ipari tevékenységet folytató üzemek és a nagyban árusító kereskedelmi egységeknek a városközponton kívülre történő kitelepítése.

Természetesen forgalomtechnikai eszközöket is igénybe kellett venni. Ekkor fogalmaztuk meg a gyalog belváros fogalmat. Ez természetesen nem jelent a belváros teljes területén gépjárműforgalomtól mentes utcákat. A forgalom azonban szűk terüle-



Es ist eine schöne Auszeichnung für Eger, daß diese ungarische Stadt Amtssitz für regelmäßige Beratungen von UNESCO – ICOMOS geworden ist. Zu den führenden Experten der ICOMOS, die sich auf der ganzen Welt um die Erhaltung und Pflege wertvoller Bausubstanz kümmern, gehört Univ.-Dozent Dr. András Roman.

### Mecsek-Tourist

... hat das Symposium in Pécs vorbildlich organisiert. Wir danken Emi Véték und Edith Hartung sowie der Dolmetscherin Dr. Elisabeth Knipf. Als Referenten der Fachvorträge und als Diskutanten wirkten Vizebürgermeister Dr. Ulreich Jozsef, Sopron, Bürgermeister Maróti Rezső, Veszprem, Vizebürgermeister Balogh József, Győr, Vizebürgermeister Csermelyi András, Szombathely, Stadtplaner Farkas Imre, Eger, und Timár István, Zalaegerszeg.

★

PS: Informationen gibt gerne „Mecsek-Tourist“, Pécs, Széchenyi tér 9. Telefon: 13-300; Telex: 012-213.

ten és csak bizonyos korlátok között folyhat. Ennek bevezetése során jelentős segítséget kaptunk a város lakosságától, akik egyszerűen birtokba vették az utcákat, ezzel jelentősen lassítva és megnehezítve a gépjármű forgalmat.

Következő lépés az elmúlt év májusában a kísérleti jelleggel bevezetett korlátozott forgalmú belváros. Ez azt jelentette, hogy a gépjárműforgalomtól teljesen elzárt gyalogos övezetek melletti területeken a minimálisra korlátoztuk a gépjármű forgalmat.

Ezen területekre csak a nap meghatározott időszakában áruszállítás céljából vagy külön engedéllyel lehet behajtani, teljes várakozási tilalom mellett.

A több mint egy év tapasztalatai azt mutatják, hogy a kitűzött célok helyesek, a módszer bevált, a forgalom számottevően csökkent. A jelenleg érvényben lévő jogszabályi keretek azonban az ilyen típusú forgalomirányítást nem teszik lehetővé. A célok és a rendelkezésre álló eszközök közötti ellentmondás feloldása érdekében javaslatokat tettünk a Közlekedési Minisztérium illetékesei

felé a jogszabályi lehetőségek módosítására.

A tapasztalatok alapján kidolgozott rendszer a nemzetközi forgalomirányító jelzőtáblák alkalmazásával, az érvényes jogszabályoktól mindössze a behajtási engedélyek alkalmazásával és egy ehhez kapcsolódó kiegészítő táblával oldja meg a kitűzött célok megvalósítását. Sikerült azt is elérni, hogy a városképet rontó KRESZ táblák számát a minimumra csökkentjük. Az áruszállító tehergépkocsik a nap meghatározott időszakában hajthatnak be a területre. Időkorlátozás nélkül hajthatnak be a területen lakó állampolgárok, a telephellyel rendelkező intézmények és a szolgáltatást végzők engedéllyel rendelkező gépkocsijai. A teljes területen a várakozási tilalom és a sebességkorlátozás továbbra is érvényben marad.

A szabályozással el kívánjuk érni, hogy összefüggő gyalogos utak rendszere alakuljon ki. Ez lehetővé teszi, hogy a rekonstrukció az utak burkolatára is kiterjedjen és az aszfalt helyett a környezethez jobban igazodó burkolatok kerüljenek a belvárosba.

Farkas Imre

# SOPRON

## Ein Mittelpunkt des Handels, der Verwaltung und der Kultur

Die Stadt Sopron (Ödenburg) unterscheidet sich nicht durch ihre Größe von einer ganzen Reihe anderer Städte in Ungarn, sondern durch ihre geschützten Baudenkmäler. In Anbetracht ihrer seit dem Jahr 1964 geschützten Innenstadt und damit auch ihrer Baudenkmäler wird sie mit Recht eine der meist urbanisierten Städte Ungarns genannt.

Gewiß hat bei ihrer Entstehung und Entwicklung auch ihre geographisch günstige Lage eine große Rolle gespielt. Schon in der Römerzeit galt die Stadt als ein bedeutender Warenumschlagplatz, weil ein wichtiger Nord-Süd-Verkehrsweg des Römischen Reiches — die sogenannte Bernsteinstraße — quer durch die heutige Innenstadt verläuft. Durch sie waren die Länder des Baltikums mit dem Zentrum des Reiches verbunden.

Die römischen Stadtgründer umgaben Scarbantia mit einer starken Mauer. Diese Stadtmauer war im Durchschnitt drei Meter breit und an die neun Meter hoch; an ihrer Außenseite sind heute noch schön bearbeitete Quadersteine zu finden. Später, in den Zeiten der Staatsgründung, wurde diese römische Mauer durch einen aus gebranntem Ton bestehenden, auf einem Balkengerüst errichteten „Roten Wall“ ergänzt.

Ein entscheidendes Datum im Leben der Stadt war das Jahr 1277, als Ladislaus IV. Sopron in den Stand einer königlichen Freistadt erhob und gleichzeitig mit Privilegien und Begünstigungen ausstattete.

Auch dadurch zeigte sich die Aufwärtsentwicklung der Stadt, daß auf den veralteten Erdwällen, also durch Verwendung des Erbes der Vorfahren, eine neue Ringmauer errichtet wurde. Dazu kam noch eine dritte Mauer, die der mittleren Stadtmauer rundherum in etwa fünf bis sechs Meter Entfernung folgte. Vor dieser lag der Burggraben, der ebenfalls der Verteidigung diente.

Derzeit bestehen noch 3,1 km des ursprünglich 3,8 km langen Stadtmauerringes. Die Länge der frei stehenden Abschnitte beträgt 900 m; etwa 2,2 km ist die Länge jener Stadtmauerteile, die in Kombination mit Häusern als deren Konstruktionselemente die Umbauten unterschiedlichster Zielrichtungen überdauerten.

Der dreifache Stadtmauerring auf römischen Fundamenten, der auch im internationalen Vergleich eine Seltenheit darstellt, hat bei der Abgrenzung der Denkmalschutzzone für die Baudenkmäler der Innenstadt eine große Rolle gespielt. Die Innenstadt, begrenzt durch die Linienführung Lenin-Ring — Ogabona (Alter Getreideplatz) — Petöfi-Platz — Széchenyi-Platz, war schon Jahrhunderte hindurch der Mittelpunkt des städtischen Handels, des Kulturlebens und der Verwaltung.

Diese Innenstadt ist der Kern unserer Stadt, der seine ursprüngliche mittelalterliche Struktur bewahrte und durch die qualitätsvolle Gestaltung der Straßen und Plätze sowie deren Abschlüsse auch heute noch ein harmonisches Bild bietet.

Neben den Aufgabenbereichen der Verwaltung, des Handels und der Kultur ist die Innenstadt auch Wohngebiet. So ist es gelungen, jene Sorgen und Probleme zu vermeiden, die in der Fachliteratur sehr oft so beschrieben werden, weil die geschützten Zonen sich in Reservate verwandeln. Unserer Meinung nach können die Bereiche Wohngebiet, Verwaltung und Kultur gut miteinander auskommen. Im Grunde genommen entspricht der Stadtkern auch heute noch den wichtigsten Anforderungen, wel-

che die 57.000 Einwohner an ihr Stadtzentrum stellen.

Von den 151,8 Quadratkilometern Gesamtfläche der Stadt machen 19 Quadratkilometer den städtisch verdichteten Bereich aus. Das Größenverhältnis des inneren Gebietes zur Gesamtfläche der Stadt beträgt also 12,5 Prozent. Das Ausmaß der geschützten Innenstadt liegt bei 1,45 Quadratkilometern; hier leben 2800 Einwohner.

Nach dem Burgviertel von Budapest besitzt — für Ungarn gerechnet — Sopron die meisten unter Denkmalschutz gestellten Gebäude. Die Zahl unserer Baudenkmäler umfaßt 394 Objekte. Von diesen sind 115 Objekte echte Baudenkmäler, 192 sind Gebäude mit Denkmalcharakter, und 87 sind bedeutend für das Ensemble.

Von den 394 Baudenkmalern sind 319 Wohnhäuser. Der Anteil der sanierten Denkmalwohnhäuser beträgt 37 Prozent; die Zahl der noch nicht sanierten Objekte dieser Kategorie liegt also noch sehr hoch.

Nachdem man sich über den Wert unserer Stadt als Denkmal bewußt wurde, standen uns seit Anfang der sechziger Jahre für die Sanierung von Wohnungen in den denkmalgeschützten Wohnhäusern bedeutende Finanzmittel zur Verfügung.

Überdies hat die Bauverwaltung der Regierung, kurz nach Konstituierung des Landesinspektorates für

Im restaurierten Zentrum von Sopron.



Denkmalpflege (OMF), in Sopron eine eigene Bauleitung — mit entsprechenden Kapazitäten für die Ausführung der Arbeiten — ins Leben gerufen. Die üblichen Anfangsschwierigkeiten wurden durch den Mangel an Ausweichwohnungen für die vorübergehende Beherbergung der Wohnungsmieter und durch die Sorgen, die infolge der juristisch ungeklärten Lage der Gebäude entstanden sind, verstärkt. Das vom Ungarischen Institut für Stadtverbauung und Raumordnung (VA'TI) im Jahr 1964 erstellte Sanierungskonzept umfaßte viele technische Notwendigkeiten wie Abbruch der willkürlich an die Stadtmauer angebauten Objekte oder Schließung von Baulücken. Die Durchführung der Projekte, besonders in den Anfangsstadien, glich einer Pionierarbeit. Die historische Struktur der Stadt wird, in bezug auf die Neuerbauung, im Sanierungsplan beibehalten, ja sogar ergänzt durch die Schließung von Baulücken. Gleichzeitig ist die Abtragung wertloser (Hof-)Zubauten vorgesehen; das sichert den Bewohnern eine geräumigere, besser durchlüftete Umgebung.

Den Beginn der Sanierungsmaßnahmen in unserer Innenstadt können wir mit 1960 mit der Restaurierung einzelner wertvoller, aber in sehr schlechtem Zustand befindlicher Baudenkmäler ansetzen. In der zweiten Hälfte der sechziger Jahre ging die Erneuerung bzw. nach dem heutigen Sprachgebrauch der „Umbau des Kerns der Innenstadt“ noch organisierter, noch planvoller vor sich, weil es damals die Möglichkeit gab, außer der Sanierung der Wohnhäuser auch die Ver- und Entsorgungsleitungen zu ändern und die Straßen der Innenstadt zu erneuern.

Am Anfang ging es vor allem darum, gut ausgebildete Projektanten und Fachkräfte für die kunsthistorischen und archäologischen Freilegungen zu finden.

Zur Erfüllung dieser Vorbedingung hat unsere Stadt vom Landesinspektorat für Denkmalpflege (OMF) wirksame Hilfe erhalten. Es wurde nicht nur der Bedarf an Projektanten gedeckt und laufend ergänzt, sondern es wurde auch der bereits bestehende Stab für die Ausführung der Arbeiten ständig vergrößert. Die einstige Bauleitung arbeitet heute als Expositur mit regionalen Aufgaben, die uns mit der Übernahme gewisser zentraler Tätigkeiten bei den laufenden Denkmalinstandsetzungen behilflich ist.

Das vom VA'TI erstellte „Sanierungskonzept Innenstadt“ hat die

städtebaulichen Probleme dieses Areals sorgfältig geprüft. Was die Denkmäler betrifft, ergeben sich folgende Schwerpunkte:

- Erhaltung der mittelalterlichen Struktur der Stadt, wobei technisch gerechtfertigte Um- und Ausbauten möglich sein müssen.
- Freilegung des ringförmigen Mauersystems und seine einwandfreie Wiederherstellung.
- Nach Abtragung der zwischen den beiden Mauerzügen wild errichteten wertlosen Gebäude sollen die entstandenen öffentlichen Freiflächen zu einer durchgehenden Basteipromenade zusammengeslossen werden.

Wir glauben, daß das vom VA'TI erarbeitete Sanierungskonzept dem Ziel gerecht wird, wonach eine denkmalgeschützte Zone kein von der übrigen Stadt abgekapselter Fremdkörper sein darf, sondern — in diese eingebettet — als organischer Bestandteil zu wirken hat.

So entspricht das Konzept von Sopron auch diesem wichtigsten Erfordernis, weil es die Einbindung in die Struktur der Stadt garantiert. Unserer Meinung nach ist es gelungen, zwischen historischer Altstadt und dem gesamten übrigen Siedlungsgebiet eine angemessene Synthese herzustellen. Diese Synthese wird sowohl den Aufgaben der Stadtbildpflege als auch den architektonischen und funktionellen Anforderungen gerecht.

Die Durchführung des Sanierungsplanes hat bewiesen, daß zur planmäßigen, qualitätvollen Instandsetzung von Baudenkmalern die finanziellen

Mittel aus den Zuteilungen für Wohnungsinstandsetzungen und die Opferbereitschaft des Landesinspektorates für Denkmalpflege (OMF) in keiner Weise ausreichen, sondern weitere Quellen nötig sind. Vor allem bei Gebäuden, die im Laufe der Sanierung infolge einer Nutzungsänderung nicht mehr ausschließlich als Wohnhäuser verwendet wurden, haben wir den Mangel solcher Quellen merklich zu spüren bekommen.

Zusätzliche Sorgen bereitet uns die Erfahrung, daß bei der Wohnhaussanierung besonders in denkmalgeschützten Gebäuden durch die Steigerung des Ausstattungsgrades nach dem Umbau im Durchschnitt um 15 bis 20 Prozent weniger Wohnungen vorhanden waren als vor den Adaptierungsmaßnahmen.

Ein weiteres Problem ist, daß in den einst nur für jeweils eine Familie errichteten Stadtpalais, besonders in deren Erdgeschossen, keine Wohnungen untergebracht werden sollten, da vor allem deren Belichtung problematisch gewesen wäre; für eine Nutzungsänderung und deren Finanzierung bestand in jener Zeit aber keine Nachfrage.

Aber auch heute noch bereiten Nutzungsänderungen bezüglich der Wohnversorgung, insbesondere wegen der sehr niedrigen staatlichen

---

**Unverwechselbares Antlitz! Aus dem Buch „Sopron“ von Mezödy Ö. István und Z. Szabó Laszlo. Ein Altstadtband von besonderem Rang.**



Wohnbauquote, große Sorgen. Umgekehrt ist es schwierig, geeignete Mitinvestoren zu finden. Auch heute noch wird ein Palais in Sopron, eine bemerkenswerte Kostbarkeit, als Wohnhaus für 15 Familien genützt. Hierbei muß mitunter in je einem Saal des Palais eine ganze Wohnung eingerichtet werden. Selbstverständlich entspricht das in keiner Weise den zeitgemäßen Anforderungen gegenüber einer Wohnung. Dieser Fall stellt ein zweifaches Problem dar: Einerseits möchten die Bewohner möglichst bald in eine endgültige, zeitgemäß ausgestattete Wohnung ziehen, andererseits müßten wir zuerst noch jenen Mitinvestor finden, der die neuen — der Umgebung und dem kulturellen Wert des Palais entsprechenden — Adaptierungsmaßnahmen zu finanzieren imstande ist.

Leider bekommen wir immer wieder auch jene Sorgen zu spüren, die durch die Benützung der im Zuge der Wohnhaussanierungen geschaffenen zeitgemäßen Wohnungen mit hohem Komfort zutage treten. Für die Wohnungen mit großer Grundfläche, aber verhältnismäßig wenig Zimmern sowie mit hoher Innenlichte (und deshalb überdurchschnittlich hohen Heizkosten!) wird es immer schwerer, jene Mieter zu finden, die für das Wohnen in denkmalgeschützter Umgebung die Mehrkosten zu tragen bereit sind.

In der Mitte der Altstadt gähnt leider heute noch eine Kriegswunde, eine Baulücke in der Größe von fünf Häusern, die wie ein Memento an die Greuel des Zweiten Weltkrieges erinnert. Beim Bombenangriff auf die Stadt am 6. Dezember 1944 sind in der Bausubstanz erhebliche Schäden entstanden, es ist aber gelungen, mit Ausnahme dieser Lücke alle weiteren Zerstörungen zu beheben. Umso mehr beschäftigt aber diese letzte Baulücke schon seit geraumer Zeit die Fachleute, was auch die große Zahl der Wettbewerbe bezeugt. Allen bisherigen Ideen war ein Fehler gemeinsam, nämlich der, daß sie mit der ungeteilten Masse der fünf Häuser begonnen haben. Selbstverständlich haben sich die Projekte weder in der Masse noch in den Proportionen ihrer Fassaden dem Maßstab der bestehenden Gebäude anpassen können.

Derzeit beschäftigen wir uns mit der Errichtung eines in seiner Kubatur gegliederten, verschiedenartig genutzten Gebäudes, das mittels einer Bankinvestition finanziert werden soll. Im Erdgeschoß des Gebäudes mit 29 Wohnungen sollen Geschäftslokale und Gaststätten gebaut wer-

den, auf einem Teil des Untergeschosses (Kellerniveau) wollen wir Reste des römischen Forums darbieten. Im anderen Teil des Kellergeschosses ist eine Tiefgarage geplant.

In den historischen Städten bereitet der Individualverkehr große Sorgen. So auch in Sopron. Hier sind wir bei den zwei Phasen einer Verlegung des Verkehrs in die Außenbezirke nur bis zur ersten Phase gekommen — der Hauptverkehrsweg, der ursprünglich quer durch die Innenstadt verlief, wurde auf die anstelle des zugeschütteten mittelalterlichen Burggrabens geschaffene Ringstraße verlegt. Der Fahrzeugverkehr unserer Tage hat aber derartige Ausmaße angenommen, daß die zuständigen Stellen ernsthaft den Ausbau einer neuen, mit dem Raumordnungsplan in Einklang stehenden Hauptverkehrsader überlegen.

Bedingt durch den erfreulichen Zuwachs des Touristenverkehrs ist nämlich am Ring rund um die Altstadt die Zahl der Kraftfahrzeuge von 326.000 Einheiten im Jahr 1980 auf 677.000 im Jahr 1985 angestiegen. Die Zuwachsrate des Fahrzeugverkehrs beträgt jährlich 20 Prozent. Besonders durch die Schwerfahrzeuge verursachte Erschütterungen gefährden den technischen Zustand des denkmalgeschützten Baubestandes.

Dem Beispiel mehrerer ungarischer Städte folgend, haben wir, im Interesse des denkmalgeschützten inneren Gebietes, im Jahr 1976 eine zeitweilige Einfahrbeschränkung angeordnet. Im Grunde genommen hat sich das Einfahrverbot von 9 bis 18 Uhr gut bewährt, in der letzten Zeit aber entstanden immer größere Probleme mit dem zunehmenden Verkehr und dem Mangel an Parkmöglichkeiten.

In Stoßzeiten fehlen unserer Meinung nach 400 bis 500 Parkplätze in der Umgebung der Innenstadt.

Außer dem Abstellen der Pkw sind für uns die Touristenbusse eine große Belastung. Sie sollen außerhalb des geschützten Stadtkerns untergebracht werden.

Desgleichen bereitet uns die Lösung für das Abstellen der Fahrzeuge der Bewohner der Altstadt selbst Kopfzerbrechen. Gerade deshalb können wir bei geplanter Schließung der angeführten letzten Baulücke auf die Verwendung des Kellergeschosses zu Parkzwecken nicht verzichten.

Die große Zahl an Museen verursacht ein verstärktes Verkehrsaufkommen; viele Verkehrsteilnehmer in diesem Raum sind Museumsbesucher oder Teilnehmer an Altstadtführungen. Die zwölf Museen von Sopron

wurden im Jahr 1985 von 511.000 Menschen besucht. Das bedeutet, daß 468.000 Personen von den Museumsbesuchern sich auch in der Altstadt aufgehalten haben. 70 Prozent dieser Besucher haben sich in der Hauptsaison des Fremdenverkehrs, vom 1. Mai bis 30. September, in der geschützten historischen Altstadt aufgehalten.

Auch die Zahl der Teilnehmer an Altstadtführungen ist bedeutend. Im Jahr 1985 haben wieder 2481 Gruppen mit insgesamt 99.000 Teilnehmern die Sehenswürdigkeiten der Altstadt aufgesucht. Etwa 60 Prozent davon kamen in der Sommerperiode.

Ein gesondertes Problem stellt die zeitgemäße Gestaltung des Straßenpflasters in historischen Stadtzentren dar. Auch wir haben mit dieser Arbeit begonnen; beträchtlich ist der noch nicht realisierte Teil. Das Ausmaß der gepflasterten Flächen beträgt rund 65 Prozent.

Nicht nur in Sopron ist der Mangel an Grünflächen ein Problem im historischen Stadtkern. Die bereits angeführte Schaffung von Basteigärten und Basteipromenaden wäre daher durchaus gerechtfertigt.

Eine weitere Sorge sind Festbeleuchtungen (Anstrahlung von Bauten) und die historisch zeitgemäße Straßenbeleuchtung. In der nächsten Zukunft werden wir im Zuge der Erneuerung des Straßenbeleuchtungsnetzes auch dieser Aufgabe in die Augen schauen müssen.

Kurzbilanz: Wir sind der Meinung, daß es uns aufgrund der Pläne von VA'TI und OMF (Denkmalpflege) sowie dank der wertvollen Hilfe von OMF bei den Ausführungsarbeiten gelingen wird, das Erbe unserer Vorfahren, einen Teil unseres National Eigentums, die Altstadt von Sopron, beispielhaft auf neuen Glanz zu bringen. Ein Beweis für die Anerkennung unserer Arbeit war auch der Europapreis für Denkmalschutz 1975.

Unverändert groß aber sind unsere Sorgen geblieben. Eine immer schwerere Aufgabe stellt die Freilegung der Stadtmauern dar, weil hier auch schwierige statische Fragen auftreten. Beträchtliche Geldquellen sind für die Übernahme privater Baudenkmäler in das Staatseigentum erforderlich, aber auch für das Adaptieren jener Gebäude, für die wir eine neue, zeitgemäße Funktion sichern müssen.

Jozsef Ulreich

# Kereskedelmi, közigazgatási és kulturális központ

Sopron város nem nagyságrendjével, hanem kedvező földrajzi fekvésén túlmenően, védett műemlékeivel emelkedik ki hazánk hasonló szerepkörű városai sorából. Az 1964 óta védett városközpontjával, benne műemlékeivel, méltán mondják az egyik legvárosiasabb magyar városnak. Kialakulásában és fejlődésében bizonyára jelentős szerepet játszott kedvező földrajzi helyzete is.

A rómaiak idején fontos kereskedelmi csomópont volt a város, mivel a birodalom É-D-i fő kereskedelmi útja, az un. Borostyánkö út, a mai városközpontot érintve kötötte össze a Baltikum országait a birodalom központjával.

A várost alapító rómaiak Scarbantiat erős fallal vették körül. Ez a városfal átlagosan 3 m széles és 9 m magas volt, amelynek homloklapján még ma is szépen megmunkált kvaderkövek láthatók. Az államalapítás korában ezt a római falat gerendavázis szerkezetű égetett agyagból készített ún. vörös sánccal egészítették ki államalapító őseink.

Jelentős dátum a város életében az 1277. esztendő, amikor IV. László király szabad királyi városi rangra emelte Sopront, és ezzel együtt kiváltságokban és kedvezményekben részesítette.

A városfejlődés abban is megnyilvánul, hogy az elavult földsánca épülve, az elődök örökségének felhasználásával, egy újabb városfalgyűrű épült. Ezt egy harmadik falgyűrű követte, amely a középső városfalat mintegy 5–6 méter távolságban körbe kíséri. Ez előtt húzódott a várárok, amely szintén a védelmet szolgálta.

Az eredetileg 3,8 km hosszú városfal gyűrűből jelenleg még 3,1 km létezik. Az önálló városfalszakaszok hossza 0,9 km és mintegy 2,2 km azon városfalszakaszok hossza, amelyek az épületekkel együtt, azok szerkezeti elemeiként vésztették át a legkülönbözőbb célú átépítéseket.

A műemlékvédelmi területté minősítésben nagy szerepe volt az előbb említett, római alapokon nyugvó, világviszonylatban is ritkaságszámba menő hármass városfalgyűrűnek, és a belvárosban található műemléki együtteseknek. Ez, a Lenin krt — Ógabona tér — Petőfi tér — Széchenyi tér

vonalával határolt belváros, évszázadokon keresztül a város gazdasági, kulturális és igazgatási központja volt.

Ez a városközpont képezi városunk centrumát, amely megőrizte eredeti középkori szerkezetét és az utcák, terek művészi kialakításával és ezek lezárásával, harmónikus városképet alkot még ma is. Az igazgatási, kereskedelmi és kulturális funkció mellett a belvárosban lakóterületi funkció is található. Ezáltal sikerül elkerülni azokat a gondokat, problémákat, amelyeket a szakirodalomban gyakran úgy emlegetnek, hogy a védett területek rezervátummá válnak. Véleményünk szerint a lakóterületi és igazgatási, kulturális funkció jól megférnek egymás mellett, és a jelenlegi városközpont alapjában véve még ma is megfelel az 57 ezer lakosnak a városcentrum funkciójával szemben támasztott főbb követelményeinek.

A város 151,8 km<sup>2</sup> területéből 19 km<sup>2</sup> az ugynevezett belterület. Tehát a belterület aránya a város területében 12,5%. A védett belváros területe 1,45 km<sup>2</sup>, amelyen 2800 lakos él.

Sopronban található a budapesti

várnegyed után a legtöbb műemléki védelem alatt álló épület. Védett műemlékeink száma 394 db. Ebből a műemléki épület 115 db, műemlékjellegű 192 db és városképi jelentőségű 87 db. Védett műemlékeinknek a fele az előbb említett történelmi városrészben található. A műemlékek mintegy 25%-a nem állami tulajdonban van. A 394 műemlék közül 319 a lakóépület. Az Ingatlankezelő Vállalat lakásainak 28%-a (1919 db) védett lakóépületben található. A felújított műemléki lakóépületek aránya 37%. Tehát jelentős ebben a kategóriában az elmaradt felújítások aránya.

Városunk műemléki értékeit felismerve, a 60-as évek elejétől jelentős anyagi forrás állt rendelkezésre a műemléki lakóépületekben elhelyezkedő lakások felújítására.

**Dieses Bild aus dem Altstadtbuch über Sopron zeigt die Fortschritte in der Revitalisierung. Zu den Experten der ersten Stunde gehörte Arch. Judith Kiss, Budapest, die allzufrüh verstorben ist.**



E mellett az építési kormányzat létrehozta az Országos Műemléki Felügyelőség megalakítását követően, nagyon rövid időn belül, a megfelelő kivitelezői kapacitással rendelkező soproni építésvezetőséget. A kezdeti nehézségeket csak fokozta a bérlők átmeneti elhelyezésére szolgáló váltólakások hiánya, az épületek jogi rendezetlenségéből fakadó gondok. A Városépítési Tudományos Tervezési Intézet által 1964-ben elkészült rekonstrukciós terv tartalmazta mindazokat a műszaki feltételeket — városfalhoz ragasztott épületek szanálását, foghíjak beépítését —, amelyek nélkülözhetetlenek voltak a tervszerű helyreállítás megalapozásához. A terv végrehajtása, különösen a kezdeti időszakban, uttörő munkát jelentett. Ez a rekonstrukciós terv beépítés vonatkozásában megtartja, sőt a foghíjak vonatkozásában kiegészíti a történeti városszerkezetet, ezzel együtt szanálja az értéktelen toldalék épületeket, és ezáltal tágasabb, levegősebb környezetet biztosít a lakók részére.

Belvárosunk átépítésének kezdeti időpontját 1960-tól számíthatjuk, egyes igen rossz állapotban levő, jelentős értékű műemléki épületek helyreállításával. A 60-as évek II. felében a belvárosi mag újjáépítése, mai szóhasználattal átépítése, még szervezettebb és tervszerűbb lett, mert a lakóépületek felújításán túlmenően mód nyílt arra is, hogy átépítsük a közműveket, korszerűsítsük a közvilágítást és átépítsük a belváros útjait is.

A kezdeti időszakban a legfontosabb feladatok egyike volt, a magas szintű tervezési kapacitás biztosítása, beleértve a művészettörténeti és régészeti feltáráshoz szükséges munkaerőt is.

Ezeknek a feltételeknek a megteremtésében nagyon komoly segítséget kapott városunk az Országos Műemléki Felügyelőségtől, mert nemcsak a tervezési kapacitást biztosította és fejlesztette állandóan, hanem a létrehozott kivitelezői bázisát is állandóan továbbfejlesztette. A valamikori építésvezetőség ma regionális feladatokat ellátó kirendeltségként működik, amely bizonyos központi funkciók átvállalásával segíti a ma folyó műemlék helyreállítási munkát.

A VÁTI által kiadott belvárosi rekonstrukciós terv gondosan feltárta a területtel kapcsolatos városrendezési feladatokat. Ezek szintetizálva a műemléki eredményeket, a következő

legfontosabb feladatokat foglalják magukba:

- a középkori városszerkezet megtartását, a műszakilag indokolt átépítésekkel;
- a gyűrűs várfalrendszer kiszabását és színvonalas helyreállítását,
- a kettős várfalrendszer között a ragadványépületek bontása után kialakuló közterületnek bástyakertré történő folyamatos összekapcsolását.

Ugy gondoljuk, hogy a VÁTI által kiadott rekonstrukciós terv jól biztosította azt a követelményt, hogy a műemléki városrész nem lehet a várostól elszigetelt idegen test, hanem abba beleágyazódva, annak szerves részeként, azzal együtt kell működni. Tehát a terv megfelelt annak a legfontosabb követelménynek, hogy a város szövetébe való bekapcsolódást, illeszkedést biztosítsa. Véleményünk szerint a terv végrehajtása során, sikerült megfelelő szintézist létrehozni a történeti városrész, és a település egésze között. Ez a szintézis megfelel a városképi, építészeti és funkcionális követelményeknek.

A rekonstrukciós terv végrehajtása bebizonyította, hogy a tervszerű, magasszintű műemléki helyreállítások végzéséhez nem elég csak lakóházjavítási keret és az OMF anyagi áldozatvállalása, hanem más források is kellenek. Elsősorban azoknál az épületeknél éreztük ezeknek a forrásoknak a hiányát, ahol a felújítás után funkcióváltás révén már nem a lakásfunkció volt kizárólagos. Az is gondot okozott, hogy a funkcióváltással megszűnő lakásbérleményeket pótolni kellett olyan körülmények között, amikor nagyon kevés állami lakás épült a városban.

Tovább nehezítette gondjainkat az a tapasztalat is, hogy a lakóház felújítás kapcsán, főleg a műemléki védettséget élvező épületeknél, a komfort fokozatok növelése miatt, a lakóépületekben a felújítás után, általában 15–20%-kal kevesebb lakás volt kialakítható. A bérlők jelentős részét tehát véglegesen kellett kiköltöztetni. További gondot jelentett, hogy a valamikor egy család számára épült paloták, főleg földszinti traktusaiban, nem lakás funkciót kellett volna elhelyezni, elsősorban a bekapozási problémák miatt, azonban ilyen nagyságú kereslet a funkcióváltások finanszírozására az adott időben általában nem állt rendelkezésre. A jogi problémákat azóta az élet megoldotta. Azonban jelenleg is gond, főleg a rendkívül alacsony

állami lakásépítési arány miatt, a funkcióváltással összefüggő végleges lakóelhelyezés, és sajnos ismét gond a megfelelő társberuházó megtalálása. Jelenleg is lakóházként funkcionál még egy jelentős műemléki értékű képviselő palota, amelyben 15 család lakik olyan körülmények között, hogy esetenként a palota egy-egy termében alakitottunk ki egy lakást. Ez természetesen a mai kor lakáskövetelményeinek már nem felel meg. A probléma kettős, egyrészt a lakók szeretnék mielőbb végleges, magas komfortfokozatú lakásba költözni, másrészt meg kellene találni azt a társberuházót, aki ebbe a környezetbe, a palota funkciójának megfelelő, új tartalmat finanszírozni tudja.

Sajnos egyre jobban érezzük a lakóházfelújítás során kialakított, magas komfortfokozatú — minőségi — lakások használatával összefüggő gondokat. Nevezetesen, nagy alapterületű, ehhez képest viszonylag alacsony szobaszámú, magas belmagasságú, ezért átlag feletti fűtési költséggel rendelkező lakásainkra, már egyre nehezebben találjuk meg azokat a bérlőket, akik a műemléki környezetben való lakás ilyen költségeit vállalják.

A belváros kellős közepén sajnos még mindig tátong egy háborús sebhely, egy 5 épület nagyságú foghíj, amely mementóként emlékeztet a II. világháború szörnyűségeire. Az 1944. december 6-án a várost ért bombatámadás során jelentős károk keletkeztek az épületállományban, amelyeket ennek az egynek a kivételével sikerült felszámolni. Ez az utolsó foghíj azonban már nagyon régen foglalkoztatja a szakembereket, amit a tervpályázatok széles sora is bizonyít. Az egyes eddigi elképzelések közös hibája az volt, hogy az 5 épület együttes tömegéből indultak ki, így természetesen sem tömeg, sem halmazati arányaiban nem illeszkedtek a meglévő épületek léptékéhez.

Jelenleg egy vegyes funkciójú, tömegében tagolt épület megépítésével foglalkozunk takarékpénztári beruházásban. A 29 lakásos épület földszintjén kereskedelmi és vendéglátó egységek épülnek, de a pincészet egy részét szeretnénk úgy kialakítani, hogy az alkalmas legyen a római fórum maradványainak bemutatására is. A pince másik részében gépkocsitárolók megépítését tervezzük. Bár egyelőre ez elől a feladat elől a beruházó — a várható magas építési költségekre való tekintettel — ki akar térni, de reméljük, hogy sikerül meg-

győzni őt az eredeti elképzeléseink helyességéről.

A történelmi városrészek, belvárosok egyik régi gondja a járműforgalom és a járműforgalom által keltett rezgéseknek az épületállományra gyakorolt káros hatása. Ennek a témakörnek hazánkban és külföldön is nagy irodalma van.

Sopronban a forgalom kihelyezésének 2 fázisából csak az első fázisig jutottunk el, nevezetesen a feltöltött középkori várak helyén kialakított körútba helyeződött át az a főforgalmi út, amely eredetileg a belvároson haladt keresztül. Napjaink járműforgalma azonban már olyan mértékű, hogy az illetékes szervek komolyan fontolgatják, mérlegelik a város általános rendezési tervével összhangban levő új főútvonal kiépítését.

Ugyanis az idegenforgalom örvedetes fejlődésével összefüggésben, pl. a belvárosi gyűrűt körülvevő Várkerületen, az 1980. évi 326 ezer gépkocsiról 1985-re 677 ezer gépkocsira növekedett a forgalom. A gépjárműforgalom növekedési üteme évi 20%. Főleg a nehézgépjárművek által okozott rezgések veszélyeztetik komolyan a műemlékileg védett épületállomány műszaki állapotát. Több magyar város példáját követve, 1976-ban részleges behajtási korlátozást vezettünk be a belvárosi, műemlékileg védett belső terület védelme érdekében. A 9-től 18 óráig tartó behajtási tilalom alapján véve jól működött. Az utóbbi időben azonban egyre komolyabb gondok jelentkeznek a megnövekedett forgalom és a parkolóhiány miatt. Megítélésünk szerint csúcsidőben a belváros környékén 400–450 parkoló hiányzik. A személygépkocsik elhelyezése mellett komoly gondot jelent a turistákat szállító autóbuszoknak a védett városmagon kívüli elhelyezése. Ugyan így gond a belvárosban lakók gépkocsitárolásának megoldása. Éppen ezért nem mondhatunk le az előbb említett utolsó foghíj tervezett beépítésénél a pincészetnek ilyen célú hasznosításáról.

A gépjárműforgalomnak a belvárosból való kitiltásával függ össze az is, hogy jelentős a múzeumaink és a múzeum látogatások és idegenvezetések száma. Városunk 122 múzeumát 1985-ben 511 ezer fő látogatta. Ez azt jelenti, hogy a múzeumi látogatókból 486 ezer fő a belvárosban fordult meg. Ezeknek a látogatóknak a 70 %-a az idegenforgalmi főidényben, május 1. és szeptember 30. között járt a védett történelmi városmagban. Jelentős a múzeumi látogatások

mellett az idegenvezetésben résztvevők száma is. Ugyancsak 1985-ben 2481 csoport 99 ezer fővel ismerkedett a belváros nevezetességével. A résztvevők mintegy 60%-a a nyári időszakban kereste fel belvárosunkat. Az idegenvezetések általában májusban és júniusban, valamint szeptemberben mutatnak kiemelkedően magas értéket, amely valószínűsíthetően az iskolai kirándulásokkal áll összefüggésben. A gyalogos forgalom az előbb említett okok miatt, tehát jelentősen zavarta a gépjármű forgalmat, ezért is kellett az előbb említett gépjármű forgalom korlátozáshoz folyamodni.

Külön gondot, problémát vet fel a történelmi városmagok útburkolatának korhű kialakítása. Ezt a munkát mi is elkezdtük, azonban jelentős még az előttünk álló feladat. A kockakövel burkolt felület aránya még csak 65%-os.

Ugy gondolom, nemcsak Sopron történelmi városmagjának gondja a zöldfelületek hiánya. A korábbiakban már említett bástyakertek, bástyasétányok kialakítása feltétlenül indokolt lenne, azonban a zöldfelületi gazdálkodásban való elmaradásunk úgy tűnik, egyelőre nem teszi lehetővé a belvárosi zöldfelületek jelentős növelését. A belváros 14,5 ha-os területéből 2,2 ha a zöldfelület, amely arányaiban jónak minősíthető.

További gond a diszvilágítások és korhű közvilágítás problémája. Sajnos ezen a területen az elmúlt

években nem tudtunk jelentősen előrelépni. A közeljövőben azonban a közvilágítási hálózat felújítása kapcsán szembe kell nézni ezzel a problémával is.

*Összefoglalva:* úgy gondoljuk, hogy a VÁTI és az Országos Műemléki Felügyelőség terveire támaszkodva, az utóbbi szervezet magas színvonalú kivitelezői közreműködésének eredményeként sikerült az elődeinktől örökölt, nemzeti vagyunk részét alkotó soproni belváros, jó színvonalú, rehabilitációját biztosítani. Ezt bizonyítja az 1975-ben kapott műemlékvédelmi Európa-díj is. Sajnos gondjaink azonban változatlanul még igen jelentősek; egyre nagyobb gondot jelent a városfalkiszabítási feladatok megoldása, amely komoly statikai gondokat is jelent. Jelentős anyagi forrásokra lenne szükség ahhoz, hogy a megántulajdonban levő műemlékeket állami tulajdonba vegyük, vagy a nem megfelelő funkcióval rendelkező épületeinknek végre, a társadalmi szükségletnek megfelelő funkciót találjunk.

Jozsef Ulreich

**Zu den Reichtümern der Baukultur in Sopron gehören die vielen originellen Tore, die stillen Höfe und Arkaden, die Zeugnisse religiöser Kunst und eine Fülle von Details.**



## SZOMBATHELY Fußgängerzone brachte die Anerkennung als „Salon der Stadt“

Szombathely (Steinamanger) ist eine Stadt von mittlerer Größe und die Hauptstadt des Komitates Vas. Die im Mittelalter nahezu unbedeutende Siedlung erhob sich, bedingt durch den Eisenbahnbau im vergangenen Jahrhundert und die damit ermöglichte Industrialisierung, über die Städte der Umgebung, vor allem über die königliche Freistadt Kőszeg (Güns). Die zweite große Wachstumsperiode fällt in die Zeit zwischen 1960 und 1980.

Die auf den Ruinen des antiken Savaria entstandene mittelalterliche ungarische Siedlung lag östlich der heutigen Innenstadt, in der Umgebung der St.-Martins-Kirche. Sie war mit der Burg des Bischofs von Győr (Raab), die sich neben dem barocken Dom erhob, durch einen langen Weg verbunden. Unseres Wissens nach ist der heutige Kőztársaság-(Republik-) Platz jener Abschnitt dieses Weges, wo sich dieser zu einem Marktplatz ausweitete. Seit 1389 wurde jeweils am Samstag vor dem Weihnachtsfest Markttag abgehalten. Die Privilegienurkunde von Szombathely stammt aus dem Jahre 1407. Zu dieser Zeit dürfte die Entwicklung des Gebietes rings um den Marktplatz begonnen haben.

Aus dem Marktflecken, der in seinem Aufbau an ähnliche Straßensiedlungen in Österreich erinnert, wuchs bis zum 16. Jahrhundert ein kompliziertes System, bestehend aus fünf Straßen bzw. Plätzen. Der ursprüngliche alte Kern der Siedlung blieb in der Entwicklung zurück und lebte als selbständiges Dorf bis zur Wiedervereinigung im Jahr 1885 separat weiter.

Im Laufe des Werdens und Wachstums ist das Zentrum der modernen Stadt am Kőztársaság-Platz und seiner Umgebung geblieben. Zwar stammen die Gebäude der Innenstadt in ihrer Mehrzahl aus der Barockzeit, verkörpern aber einen bedeutenden lokalen Wert. Infolge der Verwüstungen des Zweiten Weltkrieges sowie der zumeist nicht erfolgten Instandsetzungsarbeiten in den folgenden zwei Jahrzehnten hat sich ihr Bauzustand ziemlich verschlechtert.

Das Interesse des Städtebaus hat sich im Grunde genommen erst am Ende der Wohnbauphase der Innen-

stadt zugewandt. Vor allem waren strukturelle Fragen — und damit auch anfallende Verkehrsplanungen — endgültig zu klären. An der Westseite des Kőztársaság-Platzes war schon seit 1923 ein Durchbruch vorgesehen, durch den der Ost-West-Verkehr der Stadt entlastet werden sollte. Der am Platz konzentrierte Verkehr hätte so die kleinen winkligen Gäßchen der an Denkmälern reichen Innenstadt aussparen können. Ein Antrag aus dem Jahr 1954 hätte diese Trasse auch durch das Umlegen der Straßenbahngleise unterstützt.

An anderen Stellen hätte dieses Konzept kaum strukturelle Eingriffe erfordert. Bis Anfang der achtziger Jahre hat sich die Stadt eine mögliche Realisierung des Projektes offengehalten. Auch heute noch ist die Baulücke unverbaut, bis zum Ende des Jahrzehnts ist ihre Verbauung allerdings zu erwarten, und zwar bereits mit einer völlig geänderten Zielsetzung.

Auf Grund des geschätzten Bevölkerungswachstums war nämlich klar, daß das Stadtzentrum — vor allem für den Handel — vergrößert werden muß:

Der erste Schritt in diese Richtung war die Verbreiterung der Bejczy-Gasse, die vom Kőztársaság-Platz in südliche Richtung verläuft. Diese Maßnahme war bereits im Bebauungsplan der Stadt aus dem Jahr 1963 vorgesehen.

Der zweite Schritt war die Fußgängerzone im Bereich der Geschäftsstraße an der Nordseite des Platzes.

Mit der Ansiedlung des Borostyánkő-(Bernstein-)Kaufhauses hat sich der dritte Schritt quasi von selbst ergeben.

Aber die Probleme zwischen dem Verkehr und den Funktionen des Stadtzentrums wurden immer unerträglicher, obwohl die Planung, wenn auch nur partiell, in die Tat umgesetzt wurde.

Es lag daher auf der Hand, ein „nach außen orientiertes“ Modell zu verfolgen; und zwar eine FußgängerInnenstadt mit sackgassenartigen Zufahrten in die Innenhöfe der Häuserblöcke. Ein Teil der dazu benötigten Vorbedingungen hat sich glücklicherweise aus anderen Gründen Stück für Stück ergeben.

Eine tiefgreifende Änderung erforderte der Ausbau des südlichen Abschnittes (Thököly-Straße) mit der Durchquerung der Gartenanlage des einstigen Franziskanerklosters, also des „Verkehrsquadrates“, welches die Innenstadt umschließt.

Nach dem neuen Konzept ist es etwa auf ca. der halben Strecke verwirklicht. Nach Westen ist das Quadrat nicht geschlossen, die Gestaltung dieses Teiles ist noch ungewiß. Die Weiterführung der Eingriffe wird Ende der achtziger Jahre von vielen Bürgern als mutwillige Zerstörung der historischen Struktur der Stadt empfunden.

Der Umbau des Kőztársaság-Platzes zu einer Fußgängerzone wurde im Mai 1986 fertiggestellt. Unter Zugrundelegung des vom VATI verfaßten Plankonzeptes für die Gestaltung (1983, Stefan Lombár und Thomas Lukovich) wurden die endgültige Gestaltung und die dazu benötigten Detailpläne von einem Kollektiv des VASITERV durchgeführt bzw. ausgearbeitet (1984: architektonische Gestaltung: Stephan Szilágyi, Gärnterei und Einrichtungen: Fr. Józsa und Gábor Sellyei, maschinentechnische Ausstattung: Tibor Velladics und Emmerich Lörincz).

Ein bedeutender Teil der Stadtbevölkerung war mit dem Beschluß nicht einverstanden. Nach zum Teil sehr aggressiv vorgebrachten Protesten ist der Erfolg nun durchschlagend. Der Platz hat in so hohem Maße an Wert und Qualität gewonnen, daß er von einem Journalisten als „Salon der Stadt“ bezeichnet wurde. Die negativen Auswirkungen auf jene Teile der Innenstadt, welche man im Schatten der Platzgestaltung vernachlässigt hat, müssen nun durch eine Anhebung dieser Bereiche auf das gleiche Niveau ausgeglichen werden.

Dem Umbau des Kőztársaság-Platzes folgten ohne Unterbrechung planmäßige Häuserblocksanierungen. Ihre Ausmaße werden daran sichtbar, daß durch die Sanierung des Stadtzentrums in den fünf Jahren von 1981 bis 1985 119 Wohnungen aufgelassen (in ihrer Mehrzahl abgerissen) werden mußten. Es wurden parallel mit diesen im selben Zeitraum nahezu 500 Wohnungen in 55 Häusern, bei voller funktioneller und struktureller Modernisierung, geschaffen. Die Arbeiten dauern noch immer an.

Der Umbau des Stadtzentrums bringt vor allem den vom Verkehr abgeschnittenen Geschäftslokalen zahlreiche Übergangsschwierigkeiten.

Wenn auch etwas verspätet, kommen aber der Reihe nach die Voraussetzungen für den Verkehr im Bereich der Häuserblöcke rund um den Köztársaság-Platz in Ordnung.

Ausgeprägt haben sich auch die grundlegenden Mittel und Wege der neuen Bauweisen. Die unter den gegebenen strukturellen Umständen durchgeführten Bauarbeiten können die beschlossenen Gestaltungspläne nach der herkömmlichen Methodik in allen Einzelheiten nicht mehr befolgen, insbesondere nicht deren Bebauungsvorschläge.

Die Bauten werden zumeist nicht nach dem Bebauungsplan (= Direktiven der staatlichen Planungsbehörde!), sondern nach den Bedürfnissen der Unternehmer realisiert. Alltäglich sind die Reibereien an den Berührungsf lächen wie z. B. bei der Flächenwidmung als Ganzem oder bei konkreten Funktionen. Ohne unser Zutun zeigen sich auch die früher so sehr bemängelten Kriterien der „organisch gewachsenen Stadt“. Wahrscheinlich hatte Christopher Alexander schon im Jahr 1965 recht gehabt: „Die Stadt ist kein Baum“ (The city is not a tree. Design, 1966/2).

Zum Glück ist es nie gelungen, das Zentrum von Szombathely zu einer sterilen Innenstadt zu machen. Deshalb ist den örtlichen Führungskräften der Stadtentwicklung dieser Geist nicht fremd. Ob ihre Bestrebungen erfolgreich sind und das Alltagsleben der Bewohner der Stadt auch tatsächlich positiv beeinflussen, wären einer objektiven Untersuchung wert.

Stephan Szilágyi

#### Anmerkungen

Die wichtigsten Ausmaße des Platzes: Länge in ost-westlicher Richtung 280 m; Breite in nord-südlicher Richtung 150 m; Gesamtfläche 1,8 ha.

Die charakteristischen Ausmaße der Innenstadt: Größe / (ost-westliche Länge 1100 m; Gesamtfläche: 0,68 km<sup>2</sup>).

**VA'TI:** Ungarisches Institut für Stadtverbauung und Raumordnung.

**VASITERV:** Planungsinstitut des Komitatsrates Vas.



Es ist immer wieder reizvoll, Fotodokumente aus verschiedenen Epochen gegenüberzustellen. Seit einigen Jahren entdecken wir auch wieder die Schönheit origineller Straßenpflasterung. (Fotos: Faltusz Rudolf)

Szombathely 85 ezer lakosú középváros, Vas megye székhelye. A középkorban szinte jelentéktelen települést a múlt századi vasutépítést követő iparosítás emelte tágabb környezetébe, elsősorban Kőszeg szabad királyi város fölé. Növekedésének második nagy korszaka 1960 és 1980 közé esik.

Az antik Savaria romjait megülő középkori magyar település a mai belvárostól keletre fekvő Szent Márton-templom körül feküdt. A Győri püspök várával, ami a barokk székesegyház mellett emelkedett, egy hosszú út kötötte össze. Ennek vásártérre öblösödő része lett ismeretünk szerint a mai Köztársaság tér. Vására a karácsony előtti szombaton volt (1389). Kiváltságlevele 1407-ben kelt. Ekkor indulhatott fejlődésnek a vásártér körüli rész. Az osztrák Marktokra emlékeztető egyutcás szerkezetből a XVI. századra egy öt utcából illetve térből álló bonyolultabb település lett. Az ősi mag a fejlődésben visszamaradt és mint önálló falu élt az 1885 évi újraegyesítésig.

A fejlődés során a modern város központja a Köztársaság téren és környékén maradt. Bár a belváros épületei többségükben barokk eredetűek, mégis jelentős helyi értéket képeznek. A második világháború pusztításai és az utána következő mintegy két évtized alatt jórészt elmaradt karbantartási munkák miatt állapotuk igen leromlott.

A tudatos városfejlesztés lényegében a lakótelepi korszak lezárulása idején fordult csak a belváros felé. Elsősorban szerkezeti kérdéseket — és ezekkel együtt járó forgalom szabályozást — kellett végérvényesen tisztázni. A Köztársaság tér nyugati oldalán már 1923 óta szerepelt egy útátjárás, ami a város kelet-nyugati forgalmát volt hivatva megkönnyíteni. A térre koncentrált forgalom így elkerülhette a műemléki belváros zögzeit. Egy 1954 évi javaslat ezt a nyomvonalat a villamos áthelyezésével is megerősítette volna. Az elgondolás más helyeken alig indokolt szerkezeti beavatkozást. A város a kiépítés lehetőségét egészen az 1980-as évek elejéig védte. A foghíj ma is üres, beépítése az évtized végére várható, de már egészen más szellem-

ben. A lélekszám növekedésének becsült üteme alapján világos volt ugyanis a felismerés, hogy a városközpontot — elsősorban a kereskedelem számára — ki kell bővíteni. Az első lépés a Köztársaság térből dél felé nyíló Bejczy utca kiszélesítése volt, amit a belváros 1963 évi részletes rendezési terve vetett fel. A második a tér északi oldalán induló gyalogos üzletutca volt, a harmadik pedig a Borostyánkő Áruház telepítésével (1978) szinte automatikusan adódott. A forgalom és a központ funkciókonfliktusa még a csonkán megvalósult kezdeményezések ellenére is egyre elviselhetetlenebbé vált. Kézenfekvő volt a „kifordított“ modell követése: gyalogos belváros, tömbbelsőkből vezetett zsákutcás feltárásokkal. A feltételek egy része szerencsésen más okokból apránként megteremtődött. Döntő változást a belvárost körülvevő un. „forgalmi négyszög“ déli szakaszának (Thököly u.) kiépítése követelt, a volt Ferences kolostor kertjének áttörésével. Ez az új koncepció szerint kb. fél hosszban valósult meg. A négyszög nyugat felé nem zárt, sorsa bizonytalan. A beavatkozás folytatását a 80-as évek végén többen a történelmi városszerkezet önkényes roncsolásának tartják.

A Köztársaság tér gyalogos zónává való átépítése 1986 májusában készült el. A VÁTI rendezési tervjavaslata alapján (1983, Lombár István és Lukovich Tamás) a végleges rendezést és annak kiviteli terveit a VASITERV kollektívája készítette (1984, építészeti rendezés: Szilágyi István, kertészet és berendezés: Józsa Miklósné és Sellyei Gábor, gépészet: Velladics Tibor, Lőrincz Imre). Az elhatározással a lakosság jelentős része nem értett egyet. A néha már durva hangú tiltakozások után átütő a siker. A tér felértékelődött, annyira, hogy egy újságíró „a város szalónjának“ nevezte. Negatív következményeit a belváros árnyékba került többi részének azonos nivóra hozásával kellene ellensúlyozni, de minden bizonnyal már nem a korábban tervezett gyalogos belváros kritikátlan megvalósításával.

A Köztársaság tér átépítését hosszú és kitartó tervszerű tömbrehabilitációs munka kísérte. Ennek méreteire jellemző, hogy a városköz-

pont szanalása érdekében az 1981 és 85 közötti 5 évben 119 lakást kellett megszüntetni (többségüket lebontani), s ezzel párhuzamosan ugyanebben az időszakban 55 épület majdnem 500 lakását újították fel teljes funkcionális és szerkezeti korszerűsítéssel. A munka azóta is tovább halad. A belváros átépítése — elsősorban a forgalomtól elzárt üzletek részére — számos átmeneti nehézséggel jár. Ha kicsit késve is, de sorra rendeződnek a Köztársaság teret szegélyező tömbökben a forgalom feltételei. Kirajzolódtak az új építési elvi lehetőségei is. Az adott szerkezeti keretek között folyó építési részleteiben nem képes követni a régi metodikájú részletes rendezési terveket, főképp azok beépítési javaslatait. Az építési feladatokat jórészt nem terv, hanem vállalkozói igények teremtik. A területfelhasználás egészének és a konkrét funkciók érintkezésének surlódásai mindennaposak. Akaratunk ellenére megjelennek a nőtt város korábban annyira hiányolt ismérvei. Valószínű Christopher Alexandernek volt igaza már 1965-ben: A város nem fa. (The city is not a tree. Design, 1966/2.)

Szombathely központját szerencsére soha nem sikerült steril belvárossá tenni. Így ez a szellem nem idegen a városfejlesztés helyi vezetői számára. Hogy törekvéseik a városlakók mindennapi életét valóban sikeresen szolgálják-e, érdemes volna objektív vizsgálatokkal is igazolni.

Szilágyi István

#### Megjegyzés

A tér legfontosabb méretei:

Kelet-nyugati hossza 280 m

Észak-déli szélessége 150 m

Területe: 1,8 ha.

A belváros jellemző méretei:

Legnagyobb (kelet-nyugati) hossza

1100 m

Területe: 0,68 km<sup>2</sup>

A Köztársaság tér 1880-ban. Knebel Ferenc fényképe. Középen a térnek korábban nevet adó Szentháromság oszlop.

A tér északnyugati része, háttérben az egykori Szombathelyi Takarékszövetkezet épülete.

# VESZPRÉM

## Zeitgemäßer, guter Wohnstandard mit Rücksicht auf die Substanz

In meinem Referat über Veszprém möchte ich von einer immer wieder neu aufgebauten ungarischen Stadt berichten. Veszprém ist Komitatshauptstadt im Zentrum Pannoniens. Durch politische und wirtschaftliche Veränderungen in Ungarn ist die Stadt nach 1945 explosionsartig von ca. 16.000 auf ca. 65.000 Einwohner angewachsen.

Selbstverständlich hat diese in nur wenigen Jahrzehnten eingetretene quantitative Veränderung der Stadt auch erhebliche qualitative Änderungen mit sich gebracht, sowohl hinsichtlich des technischen und geistigen Inhalts als auch im System der städtischen Funktionen überhaupt. Ich bin der Meinung, daß es in unseren Tagen, wo wir doch überall in der Welt eine Periode des Wandels urbanistischer Betrachtungsweisen beobachten können, sinnvoll erscheint, einige Züge dieser Entwicklung kurz aufzuzeigen: ihre Ergebnisse, ihre Widersprüche, ihre hinterlassenen Verpflichtungen.

Veszprém ist eine der ältesten Städte des Landes. In ihrer Umgebung legen Archäologen laufend Reste von Siedlungen verschiedener Epochen frei, angefangen mit dem Neolithikum. Im Pannonien der Römerzeit allerdings — vermutlich der ungünstigen Geländeverhältnisse wegen — hat hier keine Siedlung bestanden. Aber schon in der Zeit der Völkerwanderung weisen wiederum Relikte auf die Existenz von Ansiedlungen in dieser Gegend hin.

Besondere Bedeutung erlangte Veszprém in der Zeit der ungarischen Staatsgründung — in den Regierungszeiten des Fürsten Géza und des Königs Stephan —, und zwar als strategischer Ort zur Verteidigung des fürstlichen Kernlandes. Im Bereich des heutigen Stadtgebietes entstanden dank seiner königlichen Burg und des im 11. Jahrhundert gegründeten Bistums blühende kleine Ortschaften. Aus ihrer Zusammenlegung erwuchs die künftige Stadt.

Hier gab es auch die erste Hochschule des Landes. Staatliches und kirchliches Verwaltungszentrum war Veszprém in dieser Zeit und zugleich eine lebendige Handels- und Handwerkerstadt.

Nach der Niederlage bei Mohács im Jahre 1526 ist im Leben und in der Bedeutung der Stadt ein überaus starker Wandel eingetreten, weil dieses Gebiet zum Grenzland der türkischen und habsburgischen Machtbereiche wurde. Ihr Aufgabenkreis war in erster Linie militärischer, strategischer Natur. Das Bistum ging verloren, ein Großteil der Bewohner zog weg. Die Burg wurde befestigt, mehrmals erobert, demoliert und wieder aufgebaut.

Nach der Vertreibung der Türken aus Ungarn erleben Burg und Stadt ihre erste Blüte. Die staatliche und kirchliche Verwaltung wird wieder installiert, das Gebiet am Fuße des Burgberges wieder besiedelt. Schritt auf Schritt entwickelt sich die Stadt. Das barocke Veszprém, der bestimmende Faktor im Erscheinungsbild des heutigen Burgviertels, stammt aus dieser Epoche. In der wirtschaftlichen Entwicklung des 18. und 19. Jahrhunderts ist die Stadt wegen der mangelhaften Verkehrsverbindungen und des Druckes der kirchlichen Verwaltung nur wenig erfolgreich. Veszprém bildet ein Verwaltungs-, Bildungs- und Unterrichtszentrum.

Neue Möglichkeiten einer wirtschaftlichen Entwicklung ergaben sich erst mit dem Bau der in den Jahren 1936—1938 fertiggestellten Überlandstraße Nr. 8. Diese brachte der Stadt den Anschluß an die Wirtschaft des Landes.

Im Zweiten Weltkrieg hat die Stadt schwere Schäden erlitten. Kein Haus blieb unversehrt. Die Bevölkerung nahm von 22.000 Einwohnern vor dem Krieg auf nur 16.000 ab.

Die explosionsartige Stadtentwicklung hat sich vom Jahr 1945 bis heute auf Grund der gesellschaftlich-wirtschaftlichen Änderung abgespielt. Die städtischen und regionalen Gegebenheiten bildeten dafür die Basis.

Veszprém liegt in der Mitte Transdanubiens, wo das Plattensee-Oberland und das Bakony-Gebirge aufeinandertreffen. Von ihrer Lage her nimmt die Stadt eine zentrale Stelle ein. Beeinflußt haben ihre Entwicklung von Osten und von Westen das mitteltransdanubische Industriegebiet, von Süden das Plattensee-Oberland (historische Weingegenden, Erholungs- und Fremdenverkehrserwartungsgebiet) und von Norden die Bakony-Gegend mit ihren Wäldern und touristischen Besonderheiten.

Der ehemalige Charakter als Versorgungs-, Beamten- und Schulstadt hat sich günstig weiterentwickelt. Durch die Zunahme der Industrie und der in der Industrie Beschäftigten haben sich ihre Funktion als Schulstadt und ihre Rolle in der Verwaltung noch gesteigert. Veszprém wurde zudem Universitätsstadt; ihre Forschungsinstitute, ihre Museen und Ausstellungsräume machen die Stadt heute zu einem der geistigen Zentren Transdanubiens.

Es ist offensichtlich, daß all diese Änderungen beträchtliche Umwäl-

**Veszprém muß nebenbei auch die wachsenden Probleme des Touristenverkehrs aus der Umgebung des Plattensees lösen. (Foto: Vida Andras)**



zungen mit sich gebracht haben, was das Flächenmaß der Stadt, die Flächennutzung des Umlandes sowie die im Stadtgebiet zu bewältigenden Wohnfunktionen betrifft. Bei derartigen starken Veränderungen entstanden in der Siedlungsstruktur sowohl Widersprüche als auch Spannungen, und bei den städtischen Funktionen tauchten störende Phänomene auf.

Zu all dem kam noch die landesweit zu verzeichnende Motorisierung mit ihren innerstädtischen und überregionalen Belastungen.

Der international zunehmende Erholungsfremdenverkehr, gesteigert noch durch die Nähe des Plattensees — mit Transitverkehr einerseits und dem Ziel- und Quellverkehr andererseits —, hat in der Stadt zeitweise zu nahezu unerträglichen Zuständen geführt.

Verallgemeinernd kann man konstatieren, daß Veszprém in den achtziger Jahren an jenem Punkt seines Wachstums angelangt ist, wo die quantitativen Faktoren der Stadtentwicklung qualitative Änderungen erzwingen. Dies bedeutet eine neue Stadtentwicklung, neue Methoden in der Flächennutzung, im Siedlungsmechanismus und in der Infrastruktur. Ihre Durchführungen bedeuten ziemlich komplexe Arbeiten mit vielseitigen Verflechtungen. Aus diesen habe ich zum Themenkreis folgende ausgesucht:

- Änderung des Systems der Siedlungsstruktur, vor allem des Verkehrsnetzes der Stadt;
- Vermehrung des Baulandes der Stadt, vor allem Schaffung neuer Wohngebiete;
- Erweiterung der Funktionen städtischer Einrichtungen, vor allem Schaffung einer Gliederung in Zentrum und Subzentren;
- Aufwertung der Innenstadt als Idealkonzentrat der Stadt;
- Städtewachstum und Wahrung historischer Traditionen; die Stadt als Sammelstelle der Wissenschaften und der Künste;
- Änderung der Siedlungsstruktur der Stadt.

Veszprém liegt in einer zerklüfteten Landschaft, verursacht durch die 30 bis 40 Meter tiefen Cañon-Täler, die der Séd-(lies: Sched-)Fluß in das Dolomitmassiv des Plattensee-Oberlandes geschnitten hat. An diesem derart gegliederten Platz sind die mittelalterlichen Siedlungen entstanden, aus welchen sich die einzelnen Stadtteile entwickelten. Das strahlenartige Gefüge der aus diversen Teilen Transdanubiens kommenden Straßen inner-

halb der Stadt bildet ihr strukturelles Kommunikationssystem.

Der durch die Stadt hindurchfahrende bzw. in die Stadt flutende Verkehr, aber auch der Anspruch der einzelnen Stadtteile auf selbständige Verbindungen untereinander erfordern einerseits eine radiale Erschließung des Siedlungsraumes, andererseits die Verlegung des Durchzugsverkehrs.

Verwirklicht wurde aus diesem Programm bereits der äußere, die Stadt abschirmende Verkehrsring. Dieser übernimmt auch die Führung des Verkehrs in diverse Richtungen.

Unsere nächste Aufgabe ist der Ausbau des „Inneren Ringes“. Die unmittelbare Verbindung einzelner Stadtteile untereinander, ohne Berührung des Stadtzentrums, wird damit gelöst sein. Einige Abschnitte davon wurden schon über bestehende Straßen umgebaut, andere Teile werden demnächst realisiert. Gewisse örtliche Schwierigkeiten ergeben sich teils infolge ungünstiger Geländegestaltung, teils bedingt durch die im Laufe der Geschichte entstandene dichte Bauweise mit ihren engen Gassen.

Außerordentliche Sorge bereitet uns das Stadtzentrum selbst; hier muß eine zeitgemäße Wohnstruktur unter weitgehender Erhaltung des historischen Bestandes geschaffen werden. Im Falle von Veszprém, einer Siedlung im Hinterland des Erholungs- und Fremdenverkehrsgebietes um den Plattensee, wird das Problem durch die Belastungen infolge der Aufnahme, Verteilung und Weiterleitung des täglich vom Plattensee zuströmenden Touristenverkehrs erschwert. Das Verkehrsproblem wird nach der jetzt fertiggestellten Bauungs- bzw. Verkehrsplanung für das Stadtzentrum durch Bündelung der Verkehrswege vom Plattensee und durch Schaffung eines das Stadtzentrum tangierenden Nord—Süd-Verkehrsweges gelöst. Durch die Errichtung von Parkplätzen in den Randbezirken wollen wir darüber hinaus die große Parkplatznot der Innenstadt mildern.

#### Ausbau der Wohngebiete

Nur mit äußerster Anstrengung war es möglich, im Wohnungsbau mit der Bevölkerungszunahme in der Stadt Schritt zu halten. Die diversen Bauungspläne sind von der Realität ständig überholt worden. Die neuen Wohnbaugemeinden entstanden in den Randgebieten, und heute sind diese bereits eigene Stadtbezirke, solche, wie beispielsweise im Süden die „Kiss Lajos“-Wohnsiedlung oder die in den

siebziger Jahren aus Fertigteilen erbauten Wohnsiedlungen entlang des „Felszabadulas“-Weges und des „Cholnoky“-Weges.

Als Folge des Strukturwandels im Wohnungsbau in den letzten Jahren haben die stark zugenommenen individuellen Eigenheimbauten die Gestaltung und das Erscheinungsbild der Wohnsiedlungen zu ihrem Vorteil beeinflußt. Diese Änderungen sind bei einer Fahrt entlang des neuen Außenringes gut zu beobachten. In unseren künftig zu errichtenden Wohnsiedlungen möchten wir Abwechslungsreichtum durch verschiedene Gebäudetypen und Baumethoden erreichen. Ein Beispiel dafür ist auch der zu erstellende Raumordnungs- und Bebauungsplan, für den es einen landesweiten Wettbewerb gibt.

Bei der Erweiterung und bei der Sicherung der Funktionsfähigkeit unserer Wohngebiete macht uns das bisher nur lückenhaft aufgebaute Netz von Versorgungseinrichtungen, insbesondere der Ausbau diverser Einrichtungen für Kinder, große Sorgen. Das gleiche gilt für die Schaffung von Grünanlagen, die nur unter großem Arbeits- und Kostenaufwand hergestellt werden können, weil der Boden in der Umgebung von Veszprém sehr karg und felsig ist.

Das generelle Programm für den Wohnungsneubau hängt eng mit dem geplanten Fortschritt der Stadtentwicklung zusammen. In dieser Hinsicht sind wir Anhänger einer Stadtentwicklung der gemäßigten Schritte. So etwas können wir nur durch eine koordinierte Weiterentwicklung der Stadtrandsiedlungen unter Berücksichtigung der ganzen Stadt erreichen.

Einrichtungen der einstigen Kleinstadt — bedingt durch die geringe Größe der Stadt — lagen im Stadtzentrum, südlich vom Burgviertel, dicht nebeneinander. Mit dem Größerwerden der Stadt wurde die Ansiedlung städtischer Einrichtungen durch fühlerartige Erweiterung des Stadtzentrums, zuerst in südlicher, dann in östlicher und in westlicher Richtung, fortgesetzt. Aber mit dem Entstehen neuer Stadtteile, mit der inhaltlichen Bereicherung der Struktur städtischer Einrichtungen und mit dem Versiegen des verfügbaren Bodens in der Innenstadt kamen auch die Umstrukturierung des Verwaltungs- und Versorgungsnetzes sowie die Funktionsteilung der Einrichtungen durch Bildung eines Zentrum-Subzentrum-Systems.

Das Prinzip war, daß unsere auf Wohnsiedlungen orientierten Einrich-

tungen — in erster Linie jene zur Dekkung der Grundbedürfnisse — aus dem Stadtzentrum ausgesiedelt werden sollen und an ihre Stelle im Stadtzentrum neue Einrichtungen treten, die sich aus der gestiegenen Größe und Bedeutung der Stadt ergeben. Dieses System prägt unseren im Jahre 1982 beschlossenen Raumordnungsplan. Auf diesem System basiert auch das Konzept des Bebauungsplanes für das Stadtzentrum. Es gilt das Prinzip, einer Überladung an Einrichtungen in unserem Stadtzentrum vorzubeugen. Seine Entwicklung darf nur bis zur Kapazität der vorhandenen Versorgungseinrichtungen sowie bis an die Grenzen der zur Verfügung stehenden Grundflächen reichen.

Heute erleben wir das Zeitalter der Sanierung von Stadtzentren. Diese darf aber nicht nur als Mode oder als die rationelle Wiederverwendung des in seiner Substanz heruntergekommenen zentralen Gebietes betrachtet werden.

Auch bei uns stehen diverse soziologische Gedanken hinter dieser Tätigkeit, finden wir doch in erster Linie Möglichkeiten zur Steigerung der Identifikation der in beträchtlicher Zahl von außen zugezogenen Bewohner, teils durch Unterbringung in der Innenstadt, teils durch Einbeziehung in die Anziehungskraft der hier angesiedelten Institutionen und Einrichtungen.

Zur Entwicklung eines Zugehörigkeitsgefühles, in weiterer Folge einer Gemeinschaft dienen Gasthausabende in der Innenstadt oder ein in freiwilliger Gemeinschaftsarbeit zustande gebrachtes Museum. Ferner die zu Treffpunkten und Aufenthaltsräumen gestalteten Straßen und Höfe einer Fußgängerzone sowie eine Reihe kleiner Geschäfte zur Förderung menschlicher Kontakte.

Mit der Verlegung der Staatsstraße Nr. 8 aus dem Stadtzentrum hat sich die Gelegenheit zur Errichtung einer Fußgängerzone und eines Einkaufszentrums ergeben. In der Folge führte dieses Programm zur Revitalisierung eines ganzen Häuserblocks. Heruntergekommene Gebäude und Höfe wurden den heutigen Anforderungen entsprechend umgestaltet. Ein Zeichen für die Richtigkeit dieses Weges ist die Tatsache, daß dieser Stadtbereich zur bestbesuchten Zone wurde. Die Bevölkerung von Veszprém liebt ihre Stadt und ist stolz darauf ...

Rezső Maróti

Rövid beszámolómban Veszprémről, egyik legrégebbi és alighanem a legtöbb történelmi hányattatást elszenvedett, s mégis mindig újjáéledő magyar városról szeretnék tájékoztatást adni. Ez a középdunántúli megyeszékhely a felszabadulást követő időszak hazai társadalmi-gazdasági átalakulása során robbanásszerűen, 16 ezer fős népességszámról 65 ezer főre növekedett. Nyilvánvaló, e néhány évtized alatt bekövetkezett nagymérvű mennyiségi növekedés, lényeges minőségi változásokat eredményezett a városban, műszaki, szellemi tartalmában, a városi funkciók rendszerében is. Ugy gondolom, napjainkban, amikor az egész világon urbanisztikai szemléletváltás időszakába kerültünk, érdemes felvillantani, e fejlődés néhány vonását — eredményeit, ellentmondásait, hátrahagyott tennivalóit.

\*

Veszprém — mint bevezetőként említettem — az ország egyik legrégebbi városa. Területéről az újkortól (neolitikum) az egyes korszakok emberének települési nyomait folyamatosan tárják fel régészeink. A római kor Pannoniájában azonban — feltehetően kedvezőtlen felszíni adottságai miatt — itt nem jött létre település. Történelmi emlékek a népvándorlás időszakából azonban településre utalnak e helyen.

Veszprém kiemelkedő jelentőségre az államalapítás korszakában — Gé-

za fejedelem és István uralkodása alatt — emelkedett, mint a fejedelmi törzs központját védő stratégiai pont. A mai város területén királyi vára és a XI. században alapított püspöksége révén virágzó kis települések alakultak. Ezekből nő össze a leendő város. Itt létesül az ország első főiskolája. E korszakában államigazgatási, egyházigazgatási központ, élénk kereskedő- és kisiparos város.

A város életében és funkciójában rendkívül drasztikus változás következett be az 1526. évi mohácsi csatavesztést követően, mivel e terület a török- és Habsburg-birodalom végvidékévé vált. Funkciója alapvetően katonai, stratégiai lett. Püspöksége, lakosságának nagy része elköltözött. Várát megerősítették, többször elfoglalták, lerombolták, újjáéptítették.

Vár és város első reneszánszát a török Magyarországról való kiűzését követően élte. Visszaköltözik az állami- és egyházi közigazgatás, benépesül a várja terület, s fokozatosan kialakul a város. Megszületik a barokk Veszprém, amely a mai Várnegyed arculatának meghatározója.

A város XVII—XIX. századi gazdasági fejlődésben — elsősorban megfelelő közlekedési kapcsolathány és az egyházi igazgatás súlya miatt — csak mérsékeltent jutott szóhoz. Veszprém alapvetően közigazgatási, művelődési, oktatási központként alakult.



A gazdasági fejlődés lehetőségét csillantotta fel az 1936—38-ban megépült 8. számú főközlekedési út, mely a várost bekapcsolta az ország vérkeringésébe.

A második világháború alatt, részben e kedvező adottság következtében, súlyos károkat szenvedett Veszprém. Szinte nem maradt sérülésmentes háza. Lakossága a harcok előtti 22 ezer főről 16 ezerre csökkent.

A második robbanásszerű városfejlődés 1945-től napjainkig következett be, e korszak társadalmi — gazdasági átalakulása következtében. Ehhez a városi és regionális adottságok kellő alapot biztosítottak.

\*

Veszprém a Dunántúl középpontjában van, a Balatonfelvidék és a Bakony-hegység találkozásánál. Fekvéséből adódóan központi helyet foglal el. Fejlődésére keletről és nyugatról a Középdunántúli Iparvidék, délről a Balatonfelvidék (részben, mint egyik történelmi borvidékünk, de alapvetően mint üdülő-idegenforgalmi célterület) északról a Bakonyvidék erdőivel és turisztikai adottságaival hatottak. Ehhez társult a város hagyományosan kialakult közigazgatási-, oktatási-, művelődési- és kereskedelem ellátó rendszere. Ezek hatására mélyreható változás következett be a város társadalmi szerepében, a társadalmi munkamegosztásban való részvállalásban is. A korábban meghatározóan ellátó — hivatalnok — iskolaváros jellege nagymértékben módosult. Az iparosodás, az ipari foglalkozásuk növekedése mellett, régi iskolaváros funkciója, igazgatási szerepköre felerősödött. Egyetemváros lett, s a Bakony és Balatonfelvidék szervező-ellátó településévé vált. Tudományos- és kutató intézetei, múzeumai és kiállító helyei a Dunántúl egyik szellemi centrumává emelik.

Nyilvánvaló, mindezek a változások nagyfokú módosulást eredményeztek a város területében, belterületi területfelhasználásban, a városterületen lebonyolódó településfunkciókban, azok elhelyezkedésében is. Az ilyen nagyfokú változások mellett ellentmondások, feszültségek keletkeztek a településszerkezetben, zavaró jelenségek tűntek fel a városi funkciók ellátásában.

Mindezeket csak tetézte az országosan végbement motorizáció, annak városi és településközi terhelése.

A nemzetközileg fellendült üdülő-idegenforgalom a Balaton közelsége miatt felfokozottan, — részben tranzit, részben célforgalmával — időnként

már szinte elviselhetetlen jelenségeket indukál a városban; a közlekedésben, az intézményellátásban, kereskedelemben, a helyi lakosság városi szintű ellátásában.

Az előzőket általánosítva, Veszprém a nyolcvanas években fejlődésének azon pontjához érkezett, amikor a városfejlődés mennyiségi elemei minőségi változásokat kényszerítenek ki. Ezek új városnagyságra váltást, új területfelhasználási- településszerkezeti- és infrastruktúra-rendszert jelentenek. Létrehozásuk meglehetősen összetett, sokirányú kapcsolatokkal végzendő feladatot jelent. Közülük a mai rendezvény témaköréhez a következőket választottam ki:

— a város településszerkezeti rendszerének, elsősorban közlekedéshálózatának átalakítása;

— a város beépített területének növekedése, elsősorban a lakásépítési területek létrehozása;

— a városi intézményfunkciók fejlődése, elsősorban a központ — alközpontrendszer létesítése,

— a belváros, mint a város eszmei sűrítője,

— a városnövekedés és történelmi hagyományörzés; a város mint tudományos, művészeti gyűjtőpont.

#### **A város településszerkezetének átalakítása.**

Veszprém a Balatonfelvidéket alkotó dolomitkőzetbe 30—40 méter mélyen bevágódó Séd folyó kanyonjával eldarabolt területen fekszik. Az így széjjel osztott területeken alakultak ki a középkori települések, amelyekből az egyes városrészek nőttek ki. Ezek szerkezeti összefogó rendszerét a Dunántúl különböző részei felől érkező utak városi szakaszainak sugaras rendszere alkotja.

A napjainkra megnövekedett várostest belső szerkezeti igényei, valamint a városon keresztüláramló, illetve a városba irányuló járműforgalom, az egyes városrészek önálló kapcsolatigénye, a településszerkezet sugaras gyűrűs rendszerének kialakítását, az átmenő forgalom elterelését igényli. E programból a várost árnyékoló külső körgyűrű megvalósult, s ez a korábban a városközpontban lebonyolódó útvonalosztóirózást is ellátja. További feladataink az ugynevezett belső körgyűrű létrehozása. Ezzel megoldódik az egyes városrészek városközpont érintése nélküli közvetlen kapcsolata. Némely szakasza meglévő utcákon húzódik, más helyeken a kiépítése ezután következik. Helyi nehézségeink részben a kedvezőtlen domborzatból, részben

a történelem során kialakult tömör, keskeny-utcás beépítésekől származnak.

Külön gond számunkra a városközpont, ahol a korszerű településszerkezetalakítás, a történelmileg kialakult helyzet lehető megóvása mellett kell, hogy megvalósuljon. Ezt Veszprém esetében — mint a Balaton üdülő-idegenforgalmi terület háttértelepülése — a Balatonpartról érkező napi turistaforgalom terhelése, fogadása, elosztása, átvezetése nehezíti. Településszerkezet alakító forgalmi rendezése a Balaton felől jövő útvonalak összevonásával, a városközpontot érintő észak-déli forgalmi útvonal létrehozásával, a most elkészült városközpont rendezési terve szerint fog megtörténni. A városközpont súlyos parkológondjain a peremrészekre telepített gépkocsiparkolókkal szándékozunk enyhíteni.

#### **A lakóterületek fejlesztése.**

A város népességszám-növekedését csak nagy erőfeszítések árán lehetett lakásépítéssel követni. Az egyes városrendezési tervek szinte csak követni tudták az életet. A gyors növekedés lakásépítési területei a város peremrészein alakultak ki, s ma ezek városrészeket alkotnak. Ilyen délen a Kiss Lajos lakótelep, majd a hetvenes években házgyári elemekből megépült Felszabadulás úti, Cholnoky úti lakótelepek. Az elmúlt években bekövetkezett lakásépítési struktúraváltás következtében megnövekedett szervezett, illetve egyedi magánlakásépítés kedvezően hatott a lakóterületek kialakítására, megjelenésére. Ez a változás szemléletesen tapasztalható a városi körgyűrű mentén haladva. A következőkben megépülő lakóterületeinken változatos, több épületfajtával és építési módszerrel szándékozunk élni. Ezt példázza a nyugati városrésze kiírt, országos pályázat alapján készülő városrendezési terv is.

Lakóterületeink kialakításában, működésében nagy gondunk, a korábban csak részben megépült intézményhálózat — elsősorban gyermekintézményeink kiegészítése, valamint a veszprémi sziklás talaj miatt nehezen és költségesen létesíthető zöldterületek telepítése.

A lakásépítés távlati programja összefügg a városnövekedés prognosztizált mértékével. E tekintetben a városnövekedés mérsékelt ütemének hívei vagyunk. Ezt a város közvetlen közelében lévő települések várossal összehangolt fejlesztése révén tudjuk elérni.

### A városi intézményrendszer átértékelése.

A hajdani kisváros intézményei — a város területének kicsisége miatt — a városközpontban sűrűsödtek, a Várnegyedtől déli irányba. A városnövekedés során kezdetben az intézménytelepítés a központ déli, majd keleti és nyugati irányú csápos kinyújtásával folytatódott. Az új városrészek megjelenésével, a városi intézményhálózat tartalmi gazdagodásával, a belvárosi területek elfogyásával, napirendre került az intézményhálózat átértékelése, a városközpont funkciómegosztása, ugynevezett központ-alközpontrendszer kialakítása.

Ennek elve az, hogy a lakóterület-orientált intézményeink — elsősorban az alapfokúak — a városközpontból áthelyeződjenek, s a jelentőségében és szerepkörében megnövekedett város új intézményeinek adják át helyüket a városközpontban. E rendszert az 1982-ben elfogadott általános rendezési tervünk alakította ki. Ezen alapul a városközpont rendezési tervének koncepciója is. A városközpont zsúfoltságának megelőzésére elvünk az, hogy fejlesztése csak a meglévő közmű-és területadottságok mértékéig érhet.

### A belváros, mint a város eszmei sűrítmenye.

Napjainkban a városközpontok rekonstrukciójának korszakát éljük. Ez azonban nem tekinthető csupán divatnak, a modern lakótelepektől való lakossági elidegenedésnek, a zömében leromlott állapotú központi területek gazdaságos újrahasznosításának. E tevékenység mögött nálunk is több szociológiai gondolat rejlik. Elsősorban a jelentős mértékben beköltözéssel megnövekedett lakosság patriotizmusának növeléséhez találnak lehetőséget, részben a belvárosba telepítéssel, részben a belváros újraformálásának feladatába való bevonással, az ide telepített létesítmények vonzó hatásával. A kollektivitás érzetének, majd tudatának kialakulását szolgálják a belvárosi kávéházi esték, a társadalmi munkával létrehozott múzeum, a találkozóhely formára kialakított gyalogos utca- és udvarrendszer, az emberi érintkezéseket keltő kisüzletek sora, s a mindehhez meghiit légkört teremtő utcabútorzat, szobrok, növények, házak, homlokzatok.

Veszprém város növekedése kapcsán szükségessé váló belvárosrekonstrukcióval — kezdeti útkereséseink

nehézségei után — mi is hasonló célt szándékozunk elérni. A 8 sz. főközlekedési út városközpontból való elterelésével lehetőség nyílt egy gyalogos utca, s mellé telepített üzletcentrum létsítésére. Ez a program végül egy egész tömb rekonstrukciós újrahasznosításához vezetett. A zsúfolt beépítés fellazításával a leromlott épületek és udvarok mai igényekhez lettek felhasználva. A gondolat sikerét jelzi, hogy a még befejezetlen átépítés ellenére ma már a városközpont leglátogatottabb helyévé vált. Szeretik, büszkéek rá.

### A városnövekedés és történeti hagyományörzés.

A történelmi városok a huszadik század urbanizációs hullámverésében világszerte sérülésveszélybe kerültek. Urbánus adottságaik révén még inkább vonzó az emberi le-, illetve áttelepülésnek. Ennek következtében műszaki állományukban és eszmei tartalmukban is felhigulnak; a települési funkciók közt az anyagi termelés aránya megnövekszik, a szellemi produktum aránya — sok esetben jelentősége — mérséklődik. Ez napjainkban rendkívül veszélyes helyzetet teremt, hisz a társadalom — és a települések — létkérdésévé vált a korszerű technológiák letelepítésével és működtetésével kapcsolatos versenyes és piacképesség. Ennek viszont elengedhetetlen velejárója a szellemi infrastruktúra városon belüli megfelelő szintje. Ez az előfeltétele a szellemi munkaerő bővített újratermelésének is, továbbá az új technológiák működtetésének, továbbfejlesztésének, a jövő megalapozásának.

Ugy gondoljuk, a történelmi városok — és ide soroljuk városunkat is — a legalkalmasabbak e szempontból, hagyományos szellemi bázisokkal, hagyományokkal, tudományos és művészeti életükkel, s kapcsolataikkal. Tulajdonképpen arról van itt szó, hogy szellemi javaink termelőerővé válását hatékonyabbá tegyünk, s e tekintetben vessünk számot adottságainkkal, lehetőségeinkkel.

Veszprém város esetében ezt most kezdjük feltárni. Történelmi, művészeti hagyományainkra alapozott rendezvénysorozataink az általános-és szakmai turizmus révén már ezt a célt szolgálják. Tudományos- és kutatóintézeteink országos és nemzetközi kapcsolataikkal ugyancsak e program építőkövei.

\*

A várossal foglalkozók, településpolitikusok és valamely szakterület művelői valamennyien tudják, mily nehéz egy várost múltjával, jelenével, eredményeivel és gondjaival bemutatni. E nehézséggel küzdve adott tájékoztatásomat kérem fogadják úgy, hogy Veszprém mélyebb megismeréséhez vendégváró házigazdaként mindenkor számíthatnak ránk.

Rezső Maróti

**Autofreie Zonen laden zum Einkauf, zum Verweilen und zur Erholung ein.**



## Rehabilita Städten, aber a Dörfern



**Magnet für Touristen und Kunstfreunde: Die Fischerbastei in Budapest. – Rechts oben das Parlament, darunter die berühmte Kettenbrücke über die Donau. (Fotos: Begsteiger 2, Gery Wolf)**

Die ungarischen Denkmalpfleger sind stolz darauf, daß die Rehabilitation der historischen Stadtteile in ihrem Land schon während der fünfziger Jahre begonnen hatte, sogar bereits vor der berühmten Lex Malraux der Franzosen.

Als man am 4. August 1952 in der Chambre des Députés am Ufer der Seine die Notwendigkeit des Schutzes der historischen Städte in einem Gesetz zusammengefaßt hatte, wurde bei uns im wesentlichen schon die Rehabilitation in dem Burgviertel von Buda beendet, und seit 1961 war in Ungarn eine Verordnung mit Gesetzescharakter in Kraft, die den Begriff jener Gebiete bestimmte, welche eine Denkmalbedeutung hatten.

In Buda und nach ähnlichen Methoden auch in Sopron (Ödenburg) und teilweise auch in Kőszeg (Güns) hat die Rehabilitation wirklich spektakuläre Ergebnisse gebracht. Die historischen Ensembles wurden von Haus zu Haus „erneuert“.

Die Restaurierung kann nur auf einer gut fundierten wissenschaftlichen Basis erfolgen; der Arbeit des Architekten und des Maurers muß die Arbeit des forschenden Kunsthistorikers und des Archäologen vorausgegangen sein.

Das Burgviertel von Buda hat nach den schweren Kriegsschäden seinen hochrangigen Wohncharakter zurückgewonnen. Die Innenstadt von Sopron, die zur Mitte unseres Jahrhunderts slumartig geworden war (es ist kein Zufall, daß 1944 die Faschisten diesen Teil als Ghetto ausgewählt hatten), ist als Ergebnis der Rehabilitation ein Wohnviertel von hohem Niveau der führenden Schichten der heutigen Gesellschaft geworden. Und zugleich der Hauptanziehungsbereich für Touristen.

Als Folge der Erschließungsarbeiten wurden während der Rehabilitation die Denkmalensembles historisch und auch architektonisch sehr bereichert. Die Zahl der früher bekannten Sitznischen hat sich vermehrt; es hat sich ergeben, daß unter dem barocken Gewand sozusagen überall die Gotik verborgen ist.

In Sopron wurden Dutzende von bisher unbekanntem geschnitzten oder bemalten Holzbalkendecken entdeckt, es hat sich herausgestellt, daß

# tion in den ich in vielen des Landes

diese im 17. Jahrhundert allgemein üblich waren. Schöne Wandfresken kamen ans Licht, sogar bisher unbekannte Denkmäler: Der gotische Kapitelsaal in Sopron und die gotische Synagoge waren bis dahin abgemauert; durch Trennwände und Decken unterteilt, versteckt und in Vergessenheit geraten. Während der Rehabilitation wurden diese nicht nur aufgedeckt, sondern auch den Besuchern zugänglich gemacht, was angesichts des wohlbekannten Wohnungsmangels wesentliche Anstrengungen erforderte.

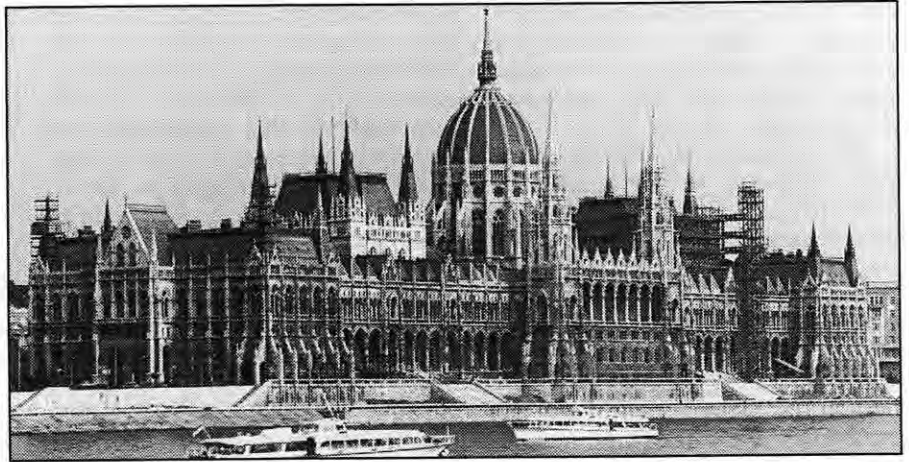
Während der Arbeiten wurden nicht nur die Denkmäler renoviert, sondern man verbaute auch die Mehrzahl von Baulücken, die infolge der Kriegszerstörungen bzw. direkt nach Kriegsende durch unverständlichen Abbruch entstanden sind.

Es ist ein interessanter Zufall des Schicksals, daß unter allen städtischen Wohnvierteln in Ungarn diese zwei am meisten in den Jahren 1944 und 1945 gelitten haben. Dieser Umstand konnte dazu beitragen, daß die neuen Bauten in ihrer historischen Umgebung in Ungarn vielleicht eher einen organischen Teil der Rehabilitation ausmachen, als dies in anderen Ländern sein kann. Unsere Architektur hat auch in dieser Hinsicht die Prüfung gut bestanden.

Obwohl es auch häßliche, maßstablose neue Häuser in unseren historischen Ensembles gibt, ist die Mehrzahl positiv zu bewerten. Sie ist eine Art Entschädigung für die früher verlorengegangenen architektonischen Werte.

In der Reihe der rehabilitierten historischen Innenstädte entspricht Eger (Erlau) einer besonderen Kategorie. Im Gegensatz zu Buda, Sopron und Kőszeg war hier die Grundeinheit der Erneuerung nicht das Haus, sondern der Häuserblock. Dies wurde auch dadurch ermöglicht, daß in Eger in der Innenstadt die Mehrheit der Häuser nicht aus dem Mittelalter stammt, sie wurden eher im 18. und 19. Jahrhundert gebaut. Hier konnten somit Abbrucharbeiten eher durchgeführt und im Inneren der Blöcke zusammenhängende, grüne öffentliche Bereiche realisiert werden.

Hier gab es auch folgende Anforderungen: Statt der innenstädtischen



Gassen von Sopron, wo es keine Geschäfte gibt und die ruhig sind, hat Eger in seiner Innenstadt auch heute noch einen regen Handel. Die Stadt konnte tatsächlich aufatmen, als die Entkernung des Innern der Häuserblöcke einsetzte. Neue, vom Straßenverkehr entlastete Fußgängerzonen wurden geschaffen, angenehme Rastecken und neue Geschäfte sind in früheren Höfen entstanden. Es ist wirklich schade, daß die Verwirklichung der guten Konzeption nicht ganz gelungen ist. Man hat z. B. mehr als notwendig abgerissen. Dadurch hat einerseits der Denkmalcharakter Schaden genommen, andererseits sind einige Freiräume im Blockinneren zu groß geworden, was im historischen Sinne fremdartig wirkt.

Gleichzeitig mit der Rehabilitation von Buda, Sopron und Eger sind die Denkmalensembles von insgesamt 21 ungarischen Gemeinden, und zwar von 16 Städten und fünf Dörfern, unter Schutz gestellt worden. Der gesetzliche Schutz konnte hier die Erhaltung der Denkmäler und historischen

Bauten oder wenigstens des größeren Teils davon sichern, die Veränderung der Gebiete konnte vermieden werden.

Gerne möchte ich auch die Bedeutung des Schutzes der dörflichen Ensembles betonen. Ungarn ist eines jener seltenen Länder, in dem die Dörfer, die ihren historischen Charakter oder wenigstens einen Teil davon bewahren, denselben Schutz genießen, wie es für die Städte der Fall ist. Die Denkmal-Rehabilitation des historischen Dorfzentrums von Hollókő ist eine auch auf internationaler Ebene anerkannte erfolgreiche Aktion dieser Art des ungarischen Denkmalschutzes.

Man kann nach den bisherigen Erfahrungen zu dem Schluß kommen, daß in Ungarn zweifellos die Rehabilitation und der Schutz der historischen Stadtzentren in Ordnung durchgeführt werden. Im allgemeinen stimmt dies auch mit der internationalen Beurteilung überein. Sopron hat 1975 als zweite unter den europäischen Städten für den Denkmal-

schutz die „Europa-Goldmedaille“ erhalten. ICOMOS hat 1982 Ungarn gebeten, die Lenkung des internationalen Ausschusses für historische Städte zu übernehmen.

Wir wissen jedoch, daß die Bilanz nicht so günstig ist. Wir haben auch viele Irrtümer, Fehler und Versäumnisse begangen. Das Bild wäre einseitig, sollten wir nicht auch über diese Seite der Probleme sprechen.

Ich sehe den Hauptfehler darin, daß in Ungarn die Politik des Bauwesens lange Zeit — ganz bis zum Ende der siebziger Jahre — im Banne von Neubauten gelebt hat; sie hatte weniger Aufmerksamkeit dem Schutz der existierenden Werte geschenkt, und noch weniger wurde finanziell hierfür freigemacht.

Um den schon erwähnten Wohnungsmangel, das größte soziale Problem in Ungarn, lösen zu können, wurden Hunderttausende neuer Wohnungen aus zentralen staatlichen Mitteln finanziert. So blieb für die Erneuerung und Modernisierung des vorhandenen Gebäudebestandes (in den ungarischen Städten befindet sich die Mehrheit der Gebäude in staatlichem Eigentum) kaum Geld übrig.

Der Denkmalschutz war froh, daß er mit seinen bescheidenen Mitteln in Buda, Sopron und Kőszeg und später auch in Eger und Hollókő die Denkmal-Rehabilitierung sichern konnte; andererseits hatte er statt dessen kein Geld und auch keine Kapazität, um derartige Arbeit auch in den anderen Städten initiieren zu können.

So kam es zu einer Lage, wo gleichzeitig mit den schönen Ergebnissen in Buda und Sopron der Zustand der Denkmalensembles der historischen Zentren von Győr, Pécs, Pápa, Székesfehérvár und anderer Städte sich sehr verschlechterte; ein Teil der Gebäude ging sogar vollkommen verloren. In einer paradoxen Weise gab es auch Schaden dadurch, daß die historischen Viertel unter Schutz gestellt wurden. Obwohl, wie schon erwähnt, in diesen keine größeren Schäden verursacht wurden, hat das Vorhandensein des Schutzes bei vielen Bürgermeistern — und leider auch bei Stadtplanern — die verkehrte Vorstellung geweckt, wonach es außerhalb der Grenzen eines geschützten Gebietes keine zu schützenden Werte gibt. Dort glaubte man machen zu können, was man will.

Während der sechziger Jahre befand sich der ungarische Denkmalschutz in der Defensive. Trotz der wirtschaftlichen Konjunktur hatten die verantwortlichen Politiker bean-

standet, daß das Land zu viel für den Denkmalschutz ausgibt. Unter solchen Umständen mußten bei der Bestimmung der zu schützenden Gebiete sehr enge Grenzen gezogen werden, historisch wertvolle Stadtteile, deren Morphologie für die Stadt charakteristisch war, blieben ohne Schutz. In einigen Städten, in erster Linie in Veszprém und Székesfehérvár (Stuhlweißenburg) und teilweise auch in Esztergom (Gran), hatte dies zur Folge, daß man außerhalb der Grenzen der zu schützenden Gebiete alles oder beinahe alles abgerissen hat. Das Zentrum ist ohne optischen und funktionellen Übergang von nicht dazupassenden Neubauten umgeben. Der historische Kern, ohne daß man dort etwas abgerissen hätte, ist so entwertet worden, er erscheint wie ein fremder Körper in dem neuen Siedlungsraum.

Wir waren zu wenig mutig bei der Festlegung der zu schützenden Gebiete und auch bei der Bestimmung ihrer Anzahl. Die Mehrzahl der Denkmalensembles der erwähnten 16 Städte hat ihren Ursprung im Mittelalter, die jüngsten stammen aus dem Barock. Aber die Entwicklung bleibt nicht am Ende des 18. Jahrhunderts stehen.

Dies ist besonders in Ungarn von Bedeutung, wo das Ende des 19. Jahrhunderts und der Anfang des 20. Jahrhunderts einen Höhepunkt in unserer Architekturentwicklung darstellt. Es gibt keinen Zweifel daran, daß ein gleicher Schutz wie jener, der den 16 Städten zugesichert wurde, auch der Népköztársaság Hütja in Budapest, einem Architekturensemble aus der Zeit des Historismus von internationaler Bedeutung, und ebenfalls der sich in Budapest befindlichen Wekerle-Wohnsiedlung (Kolonie), einem Beispiel des Städtebaues des 20. Jahrhunderts und gleichzeitig einem markanten Œuvre unserer Architektur nationalen Charakters, nämlich dem sezessionistischen Hauptplatz in der Stadt Kecskemét oder der Innenstadt von Szeged, hätte zukommen sollen.

Ich kann mit Freude darüber berichten, daß seit Anfang der achtziger Jahre sich eine vorteilhafte Entwicklung im Zusammenhang mit dem Schutz der historischen Städte vor sich gegangen ist. Die Regierung hat anerkannt, daß man besonders in einer Periode wirtschaftlicher Schwierigkeiten statt Neubauten zu errichten eher den existierenden Gebäuden größere Aufmerksamkeit schenken sollte. Die allgemeine Einstellung hat sich ebenfalls geändert; heutzutage sagt

niemand, daß man zuviel Geld für Denkmäler ausgibt; das rege Interesse der Gesellschaft und die Möglichkeiten, über die Probleme zu sprechen, helfen viel. All dies hat ergeben, daß der Schutz der historischen Städte einen neuen Stellenwert bekommen hat.

Im Burgviertel von Buda wurde während der letzten Jahre eine im ungarischen Städtebau unglaubliche Aktion durchgeführt: Da seit der Wiederherstellung in den fünfziger und sechziger Jahren die Zeit eines Erneuerungszyklus bereits vergangen war, wurden hier die Reparaturarbeiten an den Gebäuden und die damals ausgelassenen Arbeiten wie z. B. die nachträglichen Mauertrockenlegungen in einer großen, einzigen Operation durchgeführt.

In zahlreichen Städten wurde nach und nach mit der Rehabilitierung von historischen Vierteln begonnen und mit voller Kraft weiterbetrieben. In dieser Hinsicht befinden sich Pécs und Győr (Raab) in der vordersten Linie.

In Pécs (Fünfkirchen) wird außer der Erneuerung der Denkmäler und der modernen Baulückenschließungen sehr viel getan, um die imposanteste ungarische mittelalterliche Festungsanlage im Stadtbild zu präsentieren.

In Győr wird sehr viel in die gründliche wissenschaftliche Forschung investiert. Es handelt sich darum, die Arbeiten regional vernünftig zu organisieren, um die früher gemachten Fehler im Stadtbild wenigstens zu mildern.

Es gibt keinen Zweifel daran, daß in der Praxis der Rehabilitation der achtziger Jahre Győr die Palme erobert hat. Die Arbeit hat auch in Pápa begonnen, und man hat fabelhafte Rehabilitationspläne für Székesfehérvár zusammengestellt.

Es ist eine große Freude, daß nach den früheren schweren Fehlern in Veszprém auch dort eine Rehabilitation dem Erneuerungstrend vorgezogen wurde. Was nach den Abrissarbeiten geblieben ist, lebt heute wieder auf; bei der Rehabilitation der Innenhöfe wurden gute Ergebnisse erreicht.

„Senza passato — nessun futuro“: dies war das Losungswort des 1981 in Rom abgehaltenen ICOMOS-Kongresses. Die ungarischen Denkmalschützer bemühen sich schon seit 30 Jahren, um diesen Schutz der historischen Städte zur Geltung zu bringen. Glücklicherweise scheint es immer mehr zu gelingen.

András Roman

GYÖR

# Entkernung von Innenhöfen und verstärkter Ausbau von Dachböden

1. Einige Angaben über die Stadt Győr im Telegrammstil: Sie hat 130.000 Einwohner und liegt auf halber Strecke zwischen Budapest und Wien am Zusammenfluß dreier Flüsse. Gegründet wurde sie von den Kelten, sie gehörte eine Zeitlang zum Römischen Reich, erhielt im Jahre 1272 das Stadtrecht und ist derzeit eine Industrie- und Handelsstadt.

2. Győr (Raab) wird geprägt:

- durch drei Flüsse, internationale Hauptverkehrsstraßen, Eisenbahnlinien;
- durch den denkmalgeschützten Stadtkern und weitere drei wertvolle Wohngebiete, die unter Ortsbildschutz stehen;
- durch eine städtebauliche Neuordnung der Stadt anhand einer zeitgemäßen Stadtplanung im Jahre 1566 nach einer Feuersbrunst. Diese Planung bildet auch heute noch die Grundlage des Gefüges der Stadt;
- durch Handels-, Dienstleistungs- und Verwaltungseinrichtungen. Sie sind vorwiegend im historischen Stadtkern angesiedelt, was heute auf Grund des zunehmenden Platzbedarfs zu einer großen Raumnot und zu beträchtlichen Schwierigkeiten führt.

3. Die Erneuerung der Stadt hat in den sechziger Jahren begonnen; dabei wurde vorerst die historische Tradition der Stadt außer acht gelassen; die alten Wohnhäuser wurden im Grunde nur „instand gesetzt“. Erst das Jahr 1976 brachte eine Änderung und eine Rehabilitation der Altstadt. Danach

setzten Sanierungen und Revitalisierungen in Győr ein.

Das Hauptkontingent der Bauarbeiten (in den Jahren 1981 bis 1985 waren es immerhin 1,5 Milliarden Forint Umsatz) machen die Wohnhausanierungen aus. Innerhalb von fünf Jahren konnten von den 5300 Wohnungen in der Innenstadt bereits 1000 Wohnungen — davon sind 160 denkmalgeschützt — erneuert werden. Alle diese Wohnungen sind mit Komfort ausgestattet, der Flächenzuwachs beträgt im Durchschnitt an die 30 Prozent. Aber es besteht die Sorge, daß dadurch die Zahl der Wohnungen beträchtlich abnimmt; um 10 bis 30 Prozent.

In der letzten Zeit kompensieren wir dieses Manko durch Ausbau der Dachräume. 90 Prozent der Erneuerungen erfolgen im Zuge von Wohnblocksanierungen. Die Entkernung der Innenhöfe sowie der gemeinsamen Innenflächen in Wohnblöcken ist vorrangiges Ziel. Hier werden Geschäftslokale und Grünanlagen geschaffen.

Beachtenswert sind auch die Erneuerungen öffentlicher Gebäude, die Modernisierung der Straßenzonen (Kleinsteinpflaster ohne Gehsteige), die Sanierung der Ver- und Entsorgungseinrichtungen und die Restaurierung von kleineren Denkmälern wie Skulpturen etc.

4. Der Verkehr stellt eine wachsende Sorge dar, zwei Probleme stehen im Vordergrund:

a) Der enorme Durchzugsverkehr am Rande der Innenstadt zählt schon mehr als eine Million Kraftfahrzeuge pro Jahr.

b) Der historische Stadtkern ist gleichzeitig auch das Handelszentrum und so selbst ein großer Verkehrserreger.

Zur Verringerung der Verkehrsbelastung sind folgende Maßnahmen gesetzt worden:

- Einbahnverkehr, Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen;
- Schaffung von Fußgängerzonen und von Straßen mit beruhigtem gemischtem Verkehr;
- Erhöhung der Parkgebühren und Vermehrung der Zahl der gebührenpflichtigen Parkplätze;
- Verminderung der Zahl der Verkehrsschilder zugunsten einer besseren Überschaubarkeit für alle Verkehrsteilnehmer

József Balogh

GYÖR

# Tömbbelsőök kitisztítása és tetőtterek beépítése

1. Győr városáról: 130 ezer lakos, félúton Budapest — Bécs között, 3 folyó összefolyásánál. Kelták alapították — Római birodalom —, 1271-ben kapott városi jogokat. Jelenleg ipari és kereskedő város.

2. Városszerkezeti sajátosságok:

- 3 folyó, nemzetközi főutak, vasutak;
- a védett *müemléki* városmagon kívül még 3 városképileg védett lakóterület;
- 1566-ban — tűzvész után — korszerű szabályozási tervek alapján rendezték a várost. Ez az alapja a mai városszerkezetnek;
- a város kereskedelmi, szolgáltatási, igazgatási egységei erőteljesen rátelepültek a történelmi városmagra, ez napjainkra erős zsufolt-ságot, üzemelési gondokat okoz.

3. Városfelújítás — 1960-as évektől indult; nem tiszta a történelmi hagyományokat; a régi lakóházak lényegében csak „tatarozásra“ kerültek. Változó 1976-tól *Városrehabilitáció, rekonstrukció — revitalizáció.*

Az új építések sokkal jobban igazodnak a történelmi városrészek stílusához.

Az építési munkák (1981-85. között 1,5 milliárd Ft), gerincét *lakóházjavítás képezi.* Az 5300 belvárosi



lakásból 1000 lakás 5 év alatt felújításra került (ebből 160 műemléki). Valamennyi felújított lakás összkomfortos. Átlagosan +30% alapterületi növekedés. De gond, hogy a lakásszám jelentősen csökken (10-30%-kal). Ezt az utóbbi időben tetőtérbeépítésekkel ellensúlyozzuk. A felújítások 90%-a *tömbrekonstrukció* formájában valósul meg. Udvarbelsők, tömbbelsők kitisztítása; kereskedelmi és zöldterületi célokra.

Jelentősek még az *intézményfelújítások*, *útkorszerűsítések* (kockakő, járda nélkül), *közműrekonstrukciók*, *szoborfelújítások*, stb.

4. *Közlekedés*: Egyre súlyosabb gond. Kettős gond.

a) A Belváros peremén *átmenő* hatalmas *forgalom*. (Évente több mint 1 millió gépjármű.)

b) A Történelmi városmag mint kereskedelmi centrum nagy forgalmat vonz önmagában.

*Intézkedések*:

- Forgalmiszervezés (egyirányúsítás, tiltás, korlátozás);
- Gyalogos utcák, vegyes forgalmú utcák létesítése, kijelölése;
- *Parkolás*: parkolási díjak emelése, a fizető parkolóhelyek számának növelése;
- A közlekedési táblák számának csökkentése. Balogh József



**BAJA**

## Ein Juwel an der Donau...

Die bedeutsame Stadt Baja im Komitat Bács-Kiskun, am linken Ufer der Donau, liegt etwa 60 km östlich von Pécs und hat über 35.000 Einwohner. Baja wird auch wegen seiner Erholungsplätze am Fluß sehr geschätzt, die Denkmalpflege besitzt hohen Stellenwert.

**BAJA**

## Gyöngyszem a Duna mentén...

Baja, jelentős város Bács-Kiskun megyében, a Duna bal partján Pécs-től mintegy 60 km – re keleti irányban, több mint 35.000 lakóssal. Baját, a terménykereskedelmi központot, nagyon kedvelik a folyómenti üdülőtelepei miatt is; a műemlékvédelmet igencsak becsben tartják.

*Die Hauptprobleme des Wiederaufbaus und der Revitalisierung historischer Städte in Polen seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges anhand einiger Beispiele.*

**WARSCHAU (WARSZAWA) — Wiederaufbau als patriotische Tat** (ca. 1,6 Millionen Einwohner).

Durch den Zweiten Weltkrieg waren viele historische Städte in Polen ganz oder teilweise zerstört. Die größten Zerstörungen erlitten die Städte Warschau (Warszawa), Danzig (Gdańsk) und Breslau (Wrocław). Man beschloß, zumindest die historischen Stadtkerne in der alten Form wieder aufzubauen, und konnte sich dabei auf genaue geschichtliche und archäologische Untersuchungen sowie auf reichhaltiges Bild- und Planmaterial stützen. Während dieser Untersuchungen gab es überraschende Dinge, wie zum Beispiel gotische Mauern unter Bauten des 18. oder 19. Jahrhunderts und oft — wie zum Beispiel in Warschau — mittelalterliche Befestigungen sowie zahlreiche Wand- und Deckenmalereien.

Die Wiederherstellung des Stadtbildes von Warschau wurde zu einem wichtigen Element der Restaurierung der im historischen Prozeß gestalteten Merkmale der kulturellen Landschaft Polens. Bei den Untersuchungs-, Projekt- und Realisierungsarbeiten wurde es nötig, das Verlangen des modernen Wohnstandards und die Verbesserung der Verkehrsbedingungen zu berücksichtigen, um dadurch bessere Lebensbedingungen in den sich rasch entwickelnden historischen Städten zu schaffen. Die meisten spektakulären Beispiele derartiger Lösungen bietet die Hauptstadt Warschau.

Der Wiederaufbau Warschaus war auch eine patriotische Tat. Die Stadt Warschau und ihr historischer Stadtkern waren Haus für Haus nach dem Aufstand (August—September 1944) zerstört worden, insbesondere als Hauptstadt und Zentrum des Widerstandes. Ungefähr achtzig Prozent aller Gebäude der Stadt mußten daher wiederaufgebaut werden. Man hatte zum Glück viele bildliche und schriftliche Unterlagen über das alte Aussehen der Stadt. Dort, wo man keine Unterlagen hatte, baute man modern. Es gab auch einige Versuche, Elemente der älteren Stile zu verwenden. Die dichte Verbauung, die vor allem aus dem Ende des 19. Jahrhunderts stammt, wurde aufgelockert, die alten Stadtviertel hat man zum Teil saniert.

Die erste bedeutende Realisierung im Bereich des Verkehrs in Warschau war die in den Jahren 1946—1949 erbaute Ost-West-Schnellstraße, deren Bedeutung im Verkehrssystem von Warschau bis heute Vorrang hat. Sie verläuft am Südrand der historischen Altstadt. Westlich der Altstadt durchschneidet sie (zum Teil im Tunnel) die Gebiete, auf denen im 17. und 18. Jahrhundert die prachtvollen Magnatenresidenzen mit schönen Gartenanlagen entstanden sind. Östlich der Altstadt, in unmittelbarer Nähe des königlichen Schlosses, überquert sie die Weichsel über eine Brücke und führt zu dem auf dem rechten Weichselufer gelegenen Stadtviertel Praga.

Beim Bau dieser Straße war eine ganze Reihe schwieriger Probleme zu lösen. So mußte man das aus dem 17./18. Jahrhundert stammende Radziwiłł-Palais um einige Meter verschieben. Mit speziellen Konstruktions- und Statikproblemen mußte man sich auch im Fall des über dem Tunnel gelegenen Tepper-Palais befassen. Wäh-



**Die schwer zerstörte Altstadt von Warschau wurde nach Originalplänen, die während des Krieges außerhalb der Hauptstadt sicher verwahrt waren, wieder aufgebaut. Auch die Stadtansichten des berühmten italienischen Malers Canaletto waren eine große Hilfe. (Foto: Begsteiger)**

rend des Erdaushubs bei der östlichen Tunnelleinfahrt wurde der gotische Chor der St.-Annen-Kirche einige Zeit durch Grundsenkungen bedroht. Die Gefahr wurde in diesem Fall durch die Anwendung einer eigenen polnischen Methode zur Grundstabilisierung behoben.

Großer Wert wurde ferner auf die Durchgrünung, die Einbeziehung des Wassers und die Wiederherstellung des historischen Panoramas der Stadt gelegt. In Warschau konnte man sich bei der Wiederherstellung des Stadtbildes vor allem auf die Veduten des Bernardo Bellotto, genannt Canaletto, stützen, der auch viele Veduten von Wien malte, wie zum Beispiel die schöne Ansicht der Stadt vom Belvedere aus.

Als letztes wurde in Warschau mit dem Wiederaufbau des königlichen Schlosses begonnen, der noch andauert. Man arbeitet jetzt an den Innenräumen. Das Königsschloß bekam — außer seiner ursprünglichen Museumsaufgabe — auch eine weitere, für das gesellschaftliche Leben vielleicht wichtigere Funktion: Es soll für wichtige in- und ausländische Sitzungen und Konferenzen dienen. Während der Bauarbeiten fand man eine alte Brücke, die freigelegt wurde.

Ähnlich wie beim königlichen Schloß wurden die Funktionen der Magnatenpaläste verändert, die jetzt verschiedene Institutionen und Museen aufnehmen und so der Öffentlichkeit dienen.

Wohnhäuser wurden im Verlaufe des Wiederaufbaues mit modernem Wohnstandard ausgestattet, wobei man jedoch alle historischen und künstlerischen Werte dieser Häuser erhalten hat.

Nunmehr, beinahe 40 Jahre nach der Zeit des Wiederaufbaues, muß man bereits Erhaltungsarbeiten an den wiederaufgebauten Gebäuden durchführen.

Der Wiederaufbau Warschaus ist das bedeutendste Beispiel für die Rekonstruktion einer historischen Stadt auf wissenschaftlicher Grundlage und unter der emotionalen Anteilnahme der gesamten Bevölkerung.

**LUBLIN — Beginn der Stadtbildpflege in Polen** (ca. 310.000 Einwohner). Lublin liegt im Südosten von Warschau in einer herrlichen Hügellandschaft. Schon im Sommer 1944, als die Stadt von der deutschen Besatzung befreit wurde, begann man dort den früher vernachlässigten historischen Stadtkern zu verschönern, vorerst allerdings ohne wissenschaftliche Vorbereitung. Damals dachte man

noch nicht an die Verbesserung der Wohn- und Verkehrsbedingungen in der Stadt. Die Zeit dafür kam einige Jahre später, als die Restaurierungs- und Konservierungsarbeiten von neuem auf wissenschaftlicher Grundlage unternommen wurden. Anlässlich dieser Arbeiten erschien auch eine Monographie über die historische Entwicklung der Stadt.

Das königliche Schloß in Lublin war im 19. Jahrhundert in neugotischem Stil saniert worden. Jetzt restauriert man die Schloßkapelle aus dem 14. Jahrhundert mit byzantinischen Wandmalereien.

**TARNÓW — ein Übungsfeld der Denkmalpflege** (ca. 110.000 Einwohner).

Die Stadt Tarnów mit mittelalterlichem Stadtkern liegt im Osten von Krakau auf einem niedrigen Hügel am rechten Ufer des Dunajec. Sie war im Krieg mit Ausnahme des jüdischen Viertels nicht zerstört worden. Die Häuser verfielen jedoch, da sie von vielen Bewohnern verlassen waren. Es gab auch im historischen Stadtkern viele Zu- und Umbauten aus dem 19. Jahrhundert, die ihm viel von seinem historischen Wert geraubt haben. Das aus dem Mittelalter stammende Rathaus im Zentrum des großen Marktplatzes mit Renaissanceanteilen und Dekor mußte restauriert werden.

Die Konservatoren und Professoren der Krakauer Akademie der Bildenden Künste und der Technischen Hochschule begannen in den 50er Jahren in Tarnów mit Forschungen und experimentellen Vorhaben als Grundlage für die Rettung der Stadt.

Die Renovierung der Häuser der Domherren an der Stadtmauer neben der Kathedrale und der Häuser des großen Stadtplatzes ist sehr geglückt. Die Färbelung der Häuser am kleinen Stadtplatz und die Malereien in der Kathedrale brachten hingegen keine so guten Ergebnisse.

Die historischen Wohnhäuser wurden während ihrer Renovierung mit modernen Wasser-, Kanalisations- und Heizungsinstallationen ausgestattet — eine beispielhafte und empfehlenswerte Lösung. Im Gegensatz dazu scheint die Entscheidung über die Einstellung der Straßenbahnlinie, wodurch man eine Verbesserung des Transitverkehrs zu erreichen hoffte, ein übereilter Beschluß zu sein.

Heute ist es vor allem durch die von der Industrie verursachte Luftverschmutzung neuerlich notwendig, im Stadtkern von Tarnów Erhaltungsarbeiten durchzuführen.

**ZAMOŚĆ — die Revitalisierung einer Renaissancestadt** (ca. 30.000 Einwohner).

Die Stadt Zamość ist ein sehr interessantes Beispiel für die Stadtentwicklung in Polen. Sie wurde am Ende des 16. Jahrhunderts durch den Magnaten und Großkanzler des Königs, Jan Zamoyski, gegründet, der in Italien, vor allem in Padua und Bologna, studiert hatte und vom Geist des Humanismus und der Renaissance erfüllt war. Er ließ vom italienischen Architekten Bernardo Morando eine Stadt nach dem theoretischen Plan der italienischen Renaissance entwerfen, den er nach seinen Wünschen abänderte. Die ganze Stadt samt dem Schloß war von Befestigungen „nach dem neuesten italienischen System“ umgeben. Zamoyski gründete auch ein Adelskolleg und eine Kathedrale. Während der Jahrhunderte, insbesondere zu Ende des 19. Jahrhunderts, verlor die Stadt ihren Charakter durch starke Veränderungen an den Bauwerken. Nach dem Krieg waren viele Gebäude verlassen und zerstört; um 1950 wurde die Revitalisierung der Stadt beschlossen, um das einzigartige Ensemble zu retten.

Bis jetzt ist es gelungen, ungefähr 80 Prozent der historischen Stadt zu restaurieren und zu revitalisieren; die Stadt ist auf dem besten Weg, ein geistiges und künstlerisches Zentrum zu werden. Auch die Verkehrsprobleme hat man größtenteils positiv gelöst.

**SANDOMIERZ — unterirdische Stadtbildpflege** (ca. 15.000 Einwohner).

Die hochmittelalterliche Stadt Sandomierz am Steilufer der Weichsel bietet der Stadtbildpflege ein besonderes Arbeitsgebiet: Durch die Lage am Steilhang bedingt, haben manche Häuser zahlreiche unterirdische Stockwerke, das erste Kellergeschoß in Ziegeln, das zweite in Löß mit Holzkonstruktionen, das dritte in Löß allein. Die Häuser über diesen Kellern drohten einzustürzen. Hier mußten kostspielige Rettungsarbeiten — wie in einem Bergwerk — vorgenommen werden. Sandomierz hat viel authentische historische Substanz bewahrt — Gebäude aus dem Mittelalter und aus der Renaissance, das königliche Schloß und das Collegium Nobilium, das gerade restauriert wird. Das Rathaus ist schon renoviert. Auch die wichtigste Verkehrsfrage, die Beseitigung des Transitverkehrs aus dem historischen Stadtkern, wurde schon gelöst.

**KAZIMIERZ — in pittoresker Lage**  
(ca. 10.000 Einwohner).

Die historische mittelalterliche Stadt Kazimierz Dolny liegt am rechten Ufer der Weichsel, südlich von Warschau, nicht weit stromabwärts von Sandomierz. Sie hat etwa 10.000 Einwohner. Die Stadt ist vor allem wegen ihrer pittoresken Lage berühmt. Sie reicht von der Burgruine auf dem Hügel über die schöne Pfarrkirche bis zu den Renaissancehäusern am Marktplatz und den Lagerhäusern am Ufer der Weichsel. Die Stadt ist vorbildlich restauriert.

Kazimierz liegt abseits der großen Durchzugsstraßen des Landes, deshalb gab es keine wesentlichen Probleme mit der Organisation des Verkehrs.

**KRAKAU (KRAKÓW) — ein Sonderfall**  
(ca. 730.000 Einwohner)

Krakau ist ein Symbol der polnischen Kunst und Wissenschaft und bewahrt ein großes Erbe der europäischen Urbanistik und Architektur. Deshalb wurde es von der UNESCO auf die Liste der zwölf wertvollsten Objekte der Weltkultur gesetzt. Es sind große Bemühungen im Gange, dieses Erbe für die künftigen Generationen zu retten.

Die Stadt Krakau hat eine ganz besondere Stellung im Prozeß der Besiedlung des polnischen Territoriums inne. Und das ist nicht nur auf die Bedeutung der Stadt als Hauptstadt des Königreiches der Piasten und Jagellonen während einiger Jahrhunderte zurückzuführen, sondern auch auf die Veränderungen ihrer Form und den großen kulturellen Einfluß. Die Ursprünge der Stadtanlage reichen in die Stammeszeit zurück. Spätestens im 9. Jahrhundert entstanden zwei befestigte Zentren, deren Fläche zusammen neun bis elf Hektar ausmacht. Der Kern der Gründung von Krakau ist eine Siedlung auf dem Wawel-Hügel und eine zweite am Fuß des Hügel.

Im Jahre 1257 gründete Fürst Boleslaw Wstydlivy, „der Schamhafte“, auf dem durch die Tatareneinfälle verwüsteten Gebiet nördlich der genannten Siedlungen eine neue Stadt mit Magdeburger Recht.

Im 14. Jahrhundert entwickelte sich die Stadt sehr rasch. König Kazimierz der Große gründete auf der Süd- und Nordseite von Krakau zwei neue Städte: 1335 die Stadt Kazimierz (Kasimir) und 1366 die Stadt Florentia, die später Kleparz genannt wurde. Jede der drei Städte verfügte über eine eigene Stadtverwaltung, eine eigene



Das Chopin-Denkmal in Warschau.  
(Foto: Begsteiger)

Pfarrkirche und eine eigene Stadtplanung. Die Stadt Kazimierz hatte auch eine eigene Befestigung. Diese mittelalterliche Agglomeration aus drei eigenständigen Städten ist sehr bedeutend. Der König gründete außerdem 1363/64 die erste Universität von Polen mit Sitz in Kazimierz. Alle drei Städte sind im „Chronicon mundi“ von Hartmann Schedel, das im Jahre 1493 in Nürnberg erschien, dargestellt.

Der Großteil der alten Wohnhäuser, die aus dem Mittelalter stammen, befindet sich im historischen Zentrum der Stadt sowie in der alten Stadt Kazimierz, die nun ein integrierter Stadtteil von Krakau geworden ist. Diese Häuser sind der Mittelpunkt der Restaurierungsarbeiten im nationalen Programm der Renovierung des kulturellen Erbes der Stadt.

Erst jetzt, während der Renovierungsaktion, erscheinen vor unseren Augen der ganze Reichtum, der Glanz und die Pracht der Komposition und des Dekors der Innenräume der Krakauer Bürgerhäuser und der Stadtpalais der Magnaten aus dem Mittelalter, aber auch der Renaissance und der Barockzeit. Dies stellt der hohen künstlerischen und geistigen Kultur der Eigentümer und Bewohner dieser Gebäude ein gutes Zeugnis aus.

Die Restaurierungs- und Revitalisierungsarbeiten an der historischen Substanz Krakaus erfordern viel Zeit und Forschungsarbeit und teure, oft spezielle Materialien. Bis jetzt wurden ungefähr 550 Gebäude restauriert; es sind aber immer noch ungefähr 700 Gebäude des historischen Stadtkerns zu restaurieren.

Die Frage des Verkehrs innerhalb der historischen „Krakauer Dreistadt“ (Kraków — Kazimierz — Kleparz) ist trotz der fragmentarischen Regulierungen des Straßennetzes ohne U-Bahn unlösbar. Zum Bau der U-Bahn gibt es erste Vorbereitungen.

**NEBENWIRKUNGEN.** Die intensive Beschäftigung mit den Fragen des Wiederaufbaues und der Restaurierung der historischen Städte und vor allem die nötigen Vorarbeiten auf dem urbanistischen Gebiet und die archäologischen Forschungen haben eine Fülle von wissenschaftlichen Arbeiten über Städtebau, Architektur- und Kunstentwicklung hervorgebracht.

Maria Borowiejska-Birkenmajerowa

## Erste europäische Metropole auf der UNESCO-Liste des Welt-Kulturerbes

Die erste europäische Stadt auf der UNESCO-Liste der wertvollsten Kulturobjekte der Welt war Krakau. Die Eintragung erfolgte im Juni 1978 in Washington auf der Tagung der UNESCO-Komitees über das Weltkulturerbe.

Wer durch Krakau wandert und mit anderen Städten vergleichen kann, wird sich über diese hohe Auszeichnung mitfreuen. Die Altstadt besticht durch ihre geschlossene Anlage, den großen Marktplatz (200 × 200 m), die bedeutenden Kirchen, die originellen Tuchhallen, die berühmte Jagellonische Universität, den Wawel und die vielen Museen mit ihren reichen Kunstschätzen.

Für Krakau müßte man wenigstens zehn Tage Zeit haben, erklärten unisono Bürgermeister Alfred Stingl, Vizebürgermeister Erich Edegger, Kulturstadtrat Helmut Strobl und Städteforum-Präsident Max Mayr, reichte doch die Zeit der Grazer Delegation nur für eine dreitägige Kurzvisite.

In den Gesprächen mit führenden Politikern von Krakau, wie Städtepräsident Tadeusz Salwa und Vizepräsident Jan Nowak, aber auch mit den Altstadt- und Denkmalpflegeexperten Mag. Tadeusz Prokopiuk und Arch. A. Gaczol gab es immer wieder große Anerkennung für die alte Hauptstadt Polens, die schon seit 1364 eine Universität besitzt und im Laufe der Jahrhunderte hervorragende Gelehrte und Künstler angezogen hat. Ein prägnantes Beispiel ist Veit Stoss, der hier von 1477 bis 1489 das Werk seines Lebens, den Marienaltar, schnitzte.

Der vor 700 Jahren wie ein Schachbrett angelegte Stadtkern bildet das belebte Zentrum einer heute 750.000 Einwohner zählenden Stadt. Ein Zeugnis städtebaulicher Vollkommenheit bildet der 1257 abgesteckte Hauptmarkt, der den Vergleich mit dem Markusplatz in Venedig geradezu herausfordert. Am Rande der Altstadt, an der Weichsel, erhebt sich auf einem Hügel der Wawel, die einstige königliche Residenz mit der Burg, dem Dom, den Wehrbasteien und anderen historischen Bauten.

Weite Teile von Krakau haben eine starke Ähnlichkeit mit Graz, und so ist es leicht begreiflich, daß Graz beim amerikanischen Fernsehfilm über Jo-



Die guten Kontakte Krakau–Graz wurden in diesem Frühjahr neuerlich vertieft. Stadtpräsident Tadeusz Salwa, der 1987 die steirische Landeshauptstadt besuchte (zweiter von rechts), überreicht Bürgermeister Alfred Stingl ein Buch über die Kulturschätze von Krakau. Rechts Vizebürgermeister Erich Edegger, links der Grazer Kulturstadtrat Helmut Strobl. – Die Tuchhallen bilden den Mittelpunkt des großzügig angelegten Marktplatzes von Krakau. (Fotos: hema)



hannes Paul II. die „Stadt der Kunst und der Könige“ spielen durfte. Die Arkaden des Landhauses bildeten z. B. die Kulisse für die Jagellonische Universität; dort hat der Papst studiert, der in seiner Heimatstadt größte Verehrung genießt.

Viele Baudenkmäler von künstlerischem und historischem Wert stammen aus der Zeit der Romanik und der Gotik, aus den Epochen von Renaissance und Barock. Fast tausend alte Bürgerhäuser, Dutzende von Palästen und Kirchen und Hunderttausende Kunstwerke in den 28 Museen sowie das an der Stadtgrenze gelegene tausendjährige Salzbergwerk Wieliczka gehören zum unverwechselbaren Schatz dieser Stadt, die 25 Brände, fünf Erdbeben, 13 Überschwemmungen und 17 Belagerungen bzw. Kriegsbesetzungen überstanden hat.

Leider ist dieser Reichtum heute „vom Untergang bedroht“ (Prospekttext), ist dieses Werk menschlichen Geistes und handwerklichen Könnens in arger Gefahr. Die größte Sorge bereitet das Lenin-Kombinat in Nova Huta mit seinen giftigen Abgasen und den Staubmassen. Fachleute appellieren daher seit Jahren an die Politiker des eigenen Landes und an die ganze Welt: „Helft uns, Krakau zu retten, und es wird euch mit seiner Schönheit und mit der Weisheit der Jahrhunderte belohnen!“

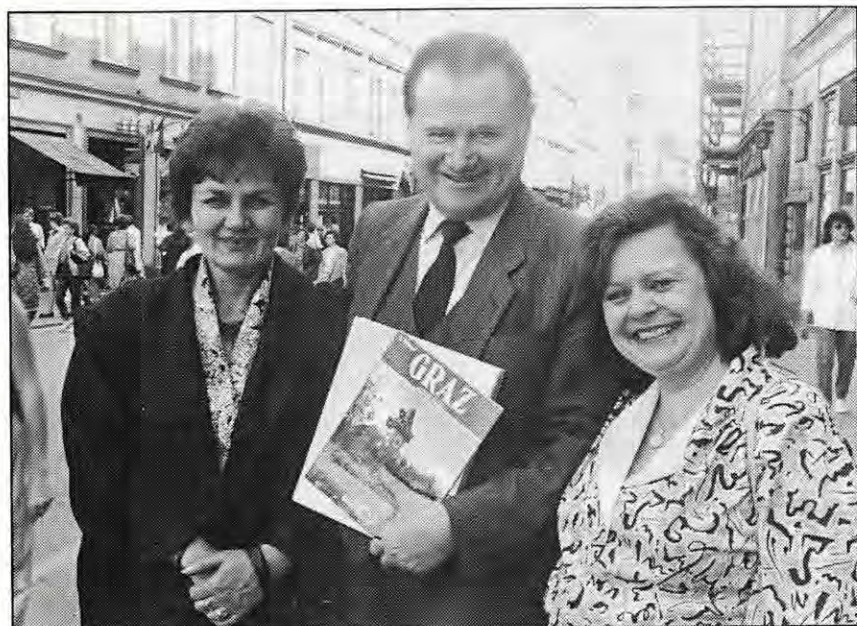
Bei einem Gespräch über Stadtplanung und Restaurierung erklärte der Direktor des Komitees für die Erhaltung von Krakau, Mag. Tadeusz Prokopiuk, man habe bereits in zahlreichen Ländern, vor allem in den USA, Freunde gefunden, die diese Kampagne unterstützen.

Hier die Adresse der Altstadtschützer von Krakau:

Öffentliches Komitee zur Erneuerung der Denkmäler von Krakow  
ul. Bracka 4, 31-005 Krakow,  
Tel. 22 06 77 und 22 51 66,  
Konto: Bank Polska Kasa Opieki SA.  
Krakow „Przekrój“ 327874-600008.

Jede Geld- oder Sachspende wird von den Rettern der Krakauer Kulturschätze mit besonderem Dank entgegengenommen und in das Ehrenbuch der Restaurierung eingetragen. Außerdem veröffentlicht die populäre polnische Wochenzeitschrift „Przekrój“ Ehrentafeln über Personen und Institutionen aus dem Ausland, die mit ihren Beiträgen für die Erhaltung und Pflege dieser europäischen Kulturmetropole sorgen.

Als außerordentliche Leistung gilt die Hilfe der bei Düsseldorf gelegenen kleinen Industriestadt Bergkamen mit



Der Wawel, die frühere Königsburg, bleibt wohl jedem Besucher unvergeßlich. Die gewaltige Anlage birgt einmalige Kunstschätze. Unser Bild oben zeigt die Kathedrale, in ihren Schiffen stehen die Grabmäler der polnischen Könige. – Der Vizestadtpräsident von Krakau, Jan Novak, die Direktorin der Kunst- und Kulturabteilung der Stadt Krakau, K. Morek (links), und die Dolmetscherin, Übersetzerin und Gästebetreuerin Elzbieta Hajok verwöhnten die Grazer Delegation. (Fotos: Tourist-Information Warschau, hema 1)



etwa 52.000 Einwohnern. Das dortige Hilfskomitee hat wertvolle Materialien (Baustoffe, Farben usw.) für 60.000 DM innerhalb von drei Jahren für Krakau aufgebracht, mit einem Technologietransfer werden Restaurateure kontinuierlich über Konservierungsverfahren informiert.

„Krakau — eine gemeinsame Verantwortung“, diese Losung kennt jeder Pole. So wie in den meisten großen Altstädten Europas mangelt es jedoch auch in Krakau an finanziellen Möglichkeiten. Gemessen an der Bedrohung durch die erwähnte Umweltverschmutzung und dem Zahn der Zeit, kommt die Sanierung nur langsam voran, und zum Bedauern der Experten und Bürger gibt es „Dauerbaustellen“, weil Geld und Baumaterialien fehlen.

Österreichische Firmen werden nach Aussagen von Stadtpräsident Salwa demnächst an der Errichtung von drei neuen Hotels mitwirken. Österreichische Unternehmen und Institutionen müßten sich auch verstärkt für die Revitalisierung dieses Juwels engagieren. Wie sagen die Polen? „Die Erneuerung könnte noch größere Fortschritte machen, wenn die Hilfe für Krakau größer wäre ...“

\*

Zum Abschluß des Besuches legte die Grazer Delegation beim österreichischen Mahnmahl im ehemaligen Konzentrationslager Auschwitz einen Kranz nieder. Der Österreichraum verweist eindrucksvoll auf den Weg in die Hitlerdiktatur und auf ihre Opfer. In Auschwitz und den Nebenlagern sind vier Millionen Juden bzw. politische Häftlinge ermordet worden; jährlich kommen etwa 500.000 Menschen in diese Gedenkstätte des Grauens.

PS: Der Direktor des Polnischen Instituts in Wien, Botschaftsrat Univ.-Prof. Dr. Boleslwa Faron, hat die Reise für die Grazer mit aller Sorgfalt vorbereitet, die Übersetzerin und Dolmetscherin Elzbieta Hajok betreute die Gruppe und verstand es, eine feste Brücke zwischen Krakau und Graz zu bauen.



Blick von den Tuchhallen mit dem gemütlichen Gastgarten auf die mächtige Marienkirche. — Die Fassade des berühmten Restaurants „Wierzynek“ wird eben restauriert. Wie es heißt, soll es zum geplanten Besuch des sowjetischen Parteichefs Gorbatschow in neuem Glanz erstrahlen. Im Vordergrund der Altstadt- und Denkmalschutzexperte Architekt A. Gaczol mit Dolmetscherin. (Fotos: hema)

# Dem Kahlschlag folgte vor etwa 25 Jahren das große Umdenken

*Das Bewußtsein für die Erneuerung (Revitalisierung) der Altstädte erwachte bei uns vor rund 25 Jahren.*

Der Grund war der beabsichtigte — oder bereits vollzogene — Kahlschlag von Altbausubstanz für Neubauprojekte; meist ging es um Warenhäuser, Banken und Verkehrsanlagen.

Im Bereich der Altstädte sind wichtige Fragen inzwischen weitgehend gelöst. Eine Verlagerung der Probleme ist eher von den Altstädten in die gewachsenen älteren Außenquartiere, welche ab etwa 1850 entstanden sind, festzustellen.

Bekanntlich wird die Wohnqualität dieser älteren Außenquartiere heute viel höher eingestuft als die der oft maßlosen Blockquartiere der letzten zwei Jahrzehnte. Erstere werden durch „Quartierschutzmaßnahmen“ geschützt, allerdings weniger restriktiv als die historischen Altstädte. Ihrem Schutz sollte in Zukunft unser größtes Augenmerk gewidmet sein.

Drei Hauptmaßnahmen haben zur Revitalisierung unserer Altstädte geführt:

- Die Schaffung von gesetzlichen Grundlagen
- Die Lösung der Verkehrsprobleme
- Die Objektsanierungen

Bekanntlich haben wir in der Schweiz ein generell liberales politisches System mit weitgehender Mitbestimmung des Volkes. Dies führt in unserem föderalistischen Staatsaufbau allerdings zu großen Unterschieden von Kanton zu Kanton und von Stadt zu Stadt.

## Gesetzliche Grundlagen

Diese sind, wie erwähnt, von Kanton zu Kanton verschieden, was zum Teil mit der Eigenart der Leute zusammenhängt. So sind etwa die Zürcher oder die St. Galler sehr gesetzgläubig, die Schaffhauser weit weniger. Die Zürcher und St. Galler wollen mittels Gesetzen möglichst alles regeln, sozusagen als „Rezeptbuch“. Dies führt allerdings dazu, daß das öffentliche Leben und damit auch der Städtebau zur Domäne der Juristen wird!

In Schaffhausen werden Städtebauprobleme (noch) viel pragmatischer behandelt. Gesetze sind knapper und enthalten vor allem Grundsätze, welche dann durch die Behörden durchgesetzt werden oder werden sollten.

Allerdings bedingt dieses System verantwortungsvolles Handeln der Verwaltung und Entscheidungsfreude der Behörden. Diese Tugenden sind bekanntlich im Schwinden begriffen.

## Verkehr in der Altstadt

In Schaffhausen besteht seit 1971 eine Fußgängerzone. Sie wurde provisorisch und ohne bauliche Maßnahmen eingerichtet. Seither ist der provisorische Zustand stillschweigend in einen Dauerzustand übergeführt und auch langsam in kleinen Jahresraten entsprechend umgestaltet worden.

Die Entwicklung der Fußgängerzone vollzog sich linear, zwei im rechten Winkel zueinander stehende Straßen entlang. Dies entspricht der Theorie des englischen Verkehrsplaners Buchanan und erlaubt auch eine gute Erschließung der hinten liegenden Geschäfte. Natürlich müssen in einer organisch gewachsenen Altstadt trotzdem zahlreiche Liegenschaften von vorne erschlossen und beliefert werden, was einen beschränkten Fahrzeugverkehr verursacht. Offiziell ist allerdings die Belieferung der Geschäfte nur von 19 Uhr bis 10 Uhr morgens gestattet. Natürlich hat die Polizei alle Mühe, die Autos tagsüber von der Fußgängerzone fernzuhalten.

Andere Städte in der Schweiz sind von einem Extrem ins andere gefallen und haben flächige Fußgängerzonen

**Die Jesuitenkirche in Luzern. Den Initiatoren der Restaurierung wurde kürzlich durch die Überreichung der Europa-Nostra-Medaille hohe Anerkennung zuteil. (Foto: hema)**



geschaffen, zum Teil zu großflächige. Die Infrastruktur wird in einem solchen Fall oft schwierig, ein Zurückdrehen ist dann die unangenehme Folge.

Die Frage des ruhenden Verkehrs, das heißt die Parkierung bzw. das Parken, spielt für die Altstadt eine wichtige Rolle. Infolge unseres Wohlstandes besitzt bald jede Familie ihr eigenes Auto, einige haben gar zwei oder drei. Bald sind es in Schaffhausen nur noch einige linke Grüne, welche über kein eigenes Auto verfügen.

Ist das Angebot an PKW-Abstellflächen in der Altstadt oder unmittelbar daneben zu knapp, so beginnen die Geschäftsumsätze zurückzugehen, es kommt zu einer Verlagerung in die Shopping-Centers auf der grünen Wiese. Sicher schadet eine gewisse Entlastung der Innenstädte vom Verkehr nicht, sinken die Umsätze jedoch zu stark, fehlt hernach das Geld für eine Revitalisierung der privaten Bauten.

In Schaffhausen haben wir die paradoxe Situation, daß die grünen Organisationen den Bau eines — notabene vom Volk bewilligten — Parkhauses verhindern und so das Einkauf auf der grünen Wiese mittels Auto fördern!

Bedeutend sind die Sorgen im weitem auf den Tangenten um die Altstädte herum. In Schaffhausen haben diese zu viel Durchgängsverkehr aufzunehmen, so daß eine gewisse Strangulation entsteht. Der begonnene Bau der „Nationalstraße 4“, welcher das Zentrum im Westen unterfährt, soll eine gewisse Besserung bringen.

### Objektsanierungen

Objektsanierungen sind durch öffentliche, das heißt städtische und private Initiativen durchgeführt worden. Lange Jahre investierten die Privaten lediglich im Geschäftszentrum, welches mit der heutigen Fußgängerzone einigermaßen identisch ist. Unser kapitalistisches Wirtschaftssystem hat hier bewirkt, daß viel Geld in diese Bauten gesteckt worden ist. Die Innenstadt drohte umzukippen — als reine City für Banken, Warenhäuser und Luxusgeschäfte. Ohne massives Gegensteuern mittels einer modernen Bauordnung wäre der Wohnanteil, welcher bei sanierten Bauten ungefähr bei 40 Prozent liegt, immer mehr verdrängt worden. Damit wären auch die kleinen Geschäfte für den täglichen Bedarf verschwunden.

Heute besteht allerdings durch die Dienstleistungsbetriebe (Banken, Versicherungen, Verwaltung) ein der-

artiger Druck, daß Reserven wie ehemalige Fabriken und Lagerräume unmittelbar am Altstadtrand für die Cityerweiterung herangezogen werden müssen.

Neben der Fußgängerzone erfolgte die Revitalisierung durch die Initiative der Öffentlichkeit. Eigene Bauten wurden saniert oder im Baurecht billig abgegeben, stets mit der Auflage, sie zu sanieren. Die Grundlage zur Erneuerung ganzer Altstadt-Straßenzüge war damit geschaffen.

Das Sanieren wirkte zum Teil derart ansteckend, daß kein Hausbesitzer zurückstehen wollte und gewisse Fassadenreihen vorerst etwas kulissenartig wirkten. Die Patina wird jedoch schnell korrigierend wirken.

Das Wohnen in der Altstadt ist heute wieder sehr beliebt, jedoch teuer geworden. Ein weiterer Nachteil ist

auch ein gewisser Nachtlärm, vor allem über das Wochenende. Der Verkehrslärm ist durch den Betrieb von Gasthäusern und durch Feste abgelöst worden.

Die Wohnbevölkerung im Stadtkern ist seit dem Zweiten Weltkrieg massiv zurückgegangen. So wohnten 1945 ca. 6000 Einwohner in der Altstadt, 1965 waren es noch knapp 5000, und weitere 20 Jahre später sind es weniger als 3000. Schuld an dieser Entwicklung, die für die ganze Schweiz gilt (teilweise auch für Au-

**Romanisches St. Gallen. Das Stadtbild wird zwar vom mächtigen Dom bestimmt, einen besonderen Reiz üben jedoch die Fachwerkhäuser aus.**  
(Foto: hema)



Benquartiere), ist weniger die Umwandlung von Wohnraum in Büros durch Banken und Warenhäuser als die Beanspruchung von immer mehr Wohnraum pro Einwohner. 1945 waren es 21 Quadratmeter, heute sind es mehr als das Doppelte. Eine direkte bzw. indirekte Folge des steigenden Wohlstandes.

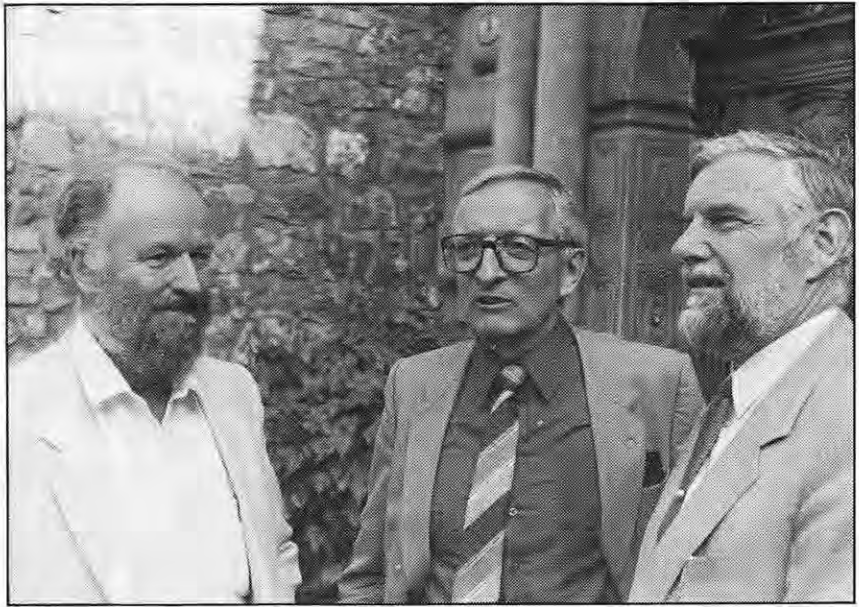
#### Gute Verfassung

Insgesamt sind die Altstädte in der Schweiz in einer guten Verfassung. Zerstörte Bausubstanz, nicht durch den Krieg verursacht, ist unwiederbringlich verloren. Die Umwidmung von Wohnraum zugunsten von Büroflächen ist in großen Städten ein Riesenproblem, in kleineren Zentren spielt die Frage nur eine geringe Rolle.

Die Restaurationen von Objekten oder ganzen Straßenzügen sind architektonisch und denkmalpflegerisch weitgehend gelungen. Das Leben in den Innenstädten funktioniert.

Ich weiß nicht, wie das in Ihren Ohren tönt: Die größten Probleme in der Schweiz sind durch den Wohlstand verursacht worden.

Jörg Aellig



Der Vizebürgermeister von St. Gallen, Baustadtrat Werner Pillmeier (Mitte), und der Baustadtrat von Schaffhausen, Jörg Aellig (rechts), zählen zu den Vorkämpfern des internationalen Erfahrungsaustausches. Werner Pillmeier, seit kurzem im „Ruhestand“, will diesen sehr aktiv für die Städteforum-Arbeit nützen. Links der Stadtarchitekt von Luzern, Dipl.-Ing. Pauli. (Foto: hema)

Links: Die Schweizer Städte besitzen durchwegs repräsentative Brunnen. Das Bild zeigt eine Fußgängerzone in Winterthur. Rechts: Musiker aus Norddeutschland ziehen beschwingt durch die Gassen von Schaffhausen. (Fotos: hema)



## Vorrang für Erhaltung, Sanierung, Pflege und Entwicklung des Unverwechselbaren

*Der Klagenfurter Planungsexperte Senatsrat Dipl.-Ing. Eberhard Kraigher zeigte in Pécs Auschnitte zur Altstadtarbeit in Österreich am Beispiel mehrerer Städte.*

### KLAGENFURT

Die Erhaltung der charakteristischen Bausubstanz und der überlieferten Erscheinungsform von historischen Altstädten ist heute eine allgemein anerkannte Zielsetzung. In Klagenfurt wird dieses Konzept seit mehr als einem Jahrzehnt verfolgt. Und das sind die Schwerpunkte, speziell innerhalb der Ringe und hier wiederum vor allem im Bereich Alter Platz.

Die Altstadt soll die Kontaktzone der Gesamtstadt sein, daher sind der schrittweise Ausbau von Fußgängerzonen und die Verkehrsberuhigung vordringlich.

Bei Neu- und Umbauten drängen wir auf die Schaffung von Wohnungen, insbesondere in den Ober- und Dachgeschossen, um die totale Entvölkerung der Innenstadt zu verhindern. Weitere Ziele:

Nutzung der Erdgeschosse durch altstadtgerechte Funktionen wie Einzelhandel, Gastgewerbe, Ausstellungsräume usw. unter Vermeidung von Monofunktionen.

Rückführung und Verbesserungen negativer baulicher Eingriffe durch Instandsetzung und Wiederherstellung der ursprünglichen Erscheinungsform.

Erhöhung der Durchgängigkeit in der Altstadt durch Schaffung von Passagen durch ganze Gebäudekomplexe bei gleichzeitiger Sanierung vorhandener Arkadenhöfe. (Klagenfurt besitzt viele schöne Höfe! Die Red.)

Aussiedelung störender Betriebe aus dem Zentrum durch Bereitstellung von erschlossenen Gewerbegrundstücken an der Peripherie.

Verbesserung der Grünsituation im Altstadtbereich.

Fassadenfärbungsaktion und Einflußnahme in gestalterischer Hinsicht (Subvention durch die Stadt).



Werbung für stadtbildgerechte Werbemittel (Reklametafeln aller Art).

Verbesserung der Umweltbedingungen durch ständigen weiteren Ausbau der vorhandenen technischen Infrastruktur (Gas, Wasser, Kanal, Strom und Fernwärme).

Verstärkte fußläufige Anbindung der umgebenden Stadtteile wie Waidmannsdorf, Annabichl, St. Ruprecht und St. Peter.

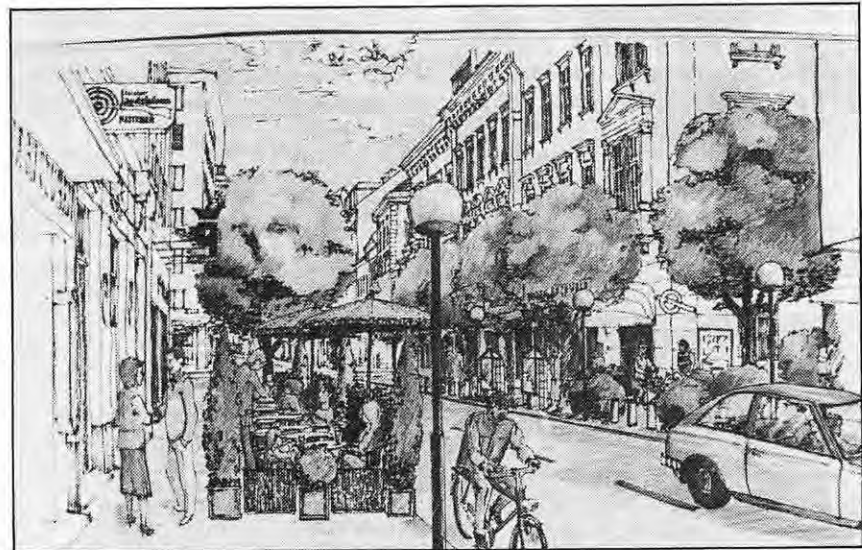
Die realisierten Beispiele haben breite Anerkennung gefunden:

- Der Komplex „Goldene Gans“ am Alten Platz mit der Schaffung eines Passagensystems durch den wiederhergestellten und entkernten Arkadenhof mit Ansiedlung einer typischen altstadtgerechten Branchenmischung.

- Der Um- und Ausbau des Komplexes „Goldener Brunnen“ am Domplatz mit der Errichtung hochwertiger innerstädtischer Wohnungen in den Dachgeschossen.

- Die Revitalisierungen beim „Kälabrandhaus“ in der Domgasse (Ecke Burggasse), weiters die „Moser-Verdino-Passage“ und eine Vielzahl größerer und kleinerer Projekte.

Die von öffentlichen und privaten Bauherren erbrachten Leistungen machen im Laufe der Jahre aus der Innenstadt einen lebenswerten, attraktiven Mittelpunkt, der sich durch seine Individualität deutlich von Allerweltstädten unterscheidet.



Im Herbst 1986 erhielt Klagenfurt, die Landeshauptstadt Kärntens, die höchste Auszeichnung des Europarates, den Europapreis: Für die gutnachbarlichen Beziehungen über zahlreiche Grenzen hinweg und für vorbildliche Altstadterhaltung und -belebung. Unser Bild links oben zeigt Europarat-Präsident Senator Louis Jung mit dem Bürgermeister von Klagenfurt, Helmut Guggenberger (rechts). – Mitte und unten: Aus einer früheren Sanitäreinrichtung wurde ein origineller Eissalon. (Fotos: Amsüss 1). Durch Verkehrsberuhigung und Grün wird aus dem „Blechsalat“ eine Zone mit neuer Lebensqualität. Unser Beispiel (Autostaße – Planskizze – jetziger Zustand) zeigt die Bahnhofstraße. (Fotos: Kraigher)



## INNSBRUCK

Auf der Basis des 1976 vom Land Tirol erlassenen Stadtkern- und Ortsbildschutzgesetzes wurden seither über Antrag des Innsbrucker Gemeinderates von der Tiroler Landesregierung mehrere Erhaltungs- und Schutzzonen in Innsbruck verordnet. Bereits 1977 erhielt die Erhaltungszone „Mittelalterlicher Stadtkern“ Rechtskraft. Nach diesem Gesetz wurde auch ein Fachbeirat eingerichtet, der über Förderungsansuchen zu entscheiden hat. Insgesamt konnte damit ein entscheidender Beitrag zur Erhaltung historisch wertvoller Bauten und Ensembles geleistet werden.

Stadterneuerung Ursulinenareal. Der betreffende Komplex liegt im Anschluß an einen historischen Platzraum (Innrain) in besonderer Gestaltqualität. Ursprünglich war vorgesehen, das gesamte Kloster und Internat (11.000 m<sup>2</sup>) komplett abzubauen und das Areal mit neuen Straßenfluchtlinien neu zu bebauen.

In der Folge entbrannte eine heftige öffentliche Grundsatzdiskussion, welche 1978 zu dem Beschluß eines neuen Bebauungsplanes führte. Die Grundsätze:

- Erhaltung des charakteristischen Straßenraumes des Innrain.
- Erhaltung und Sanierung des Klostertraktes einschließlich der Kirche; lediglich Abbruch des Internates.
- Wandhöhe entlang der Straße am Innrain entsprechend dem ursprünglichen Bestand etwa 17 Meter.
- Möglichst große Durchgängigkeit im Erdgeschoßbereich.
- Vorrangige Nutzung für Wohnzwecke, verstärkte Schaffung innerstädtischen Wohnraumes.

Der Neubau am Innrain fügt sich in seinen städtebaulichen Dimensionen dem gewachsenen Ensemble ein. Ein neu errichtbarer diagonaler Gebäude-trakt schafft zwei unterschiedliche Höfe, und zwar nach Süden einen begrünten Wohnhof und zwischen dem

Neubau und dem sanierten Gebäude-trakt einen befestigten urbanen Stadt-raum. Die neue Architektur, der Innenhof und die in der ehemaligen Kirche eingezogene Zwischendecke zur Schaffung von zwei Veranstaltungssälen sind seit ihrer Fertigstellung Gegenstand reger öffentlicher Diskussion.

Sanierung Haus „Goldenes Dachl“ (Herzog-Friedrich-Straße 15 und Pfarrgasse 1): Das berühmte Haus mit dem bekannten spätgotischen Erker von Kaiser Maximilian I. mit dem namengebenden feuervergoldeten Kupferplattendach ist im Laufe von 250 Jahren aus ursprünglich acht kleineren Objekten zu einem U-förmigen Block mit einer straßenseitigen Fassadenlänge von 117 m zusammengewachsen. Die Bausubstanz geht bis in das 15. Jh. zurück; vor der Sanierung gab es 37 Sozialwohnungen mit 2490 m<sup>2</sup> Nutzfläche, acht Läden und einen Gewerbebetrieb sowie den gotischen Trauungssaal im ersten Obergeschoß.

**Zum besonderen Reiz von Innsbruck gehören die Erkerhäuser in der gepflegten Altstadt, die immer mehr Touristen anzieht.**





Vorbildlich restauriert und mit zeitgemäßen Wohnungen ausgestattet – das „Goldene Dachl“-Haus. Bescheiden duckt sich das neue Kongreßzentrum in den „Schatten“ der mächtigen Innsbrucker Hofburg. Kontrapunkte der Baukultur aus verschiedenen Epochen. (Fotos: hema)

1975, im Jahr des europäischen Denkmalschutzes, wurde das Innsbrucker Stadtbauamt vom Stadtsenat beauftragt, das „Goldene Dachl“-Haus unter Erhaltung der Fassade so umzugestalten, daß möglichst viel zeitgemäßer Wohnraum entstehen kann. Es stellte sich heraus, daß nur ein umfassender innerer Umbau zum Ziel führt. Die Planung ergab 35 neugestaltete Wohnungen bei 2570 m<sup>2</sup> Wohnnutzfläche. Ein beachtlicher Beitrag zur Revitalisierung, d. h. Wiederbevölkerung, der Altstadt.

Erwähnenswert ist bei diesen Sanierungsvorhaben, daß die ansässige Wohnbevölkerung sowohl während der Umbauzeit als auch nach dem Umbau in ihren angestammten Wohnobjekten verbleiben konnte. Diese erfreuliche Entwicklung wurde durch eine entsprechende technische

Ablaufplanung und die ständige Mieterbeteiligung während der Planung und Ausführung (in drei Bauabschnitten) gesichert.

Sanierung des „Altstadt-Rathauses“: Dieses 1358 urkundlich erstmals erwähnte, bis 1897 als Rathaus dienende Gebäude hat vor der Sanierung Substandardwohnungen und Lager Räume sowie Büros beherbergt. Nach jahrelangen schwierigen Verhandlungen (die Stadtgemeinde mußte Ersatzwohnungen und Ersatzräume zur Verfügung stellen) konnte der Bau unter Erhaltung der historischen Substanz und der verschiedenen Details komplett saniert werden. Das „alte Rathaus“ dient jetzt als städtisches Kulturamt mit Konzert- und Orchesterbüro. Es enthält ferner einen großen zweigeschossigen Repräsentationsraum für öffentliche Veranstaltungen. Die Sanierung des aus 1450

stammenden 41 Meter hohen Stadtturmes erfolgte gleichzeitig; er dient heute als Aussichtsturm. Im Hofbereich sind Entkernungen durchgeführt worden. So erreichte man bei den angrenzenden Häusern eine wesentliche Steigerung der Wohnqualität.

Revitalisierung des „Ettl-Hauses“: Für seine erfolgreiche Sanierung erhielt Innsbruck 1984 den Europa-Nostra-Preis. Mit folgender Begründung: „Für die erfolgreiche Verbindung zwischen Modernisierung und Konservierung an einem Stadthaus aus dem 15. Jh.“ Es handelt sich um ein lokaltypisches Haus, ein architekturgeschichtliches und handwerkundliches Gesamtdokument, dessen Erhaltung und Revitalisierung wesentlich zur Erhaltung des Charakters und der Individualität dieses Stadtbezuges beigetragen haben.

## SALZBURG

Obwohl Prof. Seldmayr bereits 1965 seinen vielbeachteten „Aufruf zur Rettung der Altstadt von Salzburg“ verfaßte, obwohl 1967 bereits das Salzburger Altstadterhaltungsgesetz in Kraft gesetzt wurde, das erste in Österreich, und obwohl von Jahr zu Jahr mehr Touristen nach Salzburg kamen, sind von 1961 bis 1981 40 Prozent der Altstadtbevölkerung abgewandert. Heute befinden sich dort in 1056 Häusern etwa 7500 Bewohner und 16.500 Arbeitsplätze.

Seit dem Einsetzen der Gegenmaßnahmen hat sich von 1981 bis 1984 die Altstadtbevölkerung um 1,1 Prozent wieder angehoben. Es ist also die kontinuierliche Abnahme der Wohnbevölkerung gestoppt worden und durch den Bezug der sanierten Häuser und neugeschaffenen Wohnungen sogar ein merklicher Wiederanstieg der Altstadtbevölkerung zu beobachten.

Das „Konzept zur Erhaltung und Erneuerung der Salzburger Innenstadt“ von 1984 hat folgende Schwerpunkte:

- Demolierungsstopp für Altstadthäuser und Übernahme der wirtschaftlich nicht zumutbaren Renovierungskosten durch die öffentliche Hand. Dieser Demolierungsstopp im

gesamten Altstadtgebiet beendete die Spekulation mit Abriß und Aushöhlung von alten Häusern.

- Umwidmungsstopp von Wohnungen, d. h. keine weitere Verdrängung der Wohnnutzung.

- Bauzustandserhebung, Strukturanalyse und Sanierungsplanung.

- Bis zu 100prozentige Förderung durch den Altstadterhaltungsfonds zur Beseitigung von „alten Bausünden“ im Altstadtbild.

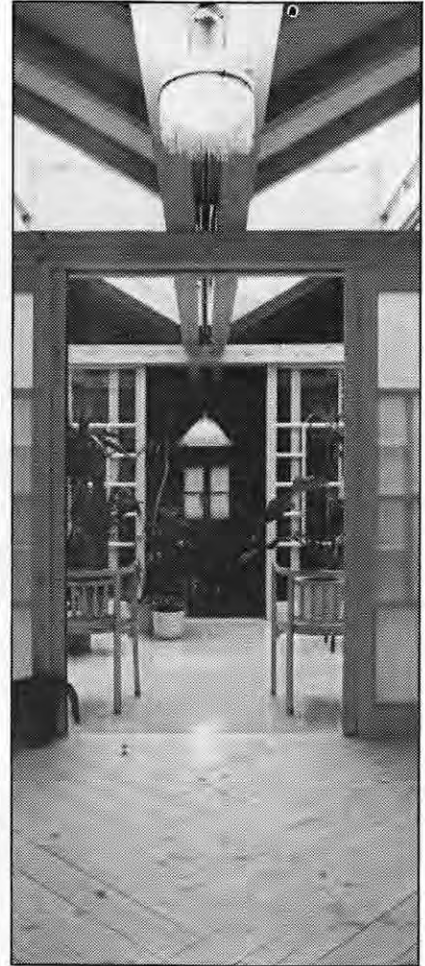
- Fußgängerzonen in der Altstadt.

- Verbilligte Bewohnerabstellplätze in der Altstadtgarage (400 S per Monat).

- Belebung der Altstadt durch Märkte, Schanigärten, Kunstveranstaltungen.

---

**Man hält es kaum für möglich – aus devastierten Dachböden wurde zeitgemäßer Wohnraum (Atriumhof Linzergasse 50). Die Vergleichsbilder unten zeigen die Häuser in der Müllner Hauptstraße 14 und 16 vor und nach der Sanierung. Für die Beschaffung der Fotos danken wir Dipl.-Ing. Straub.**



**LINZ AN DER DONAU**

In Linz hat man Ende der siebziger Jahre den Weg vom Fassadendenken zur Objektsanierung angetreten. Der Gemeinderat faßte den Beschluß für einen ersten Budgetansatz zur Förderung der Revitalisierung von Althäusern (jährlich 10 Millionen Schilling) und legte Vergaberichtlinien fest. Ein wichtiger Schritt war die Gründung des „Linzner Planungsinstitutes Altstadt“, das sich mit allen einschlägigen Fragen der Aufwertung des historischen Zentrums befaßt. Wissenschaftliche Impulse für die Stadterneuerung brachten der Bau des neuen Rathauses in Alt-Urfahr West und die Gestaltung benachbarter Fußgängerbereiche. Bemerkenswerte Aktivitäten gibt es zur Wiederherstellung des ursprünglichen Stadtbildes im Zentrum, dazu gehört die Freilegung der sogenannten Breit-Erker.



In Linz macht die Altstadterhaltung schöne Fortschritte, die moderne Industriestadt am Donaustrom hat mit dem „Brucknerhaus“ (Bild oben und Mitte) und dem neuen Rathaus im Stadtteil Urfahr auch der zeitgenössischen Architektur Chancen gegeben. Im Brucknerhaus war der Auftakt zur Landkampagne in Österreich, das Rathaus am linken Donauufer bildet einen Kontrast zur Wallfahrtskirche auf dem Pöstlingberg. (Fotos: hema)



## WIEN

In der Bundeshauptstadt ist die Anwendung des Stadterneuerungsgesetzes am weitesten fortgeschritten. Es sieht Schutzzone, Verbesserungen der Wohnstruktur und der Grünflächenverteilung, eine Auflockerung der zu dichten Bebauung und eine günstige Lösung für die Autoabstellplätze vor.

Ein besonders gutes Beispiel der durchgreifenden Sanierung ist der Sünnhof, ein Gebäudekomplex aus dem Biedermeier, der schon einsturzgefährdet war. Für die exzellente Revitalisierung des alten Durchgangshofes und dessen Nutzung für Wohnzwecke und ein Hotel bekam der Sünnhof den „Europa-Nostra-Preis 1984“. Im Erdgeschoß sind vornehmlich Geschäftslokale des gehobenen Anspruches sowie ein Café, ein Heurigenkeller, ein Bierlokal und ein Restaurant. Im Hotel befinden sich 180 stilgerecht eingerichtete Einzel- und Doppelzimmer mit hohem Komfort.

Unmittelbar hinter dem Volkstheater, unweit des imperialen Stadtkerns von Wien, liegt bekanntlich das Sanierungsgebiet Spittelberg. Wenn gleich noch zahlreiche originelle Bauten zu restaurieren und mit zeitgemäßem Wohnstandard auszustatten sind, lassen sich die Fortschritte durchaus sehen. (Die Red.)



**Oben:** Die Delegation der Europapreisträgerstädte beim Schweizer-Tor der Hofburg. – **Unten:** Daß sich Revitalisierung lohnt, zeigt der Vergleich aus dem Sanierungsgebiet Spittelberg, das Dr. Wolfgang Mayer im Wiener Bezirkskulturführer (Verlag J&V) überzeugend darstellt. – **Rechte Seite:** Die jahrelang umstrittene Baulücke zwischen dem Bundeskanzleramt und der Hofburg wurde durch die Errichtung des Außenministeriums geschlossen. – **Unten:** Symbol für den mutigen Kampf gegen

den Zahn der Zeit – der Löwe von Spittelberg. – **Rechts:** Blick in den preisgekrönten Sünnhof. (Fotos: Wolfgang Mayer 2, hema 4)

## LETZTE MELDUNG

Univ.-Prof. Dr. Friedrich Moser wurde nunmehr zum Rektor der Technischen Universität Wien gewählt. Der frühere Stadtplanungschef von Graz ist jetzt Prä-Rektor, wird 1989 und 1990 Rektor sein und dann als Pro-Rektor wirken.





# PREISTRÄGERSTÄDTE

## Schwerpunkte sind der Städtepaß und die nächsten Jugendtreffen

Die Präsidiumssitzung der agilen Arbeitsgemeinschaft der Europapreisträgerstädte, die 43 Elitestädte umfaßt, beschäftigte sich kürzlich im Wiener Rathaus mit aktuellen Fragen einer engeren Zusammenarbeit. Vorrang in der Diskussion gab es für verstärkte Jugendkontakte, für 1988 sind noch zwei Treffen in Klagenfurt und in Darmstadt geplant. In Pécs (Westungarn) findet Anfang August, erstmals in einem Ostland, die Begegnung jugendlicher Sänger unter dem Motto „Europakantat“ statt.

Aus der Bilanz der Arbeitsgemeinschaft geht hervor, daß das Interesse am Erfahrungsaustausch wächst: 1985 nahmen an der Vollversammlung im Grazer Rittersaal sieben Preisträgerstädte teil, im Vorjahr kamen bereits Delegierte von 20 Städten zu intensiven Beratungen nach Darmstadt. Oberbürgermeister Günther Metzger, der nach dem Grazer Bürgermeister Alfred Stingl nun den Vorsitz führt, hob in Wien die Möglichkeiten des in Graz vorbereiteten und gedruckten Städtepasses besonders hervor. Dieser Paß mit Hinweisen in vielen Sprachen bietet den Jugendlichen (bis 27) diverse Vergünstigungen auf kulturellem und sportlichem Gebiet.

Weitere Angebote nimmt Dipl.-Ing. Dr. Hasso Hohmann, Internationales Städteforum Graz, Tel. 75 3 95, gerne entgegen.

Fix sind die Termine der nächsten Jugendseminare: Klagenfurt, 5. bis 31. Juli 1988, Neues Musikforum Viktring. Darmstadt, 24. bis 26. August 1988, Internationale Jazzausstellung.

**Das imperiale Wien zeigt sich an den Denkmälern der Habsburger und am mächtigen Rathaus, dessen Vorderfront nach der Restaurierung einen freundlich hellen Eindruck vermittelt. – Der Bürgermeister von Wien, Helmut Zilk, mit Oberbürgermeister Dr. Günther Metzger (rechts) und Dr. Rudolf Zilli vom Europäischen Parlament in Luxemburg. (Fotos: hema)**

Zum Vormerken: Für die Osterferien 1989 ist in Berlin-Neukölln eine Begegnung von Jungredakteuren und Redakteuren von Schülerzeitungen geplant. Wie Dr. Alois Larcher vom Europarat ankündigte, werden diese Jugendlichen für den Abschluß nach Straßburg eingeladen. Sicher ist auch, daß zur nächsten Vollversammlung der 43 Preisträgerstädte wiederum Burschen und Mädchen eingeladen werden. Barbara Schöck, Darmstadt, wird sich um eine optimale Vorbereitung kümmern.

Der Wiener Bürgermeister Helmut Zilk war ein guter Gastgeber; bei der Führung durch den Bereich rund um die Hofburg und durch das Sanierungsgebiet Spittelberg konnten sich die Delegierten davon überzeugen, daß die Verschönerung und Revitalisierung der österreichischen Bundeshauptstadt große Fortschritte machen.



**GRAZ**

# Wieder erobert: Die romantische Altstadt als Platz für Menschen

In der steirischen Landeshauptstadt kam das große Umdenken von der „autogerechten Stadt“ zur menschengerechten Stadt mit der Aktion „Rettet die Grazer Altstadt“, die die „Kleine Zeitung“ Ende 1972/Anfang 1973 mit überwältigendem Echo durchführte. Über 107.000 Unterschriften und das Briefecho aus 44 Ländern unterstützten die vier großen Ziele der Kampagne: Erhaltung und Pflege wertvoller Bausubstanz! Schaffung von Fußgängerzonen! Bau von Tiefgaragen am Rande des Stadtkerns! Verbesserung des öffentlichen Verkehrs!

Die „Früchte“ im Telegrammstil: Verabschiedung eines eigenen Landesgesetzes zum Schutz der Grazer Altstadt (1974). Abkehr von fragwürdigen Projekten. Stopp dem Hochhausbau — über 60 „Giganten“ waren noch bewilligt, keiner mehr wurde realisiert. Errichtung von Parkgaragen unter der Erde.

In der Grazer Innenstadt gibt es jetzt ein weitgefächertes Netz von Fußgängerzonen, die großteils niveaugleich gepflastert worden sind.



Unter dem Motto „Platz für Menschen“ wird der Autoverkehr aus dem inneren Stadtkern verdrängt. (Der Pferdefuß: Die Zahl der Pkw in Graz und der Pendlerautos nimmt beängstigend zu, auch hier gilt das bedrückende Phänomen „Unsere Städte erstickten im Verkehr“).

In den letzten Jahren haben die Grazer Verkehrsbetriebe massive Anstrengungen für eine erhöhte Attraktivität der Straßenbahn und der Busse unternommen.

Der mutigste Schritt: Graz wurde Radlerstadt — die Radfahrer dürfen in den engen Gassen sogar gegen die Einbahn flitzen.

Besonders auffällig: In Graz konnten seit 1972 wertvolle öffentliche Bauten und Hunderte Wohnhäuser verschönert und in einem hohen Maße mit zeitgemäßem Standard ausgestattet werden. Modellsanierungen in der Schmiedgasse und in der Raubergasse gaben den Anstoß.

Graz, die zweitgrößte Stadt Österreichs, hatte das Glück, daß ihr weitläufiger historischer Kern im Zweiten Weltkrieg von Bomben (fast) verschont blieb. Gäste aus aller Welt sind überrascht von diesem Juwel der Baukunst — auch von der Harmonie der Baustile. Das jüngste Beispiel ist der gläserne Verbindungstrakt zwischen der alten Oper und dem neuen Kulis-sendepot.

(Fotos: Amüss 2, Fischer, Stuhlhofer)



# Sonnenstadt Hartberg

Hartberg ist eine Stadt, die auf eine reiche Vergangenheit zurückblicken kann. Verschiedene Kulturen, deren Spuren heute noch zu sehen sind, zeugen davon. 1128/29 erstmals urkundlich genannt und bis ins 13. Jh. größer und wichtiger als Graz oder irgendeine andere Stadt im Lande. Sehenswert: Römischer Landsitz in Löffelbach, romanischer Karner, Barockkirche (Helm des Barockturmes von seltener Schönheit), Renaissanceschloß, mittelalterliche Wehranlage mit teilweise erhaltener Stadtmauer, Wehrtürmen, Altbürgerhäuser und die Enge mancher Gasse lassen das Bild des alten Hartberg erahnen.

Die romantische alte und für ihre vorbildliche Umwelt- und Ortsbildpflege mehrmals ausgezeichnete Stadt, auch Schulstadt und Stadt der internationalen Begegnungen, ist Träger der Ehrenfahne des Europarates und verfügt über zahlreiche Kultur-, Sport- und Unterhaltungsmöglichkeiten wie z. B. Frei-, Hallenbad, Sauna, 8 Tennisfreiplätze, Tennishalle (Davis Cup '85), Minigolf, Camping, Modellflugplatz, Fitneßparcours, Fischteich, Museum, Bücherei, Hartberghalle als Großveranstaltungszentrum u. v. m.

Hartberg kennt keine „Saison“ im Sinne der reinen Touristenorte. Die klimatischen Verhältnisse erlauben hier Erholung vom frühen Frühjahr bis in den späten Herbst. Veranstaltungen kultureller, sportlicher und geselliger Art finden das ganze Jahr über statt. „Langweilig wird's nie.“

Hervorragend ist auch die südliche Lage mit einem milden Klima, in dem Edelobst und Wein reifen, Heil- und Gewürzkräuter gedeihen. Vom Ringkogel (795 m, Aussichtswarte) genießt man einen eindrucksvollen Rundblick bis ins ungarische Tiefland. Die Gastronomie ist bestens, und in den Weingärten am Stadtrand laden Buschenschenken zur Einkehr.

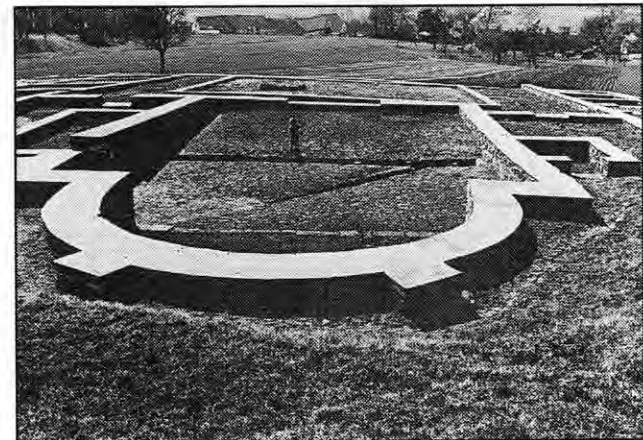
*Seine Nähe zu Ungarn macht es auch für einen Besuch und für Einkäufe der Ungarn attraktiv. Mit diesem Nachbarland werden seit langem schon gegenseitige Kontakte geknüpft, was einen steigenden Austausch in beiden Richtungen zur Folge hatte.*



*Reiche Baukultur, hervorgehoben durch Stadtpfarrkirche und Karner. Herrlichen Wein, serviert in gemütlichen Schenken. Römische Spuren am Beispiel der „villa rustica“. Das alles bietet Hartberg und noch viel mehr...*



*Fotos: Amsüss, Begsteiger, Utri*



**Auskünfte: Gästeinformation A-8230 Hartberg, Hauptplatz, Rathaus, Tel. 0 33 32/26 18 36.**

*Unser Tip: Besuchen Sie das schöne Hartberger Frei- und Hallenbad*

AUS DER

BEWEGUNGSLEHRE

Tagungen sollen sitzen.  
Wenn das Ambiente  
steht. Ideen führen  
weiter. Wenn die  
Kommunikation  
schneller läuft.  
Gespräche drehen und  
wenden sich. Wenn  
die Altstadt  
ein Ruhepol  
ist.



Kongreßzentrum Graz

Das Dach für den  
**GRAZER CONGRESS**

A-8010 Graz, Schmiedgasse 2/1. Tel. 0 31 6/75 5 43, Telex 31/1829, Telefax 0 31 6/76 4 67

Stand  
der Dinge.

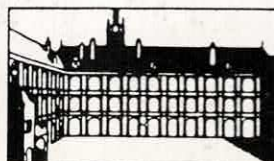
**P.b.b.**

**Erscheinungsort GRAZ**  
**Verlagspostamt**  
**8010 GRAZ**

## Herzliche Einladung

Werden auch Sie  
Mitglied des  
Internationalen  
Städteforums  
Graz.

Wir bieten Ihnen  
viermal im Jahr  
die ISG-Nachrichten –  
und noch viel  
mehr . . .



Organisation und redaktionelle  
Betreuung:  
Max Mayr, Hans-Jürgen Polz, Hasso  
Hohmann und Wolfgang Popelka  
Gestaltung: Eduard Pirnik  
Sekretariat: Gertrud Walter  
Für den Inhalt verantwortlich: Hasso  
Hohmann und Hans-Jürgen Polz  
Druck: Universitätsbuchdruckerei  
Styria, Schönaug. 64, A-8010 Graz

**Achtung!** Wenn Sie Fragen haben –  
wir stehen Ihnen gerne zur Verfügung:  
das Team des „Internationalen Städte-  
forums Graz“

**Attention please!** If you have any  
further questions, please contact us.  
The staff of the "International Forum  
of Towns and Villages Graz"

**Attention!** Si vous avez des questions,  
n'hésitez pas à vous adresser à nous!  
L'équipe du «Forum international de  
Graz des villes et des villages»

**Attenzione!** Siamo a vostra disposi-  
zione per ulteriori informazioni.  
I collaboratori del „Foro Internazio-  
nale delle Città e dei Comuni di Graz“

Erscheinungsweise: vierteljährlich  
Herausgeber: „Internationales Städte-  
forum Graz“ (ISG), Hauptplatz 3,  
A-8010 Graz, Tel. 0 31 6/75 3 95 und  
74 1 93.