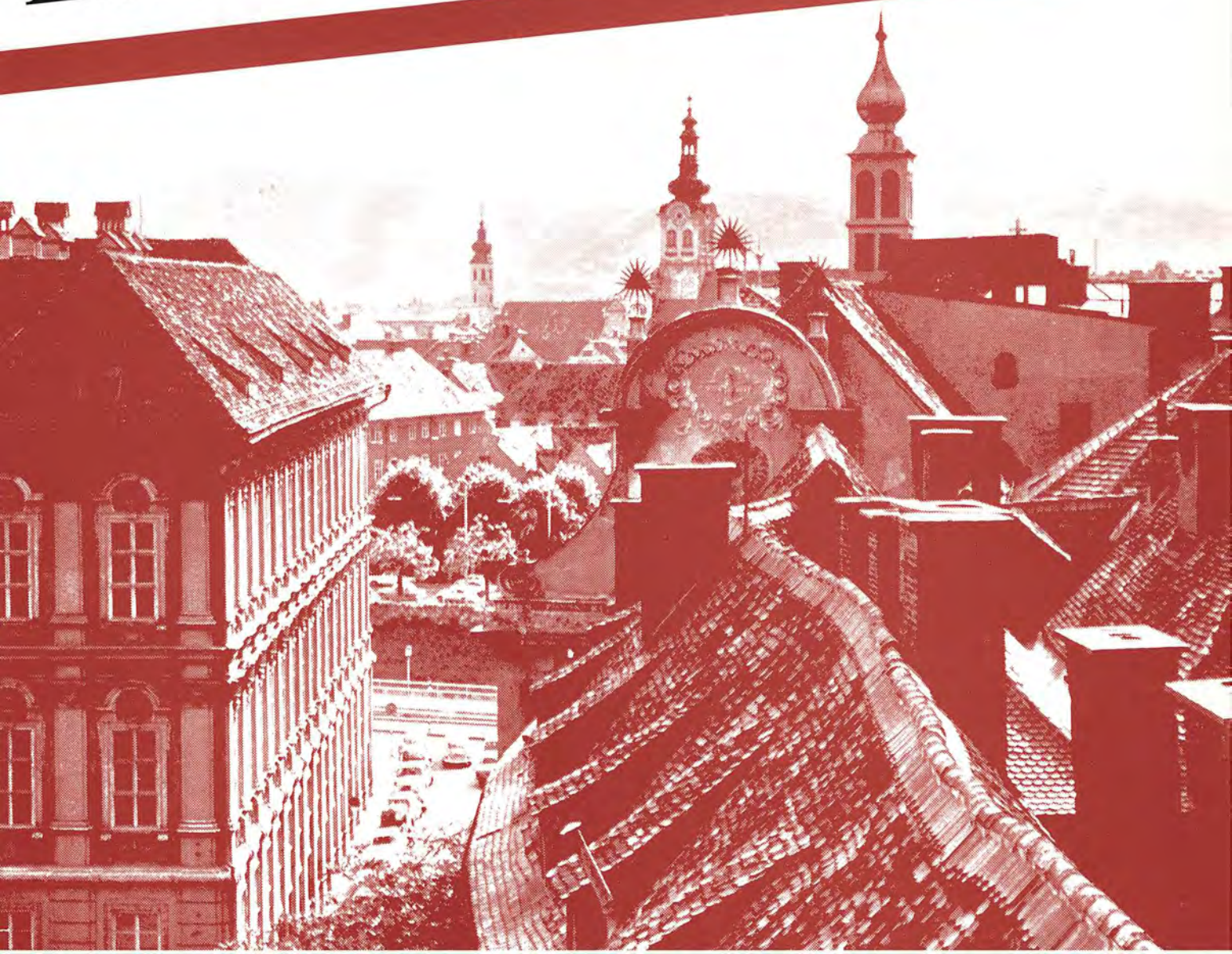


INTERNATIONALES STÄDTEFORUM
GRAZ



ISG-NACHRICHTEN 2/90

Impuls-Kongreß: *Ersticken unsere Städte im Verkehr?*
Einladung nach Graz



Impulse und Strategien

Die Zerstörung wertvoller Bausubstanz erfolgt in unserem Jahrhundert in drei Wellen:

In den beiden Weltkriegen vernichteten Granaten, Brand- und Sprengbomben – und nicht zuletzt zwei Atombomben – weite Stadtteile, ja sogar ganze Städte.

Nach 1945 kamen Spitzhacke, Caterpillar und Bulldozer, auch City-Bullen genannt.

Nun bedrohen Schwerlaster und Blechlawinen mit Lärm, Abgasen und Erschütterungen Menschen, Bauwerke und Grün.

In Graz siegte ab 1972 das Motto „Spitzhacke halt – Schluß mit Beton-

bomben!“ Der 1. Internationale Altstadtkongreß in Graz 1974 stand unter dem Titel „Lebensraum Altstadt“.

1984, bei der zweiten Großveranstaltung dieser Art, wurde – über Grenzen hinweg – Bilanz gezogen: „Lebensraum Europa“. Innerhalb eines Jahrzehnts hatte sich, vom Denkmalschutzjahr des Europarates 1975 beflügelt, vieles zum Guten gewendet.

Doch nebenbei wuchs die neue Gefahr: Der „3. Internationale Kongreß für Altstadt und Baukultur“ stellt die Frage „Ersticken unsere Städte im Verkehr?“.

Sie ersticken tatsächlich,

wenn wir nicht sehr rasch und weltweit neue Strategien und neue (alternative) Transportsysteme für Menschen und Güter entwickeln.

Schon in den ISG-Nachrichten 3-4/89 haben wir mit Artikeln, Kommentaren und Karikaturen aus führenden Medien Europas Tendenzen aufgezeigt und starkes Echo geerntet. Die Nummer 1/90 brachte eine erste fundierte Programmvorschau.

Im „steirischen Herbst 1972“ setzten sich auch fünf deutsche Karikaturisten für die Grazer Altstadt-Aktion ein. Das Gemeinschaftswerk schufen Luis Murschütz, Marie Marks, E. M. Lang, Ivan Steiger, E. Hürlimann und Gabor Benedek.

Herzliche Einladung

Wir laden Sie nun herzlich in die steirische Landeshauptstadt ein, die sich seit Jahren auch als Kongressort steigender Beliebtheit erfreut. Beachten Sie bitte das beiliegende Formular für die Kongressanmeldung bzw. Hotelreservierung. Wir bitten Sie gleichzeitig um den Beitritt zum Internationalen Städteforum Graz, das sich mit Freunden und Partnern in 19 Ländern Europas und den USA bemüht, das unverwechselbare kulturelle Erbe zu retten und eine hohe Lebensqualität zu sichern. Sie finden als Beilage eine Beitrittserklärung (samt günstigen Bedingungen) vor. Jede historisch gewachsene Stadt hat ihren eigenen Charakter und muß daher die ihr gemäße Lösung suchen. Es gibt kein Patentrezept, wohl aber möchten wir mit dem „Verkehrskongreß“ Impulse und Strategien anbieten.

Auf ein frohes Wiedersehen oder ein gutes Kennenlernen,

Ihr Max Mayr
im Namen des ISG-Teams



ISG-Nachrichten 3-4/89

Organisation und redaktionelle Betreuung:

Max Mayr, Hans-Jürgen Polz, Hasso Hohmann und Wolfgang Popelka

Gestaltung: Eduard Pirnik

Sekretariat: Gertrud Walter

Titelfoto: „Grazer Dachlandschaft“: Max Mayr

Druck: Universitätsbuchdruckerei Styria, Schönaugasse 64, A-8010 Graz

Erscheinungsweise: vierteljährlich
Herausgeber: „Internationales Städteforum Graz“ (ISG)
Hauptplatz 3, A-8010 Graz, Tel. 82 53 95 und 82 41 93
Preis des Heftes:
30 Schilling plus Versandkosten

Mitglieder erhalten die ISG-Nachrichten gratis.

3. INTERNATIONALER KONGRESS FÜR ALTSTADT UND BAUKULTUR

Graz, vom 7. bis 10. Juni 1990



Alternativen – Fallbeispiele – Strategien

Vorläufiges Programm

Stand Ende März 1990 – kleine Änderungen vorbehalten

Donnerstag, 7. Juni

14.30 Uhr

Eröffnung des Kongresses im Schauspielhaus
Grußworte:

- Prof. Max Mayr – Präsident des Internationalen Städteforums Graz
- Alfred Stingl – Bürgermeister der Landeshauptstadt Graz
- Dr. Josef Krainer – Landeshauptmann der Steiermark
- Dr. Marilies Flemming – Bundesminister für Umwelt, Jugend und Familie

„Straßenoper 90“ – Verkehrskulisse in Bild und Ton, gestaltet von Dr. Andreas Scheucher (Audiovision – AVS), Graz

- Prof. DI. Dr. András Román – Präsident „ICOMOS“ Ungarn, Budapest
- Dr. Erhard Busek – Bundesminister für Wissenschaft und Forschung, Wien
- Dr. Otto C. Carlsson – Senior-Vizepräsident von „Europa Nostra“, Bremen

Ausschnitte aus dem TV-Film des ARD „Stadt statt Auto“

Im Anschluß lädt Generaldirektor Dr. Georg Doppelhofer, Raiffeisenlandesbank Steiermark, zu einem steirischen Buffet in den Redoutensaal des Schauspielhauses

17 Uhr

Treffen im Landhaushof

Kurze Begrüßung durch ISG-Präsident Max Mayr und Planungsreferent Bürgermeisterstellvertreter Erich Edegger
Einführung in die Verkehrsproblematik von Graz mit Vorstellung der Experten, die die anschließenden Stadtführungen leiten

Freitag, 8. Juni

9 Uhr

Minoritensaal
Wege aus dem Verkehrsinfarkt

Auf die Einhaltung der Redezeit wird mit dem Ertönen einer Autohupe gedrängt



Vorsitz:
Landeshauptmannstellvertreter Prof. Kurt Jungwirth und
Bürgermeister Alfred Stingl, Graz

- Werner Brög, Sozialwissenschaftler, München:
„Verkehrsverhalten beginnt im Kopf“, dargestellt an den Beispielen München und anderer Städte
- Architekt DI. Erich Bramhas, Wien:
„Leitbilder für die Stadt von morgen“
- Stadtrat Dr. Ruedi Aeschbacher, Vorstand des Bauamtes I, Zürich:
„Verkehrsberuhigung aus der Sicht des Kommunalpolitikers“
- Univ.-Prof. Dr. Manfred Haider, Institut für Umwelthygiene, Wien:
„Auswirkungen des Verkehrs auf den Menschen“
- Dipl.-Ing. Petra Rau, Verkehrsplanerin, TU Berlin:
„Der Alltag als Maßstab für die Verkehrsplanung“
- Prof. Dr. Ing. Hartmut Topp, Universität Kaiserslautern:
„Gibt es für Stadt und Auto eine gemeinsame Zukunft?“

11.30 Uhr

Diskussion

13 Uhr

Bürgermeister Alfred Stingl lädt zum Empfang in den Hof des Kulturzentrums bei den Minoriten

14.45 Uhr

Podiumsdiskussion „Platz für Menschen“

Leitung:
Stadtrat Dipl.-Ing. Klaus Gartler, Graz

- Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Friedrich Moser, Rektor der TU-Wien
- Althüttenmeister Dr. H. Z. Wantur, Speyer
- Dozent Dipl.-Ing. Dr. Gerd Sammer, Institut für Straßenbau und Verkehrswesen, TU Graz
- Senatsrat Dipl.-Ing. Heinz Rosmann, Leiter des Stadtplanungsamtes Graz
- Dipl.-Ing. Dr. Friedrich Bouvier, Landeskonservator für Steiermark
- Dozent Dr. Manfred Koller, Bundesdenkmalamt Wien
- Vertreter einer Stadt in der Sowjetunion. Um den Referenten kümmert sich die sowjetische Botschaft in Wien.

Abend frei

3. INTERNATIONALER KONGRESS FÜR ALTSTADT UND BAUKULTUR

Graz, vom 7. bis 10. Juni 1990



15.45 Uhr

Podiumsdiskussion

„Der neue Trend – die sanfte Mobilität“

mit Journalisten von international renommierten Zeitungen, Magazinen und Rundfunkanstalten.

Leitung: Chefredakteur Dr. Günter Ziesel, Aktueller Dienst, ORF-Landesstudio Steiermark

Auf die Einhaltung der Redezeit wird mit dem Ertönen einer Autohupe gedrängt



20 Uhr

Landeshauptmann Dr. Josef Krainer lädt zum Empfang in das Schloß Eggenberg

Für Simultan-Übersetzung ist gesorgt!

Samstag, 9. Juni

9 Uhr

Fallbeispiele aus europäischen Städten – Kurzstatements mit Lichtbildern

Vorsitz: (Vormittag):

Bürgermeisterstellvertreter Dr. Alfred Edler, Graz
Präsident Georg Herberstein, „Austria Nostra“

- Bologna und andere italienische Städte: Dipl.-Ing. Albert Blaumoser, Mitarbeiter von Prof. Winkler, München, der maßgeblich an der Verkehrsberuhigung in Bologna beteiligt war
- Budapest: Dipl.-Ing. Etelka Barsi, Verkehrsplanerin, Budapest
- Dresden und Leipzig: Dozent Dipl.-Ing. Dr. Kurt Ackermann, TU Leipzig
- Erlangen: Dr. Dietmar Habermeier, Stadtrat für Recht und Umweltschutz
- Graz: Bürgermeisterstellvertreter Erich Edegger
- Lübeck: Senator Dr. Ing. Hans Stimmann, Baudezernent der Hansestadt Lübeck
- Prag: Dr. Ing. Jaroslav Klofác, Stellvertretender Direktor des Instituts für Verkehrswesen der Hauptstadt Prag

13 Uhr

Mittagspause

14.45 Uhr

Fortsetzung

Vorsitz (Nachmittag):

Bürgermeisterstellvertreter Dr. Peter Weinmeister, Graz
Kulturstadtrat DI. Helmut Strobl, Graz

- St. Gallen: dipl. Bauingenieur H. U. Bützberger, Leiter der Verkehrsplanung in St. Gallen
- Warschau: Ing. Henryk Drzewiecki, Leiter des Instituts für Urbanistik

Sonntag, 10. Juni

9.30 Uhr

Exkursion nach Maribor (Marburg) und Fahrt durch das jugoslawisch-steirische Grenzland nach Bad Radkersburg – Abstecher zur steirischen Landesausstellung 1990 „Weinkultur“ in Gamlitz (Kurzführung)

Rückkehr etwa um 20 Uhr

Reisepaß nicht vergessen!

Voraussichtlicher Exkursionsbeitrag öS 250.–

Ein großer Wunsch:

Geben Sie uns bitte Ihre Teilnahme so rasch wie möglich bekannt. Beachten Sie bitte die beiliegenden Formulare für die Kongreß- und Hotelanmeldung!

Unsere Telefax-Nummer (0 31 6) 81 14 35

Annemarie
Hassenkamp

Die Altstadt von Graz ist ein Gesamtkunstwerk



Melitta, unsere Stadtführerin, schnuppert mit erhobener Nase und sagt: „Wenn so dieser sinnliche Wind weht ...“. Sie atmet tief durch und beendet den Satz, der uns aufhorchen läßt, fast apodiktisch „... es gibt keine schönere Stadt“.

Wir stehen auf dem Schloßberg und schauen auf Graz, die Stadt der Dächer, der Türme, die Stadt der Gärten, der Blumen, im Dunst die Berge, die sie von drei Seiten umschließen und den klimatischen Schutz geben, der südliches Flair entstehen läßt. Wir sehen auf Bürgerhäuser und Paläste, Kirchen und Klöster, Straßen, Gassen und Plätze.

Achthundert Jahre liegen zu unseren Füßen, von Grün umgeben und durchsetzt. Eine Altstadt, die, so weitläufig und so gut instand gesetzt, kaum ihresgleichen in Europa hat. Die Dächer allein sind Ereignis, wie sie sich in den Braun-Rot-Ocker-Rosa-Tönen ihrer alten Ziegel einmal lang ausstrecken, dann zusammenschnurren, hinauf und hinunter steigen, sich verschachteln und so ein köstliches Verwirrspiel bilden.

Wir gehen vom kantigen Uhrturm über die Festungsmauern eine Zickzacktreppe in die Stadt hinunter. Dieser Turm wurde, wie der benachbarte Glockenturm, Napoleon von den Grazer Bürgern abgetrotzt und für viel Geld gekauft, um beide vor der Zerstörung zu bewahren.

In der Fußgängerzone

Die Straßen, Gassen und Plätze halten, was sie beim Blick von oben versprochen haben in ihrer Vielfalt und in ihrem Mit-, Neben- und Durcheinander. Die Innenstadt, fast durchweg Fußgängerzone, wird zum Traumziel für Städtebummler, jener Feinschmecker des Reisens, die sich eine Stadt als Entdecker erwandern. Schmale, überdachte Gassen führen zu Höfen voll architektonischer Überraschungen, zu versteckten Kostbarkeiten, alt und modern, gekonnt kombiniert. Hinter üppigen Portalen sind ehemalige fürstliche Stadthäuser verborgen, wie die der Herbersteins, der Attems, der Khuenburgs.

In schmale Gassen gezwängt, sind sie glanzvolle Beispiele verschiedener Stilepochen mit ihren Fensterumrandungen, ihren Treppenhäusern, Vestibülen und den stuckverzierten Repräsen-

tionsräumen, die heute vielfach noch praktischen Zwecken dienen. Die Bürgerhäuser, einst bemüht, höfischen Glanz nachzuahmen, zeigen Fassaden mit zierlichen Stuckornamenten, Giebel gezackt und volutengekringt. Einmal springen sie kühn ins Auge, andernorts sind sie zurückgenommen, oft versteckt. Durch Torbögen kommen wir zu winzigen Höfen mit Balkonen und Erkern, mit Galerien und fein verzierten Giebeln. Immer auch gibt es Blicke die Straßen entlang, über Plätze und wiederum in eine Gasse hinein wie zum Beispiel über den Hauptplatz mit dem Erzherzog-Johann-Denkmal zur Herrengasse.

Zeughaus und Landhaus

Gemaltes Haus – ein ganzes Programm. Die Steiermark war Bollwerk gegen den Osten, noch heute kann man an der Domkirche ein Fresko der drei Plagen des Mittelalters sehen: Pest, Heuschrecken, Türken. Jugoslawiens Grenze ist heute 40 Kilometer und die ungarische 60 Kilometer entfernt. Gegen Türken und Ungarn standen die Söldner der Grenzlande, deren Waffen in Graz im Zeughaus aufbewahrt wurden. Gegen Maria Theresia, die das Zeughaus auflösen woll-

te, opponierten die Grazer und erreichten, daß sie es ihnen als Museum schenkte. Das größte Zeughaus der Welt zeigt im vier Stockwerke hohen Barockbau 30.000 Exponate, alle gepflegt, geölt, liebevoll gewartet, Kriegsgewehr überwiegend aus dem 16. und 17. Jahrhundert.

Man muß kein Waffennarr sein, um sich an der kunstvollen Handarbeit, dem Einfallsreichtum der damaligen „Designer“ des Waffen-Handwerks zu erfreuen. Vom obersten Stockwerk schauen wir in den Renaissancehof des Landhauses mit seinen Loggien; ein Palazzo, der in Florenz stehen könnte.

Als „Schönster Parkplatz der Welt“ machte der Arkadenhof einst Schlagzeilen, bis die Grazer wiederum einen Beweis ihres wachen Bürgersinns lieferten. Wie mit Maria Theresia und Napoleon nahmen sie den Kampf mit den Autofahrern auf und gewannen, wobei sie sich moderner Mittel wie des Sitzstreiks bedienten.

„Die Ensembles“, wie man die historisch-kunstgeschichtlichen Attraktionen einer Stadt gern nennt, sind in Graz präsent, vor allem mit der „Stadtkrone“, die von den grünen Kuppeln des Mausoleums (für Kaiser Ferdinand II.) überragt wird, und mit der Domkirche, einer heute drei-

schiffigen spätgotischen Kirche. An der Burg haben drei Habsburger gebaut, von denen Maximilian I. mit der gotischen Doppelwendeltreppe ein Kuriosum bis auf den heutigen Tag schuf.

Das erste Museum in Österreich, das der Öffentlichkeit zugänglich war, errichtete der „Steirer Prinz“ Erzherzog Johann. Noch heute ist das Landesmuseum Joanneum mit 16 Abteilungen eine renommierte Institution, in der Besucher mit verschiedensten Interessen auf ihre Kosten kommen. Sie besitzt den begehrten Museumspreis des Europarates.

Ein quirliges Volk

Wer abends durch die stillen Straßen schlendert, spürt noch etwas von der behäbigen Atmosphäre einer Stadt, die einst „Pensionopolis“ hieß, weil zu Zeiten der k.u.k. Monarchie höhere Beamte und Offiziere auf ihre alten Tage gern hier ihren Wohnsitz nahmen. Doch die Ruhe täuscht, die Grazer sind ein quirliges Volk, das zwar bewundernswerten Geschmack und viel Feingefühl in der Renovierung und Restaurierung alter Bauten beweist, das aber zugleich stark der Moderne zuneigt.

Das ist abzulesen an avantgardistischen Veranstaltungen, wie das „Forum Stadtpark“ oder der alljährliche „steirische herbst“. Das ist ebenso zu sehen bei Kunstausstellungen sowie in der zukunftsweisenden „Akademie Graz“ mit aktuellen Symposien und Workshops internationaler Prägung. Es gibt die „Sommer- schule für Theater und Straßentheater“, die „Mittsommernächte“ des US-Musikinstituts AIMS

aus Dallas sowie die „Styriarte“ mit Kammerkonzerten und Lesungen namhafter Künstler im kerzenerehellten Schloß Eggenberg. Nikolaus Harnoncourt ist der begehrte Dirigent. Das viertürmige Schloß, dem Escorial nachempfunden, wird heutzutage als „Schönbrunn von Graz“ bezeichnet, wegen seiner schönen Lage in einem großen Park.

Es gibt in Graz drei Universitäten, ein Spielkasino, eine Oper und ein Schauspielhaus.

Und es gibt eine Umgebung mit Lipizzanern und Buschenschenken, mit dem Schilcher, dem besonderen Wein aus der einmaligen Wildbacher Rebe der Weststeiermark, und mit deftigen Gerichten wie Plunzenstrudel, Speckweckerl, Verhackertem und Salat, über den Kürbisöl gegossen wird.

Das alles macht die alte Stadt jung, die immer mehr Besucher anlockt, obwohl Graz nicht gerade „am Weg“ liegt, wie etwa Innsbruck oder Salzburg. Graz ist ein Ziel.

*

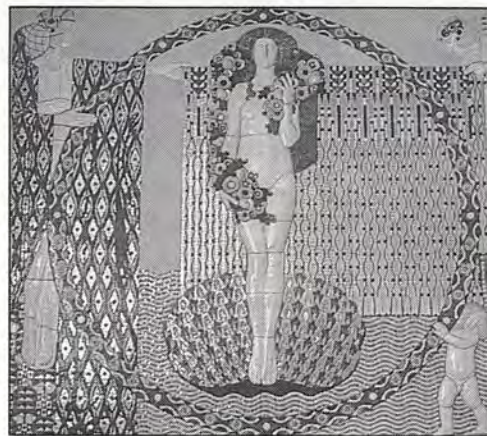
Dieser Beitrag von Annemarie Hassenkamp ist am 21. November 1989 in der renommierten „Süd-deutschen“ (München) erschienen.

Das Foto vom Landhaushof (Seite 3) stammt von den Vereinigten Bühnen Graz – Steiermark.

Graz war durch viele Jahre Kaiser- und Residenzstadt. Daran erinnert auch der Doppeladler auf der berühmten Fassade der Hofbäckerei Edegger-Tax.

Mitte: „Der Frühling“, Jugendstilmosaik aus den „Wiener Werkstätten“ im Grandcafé des Hotels Alba-Wiesler.

Meisterwerk des Barock: das Mausoleum Kaiser Ferdinands II.



Arm – um reich zu sein...



Fassaden in allen Ausprägungen beleben das Bild von Graz.



Daß Graz heute so reich ist, daß es sein mittelalterliches Stadtbild und menschliche Dimensionen bewahren konnte, verdankt es im Grunde seiner Armut.

Sie geht zurück auf den Ersten Weltkrieg und den Verlust der Untersteiermark. Des Hinterlands beraubt, stand Graz plötzlich im Abseits – Handelsstadt, Brücke zum Südosten, Verkehrsknotenpunkt, all das war einmal ... Die ökonomische Basis zum Expandieren, auch städtebaulich, war nicht mehr gegeben, zudem strömten Flüchtlinge aus den verlorenen Gebieten nach Norden, Wohnraum war knapp – da hatte man andere Sorgen als die Modernisierung der Stadt.

Dann kam der zweite Krieg. Es kamen die Luftangriffe – zum Glück blieb die Altstadt weitgehend verschont –, es kam der Wiederaufbau, es kam das Wirtschaftswunder, halt – das Wirtschaftswunder kam eben nicht bis Graz. Und während unzählige andere Städte darangingen, Altes wegzufügen, klassizistische Fassaden abzuschlagen und ihren Zentren den Einheitsstempel der 50er Jahre aufzudrücken, war in Graz einfach kein Geld da, die Altstadt in eine Neustadt zu verwandeln.

Und dann arbeitete die Zeit für Graz. Als man Anfang der 70er Jahre meinte, ohne Autobahn durch die Stadt ginge es nicht, waren die Bürger bereits wach genug, diesen und weitere Angriffe abzuwehren. Probebohrungen im Hof des Landhauses – geplant war der Bau einer Tiefgarage – lösten einen derartigen Proteststurm aus, daß die „Kleine Zeitung“ in eineinhalb Monaten 107.065 Unterschriften sammeln konnte. Im Herbst 1972 schlossen sich der Rundfunk und alle großen Grazer Zeitungen – ungeachtet ihrer politischen Couleur – zu dem Aktionskomitee „Rettet die Grazer Altstadt“ zusammen, der berühmte Kulturpolitiker Hanns Koren trat an die Spitze, zwei Jahre später ver-

abschiedete der steirische Landtag – einstimmig – ein „Grazer Altstadterhaltungsgesetz“, das Abbruch strikt verbietet und jede bauliche Veränderung vom Placet einer Kommission abhängig macht.

Wer möchte in diesem Fall die Sturheit der Grazer beklagen, ihre Tendenz zum Beharren anprangern? Ihr ist es zu verdanken, daß nicht nur repräsentative Prunkbauten erhalten blieben, sondern jedes scheinbar noch so unbedeutende Handwerker- und Bürgerhäuschen. Daß es zwischen den Streben der Franziskanerkirche noch kleine Läden gibt und im Palais Khuenburg keine Hochgarage. Daß die schwenkbare Lampe am Kapaunplatz noch funktionsfähig ist: Mit einem Stab zieht man sie zu sich her und zündet sie vom Fenster aus an. Daß alles, was nach Beton klingt, in dieser Stadt Historie ist: das Landeskrankenhaus ein Bau mit Jugendstilelementen in einer Parkanlage, der Congress ein prachtvolles, modernsten Bedürfnissen angepaßtes Gebäude aus dem vorigen Jahrhundert mitten in der Altstadt. Statt Rolltreppe Prunkstiege, statt Aircondition Fenster. Im Keller eine moderne Galerie, im Erdgeschoß das Casino, die allerliebste, freundlichste Spielhölle, die man sich vorstellen kann – Graz hält Maß, sogar in seinen Lasterhöhlen.

Was man in Graz gesehen haben muß, wenn man glaubt, Graz gesehen haben zu müssen: Den Schloßberg mit dem Uhrturm. Das Landhaus und seinen Innenhof. Das Landeszeughaus, ein Waffenarsenal. Dom und Mausoleum. Die Burg mit der Doppelwendeltreppe. Schloß Eggenberg.

Was man in Graz tun sollte, wenn man weiß, daß man es nicht gesehen haben muß: Am Morgen über den Markt am Kaiser-Josef-Platz – im Angesicht des Opernhauses – spazieren, wo die Bauern der Umgebung ihren Reichtum ausbreiten: frisches, zartes Gemüse, Gselchtes aus der Räucherammer, duftendes Kernöl, pralle Kürbisse, Kastanien ...

Details entdecken – ein gotisches Fenster, ein üppiges barockes Portal, dräuende drachige

Wasserspeier, den rüsselschwingenden Elefanten, Panther, feuersprühend, im Herbst das rote Weinlaub auf dem bröckelnden Gelb des Reinerhofs –, Details, die nicht unbedingt im Dehio stehen müssen, denn der kennt nur ein „bmkw.“ (bemerkenswert), „lbsw.“ (liebenswert) führt er nicht auf.

Den Weg zum Ziel machen. In enge, dunkle Gassen tauchen, Türen öffnen und Innenhöfe entdecken: elegante mit schlanken Arkaden, verwunschene, wo Efeu und wilder Wein wuchern, glatt boutikierte und graue gammelige. Manche wirken, als hätte die Zeit stillgestanden, so verzaubert, daß man glaubt, Dornröschen schlafe zwischen den Rosenbeeten, andere wieder sind voll Leben, wie der vom Krebsenkeller, wo die Wachgeküsten unter Weinlaub sitzen, auf Arkaden schauen und ein Viertel nippen. Bekannt der Landhaushof – eine Symphonie aus Laubengängen, südliche Leichtigkeit gepaart mit nordischer Solidität, klar und ausgewogen wie kein anderer Renaissancebau in unseren Breiten –, weniger bekannt der Innenhof des Deutschritterordenshauses in der Sporgasse mit dem Kopfsteinpflaster und den Geranien in den Loggien.

Graz von innen. Wer die Stadt so entdeckt, wird vielleicht zu dem Schluß kommen, man müsse sie doch gesehen haben. Aber das sollte er tunlichst für sich behalten.

*

Christine Metzger in „Richtig reisen“ – Graz und die Steiermark (Du Mont – Buchverlag Köln). Ein Führer durch die „Grüne Mark“ und ihre Metropole von besonderer Qualität; auch durch die Fotos von José F. Poblete.

(Du Mont – Buchverlag Köln)

»Richtig reisen«

Das Unbehagen an der Bauwut

Peter Breitling

Als die Altstadt durch eine Reihe gefühlloser Eingriffe in ernste Gefahr kam, gelang es der Presse und dem Rundfunk innerhalb kurzer Zeit, bis dahin isolierte Kräfte zu einer gemeinsamen Altstadtbewegung zusammenzuführen.

Vier Bauvorhaben in besonders empfindlichen Bereichen hatten den harten Widerstand der Grazer herausgefordert. Neben der Kirche der Barmherzigen Brüder in der Annenstraße, einem Meisterwerk des Barockbaumeisters J. G. Stengg, war ein behäbiges altes Haus durch einen Neubau mit Rasterfassade ersetzt worden. Ein kleines Gasthaus am Karmeliterplatz hatte einem charakterlosen Bürogebäude weichen müssen. Am Hauptplatz stand das Abräumen der eklektizistischen Fassade des Rathauses zur Debatte. Im Hof des Landhauses begann man mit Probebohrungen für den Bau einer Tiefgarage.

Mit dem Landhausplan war offensichtlich ein besonders empfindlicher Punkt im Bewußtsein der Grazer und Grazliebhaber getroffen. Jedenfalls gelang es der „Kleinen Zeitung“ innerhalb weniger Monate, mehr als 107.000 Protestunterschriften zu sammeln und damit das erwachende „Altstadtbewußtsein“ erheblich zu fördern.

Zwar hatten sich schon lange zuvor einzelne Protagonisten um ein besseres Verhältnis der Bürger zur ererbten Bausubstanz bemüht, jetzt aber wurden durch die Zeitungsaktion alle gesellschaftlichen Gruppen mobilisiert. Grund für den spektakulären Erfolg dürfte das Unbehagen an den Auswüchsen der Bauwut gewesen sein, das, wie in der Zeitung Chefredakteur Fritz Csoklich schrieb, „angesprochen und beim Namen genannt, zu einer spontanen Solidarität führte“ – einer Solidarität, die so lange anhielt, bis dem „zizerlweisen“ Ausverkauf der Altstadt ein gesetzlicher Riegel vorgeschoben war.

Im Herbst 1972 gründeten die „Kleine Zeitung“, die „Südost-Tagespost“, die „Neue Zeit“ und der Österreichische Rundfunk das Aktionskomitee „Rettet die Grazer Altstadt“, eine trotz oder gerade wegen ihres informellen Charakters sehr erfolgreiche Institution. Zum Generalsekretär wurde Max Mayr, der Chef vom Dienst der „Kleinen Zeitung“, bestellt, der die Initiative in zäher Kleinarbeit weitertrieb. Ihm gelang es, auch diejenigen mitzureißen und zu begeistern, die der Aktion zunächst skeptisch oder gar ablehnend gegenüberstanden hatten.

Im Gegensatz zu mancher anderen Initiative, die nicht weiter als zu einem Aufschäumen der öffentlichen Meinung und bestenfalls zu Einzelerfolgen führte, glückte es in Graz, Institutionen zu schaffen, die die Altstadtarbeit kontinuierlich fortführten, als nach der Abwehr der schlimmsten „Betonbomben“, nach dem „1. Internationalen Altstadtkongreß 1974“ und der „Proklamation von Graz“ der Alltag des Schützens und Pflegens begann.

Die Mode, historischen Häusern „die Beine abzusägen“ und ihre Erdgeschosse ganz in Glas aufzulösen, hat sich überlebt, und es gibt schon Fälle, wo Bausünden der letzten Generationen wieder beseitigt wurden. Sogar Beispiele für freiwilligen Verzicht auf moderne Bauweise gibt es

schon, wie etwa bei der „Grazer Wechelseitigen“. Die Anfang des 19. Jahrhunderts von Erzherzog Johann gegründete Versicherungsgesellschaft hatte, wie in der Branche üblich, eine Reihe von Alstadthäusern in der Nachbarschaft ihres Stammsitzes aufgekauft, um sie für einen Erweiterungsbau abzubauen. Jetzt nutzte sie die alten Häuser für ihre Ausdehnung und renovierte sie liebevoll bis hin zu den Grazer Fenstern mit ihren nach außen aufschlagenden Flügeln. Seiner Pflicht zur Erhaltung von Wohnraum kam das Unternehmen dadurch nach, daß es der Stadt zwei der alten Häuser schenkte.

Sogar einen Erfolg über die Grenzen Österreichs hinaus konnte Graz für sich verbuchen, als es gelang, das „Internationale Städteforum“ nach Graz zu ziehen. Lord Duncan Sandys, Präsident von „Europa Nostra“, hatte Graz 1975 besucht, gesehen und als Standort dieser Institution für gut befunden.

*

Von Univ.-Prof. Dr. Peter Breitling, TU Graz. Auszüge aus dem Beitrag „Wie man eine Altstadt rettet“ (MERIAN Graz, 9. September 1978)

(P.S.: Es wäre schön, würde es bald wieder ein MERIAN Graz geben, in zwölf Jahren hat sich viel geändert ...)

Kurt Jungwirth

Begegnung in Schönheit

Sich Zeit nehmen und Platz haben gehört zum Menschen. Wer mehr Zeit und mehr Platz hat, kann mehr Mensch sein.

Die Grazer Altstadt lädt dich ein, mehr Mensch zu sein.

Ihre Portale mußt du sehen. Ohne sie wäre Graz nicht Graz.

Ihre Höfe mußt du entdecken. Die bieten sich nicht marktschreierisch an, sie warten schüchtern im verborgenen.

Überhaupt ist diese Architektur zurückhaltend, sie wirft sich niemandem an den Hals, sie will erst erobert werden.

Ihre Fassaden mußt du sehen, wie persönlich gestaltet sie sind.

An ihnen kann sich dein Auge festhalten wie an einem aparten Gesicht.

Waren es Handwerker, die hier gebaut haben, oder Künstler? Wer zieht die Grenzen?

Aus vielen Ländern kamen sie: Deutsche, Romanen, Slawen, Ungarn, um hier zu arbeiten, zu studieren, zu leben. Dieses Ambiente ist übernational.

Aus dem Beitrag von Kurt Jungwirth: „Begegnung in Schönheit“, erschienen in „Graz – Lob der Altstadt“ (Verlag Styria und Buchmarkt am Stainzerhof)



Das Operncafé wurde durch eine Glasveranda, im Volksmund „Aquarium“, erweitert.

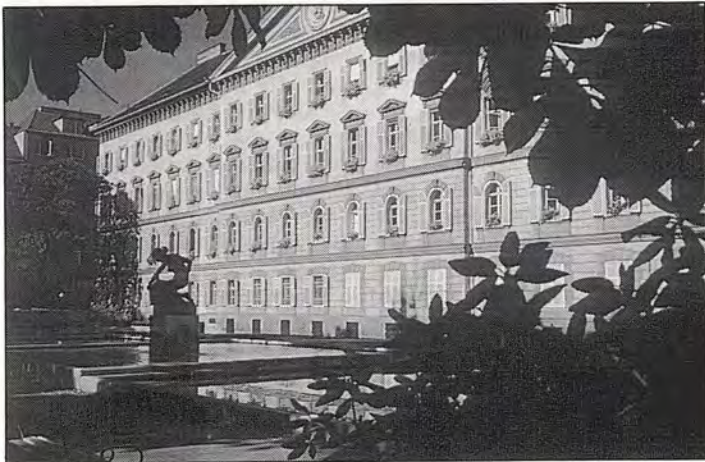


Musikunterricht vor dem revitalisierten Meerscheinschloß. – Engelfigur beim Haus „Zum Römischen König“ in der Sporgasse.



MERIAN

Streiflichter



Der Formenreichtum an Portalen, Türen und Toren begeistert Einheimische und Touristen.
 Das Repräsentationsschloß des Landes im Westen von Graz haben die Fürsten zu Eggenberg erbauen lassen.
 Die Landwirtschaftskammer (Opernring) ist mit ihrem Blumenschmuck immer wieder ein Gruß des Landes an die Stadt.
 Aus einem früheren Stallgewölbe wurde ein einladender Verkaufsraum: Schuhgeschäft HUMANIC, Hauptplatz.
 Graz ist Radler-, Wein- und Bierstadt.
 Brunnen vor dem weltberühmten Landeszeughaus.

(Fotos: Mayr)



Die Althauptstädte und der Primat des Konservierens

Peter Sloterdijk

Musealisierung als Überlebensstrategie gegen den Terror des Individualverkehrs? – Ausschnitte aus einem Vortrag, den der Autor im Rahmen der Veranstaltung „Kaos Stadt“ in Wien gehalten hat.

Hier ist ausschließlich von der Zukunft der Städte die Rede, die auch künftig eine Vergangenheit haben werden. Ich spreche also weder über die stadtartigen Komplexe Nordamerikas, die mit den Althauptstädten europäischen Typs fast nichts gemeinsam haben; erst recht kann ich hier nichts sagen über die wachsenden Riesenagglomerationen in Asien und der dritten Welt, das heißt über Hybridstädte vom Typus Kairo, Bombay, Mexico City, Karachi, Shanghai, Sao Paulo, Jakarta usw. Wer sich in Perspektiven dieser explosiven Entwicklungen unterrichten möchte, kann dies tun mit Hilfe eines der aufregendsten und erschreckendsten Sachbücher der letzten Jahre, Gerhard Schweizers 1987 erschienene Untersuchung über die „Zeitbombe Stadt. Die weltweite Krise der Ballungszentren“.

Das Buch diskutiert die nach wie vor unaufhaltsam scheinenden Tendenzen zur Entstehung von unermesslichen, unversorgbaren und unregierbaren Menschenzusammenballungen vor allem in der außereuropäischen Welt; man prognostiziert dort für das Jahr 2025 ein Dutzend Supermegalopolen, von denen eine einzige so viele und mehr Menschen zählen wird als Frankreich zur Zeit Napoleons oder England, Irland und Schottland gemeinsam in der Mitte des 19. Jahrhunderts.

Die statistischen Kurven lassen erkennen, daß an einigen Orten sich das Fünffache der aktuellen Bevölkerung Österreichs auf einem Raum zusammendrängen wird, der den Arealen von Berlin oder Los Angeles entspricht. Für diese infernalischen Agglomerationen ist der Ausdruck städtische Kultur offenkundig unzuständig, und wenn

nach deren Zukunft gefragt wird, so ist das Schicksal dieser gigantischen Neustädte fürs erste nicht mitgemeint. Vermutlich werden diese Gebiete zu Herden neuer millenarischer Bewegungen und synthetischer Erlösungsreligionen, von denen die heutigen Fundamentalismen nur einen schwachen Vorgeschmack geben.

Was die eigentlich west- und mitteleuropäischen Perspektiven angeht, so lassen sie sich unter dem Stichwort posturbanes Syndrom aufrollen. Die Struktur aller wesentlichen Großstädte in diesem Raum ist fürs freie Auge leicht durchschaubar als Aggregat von drei Bebauungsringen, von denen der erste in der Regel aus hochcharakteristischen Altkernbeständen besteht, der zweite aus jüngeren Vorstädten mit eigenen Nebenkernen und der dritte aus relativ amorphen Neustadtteilen, gelegentlich auch aus integral geplanten Räumen wie etwa die Pariser Trabantenstadt Cergy-Pontoise.

In der Regel besitzen die Strukturen des dritten Ringes nicht mehr den geringsten Zusammenhang mit dem Namen und der Charakteristik der historischen Stadt, so daß wahrscheinlich auch professionelle Urbanisten, wenn man sie ohne Vorinformation durch die Außenbezirke verschiedener Großstädte führte, kaum noch sagen könnten, wo sie sind.

Dieses Experiment braucht nicht durchgeführt zu werden, weil sein Ergebnis ohnehin feststeht, und es könnte auch nicht durchgeführt werden, weil die Autokennzeichen und Schriftsymbole überall verraten, was dem äußeren urbanen Raum nicht mehr anzusehen wäre.

Das hier so genannte posturbane Syndrom bedeutet also im Hinblick auf den äußeren Ring der europäischen Großstädte ganz trivial das Fehlen einer charakteristischen Urbanität. Für Athen und Rom ist in diesen Bezirken ein Absinken in die Elendszonen festzustellen – die großen Stadtnamen decken dort namenlose Elendsquartiere mit ab; im südeuropäischen Raum rücken die Slums sogar gegen die Kerne der einstigen Weltzentren vor. Stadtkulturpolitik wird

unter solchen Bedingungen halb Sozialhilfe, halb Entwicklungshilfe sein; die Trostlosigkeit ist in jedem Fall garantiert.

Fragen wir weiter nach der Zukunft städtischer Kultur, so engt sich unser Blick ein auf die Substanz der charakteristischen Städte – das heißt auf die urbanen Bezirke, denen man auch morgen noch ansehen wird, daß sie nicht von heute sind.

Für diese städtischen Räume läßt sich eine Schicksalsformel aufstellen, von der nicht abzusehen ist, wie sie sich noch einmal verändern könnte.

Städtische Kultur bedeutet in den alten Zentren hauptstädtischer Substanz ein Parallelogramm aus den drei Kräften oder Tätigkeiten: Modernisieren, Sanieren, Konservieren. Stadtkulturpolitik ist im wesentlichen die Konjugation dieser Verben und der Kampf der Interessen, die jeweils durch eines von ihnen bezeichnet werden. Wenn es auf das Charakteristische der Althauptstädte ankommt, dann ist freilich evident, daß es für sie alle nur eine Zukunft gibt, wenn sie sich den Primat des Konservierens ausdrücklich bewußt machen.

Das ist eine harte Zumutung für das Modernitätsbewußtsein der hauptstädtischen Intelligenz – zum posturbanen Syndrom gehört aber die Tatsache, daß sich in der vorhandenen charakteristischen Stadtsubstanz von heute die Modernität von gestern schon sedimentiert hat.

Insofern liegt die Zukunft der althauptstädtischen Kultur in der energischen Selbstbegrenzung der charakteristischen Räume und in ihrer Selbstbehauptung gegen den Einheitsjargon der Vorstädte. Vor allem scheint mir, daß die posturbanen Ex-Hauptstädte, die zugleich Immer-noch-Hauptstädte sind, im kommenden Jahrzehnt ihre eigentliche Überlebensentscheidung nur treffen, wenn sie sich zur Selbstbehauptung gegenüber dem Individualverkehr aufraffen. Die Städte haben sich seit zwei, drei Jahrzehnten in eine rasende sadomasochistische Affäre mit der Automobilisierung eingelassen, aus der sie, wie man seit langem wissen muß, nur zerrüttet hervorgehen können.

Ihre Überlebensfähigkeit entscheidet sich an ihrem Willen zur verkehrspolitischen Selbstbehauptung.

Wenn sich die charakteristische Stadt nicht entscheidet, sich vom Individualverkehr freizukaufen, dann hat sie sich zur Selbstaufgabe entschieden. Gegenüber dem Automobil der Privatleute ist die posturbane Hauptstadt zur Freiheit verdammt.

Sie muß wählen, ob sie sich selber will oder ob sie sich überfahren läßt.

Es muß zum Axiom einer neuen Stadtkultur werden, daß Autofahren provinziell ist und nur noch für Leute aus der Vorstadt, für Bewohner des flachen Landes und für Berufsschauffeure Sinn macht. Gegenüber dem Auto müßten Städter der Zukunft aristokratisch empfinden lernen – wer sich zum Auto herabläßt, gehört nicht mehr zum urbanen Raum.

Automobilität hat zwischen den Städten ihren Platz, nicht mehr in ihnen. Wer dies nicht einsehen kann, ist als Bürger einer charakteristischen Althauptstadt verloren.

Um aber so zu empfinden, ist eine sozialpsychologische Neuformung des zeitgenössischen Stadtmenschen unentbehrlich – denn im Zeitalter der allgemeinen Mobilmachung ist uns die Gleichung zwischen Mensch und Automobilist bis ins Zentralnervensystem eingegraben.

Das Automobil ist heute, wie jeder weiß, das Allerheiligste einer kinetischen Weltreligion, die seit kaum hundert Jahren phantastische Missionserfolge verzeichnet, es ist ein Sakrament auf Rädern, und wer einem neuzeitlichen Menschen den Zündschlüssel wegnehmen wollte, würde die schwerste Menschenrechtsverletzung begehen, die heute vorstellbar ist.

Menschenrechte sind für uns Fahrerrechte, Motorisierungsrechte, Beschleunigungsrechte; wir sind kinetische Fundamentalisten; kritische Worte zum Automobil sind satanische Verse in unseren Ohren.

Ich werde mich also hüten, die religiösen Gefühle meiner Mitgläubigen zu verletzen. Ich möchte nur die Politiker daran erin-

nern, daß es im Sinn zukünftiger städtischer Kultur liegt, den Automobilkultus zu reformieren.

Das Wunder von Bologna sollte sich auch anderswo wiederholen lassen. Wer eine solche Politik der Stadtbelebung durch Privatverkehrsberuhigung wagen möchte, darf keine Angst vor dem Vorwurf haben, daß die Städte auf diesem Weg museal und wirtschaftsfeindlich würden.

Es ist gerade das Geheimnis der posturbanen europäischen Charakterstädte, daß in ihnen Musealität und Vitalität keine exklusiven Gegensätze sind. Die alteuropäische Großstadt kann den Beweis dafür liefern, daß ein Leben im Museum lebendiger sein kann als in der Charakterlosigkeit der modernen Ballungsräume. Museal sein wollen wird zum Vitalitätsgeheimnis der alteuropäischen Weltstadtkerne im 21. Jahrhundert.

Für sie ist die Venezianisierung der einzige sinnvolle Weg ins planetarische Zeitalter. Es gibt ja von der europäischen Kunstgattung Hauptstadt ohnehin nur ein Dutzend Originale – und wenn Sie mit dem Auto durch den Prado oder durch die Sammlungen des Louvre fahren wollen, brauchen Sie meines Wissens auch eine Sondergenehmigung.

An den Städten zeigt sich, was es heißt, wenn technismächtige Menschen mobilmachen und Welten aus nichtreproduzierbaren Einmaligkeiten hervorbringen.

Von der europäischen Stadt aus hat man die Welt gedacht und erschlossen, und von den konkurrierenden Welthauptstädten Europas her begann das Hauptereignis der Neuzeit, das man bisher mit Jacob Burckhardt die „Entdeckung der Welt und des Menschen“ genannt hat.

Heute muß dieses Ereignis umbenannt werden in die „Umzingelung des Menschen durch den Menschen“.

Sie ist das Grundgeschehen der Neuzeit, das wir beim wahren Namen nennen können, seit der planetarische Ring sich informatisch, verkehrstechnisch, politisch, klimatologisch usw. geschlossen hat.

Die künftige Geschichte sieht eine Agonie des planetarischen

Zusammendrückens. Mit ihr fängt die Unausweichlichkeit des Menschen für den Menschen erst an.

Wir sind Augenzeugen der planetarischen Kristallisation, in der die Menschen durch Fortpflanzung und Technik den allgemeinen Belagerungszustand über die Menschen verhängen.

Was diese Selbsteinkreisung der Menschheit an Folgelasten mit sich bringt, begreifen als erste die Städte, denen die Zusammenballung am mächtigsten zusetzt. Als in der guten alten Zeit die Türken Wien besetzten, brauchte man sie nur mit militärischen Mitteln zu schlagen.

Das hat zuletzt eine Armee des polnischen Königs besorgt. Die heutigen Belagerer müssen mit städtebaulichen Maßnahmen integriert werden. Dafür ist Hilfe von außen nicht zu erwarten.

*

Der Philosoph Peter Sloterdijk lebt als freier Schriftsteller in München; seine „Kritik der zynischen Vernunft“ war einer der größten philosophischen Bucherfolge der letzten Jahre. Zuletzt erschienen: „Eurotaoismus. Zur Kritik der politischen Kinetik“ (Suhrkamp-Verlag, Frankfurt 1989).

Der Auszug aus seinem Vortrag stammt aus der Tageszeitung „Der Standard“. Wir danken für die Abdruckerlaubnis.



Das Automobil ist heute das Allerheiligste einer kinetischen Weltreligion – ein Sakrament auf Rädern.

Es muß zum Axiom einer neuen Stadtkultur werden, daß Autofahren provinziell ist.

Museal sein wollen wird zum Vitalitätsgeheimnis der alteuropäischen Weltstadtkerne im 21. Jahrhundert.

Graz: Der harte Weg zur „sanften Mobilität“

Erich Edegger

Seit den 50er Jahren schien das Problem der Mobilität gelöst. Mit der Verbreitung des „Auto-Mobils“ – was nichts anderes (ver-)heißt als „selbstbeweglich“ – hatte jeder, der es sich leisten konnte, und das waren immer mehr, plötzlich den Inbegriff der individuellen Freiheit zur Verfügung.

Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs wurden aufgelassen – in Graz wurden ganze Straßenbahnlinien demontiert, Obuslinien eingestellt etc. –, dem Auto wurde Platz geschaffen. Viele Jahre lebten (Verkehrs-)Politiker vom „Bandlurchschneiden“, wenn neue Straßen für den Verkehr freigegeben wurden. Man wurde dafür beklatscht, gab man ja dem freien Bürger Raum. Der Traum von Mobilität und Freiheit schien sich zu erfüllen. Wenn es auf der zweispurigen Straße eng wurde, kam die vier-spurige...

Inzwischen ist dieser Traum – gerade in Städten Europas mit ihren im Lauf von Jahrhunderten gewachsenen Strukturen – zum Alptraum geworden. Die Schlagzeilen der internationalen Presse dokumentieren die verheerende Entwicklung: „Verkehr heißt heute immer öfter – dichter Himmel, verstopfte Autobahnen, blockierte und verpestete Städte“, „Die autogeschädigten Städte sind am Ende“, „Letzte Versuche, unsere Städte vor den Autos zu retten“, „Autos raus, damit die Stadt Zukunft hat“ usw.

Der Autoverkehr hat sich als unersättlicher Moloch erwiesen, je mehr Flächen ihm zur Verfügung gestellt werden, desto mehr wächst er an. Hierin liegt auch ein Grund-Dilemma: Viele glauben immer noch, man könne durch den Bau neuer Hochleistungsstraßen in der Stadt den Verkehr so einfach „verflüssigen“.

Sie denken dabei in linearen Ketten ohne Rückkoppelung, etwa nach dem Schema: Mehr

Autos brauchen mehr Platz, wenn mehr Platz da ist, gibt es keine Staus, flüssiger Verkehr verbraucht weniger Kraftstoff, damit sinken auch die Emissionen. Also mehr Straßen – weniger Schadstoffe! Diese Denkweise verkennt, daß es Rückkoppelungseffekte gibt, die eine Zunahme des Autoverkehrs und damit auch eine höhere Gesamtbelastung bewirken.

Der Bau neuer Straßen in der Stadt kann die Verkehrsproblematik nur für kurze Zeit entschärfen, den drohenden Kollaps nur hinauszögern. Der Verkehr ist eben keine statische Größe, die man nur entsprechend zu verteilen braucht. Jedes neue Angebot zieht eine neue Nachfrage nach sich, es handelt sich also um einen selbstständig selbstaufschaukelnden Regelkreis.

Viele Städte haben versucht, diesen – im wahrsten Sinne des Wortes – „atemberaubenden“ Wettlauf zu gewinnen und mit einem großzügigen Angebot auf dem Straßensektor den „Verkehrsfluß“ zu verbessern. Und was haben diese Maßnahmen gebracht? Die gleichen Probleme wie vorher, nur um ein Vielfaches verschärft. Wenn es leicht geht, fahren noch mehr Menschen mit dem Auto, benötigen noch mehr Kraftfahrzeuge Parkraum, ist der neue Infarkt bereits absehbar. Wir in Graz unternehmen demnach nicht den „heillosen“ Versuch, die Stadt den Anforderungen des Autoverkehrs anzupassen, sondern wollen vielmehr die Verkehrsabläufe so steuern, daß organisch gewachsene Strukturen nicht zerstört werden. Das im Dezember 1985 beschlossene Gesamtverkehrskonzept geht von einem ökosozialen Denkansatz aus und verfolgt als Hauptziel eine Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs bei gleichzeitiger Forcierung stadt- und umweltverträglicher Fortbewegungsarten. Im Sinne der Förderung „sanfter Mobilität“ wird dabei eine ausgewogene Verkehrsmittelaufteilung angepeilt.

Betrachtet man das bisher Erreichte, so zeigt sich, daß bei der Entwicklung des Verkehrs der Grazer Wohnbevölkerung die gesetzten Maßnahmen langsam zu greifen beginnen.

● Der Kfz-Verkehrsanteil ist in den letzten Jahren trotz weiterer starker Zunahme der Motorisierung nicht mehr gewachsen.

● Der abnehmende Trend des öffentlichen Verkehrsanteiles konnte abgefangen werden, im vergangenen Jahr konnten die GVB sogar einen Zuwachs von vier Millionen Fahrgästen verzeichnen.

● Im Radverkehr zeigen die intensiven Förderungsmaßnahmen ihre Früchte, während der Fußgängeranteil entgegen den Zielsetzungen, aber im internationalen Trend liegend, infolge dezentraler Siedlungsentwicklung, verbunden mit einer Zunahme der Wegeentfernungen, weiterhin sinkt.

Bemerkenswert ist, daß der Anteil der Nicht-Grazer am Kfz-Verkehr in der Stadt von 27 Prozent im Jahr 1973 auf 43 Prozent im Jahr 1988 angestiegen ist. Eine wesentliche Ursache für diese Entwicklung liegt in der relativ ungesteuerten regionalen Siedlungsentwicklung. Angesichts der rund 63.000 Kraftfahrzeuge, die täglich innerhalb von 16 Stunden die Stadtgrenze in beiden Richtungen passieren – etwa die Hälfte davon sind Arbeitspendler –, ist die Einrichtung eines funktionierenden Verkehrsverbundes mit allen Begleitmaßnahmen (P & R an den Haltestellen der regionalen Verkehrslinien, Taktfahrplan, Einheitsfahrtschein etc.) unbedingt erforderlich.

Die Grazer Verkehrssituation im Herbst 1989, vor allem aber der Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes sowie Maßnahmen zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs, hier insbesondere die Busspuren, lösten in den letzten Monaten heftige Diskussionen aus. Kampagnen der Autofahrerklubs, anderer Interessengruppen und einzelner Medien, verunsicherten viele Grazerinnen und Grazer. Man redete ihnen ein, daß mutwillig Straßen gesperrt und Fahrbahnen verengt würden, nur um bewußt Staus zu erzeugen und die Autofahrer zu ärgern.

Jene Mitbürgerinnen und Mitbürger, die das Grazer Gesamtverkehrskonzept nicht kennen – und das ist leider naturgemäß die überwiegende Mehrheit –, müssen, solcherart „informiert“,

die einzelnen Baumaßnahmen schlicht als Schikane empfinden. Um hier die Dinge ins rechte Licht zu rücken, ist noch viel an Aufklärungsarbeit zu leisten.

Es ist immer „hart“, bisherige Sicherheiten und liebgeordnete Gewohnheiten – wie etwa das so bequeme Autofahren – in Frage zu stellen. Man muß aber den Mut aufbringen, auch unbequeme Wahrheiten auszusprechen und sich negativen Entwicklungen in den Weg zu stellen. Man kann nicht allen alles versprechen und „große Lösungen“ in Aussicht stellen, die, wenn sie überhaupt durchgesetzt und finanziert werden können, bestenfalls zu einer zeitlichen und örtlichen Problemverschiebung führen.

Politik, die ökosozialen Ansprüchen genügen will, muß beim Menschen selbst ansetzen, sie muß den einzelnen stärker als bisher in den Prozeß der Willensbildung einbeziehen. Zentralistisch getroffene Entscheidungen führen meist zu großen Projekten, zu Stadtautobahnen, zu Großkraftwerken, zu zentralen Mülldeponien usw.

Die Verantwortung wird einfach nach „oben“ delegiert. Die Bürger werden zwar anteilmäßig mit den Investitions- und Folgekosten belastet, eine bewußte Auseinandersetzung mit dem Problem selbst aber findet nicht statt; das Verhalten der einzelnen bleibt unverändert. Und gerade hier muß die Lösung ansetzen.

Heute schält es sich klarer denn je heraus, was die Politik leisten kann und was nicht. Sie kann Rahmenbedingungen schaffen, Anreize geben, Erleichterungen bieten etc. Die Eigenverantwortung aber kann sie dem einzelnen und allen Bürgern nicht abnehmen, nämlich das, was jeder mit seinem persönlichen Verhalten beitragen muß. Nur wenn jeder das tut, was ihm möglich ist, schaffen wir auch das heute vielleicht unmöglich erscheinende.

Von dieser Einsicht ist die Grazer Verkehrspolitik getragen, wenn sie in ständigem Dialog mit den Bürgern den Weg der „sanften Mobilität“ beschreitet. Folgende Projekte sind dazu bereits in Realisierung:

1. „Platz für Menschen“

Im Rahmen dieses Vorhabens wird die gesamte Altstadt Schritt für Schritt als Fußgängerbereich ausgestaltet, die entfallenden Parkplätze werden durch Erweiterung des Garagenrings um das Zentrum ersetzt.

Gleichzeitig werden die daran angrenzenden innerstädtischen Wohn- und Geschäftsgebiete verkehrsberuhigt, der Parkraum wird bewirtschaftet, die Bewohner erhalten Sonderrechte.

Ebenso sollen nach und nach auch die in den Außenbezirken liegenden Wohngebiete Tempo-30-Zonen werden. Flächenhafte Geschwindigkeitsreduktion außerhalb des Vorrangstraßennetzes bringt nicht nur mehr Sicherheit, sondern auch weniger Lärm- und Abgasbelastung.

2. Fußgänger- und radfahrfreundliche Stadt

Neben dem konsequenten Ausbau des Fuß- und Radroutennetzes und der Beseitigung bestehender Schwachstellen soll in Graz insgesamt ein fußgänger- und radfahrfreundliches Klima geschaffen werden, damit immer mehr Mitbürger bereit sind – so oft es „geht“ –, diese besonders stadtverträglichen und umweltfreundlichen Fortbewegungsarten zu wählen.

3. Attraktiver öffentlicher Verkehr

Damit die öffentlichen Verkehrsmittel in der Stadt eine zumutbare Alternative zum Privatauto darstellen können, müssen sie einen zeitgemäßen Standard erhalten. Behinderungen für Tram und Bus werden abgebaut, ein Taktfahrplan mit kürzeren, gestaffelten Intervallen eingeführt und das Linienangebot erweitert.

Der im vergangenen Herbst von der TU Graz im Auftrag der Steiermärkischen Landesregierung erstellte Emissionskataster zeigt den Verkehr als eindeutig größten Schadstoffproduzenten. Wenn Graz eine Stadt zum Le-

ben und „Aufatmen“ bleiben soll, müssen wir unsere Mobilität überdenken, neu definieren und stadtverträgliche Fortbewegungsarten fördern.

Es geht dabei – ganz deutlich möchte ich das gerade im Hinblick auf viele polemische Fehldarstellungen und Verzerrungen unterstreichen – nicht um eine simple „Verteufelung des Autos“, auch nicht um einen „Glaubenskrieg“ zwischen Autofahrern, Radfahrern, Fußgängern und ÖV-Benützern, sondern um das rechte Maß in der Verkehrsmittelwahl, um ein sinnvolles Zusammenspiel der unterschiedlichen Fortbewegungsarten.

In diesem „Miteinander“ hat auch das Auto – überlegt, gezielt und sparsam eingesetzt – seinen Platz.

Am besten symbolisieren dies für mich konkrete Menschen selber. So erhielt ich in letzter Zeit viele Briefe, in denen sich die Schreiber selbst „identifizierten“, und zwar in einer Person – als Autofahrer, aber nur, wenn unbedingt nötig – wo immer möglich als Fußgänger und Radfahrer – wenn zumutbar als ÖV-Fahrgast.

Wenn jeder sich so ein „Spektrum von Möglichkeiten“ erschließt und sich überlegt, wie er das Gewicht zunehmend auf Formen der „sanften Mobilität“ verschieben kann, dann wird uns in Graz die Luft nicht ausgehen ...

Bürgermeisterstellvertreter Stadtplanungsreferent Erich Edegger ist Profi-Fußgänger, Semi-Profi-Radfahrer, Amateur-ÖV-Benutzer und Hobby-Autofahrer. Sein Beitrag stammt aus dem „politicum“, Jänner 1990.



Auch eine Lösung für unsere Verkehrsprobleme:
Der „Schutzhelm“ für Fußgänger (Karikatur: „Nebelspalter“)

Vier Männer, die unsere Städte retten wollen

Wie eine böse Schlange kriechen die Autos durch unsere Städte. Ihr Gifthauch zerstört die herrlichen mittelalterlichen Baudenkmäler, unsere Grünanlagen, die Bäume. Die Innenstädte sterben, die Menschen werden krank. Das Auto hat uns Freiheit gebracht. Die Beweglichkeit, mit der wir unsere schönsten Träume wahr machen können: Reisen. Jetzt aber ist es in den Stadtzentren zum Moloch geworden, den wir bezwingen müssen. Städteplaner sind am Werk. Männer mit Phantasie und der großen Liebe zu „ihrer“ Stadt. Sie wollen das Leben, die Menschlichkeit zurückholen in die großen Städte. Nicht mehr autogerecht, sondern menschengerecht sollen die Innenstädte sein. Aus Gegnerschaft soll Partnerschaft werden. Denn diese Planer und Verkehrsdezernenten sind keine grünen Träumer, die das Zeitalter der Pferdedroschke zurückholen möchten. Es sind Männer, die an unsere gemeinsame Zukunft denken, sie neu und besser gestalten. NEUE REVUE stellt vier von ihnen vor. Und ihre Pläne.



Egbert Kossak, Hamburg

Egbert Kossak (Hamburg):

Auto-Sperren, Fußgänger-Zonen

Er will nicht darauf warten, daß „Hamburgs City eines nahen oder fernen Tages im Verkehr erstickt und das eben noch ertragbare Kleinklima sich zusehends verschlechtert“. Professor Egbert Kossak, der „Mann mit der Fliege“, Oberbaudirektor der Hansestadt, will vorher etwas dagegen tun.

„Wir müssen in Hamburg mit einem ganzen Maßnahmenkatalog gegen das Verkehrschaos vorgehen.“

Denn unsere Probleme sind ganz anders gelagert als etwa die von München oder Lübeck“, erläutert Professor Kossak.

Die Probleme: Hamburg ist durch viele Flotte, Brücken so-

wie Außen- und Binnenalster stark zergliedert. Es hat keine geschlossene Altstadt, die gleichzeitig City ist. Durch diese Gebiete fließt der Verkehr. Und immer wieder heißt es: „Nichts geht mehr.“

Der Plan: Auto-Sperren für Große Bleichen und Neuer Wall. Parkverbot in der Umgebung. Das Einkaufszentrum Mönckebergstraße wird total autofrei. Mehr Sonderspuren für Busse. Später: Komplettsperre der Innenstadt.

Bernhard Winkler (München):

Autos raus, Straßenbahn rein

Gemütlich schiebt sich die weißblaue Trambahn durch die Münchner Fußgängerzone. Sie darf fahren. Für alle anderen Fahrzeuge gilt: „Halt! Fahrverbot.“ Nur Polizei-, Sanitäts- und Versorgungsfahrzeuge dürfen rein in Münchens gute Stube.

Ihr Schöpfer ist Professor Bernhard Winkler (60): „Unsere Städte sind Individuen. Sie leben, sie atmen. Wie Menschen. Wir müssen sie vor dem Ersticken bewahren. Bald ist es zu spät.“

Sein Ziel: „Die menschengerechte Stadt, die in Partnerschaft mit dem Auto lebt.“ Er ist für Massenverkehrsmittel wie die Straßenbahn.

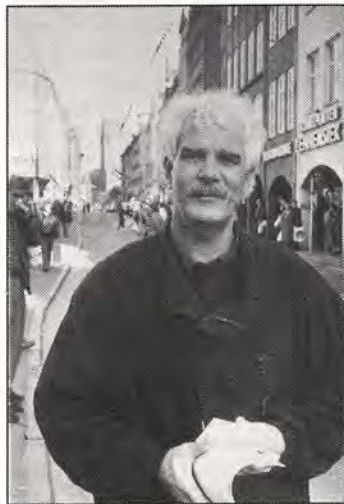
So will er die Städte retten: An

der Stadtgrenze saugen S- und U-Bahn den Ansturm auf. Je näher der Stadtkern rückt, desto dünner muß der Verkehr fließen: Parkverbote, Halteverbote, verkehrsberuhigte Zonen. Parkplätze mit Anbindung an Zubringerdienste zur Innenstadt. Kein einziger Parkplatz in der autofreien Innenstadt. Parklizenzen für Anwohner, aber nur ein Auto pro Familie.

**NEUE
REVUE**



Arch. Bernhard Winkler, München; er ist auch der Verkehrsberuhiger von Bologna.



Hans Stimmann, Lübeck

Altstadt total gesperrt

„Wenn Menschen am Sonnabendvormittag auf unserer Königsstraße stehen und sich unterhalten können, dann ist unser Konzept aufgegangen. Dann ist der Bürger wieder Herrscher in Lübeck“, Hans Stimmann, Verkehrschef von Lübeck.

Nach den ersten Wochenenden unter dem Motto „Autofreie Altstadt“ kann der Verkehrsplaner aufatmen: „Es klappt prima.“

Konsequent haben die Lübecker die gesamte Altstadt an den Sonntagen für den individuellen Autoverkehr gesperrt. Nur noch städtische Busse, Taxen, Versorgungsfahrzeuge und Radfahrer dürfen in die Altstadt rein. Zu den Parkhäusern werden sechs Straßen freigehalten, bis die Häuser voll sind. Zwei Buslinien wurden eingerichtet, die von großen Parkplätzen aus im kostenlosen Pendeldienst verkehren. Die Bundesbahn gibt 50 Prozent Rabatt.

Lübecks Altstadt ist „Weltkulturgut“. Hans Stimmann will es bewahren. Sein Plan zeigt Erfolg: An der verkehrsreichsten Stelle der Stadt ging der Anteil an Stickstoffmonoxid um die Hälfte zurück, Kohlenmonoxid sogar um das Sechsfache. „Abgasfreies Einkaufen“ – in Lübeck klappt's.

Stadtrat Josefsson, Stockholm:
Autofahrer müssen Monats-Ticket für die U-Bahn kaufen.

Ingemar Josefsson, Stockholm

Stadtzoll für Autofahrer

Der Mann liebt seine Stadt. An den endlos langen Sommerabenden, wenn der Himmel über Stockholm kaum dunkel wird, spaziert er über die vielen Brücken, durch die Parks, durch das alte „deutsche Viertel“. Und träumt: „Keine Privatautos mehr. Nur noch Fußgänger, Radfahrer, Fährboote, Omnibusse und Taxen.“

Da Ingemar Josefsson (50) aber nicht nur Träumer, sondern auch Verkehrs- und Umweltstadtrat von Stockholm ist, verwirklicht er sich jetzt seinen Traum. Er will die autofreie Innenstadt über den Geldbeutel der Autofahrer erzwingen: Ein gesalzener Stadtzoll soll die Autofahrer aus dem eigenen Wagen raus- und in die städtischen Verkehrsmittel reinbringen.

Nach seinem Plan soll jeder Autofahrer, der ins Zentrum von Stockholm fahren will, ein Monatsticket für die „Tunnelbahnen“ (U-Bahn) kaufen müssen. Das kostet knapp 90 Mark. Auch wenn er nur ein einziges Mal reinfährt: Ohne seine Monatskarte muß er Strafe zahlen:



Abschleppen kostet umgerechnet etwa 330 Mark!

Strafgebühr kostet dann noch einmal 500 Mark!

Ingemar Josefsson: „Wir gehen davon aus, daß Autofahrer, die ja sowieso eine Monatskarte haben müssen, diese dann auch verstärkt benutzen. So daß sich der Umstieg vom Auto auf den öffentlichen Verkehr noch in diesem Jahr von selbst vollzieht.“

Pehr Gyllenhammar, Chef des Volvo-Autokonzerns, unterstützt den Plan: „Autos müssen raus aus unseren Städten.“

*
Diese lebensnahe Reportage stammt aus „Neue Illustrierte Revue“.

Wir danken für die Abdruckgenehmigung und die Fotos.



Oslo verlangt Maut für Fahrt in die Stadt

Seit 1. Februar müssen die Autofahrer für die Fahrt durch Oslo bezahlen, und die Bewohner der norwegischen Hauptstadt können aufatmen. Der Smog der 240.000 Autos, die sich täglich durch die Innenstadt wälzen, hat ihnen seit Jahren das Dasein verpestet. Jetzt sollen eine Mautgebühr von zehn Kronen (19

Schilling) pro Fahrt ins Zentrum sowie ein kürzlich eröffneter Stadttunnel dafür sorgen, daß der Verkehr auf ein erträgliches Maß gesenkt wird.

Mit der nach langem Zögern eingeführten Mautgebühr folgt Oslo dem Vorbild norwegischer Provinzstädte, die ihre Verkehrsprobleme auf ähnliche Weise lösen. In Bergen finanzieren die Mauteinnahmen inzwischen den Bau eines Straßensystems, das die zuvor ständig verstopfte Innenstadt großräumig umfährt. Auch in Oslo sollen die an den

Mautstationen kassierten Gelder für eine Sanierung der chaotischen Verkehrsverhältnisse zweckgebunden werden.

Dauerkunden können für 2200 Kronen eine Jahreskarte lösen und dann in einer eigenen Fahrspur die Mautstationen passieren. Schwindeln gilt nicht: Fünf Prozent der 240.000 Autos, die täglich die Zahlstellen passieren, werden von einer Videokamera gefilmt. Dann wird automatisch kontrolliert, ob sie ihr Scherflein entrichtet haben. Haben sie es nicht, flattert ein Bußgeldbe-

scheid über 250 Kronen ins Haus. „Bei jeder 20. Passage wird man geblitzt. 20 Passagen kosten 200 Kronen. Wer schwindelt, macht auf Dauer ein schlechtes Geschäft“, meint Lars Lind, der mit der Durchführung des Mautsystems beauftragte Experte.

Hannes Gamillscheg in der Tageszeitung „Die Presse“, Wien, 31. Jänner 1990

Die Presse

Salzburg: Autoverkehr in der City soll sofort halbiert werden

Salzburg-Stadt. Ein Sofortprogramm verordneten sieben Verkehrsexperten aus Österreich, der BRD und der Schweiz der Stadt Salzburg nach einem zweitägigen Hearing im Kongreßhaus: Um das tägliche Verkehrschaos im Innenstadtbereich in den Griff zu bekommen, empfehlen die Wissenschaftler und Praktiker zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems bei gleichzeitigen Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr. Konkret wurden folgende Punkte herausgearbeitet:

Umfassendes Bus-Beschleunigungsprogramm mit Neuaufteilung der Fahrbahnflächen zugunsten des öffentlichen Verkehrs. Die Errichtung von gegenläufigen Busfahrstreifen in beide Richtungen sowohl auf dem Rudolfskai als auch in der Imbergstraße. Vorrangschaltung von Lichtsignalen für Obusse.

Neuordnung und Entflechtung der Linien zum Abbau von Eigenbehinderungen der Busse sowie Installierung eines Busleitsystems.

Erleichterung der Umsteigeverbindungen vom Regionalverkehr zum Stadtverkehr. Schaffung eines Umsteigeknotens in Glanbach zwischen ÖBB und

Verkehrsbetrieben, Weiterführung der Regionalzüge über den Hauptbahnhof in Richtung Lehen.

Wirksame verkehrsberuhigende Maßnahmen zur Eindämmung des die Innenstadt durchfahrenden motorisierten Individualverkehrs. Sperre der Durchfahrt Staatsbrücke-Neutor.

Der deutsche Universitätsprofessor Hartmut Topp von der Universität Karlsruhe erklärte, der Automobilverkehr in der Salzburger Innenstadt müsse um 50 Prozent verringert werden. Rund die Hälfte aller Fahrten, die dort derzeit gemacht werden, seien unnötig. Diese Einschränkung funktioniere jedoch nur, wenn das Obusangebot verbessert werde. Der Schweizer Wissenschaftler Heinrich Brändli forderte die Politiker auf, „Mut zu unpopulären Maßnahmen“ zu zeigen.

Salzburger Nachrichten,
12. Oktober 1989

Los Angeles: Autogerechteste Stadt baut nun eine S-Bahn

„Die Amerikaner werden nie auf ihr Auto verzichten“, urteilte einst der Soziologe Marshall McLuhan, „weil es der letzte Ort ist, an dem sie allein sein können.“ Doch selbst in dem Land, in dem die Massenmotorisierung begann und wo der fahrbare Untersatz wie nirgendwo auf der Welt zum Way of life zählt, ist

der individuelle Automobilismus auf dem Rückzug.

Selbst die autogerechteste Stadt der Vereinigten Staaten, nämlich Los Angeles, plant eine S-Bahn, weil in der flächengrößten Metropole dieser Erde mit vierzehn Millionen Einwohnern und acht Millionen Automobilen nicht nur tagsüber der Straßenverkehr in endlosen Staus erstickt, sondern regelmäßig auch nachts. Weil zudem an 150 Tagen des vergangenen Jahres die Luftqualität schlechter war, als es die Gesetze erlauben, sind drastische Maßnahmen auch gegen den Autoverkehr geplant: Die Zahl der erlaubten Wagen pro Haushalt soll beschränkt werden. Und die Unternehmen haben demnächst für Fahrgemeinschaften ihrer Beschäftigten zu sorgen, andernfalls drohen hohe Geldstrafen.

Andere US-Citys drehen an anderen Stellschrauben – immer gegen die wachsende Autoflut. In New York wurden die Brückengebühren kräftig erhöht, um den Autofahrern die Einfahrt nach Manhattan zu verleiden. Außerdem dürfen Bürotürme nur noch gebaut werden, wenn keine Tiefgaragen dazugehören. Das ohnehin teure Parken wird dadurch noch kostspieliger, bestehende Garagen noch wertvoller: In Boston zahlten Käufer für einen Eigentumsstellplatz schon mehr als 100.000 Dollar.

Die Italiener, Meister im Autofahren auf engstem Raum, ließen lange alles schleifen. Doch seit kurzem hat sich die Stimmung in den besonders verstopften, von Lärm und Abgasen extrem belasteten Städten mit historischen

und deshalb überhaupt nicht autogerechten Kernbezirken völlig verändert. Rom sperrte das gesamte Zentrum einschließlich Via Veneto, Via Nazionale, Bahnhofsviertel und Foren für den privaten Autoverkehr und will die „verbotene Stadt“ erheblich erweitern.

In der Fiat-Hauptstadt Turin, ebenso in Parma, Pisa und Ravenna ergaben Volksbefragungen klare Mehrheiten für eine solche Schließung der Innenstädte. Zuvor hatte das Istituto Trasporti (Istra) eine Studie veröffentlicht, nach der die durchschnittliche Autogeschwindigkeit in den italienischen Städten auf nur noch drei bis vier Kilometer pro Stunde abgesunken ist.

In Tokio muß jeder Neuwagenkäufer einen Parkplatz nachweisen, bevor er eine Zulassung erhält. In Singapur zahlen alle Autobesitzer jährlich mehr als 2000 Mark „Straßensteuern“ und jeden Morgen noch einmal fünf Mark, wenn sie in die Innenstadt wollen und weniger als vier Personen im Wagen sitzen.

Heinz Blüthmann; Auszug aus einem Beitrag „Die Zeit“

Berlin: „Raus aus dem Auto und rein in den Bus“

„Straßen sind zu schön für Autos allein“ – dieses und ähnliche Plakate („Damit Sie morgen auch noch kräftig durchatmen können: Rot-grüne Umweltpolitik“) konfrontierte gestern am Kreuzberger Amtssitz der Umweltsenatorin Michaela Schreyer die endlose Schlange von 16.000 Läufern aus rund 60 Ländern, die sich durch die für den Autoverkehr gesperrte Berliner City wälzte.

Der Berlin-Marathon, der viertgrößte der Welt, fiel zusammen mit dem Tag, an dem in Berlin nicht nur das Rennen über 42,195 Kilometer, sondern auch eine neue „Verkehrspolitik“ mit rot-grüner Handschrift gestartet wurde. Nach dem Motto: „Raus aus dem Auto, rein in den Bus, in die U-Bahn oder S-Bahn.“

Berlin als „Modellstadt für die Lösung der Probleme des Massenverkehrs in einer Großstadt“, wie es SPD-Verkehrssenator Horst Wagner formuliert. Die autofreie Stadt oder auch nur die totale Sperrung der Innenstadt,

Wunschtraum alternativer Illusionäre, werde es auch in Berlin nicht geben.

Vorfahrt für den öffentlichen Nahverkehr heißt die Devise. Und in diesem Punkt findet die rot-grüne Allianz durchaus eine gewisse gesellschaftliche Akzeptanz bei den Bürgern.

Seit gestern gibt es die für alle Nahverkehrsmittel gültige und übertragbare, zum Beispiel von Vater auf Sohn, Umweltkarte. Für 65 Mark im Monat oder 600 Mark im Jahr, billiger noch für Rentner oder Schüler. Rund 80.000 Karten sind schon geordert worden; knapp die Hälfte von Leuten, die bisher kein Abonnement der Nahverkehrsmittel besaßen.

Umsteiger vom Auto? Genau das erhoffen sich die Verkehrspolitiker.

Damit es noch mehr werden, sollen die im täglichen Verkehrsstau besonders anfälligen gelben Doppeldecker-Omnibusse in Zukunft besser vorankommen: Neue Busspuren verschaffen

ihnen seit gestern freie Bahn. Jetzt sind es zwar erst 17 Kilometer, 40 sollen es bis Ende des Jahres sein, später sogar rund 80 Kilometer.

Ein Konzept, das viel Zustimmung, aber auch Kritik findet. „Ein Greuel“ für die Busfahrer sind die Radfahrer, mit denen sie sich die Spuren teilen müssen. Geschäftsleute in Hauptverkehrsstraßen aber bangen um ihre Umsätze, denn die Einrichtung der Spuren geht auf Kosten der schon so raren Parkplätze, was auch von der CDU kritisiert wird.

Als weiterer Anreiz zum „intelligenten und sinnvollen Gebrauch des Autos“ (Senator Wagner), gemeint ist der Verzicht im Nahverkehr, werden die Taktabstände der Busse, U- und S-Bahnen verkürzt. Vor allem die S-Bahn soll in den nächsten Jahren noch kräftig ausgebaut werden, während für den Ausbau des Straßennetzes (Stadtautobahn) der Baustopp verhängt

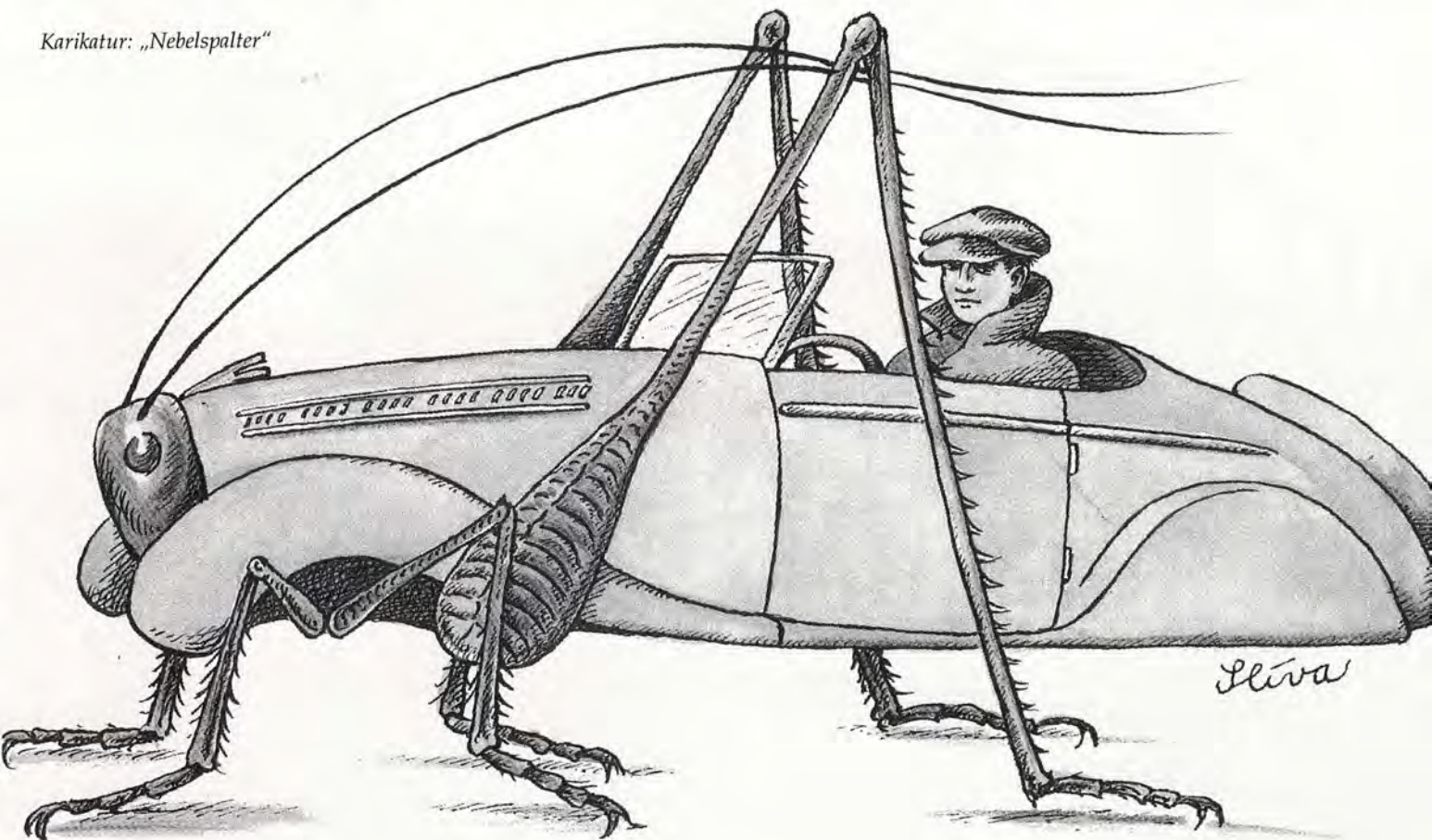
worden ist. Ob die Berliner der „neuen Verkehrspolitik“ so positiv gegenüberstehen, wie der rot-grüne Senat glaubt, muß sich aber noch zeigen. Das Interesse für die Umweltkarte, die das gewaltige Defizit der städtischen Nahverkehrsbetriebe allerdings zunächst wohl weiter steigen läßt, ist noch kein allgemeingültiges Indiz.

Für morgen haben alle Senatsmitglieder angekündigt, daß sie den Dienstwagen in der Garage lassen und mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Senatssitzung ins Rathaus Schöneberg kommen, um die Reklametrommel für die Umweltkarte zu rühren.

Dieter Dose, 2. Oktober 1989,
DIE WELT

DIE WELT

Karikatur: „Nebelspalter“



Der Fetisch aus Blech auf der Anklagebank

Man weiß es ja eigentlich, aber ist doch erstaunt und schockiert: In den letzten 30 Jahren hat die derzeit so heftig gefeierte Jahrhundert-erfindung eine halbe Million Menschen allein in der Bundesrepublik das Leben gekostet; sie ist dabei, die Wälder zu zerstören, Landschaften aufzufressen, den Boden zu vergiften, die Tierwelt zu dezimieren. Das vermeintlich lebenswichtige Automobil hat die Bewohner der Städte zu gejagtem Freiwild gemacht, das in dunkle Unterführungen gedrängt wurde. Es hat sogar Mord und Totschlag provoziert, Wohnlandschaften zu Parkplätzen degeneriert, Krankheiten hervorgerufen ...

Es wurde eine Ausstellung eröffnet, deren schockierende Wirkung gewollt ist: „Alptraum Auto – eine hundertjährige Erfindung und ihre Folgen.“ Statt – wie üblich – die Folgen der Mobilität zu preisen, ihre Wirtschaftskraft zu unterstreichen, klagt diese Schau vom ersten bis zum letzten Bild so hart an wie kaum eine Kritik zuvor.

Karl Stankiewicz, Stuttgarter Nachrichten

Auto, nein danke

Zum hundertjährigen Geburtstag des Autos, zu dem sich die prächtigen Bildbände über alte und neue Karossen in den Buchläden stapelten, kommt es gerade noch rechtzeitig, das Anti-Auto-Bilderbuch „Alptraum Auto“ ... Ein Kunstkritiker der Süddeutschen Zeitung, eine Umweltforscherin und ein Soziologe haben sich zusammengetan und mehr als dreihundert skurrile Farbfotos über die Auswüchse unserer Autokultur zusammengestellt. Die Fotos sind nicht nur – ästhetisch schön – in einem Buch verpackt, sondern auch in einer Ausstellung im Münchner Stadtmuseum zu besichtigen: Bilder von Lastwagen, die durch schmale Dorfgassen drängen; von kilo-

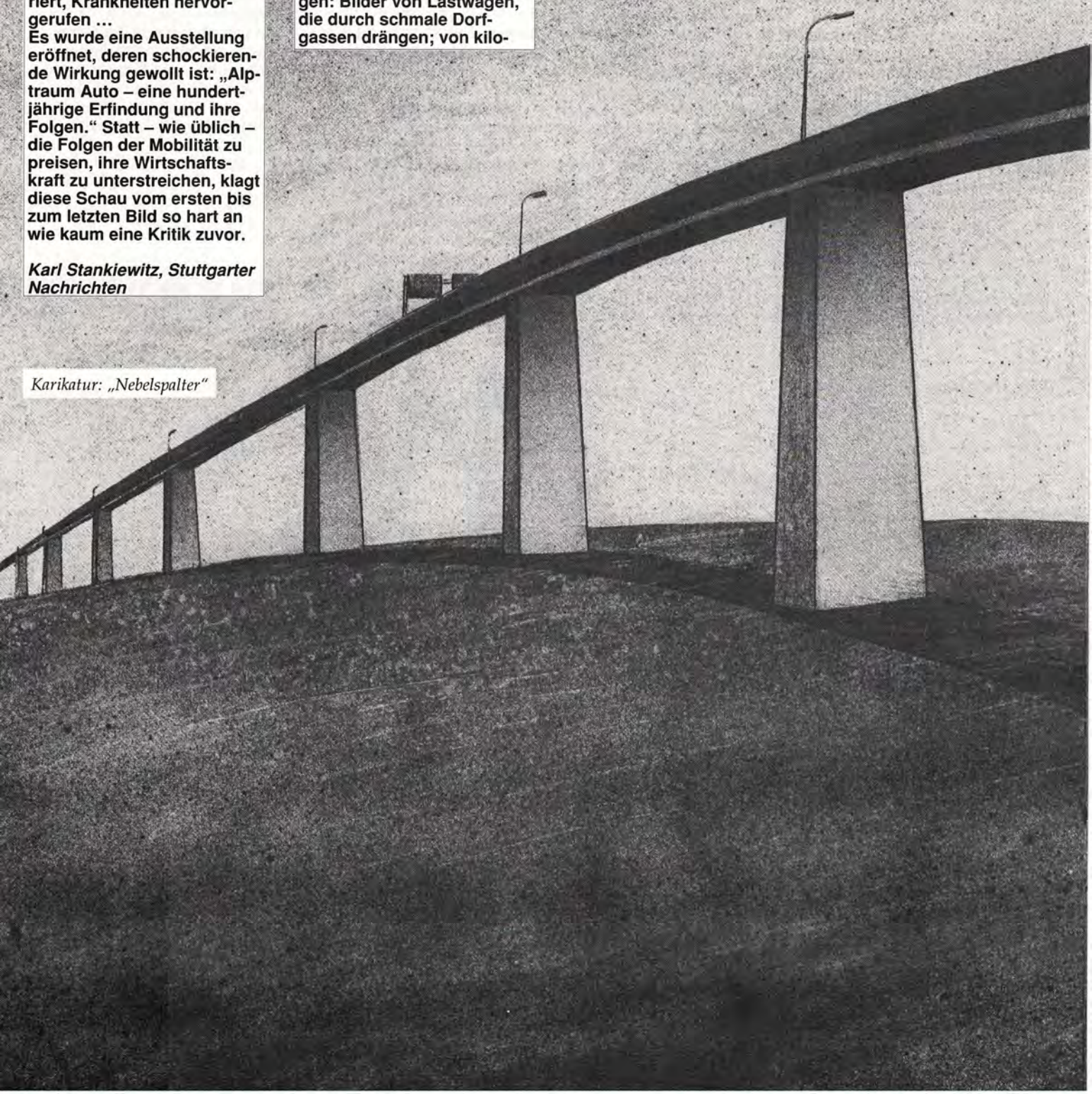
meterlangen Autokarawanen, die sich nach Süden schlängeln; von Schilderwäldern, Asphaltwüsten und Pflasterblümchen; von einer an eine alte Kirchemauer montierte Ampel; und schließlich von Einblicken in deutsche Parkplatz-, Tankstellen- und Autobahnidyllen. Dazu gibt es Berichte über Umweltdaten, Reportagen aus der Welt der Autoverkäufer und Autofahrer sowie eine kräftige Prise Poesie und Polemik. Kurzum, ein Buch zum Blättern und Staunen – auch für eingeschworene Autofahrer, soweit sie ihre Passion nicht allzu ernst nehmen.

DIE ZEIT, Nr. 14, 28. 3. 1986

Flucht aus dem Autoland

Die Schau zeigt ein Volk auf Achse, dem die Autoabgase selbst die Denkmäler zerstören. Beton statt Äcker, Asphalt statt Wiesen, Staus und eine von Abgasen verseuchte Luft – Bilder aus einer automobilen Nation, die in mehr als 25 Millionen Personenwagen zur individuellen Beförderung Gas gibt, alljährlich dabei nicht weniger als 33 Millionen Reifen braucht und 519.000 Tonnen Altöl produziert ... Die – nicht ohne Widerstände zustande gekommene – Schau mit dem Untertitel „Die hundertjährige Erfindung und ihre Folgen“ spaltet den Besucher. Jeder

Karikatur: „Nebelspalter“





Traum und Alptraum

ist Nutznießer wie Betroffener des Autos. Dabei wird nur gezeigt, was jeder jeden Tag sieht, deshalb aber kaum noch wahrnimmt. Schilderwälder und Leitplancken haben Bäume abgelöst, der Teer das frühere Pflaster. Die Städte wollten autogerecht sein, alte Strukturen wurden einer öden Verkehrsstruktur geopfert. Auf Straßen sterben nicht nur Fußgänger und Radfahrer, sondern auch Katzen, Vögel, Igel. Allein mit dem Auto wurden trostlose Schlafstädte möglich; die Autofahrt zum Großmarkt geht auch zu Lasten von Tante Emma. Kein Wunder, daß diese liebste Beförderungs-

Endlich freie Fahrt ...

Zum „Verkehrskongreß“ wird die Ausstellung „Alptraum Auto“ vom 28. Mai bis 16. Juni 1990 im Grazer Rathaus (Foyer, Stiegenhaus) gezeigt. Bei unseren Zitaten handelt es sich um Pressestimmen nach der erstmaligen Präsentation dieser aufregenden Schau.

maschine auch dazu dient, ausgerechnet diesen Umweltfolgen des Automobils rasch zu entfliehen – die jährliche große Flucht zu der „heilen Welt“ unverbauter Natur wird dokumentiert. Aber auch die Debatte um Tempolimit und Katalysator mit Blick auf den Wald bezieht die Schau ein. Einige Ansätze zum Umdenken: verkehrsberuhigte Zonen in den Städten, Wohnhöfe gegen Garagenkultur in einem Land, in dem es fast 30 Millionen Autos gibt. 1958 waren es noch 3,1 Millionen. Während die Ausstellung auf allzu krasse polemische Bilder und Texte verzichtet, verschweigt sie nicht, welch gigantischer Wirtschaftsfaktor die Autoindustrie in der Bundesrepublik mit einem Gesamtumsatz von über 130 Milliarden Mark ist.

Hanns-Jochen Kaffsack, dpa

Elektro-Auto: Leise surrt es in der Innenstadt

Fast lautlos und sauber gleiten sie durch die City, nur ein zartes Surren ist zu hören. Vielfältig sind die Wege der Realisierung. Sicher ist: Dem Elektromotor gehört die Zukunft. Das zeigte der jüngste „Autosalon“ in Genf.

Autosalon Genf 1990



Der Kat ist schon längst kein Thema mehr, selbst die verwegenen handgeschnitzten Nobelautos in Kleinstserie haben da keine Probleme.

Und siehe da, auf einmal hört man Begriffe wie Luftverschmutzung, Umweltbelastung, Schutz der Erde von den Vertretern der Automobilindustrie, die Konzernchefs höchstpersönlich zeigen hier keine Scheu.

Begreiflich, schließlich hat man in den letzten Jahren bewiesen, daß auch in diesem Sektor noch ein gewaltiges Entwicklungspotential steckt. Der Verbrennungsmotor herkömmlicher Bauart hat zwar noch nicht ausgedient, Alternativen tauchen gleich in mehreren Silberstreifen am Horizont auf. Und oft ist dieser Horizont näher als man denkt.

Dem Elektroauto scheint die Zukunft zu gehören, zumindest

im innerstädtischen Bereich und im Nahverkehr. Höchst unterschiedlich sind die Wege der Umsetzung. Auf ein vollkommen batteriebetriebenes Fahrzeug setzt General Motor mit dem Impact.

Das Versuchsmodell von GM bringt Leistungen, die manchem Serienfahrzeug der Gegenwart zur Ehre gereichen würden. Verwendet werden herkömmliche Blei-Säure-Batterien, die dank eines Schnelladesystems in nur einer halben Stunde wieder zur Hälfte aufgeladen sind. GM-Präsident Robert C. Stempel rechnet damit, daß die Betriebskosten des Impact in Europa, verglichen mit einem herkömmlichen Fahrzeug, durchaus konkurrenzfähig sind. Und Stempel verspricht: „Wir werden die Serienproduktion des Impact ernstlich prüfen.“

Fiat schickt seinen batteriebetriebenen Panda schon auf den Markt. 255.000 Schilling wird der Elettra ab Dezember bei uns kosten, mit einem Aktionsradius von 100 km und einer Spitze von 70 km/h ist der 220-Volt-Panda ein ideales City-Gefährt.

Citroen-Generaldirektor Xavier Karcher berichtet von der Kommerzialisierung der Lieferwagen C 25 und C 15 in Frankreich. Dort werden die Wagen um 10 bis 15 Prozent mehr kosten als die herkömmlichen

Modelle. Die Batterien werden verleast, für den Kunden wird die Leasingrate zusammen mit dem billigen französischen Strom günstiger sein als der Betrieb von vergleichbaren Dieselaautos.

Audi und VW schicken den Verbrennungsmotor nicht in Pension. Die Kombination von Elektroantrieb und konventionellem Motor scheint hier der richtige Weg. Außerorts „normal“ unterwegs, fährt man im Ballungszentrum mit Strom. Der Hybrid-Golf hat einen 6-kW-Asynchronmotor, der auf einer Welle zwischen Verbrennungsmotor und dem Getriebe angebracht ist. Mit dem Golf wird die Antriebsart je nach Druck auf das Gaspedal gewählt, der Dieselverbrauch geht so von 6,3 auf 2,4 Liter zurück.

Der Audi Duo erhält einen 9-kW-Reihenschlußmotor, der direkt mit dem Differential der Hinterachse verbunden ist, und bleibt somit ein weitgehend unverändertes Frontantriebsfahrzeug und kann kostengünstiger in die Kleinserienproduktion gehen. Er kann für Flottenversuche kurzfristig in beschränkter Stückzahl geliefert werden.

„Kleine Zeitung“ vom 16. März 1990. Vom Autosalon in Genf berichten Bernhard Sassmann und Gert Eggenberger

City ohne Autos?

Eine City ohne Automobil Wunschtraum eines ökobewegten und technikfeindlichen Einzelgängers? Mitnichten. Der Dortmunder Verkehrsforscher Holzappel steht nicht allein. Er bekommt sogar Rückendeckung von unerwarteter Seite – von der Autoindustrie. Denn sowohl der frühere Ford- und jetzige Volkswagen-Manager Daniel Goeudevert als auch Volvo-Boss Pehr Gyllenhammar fordern ein Fahrverbot für Privatautos in Großstädten: Sie halten es aus ökologischen und verkehrstechnischen Gründen nicht länger für tragbar, daß fast zwei Drittel aller Autofahrten kürzer als fünf Kilometer sind, die Autos in den verstopften Zentren mit statistisch 1,2 Personen besetzt sind. Auch BMW meint zur autofreien Innenstadt: „Wir haben keine Probleme damit.“

Aus „Abendzeitung“, München

„Schnaps-Autos“ könnten die Umwelt noch retten

„Tu Methanol in den Tank“: Mit diesem Slogan startete die staatliche US-Umweltbehörde EPA jetzt einen Frontalangriff auf den herkömmlichen Benzin-Treibstoff. Der Methylalkohol sei der „Stoff“ der Zukunft, argumentiert sie. Je eher man darauf umsteige, desto eher könne man weitere Umweltschäden vermeiden.

In einem wahren Plädoyer für „Schnaps“ als Kraftstoff listete Charles Gray jr., der Chef der



Abteilung Abgas-Standards in der EPA, im Forschungsmagazin „Spektrum der Wissenschaft“ die Vorteile auf: Mit Methanol, so der Experte, ließe sich der Wirkungsgrad bei Pkws um mindestens 30 Prozent erhöhen. Durch die bessere Verbrennung des Alkohols würde die Umweltbelastung drastisch reduziert. In Großstädten etwa könnte man schlagartig 90 Prozent des entstehenden Ozons vermeiden.

Laut Gray würden die Methanol-Autos unschlagbar sein. Vor allem im Stadtverkehr, wo herkömmliche Benzin-Karosserien durchschnittlich nur 15 Prozent der chemischen Energie in Nutzenergie umsetzen könnten, während sich der Rest als Wärme und Abgas in die Umwelt verflüchtigt.

Weiters könnten die neuen „Schnaps-Vehikel“ um vieles leichter gebaut werden als die herkömmlichen: um die Hälfte gegenüber Dieselautos und um ein Drittel gegenüber Benzinern.

Die Einführung von Methanol würde von der Autoindustrie auch nur geringe Umstellungen verlangen. „Unsere Forschungen haben ergeben“, so Gray, „daß dies der einzig gangbare Weg ist, die Kraftfahrzeug-Emissionen drastisch zu senken.“

„KURIER“-International,
Wien, Dienstag, 23. Jänner 1990

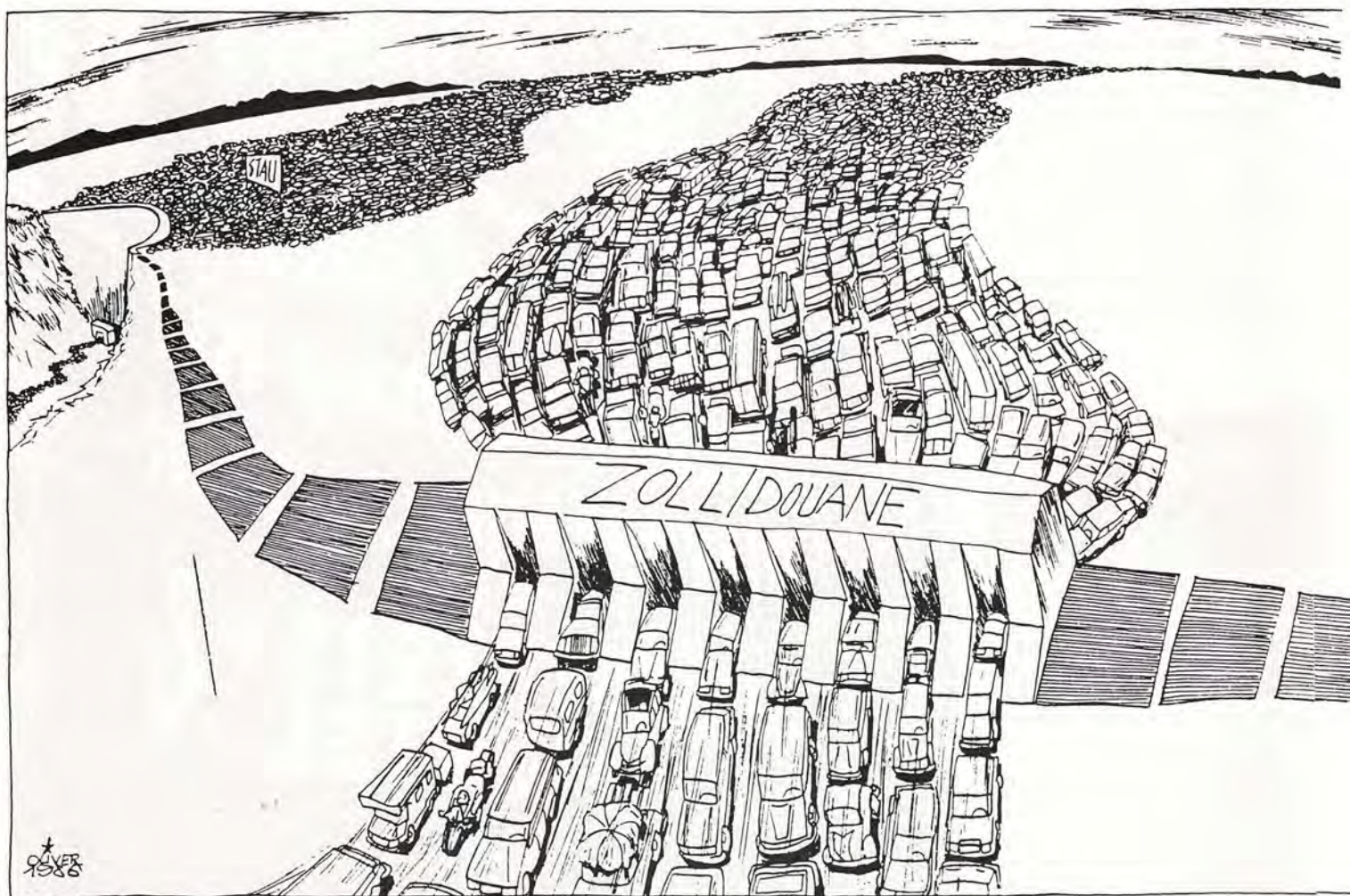


Die Lust zu gehen

Der Religionsphilosoph Sören Kierkegaard über das Fußgehen an seine Nichte Henriette: Verlieren Sie vor allem nicht die Lust dazu, zu gehen: Ich laufe mir jeden Tag das tägliche Wohlbefinden an und entlaufe so jeder Krankheit, ich habe mir meine besten Gedanken angelaufen, und ich kenne keinen Gedanken, der so schwer wäre, daß man ihn nicht beim Gehen los würde.

Die Schweizer satirische Zeitschrift „Der Nebelspalter“ nimmt seit Jahren Fehlentwicklungen aller Art aufs Korn. Wir danken der Redaktion, CH-9400 Rorschach, für die freundliche Genehmigung zum Abdruck von Karikaturen.

Nebelspalter



In Staus geht viel Energie verloren, die an den Grenzen wieder zurückgewonnen werden könnte ... (Karikatur: „Nebelspalter“)

„Fahrradfreundliche“ Orte ausgezeichnet

Wien, Graz. Fünf neue „fahrradfreundliche Gemeinden“ werden in der Steiermark ausgezeichnet: Im zweiten Jahr des vom ARBÖ und vom Kuratorium für Verkehrssicherheit durchgeführten Wettbewerbs, an dem sich bundesweit 380 Orte beteiligten, wurden insgesamt 35 österreichische Gemeinden ausgewählt.

Die neuen steirischen „fahrradfreundlichen Gemeinden“ sind: Feldbach, Gratkorn, Kapfenberg, Judenburg sowie Wolfsberg im Schwarzaal (Bezirk Leibnitz).

Die von den Veranstaltern gewürdigten Maßnahmen der Orte reichen vom Radwegenetz über „Diensträder“ für Gemeindean-

gestellte, ein eigenes Radwegebudget bis hin zu Fahrradständern.

Den Siebergemeinden werden zwei blau-weiß-blaue Tafeln „Fahrradfreundliche Gemeinde“ verliehen. Liezen und Graz, die im Vorjahr neben Köflach, Spielberg und Heimschuh als „fahrradfreundlich“ ausgezeichnet wurden, erhalten auch heuer wieder Anerkennungstafeln.

P. S.: Die steirische Landeshauptstadt Graz erhielt diese Auszeichnung bereits im ersten Jahr der Aktion, das war 1989. Die Kampagne wird auch durch die Österreichische Fremdenverkehrswerbung und durch die Sparkassen unterstützt.

**Vor Gott
und
im Stau
sind alle
Menschen
gleich**



Goldenes Ehrenzeichen für Dr. Carlsson

Der Bundespräsident der Republik Österreich, Dr. Kurt Waldheim, hat dem Präsidiumsmitglied der Europa Nostra, Dr. Otto C. Carlsson aus Bremen-Borgfeld, für seine Verdienste um die Republik Österreich das Goldene Ehrenzeichen verliehen.

Mit dieser Auszeichnung anerkennt und ehrt Österreich die Leistungen für die Erhaltung des architektonischen Erbes dieses Landes, die Dr. Carlsson seit mehr als einem Jahrzehnt für und in Österreich erbracht hat.

Durch Vorträge, Begutachtungen, Bereisungen und gestaltende Teilnahme an Bildungsseminaren für Ortsbürgermeister und Fachbeamte hat er seine Kenntnisse und Erfahrungen auf dem Gebiet der Denkmalpflege in Österreich eingebracht.

Vor allem ist es dem Einsatz von Dr. Carlsson als Jurymitglied zu verdanken, daß Österreich bei den alljährlichen Denkmalschutz-Wettbewerben der Europa Nostra gut vertreten war. Fast alle diese Preise hat er anschließend in einem Festakt persönlich vor Ort übergeben.

Dr. Carlsson begann seine ehrenamtliche Denkmalschutzar-

beit von 34 Jahren als Vorsitzender des Vereins für Niedersächsisches Volkstum (Bremer Heimatbund) in Bremen. Von 1957 bis 1983 war er Vorstandsmitglied im Niedersächsischen Heimatbund. Seit 28 Jahren gehört er dem Präsidium des Deutschen Heimatbundes an, dessen Vizepräsident er seit 1965 ist. Zugleich ist Dr. Carlsson (Gründungs-) Mitglied des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz.

Im internationalen Bereich gehört er seit 1967 dem Präsidium der europäischen Föderation von Vereinen und Verbänden zum Schutz des architektonischen und naturgegebenen Erbes Europa Nostra an, deren Senior-Vizepräsident er heute ist. Das Internationale Städteforum in Graz hat ihn ebenfalls ins Präsidium gewählt.

Ferner leitet er zwei Fachgruppen für Denkmalschutz auf Bundesebene und für das Land Niedersachsen.

Vor fünf Jahren erhielt Dr. Carlsson das Bundesverdienstkreuz I. Klasse.

1988 wurde er von einer europäischen Stiftung als verdienter Europäer ausgezeichnet.

Den Prager „Frühling“ nicht mehr erlebt

Er hat den „Frühling im Herbst“ nicht mehr erlebt – am 21. August 1989 ist Prof. Ing. Arch. Dr. SC. Emanuel Hruska gestorben.

Der weit über die Tschechoslowakei hinaus geschätzte Fachmann hatte 1988 einen Herzinfarkt erlitten und sich davon nicht mehr erholt. Bei einem Telefongespräch am 27. Oktober 1988 sagte er mir – in Prag – er hoffe, bald zu genesen, um beim nächsten Grazer Kongreß wieder dabei zu sein.

Emanuel Hruska ist 1906 in Prag geboren. Er begründete den Lehrstuhl für Städtebau an der Technischen Hochschule in Bratislava (Preßburg) und wirkte durch viele Jahre als Vorsitzender der Zentralkommission der staatlichen Denkmalpflege in der Tschechoslowakei sowie als Präsident des Nationalkomitees ICOMOS-UNESCO.

Hruska ist auch Autor mehrerer Bücher über Städtebau, herausgegeben von der Slowakischen Akademie der Wissenschaften. Besonders gefreut hat er sich darüber, daß ihn der Internationale Rat für die historischen Denkmäler in Paris (ICOMOS – International Conseil des

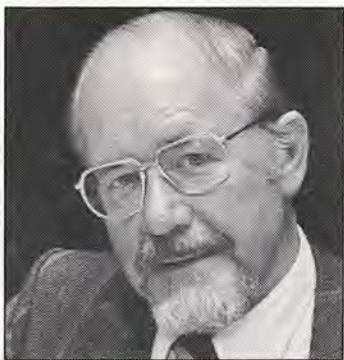
Monuments) zum Ehrenmitglied ernannt hat.

Wir vom Internationalen Städteforum haben Prof. Hruska viel zu verdanken. Er hielt beim 1. Internationalen Altstadtkongreß ein bedeutsames Referat, er übersandte uns zum 2. Kongreß einen Vortrag, in den er wiederum seine ganze Liebe und Sorge für den Kern seiner „goldenen Stadt“ hineinlegte. Auch das erwähnte Telefongespräch (vom Krankenbett aus) galt diesem Anliegen: „Viele Prager Fassaden sind zwar gerichtet, doch muß es bald zur umfassenden Sanierung kommen.“

Emanuel Hruska war es nicht gegönnt, den Aufbruch in die Freiheit und damit auch zu einem neuen Denken im Städtebau seines Landes zu erleben. Das ist wohl auch ein großer Schmerz für seine Witwe Anna, der wir unser herzliches Mitgefühl aussprechen.

Europa hat einen großen Mann verloren, der Fachwissen und Menschlichkeit zu verbinden wußte. Wir trauern um einen Freund.

Max Mayr



Dr. Otto C. Carlsson hat sich auch dafür eingesetzt, daß die Unterlagen für die „Europa-Nostra-Auszeichnungen“ ab 1988 beim Internationalen Städteforum Graz archiviert werden.

Wir vom ISG danken ihm sehr für diesen wertvollen Beitrag.

„American Express“ ist der agile Förderer dieser Ehrungen auf unserem Kontinent.

(Fotos: Peter Philipp)

Erinnerung an den „1. Internationalen Altstadtkongreß“ in Graz. Unser Bild zeigt Prof. Ing. Arch. Dr. SC. Emanuel Hruska (rechts) mit dem Oberbaudirektor der Stadt Bamberg, Diplomarchitekt Gerhard Seifert, auf dem Grazer Hauptplatz.



Europapreisträgerstädte in Avignon: Kampf der Jugendarbeitslosigkeit

Nachlese zur Vollversammlung der Arbeitsgemeinschaft der Europapreisträgerstädte.

Im interessanten, schönen und geschichtsträchtigen südfranzösischen Avignon fand die jüngste Vollversammlung der Europapreisträgerstädte im würdigen Rahmen eines Saales der einstigen Papstfeste statt. Parallel dazu gab es ein Jugendtreffen in der Rhone-Metropole. Das Vorbild war die erste Jugendberatung in Darmstadt 1987.

● Beim Jugendtreffen am 19. Oktober 1989 war das zentrale Thema die europaweite Jugendarbeitslosigkeit. Es wurden daher die Vertreter der Preisträgerstädte aufgefordert, alles zu unternehmen, damit junge Menschen Arbeit, Brot und berufliche Erfüllung finden.

Es wurden auch Vertreter aus dem Kreis der Jugenddelegierten gewählt, die an der Vollversammlung teilnehmen sollten: Alain Imhof (Lausanne); Stellvertreter Torben Ryttersgaard (Aalborg) und Antonella Giusti (Lucca); Stellvertreterinnen Almuth von Lukas (Darmstadt) und Liz Knight (Coventry).

Ein weiteres Jugendseminar ist für Straßburg geplant. Nach dem Wunsch der Jugendlichen soll es eine einwöchige Veranstaltung mit einem der folgenden Themen sein:

- Öffnung nach Osteuropa
- Drogenprobleme
- Umwelt
- Solidarität mit der 3. Welt

Für die Zeit vom 4. bis 18. August 1990 ist ein von Darmstadt initiiertes Jugendfest in Lindenfels – Odenwald – zum Thema „Menschenrechte“ vorgesehen. Hierzu sollen die Europapreisträgerstädte bereit sein, für Teilnehmer aus ihren Städten die Teilnehmergebühr von 150 D-Mark zu übernehmen.

● Bei der Vollversammlung am 20. Oktober hielt Benno Zierer, Mitglied des Unterausschusses „Europapreis“ beim

Europarat, einen Vortrag zum Thema „Jugendarbeitslosigkeit und die Rolle der Gemeinden bei ihrer Bekämpfung“, in dem er auf die besonderen Probleme bei Jugendlichen hinwies, die sich einerseits im Prozeß der Ausbildung ihrer eigenen Persönlichkeit und eines gesunden Selbstwertgefühls befinden und die andererseits in einer der aktivsten Lebensphasen vom Arbeitsprozeß ausgeschlossen werden. Dies kommt auch wirtschaftlich einer Verschwendung der Leistungsfähigkeit junger Menschen gleich. Neben Schulung bzw. Umschulung für verschiedene Berufszweige und Fachgebiete mit Zukunftsaussichten wie z. B. Umweltschutz, Kulturguterhaltung etc. verweist Zierer auch auf verschiedene Selbsthilfemodelle. Besonders wichtig ist die Bereitschaft der Regionen Europas zu enger Zusammenarbeit und wechselseitiger Hilfe.

In diesem Zusammenhang forderten die Vertreter des Jugendseminars, daß die Städte und Gemeinden dem Problem der Jugendarbeitslosigkeit viel

mehr Beachtung schenken. Jugendliche, die nicht den Einstieg in die arbeitende Gesellschaft finden, neigen auf Dauer zum Konsum von Rausch- und Suchtgiften mit allen negativen, seelischen, körperlichen, gesundheitlichen, finanziellen und gesellschaftlichen Problemen, die meistens einen nachhaltigen negativen Einfluß auf die weitere Entwicklung eines Menschen haben und dazu unvorstellbare Summen verschlingen. Oberbürgermeister Metzger (Darmstadt) betonte, daß die europäische Partnerschaftsbewegung die beste Grundlage zur Überwindung nationaler Gegensätze und für Zusammenarbeit und Toleranz zwischen Menschen unterschiedlicher Sprache, Hautfarbe und Kultur ist. Die Partnerschaftsbewegung ist die beste Grundlage für eine friedliche Entwicklung der Völker Europas. Dieser Weg muß weitergegangen werden, jedoch unter Einbeziehung östlicher Nachbarländer. Die Entwicklung der jüngeren Vergangenheit gibt neue Hoffnung. Diese soll mit praktischer Solidarität

unterstützt werden. In seinem Rückblick auf die Zeit seiner Präsidentschaft wies Oberbürgermeister Metzger auch auf die Arbeitssitzungen des Präsidiums hin, die während seiner Zeit in Wien und in Aalborg stattfanden. Besonders hob er den großen Erfolg der Jugendseminare hervor, die – begonnen im Jahre 1987 – auch 1988 in Darmstadt fortgeführt wurden und bereits zum festen Bestandteil der Aktivitäten der Europapreisträgerstädte geworden sind.

Eine weitere Einladung sprach Günther Metzger zum Jugendcamp im August 1990 in Lindenfels bei Darmstadt aus. Sein Dank ging ferner an die Stadt Klagenfurt, die jedes Jahr Jugendmusiker aus den Europapreisträgerstädten zum Musikforum nach Viktring einlädt. Auch das Einlageblatt des bereits während der Präsidentschaft von Bürgermeister Alfred Stingl in Graz erarbeiteten Jugendstädtetpasses wurde weiter vervollständigt und liegt nun mit einem Leistungskatalog von 16 Städten für die Jugendlichen der 44 Europapreis-





trägerstädte vor. Ein Angebot, das sich nun sehen lassen kann und stärker genützt werden sollte.

Zum Abschluß seines Rechenschaftsberichtes stellte Oberbürgermeister Metzger die in Darmstadt erarbeitete Broschüre über die Arbeitsgemeinschaft und die Europapreisträgerstädte vor. 33 Städte haben sich an dieser Aktion beteiligt. Diese Städte erhalten

je 1400 Exemplare der Broschüre kostenfrei zugeschickt. Auf Anforderung stellt die Stadt Darmstadt weitere Exemplare zur Verfügung. Die Broschüren liegen in deutscher, englischer, französischer und italienischer Sprache vor und geben einen kurzen Einblick in die preisgekrönten Städte.

Beschlüsse der Vollversammlung

1. Jugendvertreter in der Vollversammlung.

Es werden künftig zwei Jugendvertreter als beratende Mitglieder in der Vollversammlung anwesend sein.

2. Zusammensetzung des Präsidiums.

- a) Präsidenschaftsstadt.
- b) Vorherige Präsidenschaftsstadt.
- c) Zukünftige Präsidenschaftsstadt.
- d) Graz als Sitz des Ständigen Sekretariates.
- e) Drei weitere Städte werden zusätzlich nach den Kriterien der geographischen Streuung und der dynamischen Mitarbeit hinzugenommen.

f) Vertreter des Europarates.

Um die Aktivitäten auf eine breitere Basis stellen zu können, werden zusätzlich die Städte Lausanne (CH), Klagenfurt (A) und Royal Leamington Spa. (Gb) mit in das Präsidium aufgenommen.

3. Jugendseminare in Straßburg im Europäischen Jugendzentrum.

Die Vollversammlung beschließt, als ständige Einrichtung der Arbeitsgemeinschaft der Europapreisträgerstädte mehr oder weniger regelmäßige Seminare beim Europäischen Jugendzentrum in Straßburg in Zusammenarbeit mit dem Europarat durchzuführen. Dr. Alois Larcher signalisierte wiederum seine Bereitschaft und Mithilfe. Zukünftige Jugendseminare sollen über einen längeren Zeitraum (zwischen 4 und 7 Tage) laufen und die am Vortag beim Jungentreffen erarbeiteten Themenbereiche behandeln.

4. Übernahme der Präsidenschaft ab 1991.

Es bewarben sich folgende Städte: Aalborg (DK), Lausanne (CH) und Klagenfurt (A).

Einstimmig wurde beschlossen, daß die Stadt Aalborg (DK) ab 1991 die Präsidenschaft der Arbeitsgemeinschaft der Europapreisträgerstädte übernimmt. Bei der Vollversammlung erfolgte sodann die offizielle Übergabe der Präsidenschaft von Darmstadt an die Stadt Avignon. Oberbürgermeister Metzger verknüpfte mit dem Wechsel den Wunsch und die Bitte, die Arbeit der Europapreisträgerstädte in den nächsten zwei Jahren im Interesse der Menschen in Europa weiterzuführen und zu intensivieren, vor allem zum Wohle der jungen Generation.

Dr. Bernard Dulcy übernahm die Präsidenschaft im Namen des Bürgermeisters von Avignon, Guy Ravier. Er betonte die Absicht, den Austausch zwischen den Preisträgerstädten auf allen Gebieten zu intensivieren. In den kommenden zwei Jahren wird die Stadt Avignon ihr besonderes Augenmerk auf neue Initiativen zur Öffnung nach Osten lenken, um dem Ziel des Vereinten Europas noch rascher näherzukommen.

AVIGNON führt nun für zwei Jahre den Vorsitz in der Arbeitsgemeinschaft der Europapreisträgerstädte. Der Reigen begann in Udine und setzte sich über Graz und Darmstadt an die Rhone fort. Das Bild links zeigt die „Brücke des 14. Juli“ („Le Pont d'Avignon“), rechts sehen wir den unter Papst Clement VI. (1342–1352) begonnenen Teil des Papstpalastes, das „Palais Nouveau“. Im Hintergrund die Kathedrale „Notre-Dame-des Doms“ (12. Jahrhundert). Die südfranzösische Stadt an der Rhone (mit Umland 140.000 Einwohner) war von 1309 bis 1376 päpstliche Residenz und sodann bis 1408 Sitz der Gegenpäpste Clemens VII. und Benedikt XIII.

(Fotos: Hohmann)



Kontakte über die Donau hinweg

Hans-Jürgen Polz

Schnell – für uns überraschend schnell – war die Grenze zwischen Österreich und der Slowakei überwunden. Auf den letzten Kilometern begleitet den Autofahrer noch der Damm der ehemaligen Straßenbahn Wien–Preßburg. Vielleicht fährt sie bald wieder zwischen diesen beiden Städten. Zuerst taucht man in ein gigantisches Neubaugebiet ein: Hochhäuser sind in einer schmerzhaften Monotonie am Donauufer aneinandergeschachtelt.

Über die neue Donaubrücke führt der Weg ins „alte“ Preßburg. Die österreichischen Vertreter treffen sich mit der slowakischen Delegation im Hotel Devin am anderen Donauufer. – Wir werden vom österreichischen Generalkonsul Walter Swatosch und dem slowakischen Kulturminister Dr. Frantisek Liptak erwartet. Nach einer kurzen Begrüßung fahren wir im Konvoi über die Autobahn zuerst bis Trnava und dann weiter in nördlicher Richtung nach Dolna Krupa – unserem Tagungsort, einem ehemaligen Schloß, daß 1820 vom Juristen Josef Brunswick erbaut wurde (er war auch Berater von Maria Theresia). Heute dient dieses Schloß dem slowakischen Musikfonds als Ausbildungsstätte und Erholungsbereich. Ludwig van Beethoven soll hier

seine Mondscheinsonate geschrieben haben (nicht zuletzt, da er der Tochter der Frau Gräfin sehr zugetan gewesen sein soll ...).

Das Schloß ist von einem 20 ha großen, im englischen Stil angelegten Park umgeben, der einst zu den schönsten Anlagen in Mitteleuropa zählte.

Heute ist man daran, diese einmalige Pracht wiederherzustellen, nachdem sie Jahrzehnte verwildert ist. Leider sind die Bäume – Platanen, Sequoia und andere Exoten – in einem sehr schlechten Zustand; abgestorben zum Großteil und von Flechten und Pilzen befallen.

Ein bunt zusammengewürfelter Trupp von Kulturspezialisten aus Ost und West versucht hier in zwei Tagen, in einer „Blitzaktion“ die kulturellen Zielsetzungen beider Nachbarländer abzustechen. Es gilt, das Vakuum, das nach der überraschenden Öffnung der Grenzen im Augenblick besteht, aufzufüllen. Im Augenblick wird alles hinterfragt – von der bildenden Kunst bis zur Erneuerung der bäuerlichen Lebensweise.

Am Abend werden wir hautnah mit dem Nichtvorhandensein der bäuerlichen Tradition konfrontiert: Im einzigen Dorfgasthaus lernen wir den Lehrer, einen „Traktoristen“ und weitere Arbeiter der umliegenden Kolchosenbetriebe kennen.

Wer soll das verstaatlichte Land bekommen? Den Bauern im westlichen Sinn gibt es nicht mehr, nur mehr den Facharbei-



Der Burgpalast von Bratislava (Preßburg). Aus dem Bildkunstofführer „Bratislava alt und neu“ von Stefan Holcik und Ivan Rusina.



Der Kulturminister der Slowakei, Dozent Frantisek Liptak, und Dr. Renate CH. Metlar von der Kulturabteilung der Steiermärkischen Landesregierung haben in einer „Blitzaktion“ die Beratungen in Dolna Krupa organisiert. Mitte: Dipl.-Ing. Konrad Steurer, Direktor der Obstbaufachschule Wetzawinkel – Gleisdorf.

Das Innere der barocken Universitätskirche von Trnava wurde vor kurzem vorbildlich restauriert.



Das Thermia Palace mit seiner reichen Jugendstilausstattung ist das Herzstück von Piešťany, dem Rheumaheilbad im Zentrum der Westslowakei. Die Glasfenster der Treppenanlage zeigen die Pracht der 1912 gebauten Anlage..
(Fotos: Hans-Jürgen Polz)



ter, der wie am Fließband einer Fabrik arbeitet.

Die Tage waren mit „Brainstormings“ intensiv ausgefüllt. Die Rolle der Kultur; die Vermittlung der Inhalte, das Management müssen erst wieder neu erlernt werden. Die letzten Jahrzehnte haben nicht nur die Wirtschaft, sondern auch die kulturelle Betätigung im weitesten Sinne ausgehöhlt.

Was kann Österreich anbieten, was kann die Slowakei einbringen?

Zum Abschluß des Kolloquiums ergaben sich fünf Schwerpunkte:

○ Die Kunstfinanzierung soll bei einem Treffen von Vertretern slowakischer Geldinstitute und österreichischer Banken mit Kulturverantwortlichen beraten werden. Betreuer dieses Projektes sind Dipl.-Ing. Peter Rebernik und Dipl.-Ing. Tibor Sviercik.

○ Österreich soll die Slowakei bei der EDV-Installierung in den technischen Museen unterstüt-

zen. Dafür ist ein spezielles Treffen slowakischer, ungarischer und österreichischer Fachleute geplant. Dipl.-Ing. Rebernik und Frau Dr. Strelkova leisten die Vorarbeiten.

○ Im Bereich der Volksbildung ist eine Pilotveranstaltung Slowakei – Steiermark – Wien geplant. Minister Liptak ersuchte Dr. Renate Metlar, Kulturabteilung der Steiermärkischen Landesregierung, um die Organisation. Der Kontaktmann auf slowakischer Seite ist Dr. Frantisek Karas. Es soll zu einer Zusammenarbeit mit dem Volksbildungsheim St. Martin in Graz und dem ganzen Netz der einschlägigen Fachleute kommen.

○ In der Forschung gilt es, die bisherigen Kontakte zu intensivieren; zuständig sind das Institut für Kulturelles Management an der Hochschule für Musik und darstellende Kunst in Wien mit Dr. Hofecker und die Universität Bratislava mit Dozent Dr. Nowotny.

○ Zu den Bibliotheken: Es sind zunächst Ausstellungen von steirischen und Wiener Verlagen in der Slowakei geplant. Die Durchführung obliegt Dr. Bielick, Matica Slovenska.

Vorschläge für andere Bereiche wie z. B. die Intensivierung des Tourismus ergehen an die zuständigen Ministerien und Landesregierungen.

Als Auflockerung der intensiven Beratungen gab es auch eine Exkursion zum Thermalbad Piešťany, das in seinen Grundzügen aus dem Jahre 1912 stammt. Dementsprechend prächtig sind die vom Jugendstil geprägten Bauten der Hotels und der Thermenanlagen. Eine Generalsanierung ist dringend geboten.

Bei der Heimreise ergab sich noch die Gelegenheit, die Städte Trnava und Bratislava kurz zu erkunden. In den letzten 40 Jahren wurde im Zuge von Neubauten viel von der alten Substanz zerstört; es gibt jedoch viele Altstadtschätze zu heben. Ganze

Straßenzüge sind unversehrt – man muß sie nur renovieren und mit zeitgerechtem Standard ausstatten. Selbst die Erdgeschoßzonen sind meist noch intakt. Leider fehlen oft die Fachkräfte, das Wissen um werkgerechte Restaurierung und wohl auch entsprechende Mittel! Hier sollten die Nachbarländer mit ihren Ausbildungsstätten (Wirtschaftsförderungsinstitute, Lehrbauhöfe usw.) den Nachbarn unter die Arme greifen. Wir vom „Internationalen Städteforum Graz“ können Erfahrung anbieten und auch Kontakte herstellen.

Bratislava ist seit 22. Dezember 1988 ohnehin Mitglied des Städteforums.

Die Heimreise führt uns Kilometer um Kilometer an die pulsierende und lichterstrahlende Stadt Wien heran. Hoffentlich bringt die Weltausstellung Wien – Budapest 1995 auch eine Einbeziehung der umliegenden Regionen und Städte wie Graz und Bratislava. Die Hauptstadt der Slowakei und die Hauptstadt der Steiermark haben ein Recht, bei der EXPO nicht nur Zuschauer, sondern Partner zu sein. Sie können außerdem ein breites Spektrum Mitteleuropas für die Weltausstellung anbieten.

Das Schloß Dolna Krupa, etwa 60 km östlich von Bratislava. Es dient heute als Haus der slowakischen Musiker. Hier trafen sich die slowakischen und österreichischen Experten.



Oberbaurat Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Polz hat für das Internationale Städteforum Graz (ISG) vom 5. bis 7. März 1990 an diesem Erfahrungsaustausch über Kulturmanagement teilgenommen. Das Treffen war im Schloß Dolna Krupa.

Frauen sind am Wort

Das Geschehen auf unseren Straßen betrifft in zunehmendem Maße die „Welt der Frauen“. Der Verkehrsclub Österreich (Sekretariat A-1150 Wien, Dinkelstedtgasse 15, Tel. (0 22 2) 85 83 86, veranstaltet daher spezielle Diskussionen. In Graz lautete der provokante Titel: „Ausgebremst – Städteplaner sind autofahrende Männer.“

Für unseren Kongreß „Ersticken unsere Städte im Verkehr?“ können wir nun – als letzte Meldung – berichten, daß die Verkehrsplanerin DI Petra Rau von der TU Berlin als Referentin kommt.

Sie wird – mit den Augen der Frau – einen Ausblick geben. (Siehe auch Seite 1.)

Zur Einstimmung bringen wir einige Gedanken, die der Verkehrsclub Österreich zur Grazer Veranstaltung am 13. März 1990 publizierte:

Der Istzustand

- Gefördert wird nur der Individualverkehr nach dem Motto „Von Männern für Männer“. Wer fährt schon mit öffentlichen Verkehrsmitteln?

- Der Trend zum Zweitauto nimmt zu. ER fährt im neuen Mercedes, SIE mit der gebrauchten „Ente“.

- Wohnstraßen und verkehrsberuhigte Zonen sind eher lächerlich – wer wohnt schon auf Straßen?

- Wohnumfeldgestaltung wird von männlichen Stadtplanern wenig berücksichtigt, statt dessen werden Einkaufszentren mit riesigen Parkplätzen und langen Anfahrtswegen am Stadtrand gebaut.

Die Zukunftsvision

- Ein öffentlicher Verkehr, der Frauen attraktive Alternativen zum Zweitauto bietet, die nicht nur wie bisher Notlösungen sind.

- Straßen, die wieder wichtigster öffentlicher Freiraum sind und wo auch das Zu-Fuß-Gehen wieder Spaß macht.

- Ein infrastrukturell gut ausgestattetes Wohnumfeld.

*

Ohne weibliche Nachhilfe werden Verkehrspolitiker und Städteplaner wohl nie begreifen, daß die 30–50-jährigen Autofahrer nicht das Zentrum des Universums sind.

Wir machen mehr aus Ihrem Geld



Österreichisches Credit-Institut

8010 Graz, Hauptplatz 16

Tel. (0 31 6) 82 62 06

8020 Graz, Brückenkopfgasse 1

Tel. (0 31 6) 91 10 60



Blick vom Grazer Rathaus auf das aus dem 16. Jahrhundert stammende traditionsreiche Gebäude der ÖCI-Bank auf dem Hauptplatz. Der originelle

Fassadenschmuck und das Steinrelief „Madonna mit dem Kind“ finden bei Einheimischen und Gästen große Bewunderung.

(Foto: Amsüss)



Gaulhofer
Kunstler - Luzern

**bemärkenswert
auf Draht**

„Die schafft
direkte Verbindungen“



die steiermärkische 
Die bemerkenswerte Sparkasse



Der Treffpunkt besonderer Art

**KASTNER
& ÖHLER**

Wer viel von Reisen versteht, hat wenig Auswahl

Graz • Hamerlinggasse 6 • Tel. 81 70 10



**Reise-
büro**



Jahrzehnte bringen Erfahrung

Jahrzehnte verbinden

Jahrzehnte am Altstadt Dach

KURT ROCKENBAUER

Ges.m.b.H. u. Co. KG.
DACHDECKEREI

8041 GRAZ, MURFELDERSTRASSE 219
Tel. 40 14 02, Fax 403 497



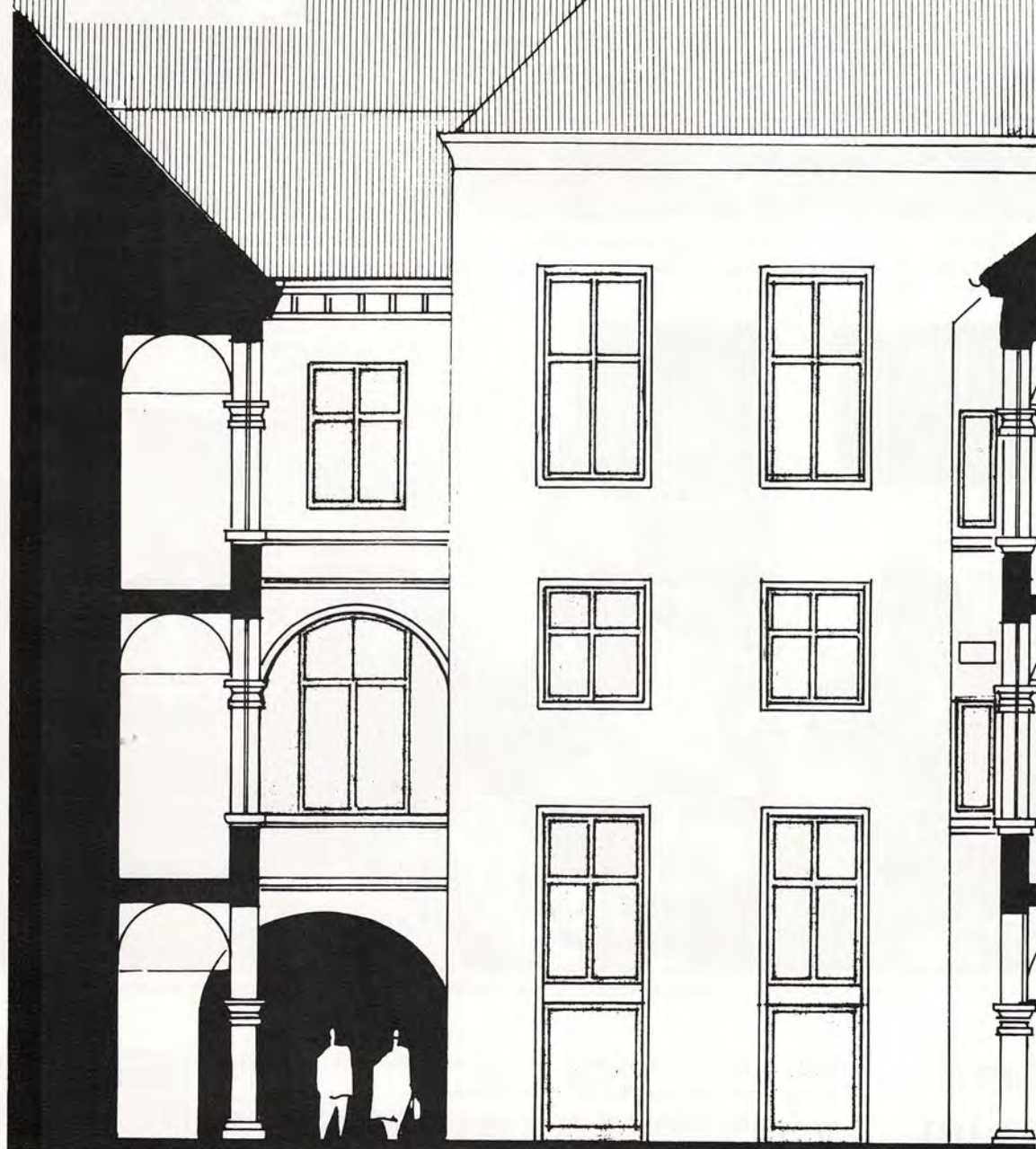
GRAZER WECHSELSEITIGE

Versicherung auf Gegenseitigkeit

Generaldirektion 8010 Graz, Herrengasse 18-20, Tel.: 0316 / 8037-0



Ihr Löwenanteil
Sicherheit.



Wir kümmern uns um die Grazer Altstadt

Projekt Herrengasse 9
Fortführung der Altstadtpassage

STEIRISCHE LANDESAUSSTELLUNG 1990

28. April - 11. Nov. 1990

Weinkultur

Gamlitz / Südsteiermark



Auskünfte: Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Referat für Landesausstellungen, Karmeliterplatz 2, 8010 Graz, Telefon 0 31 6 / 877 / 33 95 oder 33 96 Dw., Telefax 0 31 6 / 877 / 39 45 Dw. Gästeinformation, 8462 Gamlitz, Telefon 0 34 53 / 39 22.



Unterricht auf der Insel San Servolo. Mitte: Arch. Dipl.-Ing. Elbert. Rechts: Diplomrestaurator Mag. Emmerich Mohapp, Graz

Für Handwerker im Denkmalschutz: Venedig lädt zur Weiterbildung

Das „Europäische Ausbildungszentrum für Handwerker im Denkmalschutz“ (Leitung Arch. Dipl.-Ing. Wolfdietrich Elbert) hat kürzlich eine reich illustrierte Publikation herausgebracht, in der auch die Vielfalt der Kurse und Möglichkeiten dargestellt ist. Voraussetzung für die dreimonatigen Kurse: Gesellenbrief und drei Jahre praktische Erfahrung in der Denkmalpflege oder Meisterbrief

und ein Jahr praktische Erfahrung.

Der erste Zyklus (17. April bis 12. Juli 1990) ist für Steinmetze, Schreiner/Tischler, Stukkateure und Maler. Der zweite Zyklus (11. September bis 6. Dezember 1990) ist für Steinmetze, Schreiner/Tischler und Schmiede. Die Hauptbereiche sind Stein, Holz, Stuck, Malerei, Metall. 14tägige Intensivkurse werden bis April 1990 angeboten.

Interessenten wenden sich bitte an:

Europäisches Ausbildungszentrum für Handwerker im Denkmalschutz

**Isola di San Servolo
Casella Postale 676
I-30100 Venezia
Telefon: 041 76 8546
Fax: 041 526 85 46**

Die Erfolge kommen nicht von ungefähr.

Gedacht Geplant Realisiert

Seit 1869 – der Zeit immer einen Schritt voraus.



120 JAHRE

STYRIA

GRAZ – WIEN – KÖLN

Die Landesbank ist "Hypo"



LANDESBANK

„ Wer bei der HYPO spart,
kann reichlich ernten. „

LANDES-HYPOTHEKENBANK STEIERMARK · 8010 GRAZ, RADETSKY-
STRASSE 15-17 ☞ (0316) 80 51-0 · Graz · Bruck/Mur · Deutschlandsberg · Fürsten-
feld · Leibnitz · Loipersdorf · Judenburg · Schladming



Die gute Hand fürs Geld.



Sanierung wertvoller
Bausubstanz mit

HAGOSIL FASSADENSILIKAT

HAGENTALER FARBENWERK Gesellschaft m.b.H. ☞

8020 Graz, Alte Poststraße 142

Die Welt im Dorf

Unter diesem Motto steht eine informative,
reich illustrierte Broschüre über
„Telematik im ländlichen Raum“.

Herausgeber: Dr. Sixtus Lanner. Zu bestellen
bei der Arbeitsgemeinschaft
„Ländlicher Raum“, Brucknerstraße 6,
A-1040 Wien, Telefon 0222/65 01 14

HOLPER
BUROSERVICE · BUROSYSTEME



8010 GRAZ · GLACISSTRASSE 27
TELEFON 0316/382178

Reininghaus

LEICHTBIER

Unsere Zeit *L* ist unser Bier.





Zu den schönsten Erlebnissen im Grazer Kulturgehen gehören die Empfänge bei Kerzenlicht im Schloß Eggenberg. Der Bau mit 52 Prunkräumen stellt einen Mikrokosmos dar und gilt als der „steirische Escorial“. Landeshauptmann Dr. Josef Krainer gibt hier am 9. Juni 1990 einen Abend für die Teilnehmer des „3. Internationalen Kongresses für Altstadt und Baukultur“. Beachten Sie bitte das Programm auf den Seiten 1 und 2.

(Foto: Amsüss)