

INTERNATIONALES STÄDTEFORUM GRAZ
ISG-NACHRICHTEN 4a/90



Stadt statt Stau

Grazer
Memorandum
für eine
menschengerechte
Verkehrspolitik



ISG-Nachrichten 4a/90

Organisation und redaktionelle
Betreuung:

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

Gestaltung: Eduard Pirnik

Sekretariat: Gertrud Walter

Titelfoto: Stefan Amsüss

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

Erscheinungsweise: vierteljährlich
Herausgeber: „Internationales Städte-
forum Graz“ (ISG)
Hauptplatz 3, A-8010 Graz, Tel. 82 53 95
und 82 41 93, Telefax 81 14 35
Preis des Heftes:
30 Schilling plus Versandkosten

**Mitglieder erhalten die
ISG-Nachrichten gratis.**

*Der „blaue Planet“, eine Leihgabe auf Zeit, ist
schonend zu behandeln und in grünem Zustand
an die nächsten Generationen weiterzugeben.
In diesem Sinne wünschen wir allen Lesern der
ISG-Nachrichten ein gesegnetes Weihnachtsfest
und viel Glück im neuen Jahr!*

Es geht aufwärts ...

ISG-Mitgliederstand seit der Gründung im Jahre 1976



Diese Grafik über die Entwicklung des Mitgliederstandes im „Internationalen Städteforum Graz“ (ISG) zeigt u. a., daß die in den letzten Jahren aufgegriffenen Themen ein besonders starkes Echo ausgelöst haben. Die drei Schwerpunkte in jüngster Zeit: „Land in Sicht“ – Landkampagne des Europarates (1987/88), „Neues Bauen in alter Umgebung“ (1989) und „Ersticken unsere Städte im Verkehr?“ (1990). – Grafik: B. Michel

Stadt Kongreß-Nachlese statt Stau

Es war ein gutes Jahr. Die Zahl der Mitglieder des Internationalen Städteforums Graz (ISG) hat erfreulich zugenommen. Der „3. Internationale Kongreß für Altstadt und Baukultur“ (7. bis 10. Juni 1990) findet ein nachhaltiges Echo.

Zahlreiche Nachbestellungen aus verschiedenen Ländern beweisen die Aktualität des „Grazer Memorandums“ für eine menschen- gerechte Verkehrspolitik. Den Interessenten für die englische Version können wir mitteilen, daß sie schon bald ausgeschickt wird; inzwischen kam auch die Bitte, das Memorandum in französischer und italienischer Sprache zu versenden.

Ermunternde Briefe zum Kongreß und zum „Grazer Memorandum“ erreichten uns von der Bauverwaltung der Stadt St. Gallen, dem Schweizer Heimatschutz, der European Cyclist's Federation (Bremen), vom Landesamt für Denkmalpflege Sachsen (Dipl.-Min. Gerhard Schlegel), vom Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart, Manfred Rommel, Präsident des Deutschen Städtetages, vom Zentralinstitut für Raumplanung und Umweltforschung der TU München (Univ.-Prof. Dr. Ing. H. Lang), von Stadtrat Dipl.-Ing. Heinrich Richard, Kreisstadt Limburg a. d. Lahn, von Svetlana W. Alexejewa, Leningrad, vom Institut für Verkehrswesen der Hauptstadt Prag (Dr. Ing. Jaroslav Kľofáč), von Prof. Dr. Ing. Hartmut H. Topp, Universität Kaiserslautern, vom Institut für die Restaurierung der Stadt Dubrovnik (Dipl.-Arch. Ivanka Jemo, Dipl.-Ing. Miho Lazarević und Direktor Dipl.-Ing. Božo Letunić), von Dr. Ing. Ditmar Hunger, Verkehrsplaner Dresden, und Arch. Dipl.-Ing. Helmut Erkert, Backnang, der auch Presse-Echos übersandte und die Multi- vision „Straßenoper 90“ von Dr. Andreas Scheucher bestellte.



Die brennende Verkehrsdramatik und die gekonnte Gestaltung des Memorandum-Posters (Eduard Pirnik, Birgit Michel) steigern die Nachfrage für das Heft 4 der ISG-Nachrichten. Es gibt noch Restbestände – greifen Sie bitte rasch zu und schicken Sie uns auch Adressen von Verantwortlichen, die Ihrer Meinung nach das Kleinplakat (Poster) mit dem „Grazer Memorandum“ unbedingt erhalten bzw. affizieren sollten.

Herzlichen Dank für Mitarbeit und Mitsorge möchten wir allen Kongreßteilnehmern und ISG-Mitgliedern aussprechen. Für die



Förderung des Kongresses danken wir der Bundesregierung mit Wissenschaftsminister Dr. Erhard Busek, der Steiermärkischen Landesregierung mit Landeshauptmann Dr. Josef Krainer und Kulturchef Prof. Kurt Jungwirth sowie der Grazer Stadtregierung mit Bürgermeister Alfred Stingl und seinen Stellvertretern Erich Edegger, Dr. Alfred Edler und Dr. Peter Weinmeister.

Mit besten Grüßen und Wünschen – auch im Namen des ISG-Teams – bin ich Ihr

Max Mayr
Präsident des ISG



Der Bundesminister für Wissenschaft und Forschung, Dr. Erhard Busek, der steirische Landeshauptmann Dr. Josef Krainer und der Bürgermeister der Landeshauptstadt Graz, Alfred Stingl, haben den Kongreß kräftig gefördert. Auch im Hinblick auf die verstärkten Ostkontakte. – Bild unten: Vizebürgermeister Erich Edegger erläutert im Landhaushof das Konzept „Platz für Menschen“.



(Fotos: Amsüss, Gradwohl, Jungwirth, Laresser)

GRAZER MEMORANDUM

Damit unsere Städte nicht im Verkehr ersticken

Das GRAZER MEMORANDUM ist das Ergebnis des „3. Internationalen Kongresses für Altstadt und Baukultur in Graz“ (Donnerstag, 7., bis Sonntag, 10. Juni 1990). Die Veranstaltung stand unter dem Motto „Ersticken unsere Städte im Verkehr?“. Nach drei Tagen Erfahrungsaustausch haben 333 Teilnehmer aus 15 Ländern Europas und den USA das GRAZER MEMORANDUM für eine menschen- und stadtgerechte Verkehrspolitik verabschiedet. Es ist Warnung und Aufruf zugleich, es ergeht an Verantwortungs- und Entscheidungsträger in Regierungen und Parlamenten (Städte, Regionen, Länder, Staaten) Behörden und Planungsämter Nahverkehrsbetriebe und Eisenbahnverwaltungen Autofahrer- und Verkehrsverbände Vertreter der Automobil- und Mineralölindustrie Wissenschaftler und Forscher Wirtschaftsgremien wie Industrie- und Handelskammern Publizisten und Journalisten aller Medien (Zeitungen, Hörfunk, Fernsehen)

Das Auto bedroht den Lebensraum Stadt

Gestörte Symbiose

Stadt und Verkehr bilden eine Symbiose. Diese ist durch das Übermaß des motorisierten Verkehrs schwer gestört. Ein Ausweg aus dem Dilemma wäre die Verkehrsvermeidung. Man prüfe vor jeder Fahrt, ob sie notwendig ist.

Triebfortsatz Auto

Besitzwunsch und Gebrauch des Autos bauen auf vorhandenen Strukturen der menschlichen Psyche auf. Das Auto verlängert das individuelle Potential, verkürzt jedoch die kollektive Lebensqualität – vor allem in der Stadt.

Ungezügelter Motorisierung

Der Trend zur ungezügelter Motorisierung hält an. Am 6. Juni 1990 erklärte EG-Umweltminister Carlo Ripa di Meana in Brüssel, daß derzeit in Europa 220 Millionen Privat-Pkw unterwegs sind; bis zum Jahr 2000 rechnet man mit einer Zunahme um weitere 40 Millionen Autos. Es besteht die Gefahr, daß bisher eher verschont gebliebene Städte in naher Zukunft ebenfalls von der Autolawine überrollt werden.

Opfer des Verkehrs

Ein hoher Anteil der Verkehrsunfälle entfällt auf die Städte; Menschen werden getötet und verletzt, Fußgänger, Radfahrer, Kinder und alte Menschen sind besonders häufige Opfer.

Lärm und Abgase

Lärm- und Abgaswerte liegen weit über den zulässigen Grenzen, die belastete Luft beeinträchtigt bereits die Gesundheit der in Städten lebenden und arbeitenden Menschen. Jahrhundertalte historische Bauwerke und Denkmäler zerfallen in wenigen Jahren. Der Schwerverkehr mit seinen Emissionen und Erschütterungen trägt wesentlich dazu bei.

Fortschritte überholt

Die Fortschritte durch den Katalysator werden von den hohen Neuzulassungen bei Pkw und Lkw, dem wachsenden Städtetourismus sowie den steigenden Fahrleistungen und den stärkeren Motoren „überholt“.

Eingeschränkte Bewegungsfreiheit

Die Bewegungsfreiheit für Fußgänger und der Aufenthalt auf Straßen und Plätzen werden durch fahrende sowie parkende Autos eingeschränkt. Die gegenseitige Behinderung der Verkehrsteilnehmer nimmt zu, die Aggressionen steigen.

Stadtflucht und neue Belastungen

Diese negativen Entwicklungen verstärken die Stadtflucht, wachsende Pendlerströme schaffen neue Belastungen.



Diese Bilder gibt es längst in allen Städten – der tägliche Stau. Die Wege aus der Verkehrslawine sind schwer zu finden, das „GRAZER MEMORANDUM“ liefert Impulse für neue Lösungen.

(Foto: Amsüss)



Ziele einer menschen- und stadtgerechten Verkehrspolitik

Keine Zeit verlieren

Der Grazer Kongreß zeigt es eindeutig – wir haben keine Zeit zu verlieren, wir tragen Verantwortung, auch für künftige Generationen. Verkehrsberuhigung zum Wohle der Menschen und zur Rettung des Kulturerbes gehört zu den wichtigsten Aufgaben der Kommunalpolitik überhaupt. „Sanfte Mobilität“ ist gefragt, neues Verkehrsverhalten beginnt im Kopf.

Verträgliche Mobilität

Eine hohe Mobilität gehört zur Lebensqualität, solange sie sozialverträglich, stadtverträglich und umweltverträglich ist.

Aufgabenteilung

Sehr wichtig ist die Aufgabenteilung zwischen Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln bzw. deren Vernetzung – auch zwischen den Städten und ihrem Umland.

Urbane Fortbewegungsmittel

Nur die energiesparenden, umweltfreundlichen, urbanen Fortbewegungsmittel – eigene Füße, Fahrräder, Straßenbahnen, Eisenbahnen, Busse – bringen eine echte Entlastung.

Beschränkung und Alternativen

Der motorisierte Individualverkehr ist auf den notwendigen Umfang für das Funktionieren der Stadt (liefern, laden, Service, Fahrten von Behinderten) zu beschränken. Diese Einschränkungen sind unbedingt notwendig, weil die Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs als Anreiz für das Umsteigen nicht genügt.

Einkaufsparadies City

Die Zurückdrängung des Individualverkehrs bringt mehr Sicherheit und Bewegungsfreiheit für Fußgänger, Radfahrer sowie öffentliche Verkehrsmittel und deren Benutzer, eine Verkehrsberuhigung zugunsten des Wohnwertes der Innenstädte und der innenstadtnahen Viertel sowie mehr Umschlagflächen für die Zulieferungen in die Innenstadt bzw. in die Geschäftsstraßen. Das schafft Anreize für das neuerlich stark gefragte „Einkaufsparadies City“ und ist eine Alternative zu den gigantischen Supermärkten auf der grünen Wiese.

Stadt der kurzen Wege

In der Planung und im Städtebau muß es künftig um eine „Stadt der kurzen Wege“ gehen, mit einem vielfältigen Angebot und genug Freiraum für die Begegnung. Die leichtere Bewältigung des Alltags – speziell für Frauen und Kinder – setzt sichere Wege zur Schule, zum Kindergarten usw. voraus. Unterführungen sind dabei zu vermeiden, Fußgänger gehören in die „Normalebene“ der Stadt! Fußgängerzonen sind zu erweitern, fußgängerfreundliche Straßen mit dosiertem Autoverkehr zu fördern.

Von der Straße auf die Schiene

Bei der dringend nötigen Verlagerung von Fahrten und Gütertransporten von der Straße auf die Schiene spielt der funktionierende Verkehrs- und Umweltverbund die Hauptrolle. Es muß zu einer optimalen Vernetzung des Verkehrs Stadt-Land kommen. S-Bahn-Systeme, Park & Ride-Anlagen, Rad- und Fußwegenetze sind überproportional zu fördern, ebenso alle weiteren Möglichkeiten des Öffentlichen Personen-Nah-Verkehrs (ÖPNV).

Enge Grenzen und Rückbau

Der Ausweitung und dem Ausbau von Verkehrsanlagen für den motorisierten Individualverkehr sind harte, enge Grenzen zu setzen. Oft ist auch ein städtebaulich orientierter „Rückbau“ nötig. Straßen und Plätze sind öffentliche Räume mit hohem Gestaltungsanspruch und hohem Gebrauchswert für die Stadtbewohner.

Mehr Autonomie, mehr Mittel

Für die rasche Verwirklichung des menschengerechten, energiesparenden und umweltfreundlichen Verkehrs brauchen die Städte mehr Autonomie, neue Finanzquellen und höhere öffentliche Mittel. Der Autoverkehr muß künftig seine vollen Kosten tragen – dazu gehören auch Aufwendungen für Lärmschutz und Abgasminde- rung sowie die durch Versicherungsbeiträge nicht gedeckten Unfallkosten.

Mut wird belohnt

Verkehrsberuhigung sichert höhere Lebensqualität. Von den Politikern, die darüber zu entscheiden haben, werden eine große Portion Mut, gezielte Information und konsequentes Handeln verlangt. Schon zeigt sich, daß die Bewohner vieler Städte eine solche Haltung mit dem Stimmzettel „belohnen“.

Breite Zustimmung

280 Experten haben schon am ersten Tag die Thesen zum GRAZER MEMORANDUM erhalten und grundsätzlich gutgeheißen. 21 Fachleute aus verschiedenen Ländern gaben zusätzliche Anregungen, die in die Schlußfassung eingearbeitet worden sind. Der einstimmig gewählte Redaktionskreis setzt sich aus den folgenden sieben Mitgliedern zusammen: Architekt Dipl.-Ing. Erich **Bramhas**, Wien; Stadtrat für Recht und Umweltschutz Dr. Dietmar **Habermeier**, Erlangen; Präsident Georg **Herberstein**, „Austria Nostra“, Wien; Präsident Prof. Max **Mayr**, „Internationales Städteforum Graz“; Baustadtrat i. R. Werner **Pillmeier**, St. Gallen; Prof. Dr. Ing. Hartmut **Topp**, Fachgebiet Verkehrswesen der Universität Kaiserslautern; Prof. Dr. Ronald **Wiedenhoeft**, Littleton, Colorado, USA.

Wie 23 Städte Europas gegen den Infarkt kämpfen

Das „Grazer Memorandum“ für eine menschen- und stadtgerechte Verkehrspolitik wird durch die Auflistung von Maßnahmen ergänzt, die in 23 Städten Europas im Kampf gegen den Verkehrsinfarkt schon gesetzt wurden oder unmittelbar vor der Realisierung sind. Diese Fallbeispiele und Projekte sind nur ein Ausschnitt aus dem vielfältigen Bemühen in zahlreichen Städten unseres Kontinents. Wir bitten alle Interessierten, uns weitere vorbildliche Lösungen mitzuteilen, damit wir diese Erfolgsbilanz bald ergänzen und erweitern können.

BOLOGNA

Seit 15. Juli 1989 gibt es einen verkehrsgeschützten Altstadt kern mit einer Fläche von 4,5 Quadratkilometern. Der motorisierte Individualverkehr wurde weitgehend ausgesperrt. In Florenz, Bozen und Frankfurt ist eine Reduzierung der Verkehrsbelastung nach dem Vorbild Bologna geplant bzw. in Arbeit.

BERLIN

Seit September 1989 gilt das Motto „Raus aus dem Auto, rein in den Bus, in die U-Bahn oder S-Bahn!“ – Die für alle Verkehrsmittel gültige, übertragbare Umweltkarte erleichtert den Umstieg.

BUDAPEST

Der Trend zur Ausweitung der Fußgängerzonen und der verkehrsberuhigten Innenstadtbereiche wird verstärkt.

DRESDEN

Es gibt starke Bestrebungen, die bewährte Struktur des öffentlichen Verkehrsnetzes zu erhalten und den desolaten Fuhrpark rasch zu erneuern.

ERLANGEN

Diese fränkische Stadt gilt als Öko-Hochburg. Ein hoher Anteil des Budgets fließt in die Infrastruktur für das Radwegenetz, für die Verkehrsberuhigung, die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs und den Lärmschutz. In zwölf Jahren hat sich der Anteil des Radfahrens am Gesamtverkehr von 14 auf 30 Prozent erhöht.

FREIBURG IM BREISGAU

Schon am 1. Oktober 1984 wurde die „Umweltschutzkarte“ für Busse und Bahnen eingeführt. Sie wurde zum Vorbild für 40 Nahverkehrsunternehmen in Deutschland. Es kam zu einem sprunghaften Anstieg der Fahrgastzahlen. Die weiteren erfolgreichen Schwerpunkte der Gesamtverkehrskonzeption: Förderung des Radfahrens, Verkehrsberuhigung durch 30-km/h-Zonen, Rückgewinnung von Verkehrsflächen für die Fußgänger unter dem Motto „Schutz den Schwächsten“.

GRAZ

Die seit Jahren konsequent betriebene Verkehrspolitik führt zu beachtlichen Erfolgen: Platz für Menschen – Ausweitung und Ausgestaltung der Fußgängerbereiche, Parkraumbewirtschaftung, Tempo-30-Zonen, radfahrfreundliche Stadt, Verbesserung des öffentlichen Verkehrs mit Taktfahrplan, Grazer Karte und Busspuren. Die Zunahme der Fahrgäste von 1988 auf 1989 beträgt mehr als vier Millionen (plus sechs Prozent), der Radverkehr wurde auf derzeit zwölf Prozent verdoppelt.

GRONINGEN

Diese holländische Stadt mit 240.000 Einwohnern bezeichnet sich als „Europas Radlerstadt Nummer 1“. Täglich werden 180.000 Wege radelnd zurückgelegt, Straßen und Parkplätze sind wieder belebte Märkte, Fußgängerzonen und Gastgärten. Der Magistrat hat die Errichtung von Supermärkten am Stadtrand untersagt, weil diese zu den großen Verkehrserregern gehören.

KASSEL

Vorfahrt für den Umweltverbund! Das heißt zu Fuß gehen, mit dem Rad fahren, Bus und Straßenbahn benutzen. Motto: „Damit uns in Kassel nicht die Luft ausgeht!“ Derzeit werden 45 Straßenbahnhaltestellen (mehr Sicherheit und Bequemlichkeit!) umgebaut, das Straßenbahnnetz samt Park & Ride-Plätzen wird erweitert. Gesamtinvestitionen 1990 rund 76 Millionen DM.

KRAKAU

Das Weltkulturerbe (UNESCO) der einstigen polnischen Hauptstadt ist nun durch eine Verkehrsberuhigung in der City (Tuchhallen – Marienkirche usw.) besser geschützt; in drei Zonen gibt es rigorose Beschränkungen des Individualverkehrs.

LÜBECK

Auch diese Hansestadt ist ein UNESCO-Weltkulturdenkmal. Sie schützt ihr gebautes Erbe seit 1. Juli 1990 durch eine „autofreie Altstadt“ an allen Wochenenden. Ab Anfang Juli 1991 gilt diese Regelung auch die Woche über. Ein Werbeschlager für die Tourismusmanager.

MARBURG (MARIBOR)

Durch die Schaffung eines modernen Busbahnhofs mit über 30 Perrons wurden gute Voraussetzungen für Funktion und Ausweitung des ÖPNV geschaffen.

MOSKAU

Die Wahrung des städtebaulichen Reichtums ist ein Leitmotiv des neuen Generalplanes. Zwei Schwerpunkte: Unnötige Funktionen aus den Zentren entfernen! Schaffung von Fußgängerzonen, vor allem im Umfeld historischer Bauten.

OSLO UND BERGEN

Die norwegische Hauptstadt und die Hansestadt Bergen heben eine Automaut ein. In Oslo beträgt sie zehn Kronen pro Fahrt, in Bergen etwa die Hälfte. Mit den Einnahmen werden Tunnels und Umfahrungenstraßen gebaut.

Die Empfänge abseits von Lärm und Abgasen brachten fruchtbaren Erfahrungsaustausch. In den Redoutensaal des Schauspielhauses hatte Generaldirektor Dr. Georg Doppelhofer (Raiffeisenlandesbank) geladen, im romantischen Hof bei den Minoriten waren Bürgermeister Stingl und Vizebürgermeister Edegger die Gastgeber.

(Foto: Amsüss)



PRAG

In der „Goldenen Stadt“ hat der U-Bahn-Bau die Anlage eines ausgedehnten Netzes von Fußgängerzonen ermöglicht und störende Tramwaylinien in engen Gassen ersetzt. Die Fußgängerbereiche auf dem Wenzelsplatz und auf dem Altstädterring werden besonders gerne angenommen. Störend wirkt der Verkehr an der Uferstraße entlang der Moldau – ein geplanter Tunnel dürfte aber noch länger auf sich warten lassen. Das Ziel: Der Mensch soll Fluß und Wasser erleben können und nicht davon abgeschnitten sein.

ROM

Das Zentrum mit Via Veneto, Via Nazionale, Bahnhofsviertel und Foren ist für das Auto nun eine „verbotene Stadt“.

SALZBURG

Der Planungs-, Umwelt- und Altstadt Ausschuß hat am 9. August 1990 Schritte zur Entlastung der Festspielstadt beschlossen. Das Zentrum wird künftig an Wochenenden für Individualverkehr gesperrt, die Voraussetzungen sind dank der Mönchsberggaragen und weiterer peripherer Parkmöglichkeiten optimal. Geplant sind ferner ein Fahrverbot für Kat-lose Autos bei einer Ozonbelastung von über 0,15 mg sowie Verkehrsbeschränkungen des Touristenstroms an Schlechtwettertagen.

SPEYER

Die Kernstadt mit dem erhaltenen mittelalterlichen Straßen- und Gassensystem, städtebaulich dominiert durch die Hauptachse Altpörtel-Dom (UNESCO-Weltkulturdenkmal), wurde für den Durchzugsverkehr konsequent gesperrt. Durch die Umsetzung flächendeckender Verkehrsberuhigung, verbunden mit dem Ausbau von Fußgängerbereichen nach dem Speyer-Modell und unterstützt durch stadtgestalterische Rückbaumaßnahmen und die Einführung eines Pendelbussystems, soll die Innenstadt noch stärker aufgewertet werden.

ST. GALLEN

Die Erstellung des Autobahnteilstückes St. Gallen wurde durch Umlagerung der Verkehrsströme zur Entlastung der Stadt genutzt.

Auf Einfallsachsen beträgt sie 50 bis 70 Prozent. Weitere Erfolge: Verminderung des gebietsfremden Verkehrs in Wohnzonen, Rückgewinnung von Straßenraum, Abbau von Behinderungen, Einschränkung bei der Parkierung, Förderung des regionalen, öffentlichen Verkehrs im Zusammenwirken mit dem Kanton.

STOCKHOLM

In der schwedischen Hauptstadt mit 1,6 Millionen Einwohnern sind etwa 80 Prozent der Fläche von der U-Bahn erschlossen, die Stationen sind Zentren der modernen Kunst. Komfortbusse im Linieneinsatz bieten Tageszeitungen, Bordmusik und Telefon. Behindertentaxis fahren gratis, es gibt staatliche Zuschüsse für Taxifahrten. In der TV-Sendung des ORF „Stadt ohne Stau“ (Montag, 26. November 1990) wurde allerdings berichtet, daß man den Plan – jeder Autolenker muß ein U-Bahn-Ticket kaufen – vorläufig fallen ließ.

WEIMAR

Die Entwicklung zielt auf eine durchgreifende Verkehrsberuhigung der gesamten historischen Altstadt und Innenstadt, die Förderung des Radverkehrs in Verbindung mit dem Landschafts- und Kulturraum um Weimar sowie auf die weiträumige Um- und Neugestaltung des Straßenhauptnetzes in Verbindung mit Park & Ride-Systemen.

ZÜRICH

Seit Jahren arbeiten Stadtpolizei und Verkehrsbetriebe mit großem Erfolg an einer maximalen Bevorzugung von Tram und Bus bei der Verkehrssteuerung. Die sehr hohe Kapazität und Qualität des dichten innerstädtischen öffentlichen Verkehrs und das im Mai 1990 in Betrieb genommene neue S-Bahn-System ermöglichen der Stadtregierung eine umwelt- und bewohnerfreundliche, zukunftsweisende Verkehrspolitik, die den motorisierten Individualverkehr spürbar reduzieren und entsprechend auf den ÖPNV, das Fahrrad und die Füße umlagern will.

Im „GRAZER MEMORANDUM“ heißt es unter dem Titel „Mut wird belohnt“, daß Verkehrsberuhigung höhere Lebensqualität sichert. Und es wird hinzugefügt, daß die Politiker, die unpopuläre Entscheidungen fällen müssen, eine große Portion Mut, gezielte Information und konsequentes Handeln einzusetzen haben. Schon zeige sich aber, daß die Bewohner vieler Städte eine solche Haltung mit dem Stimmzettel „belohnen“. Beachten Sie bitte dazu auch die Vorderseiten.



Weg der Hoffnung

Der rasche Umbruch und Aufbruch im Osten ist trotz mancher Unsicherheit und vieler Umstellungsschwierigkeiten ein Weg der Hoffnung. Schon beim Grazer Altstadtkongreß 1984 zeigten wir im Landhaushof ein Europa ohne Grenzen, wissend, daß es darum gehen mußte, Löcher in den Eisernen Vorhang und in die Berliner Mauer zu bohren, wie es Erhard Busek, Wien, mit Ausdauer formulierte. Für uns bedeutete dies, Kontakte zu schaffen und zu pflegen – von

Stadt zu Stadt, von Mensch zu Mensch.

Eine Chance bot sich dafür auch durch die Arbeitsgemeinschaft der Europa-Preisträger-Städte, die Oberbürgermeister Günther Metzger am 24. und 25. September 1987 nach Darmstadt geladen hatte. OB Metzger, ein Pionier der Partnerschaft über Staatsgrenzen hinweg, pflegt schon jahrelang Freundschaften mit Kommunalpolitikern in den Ostländern. Die Festansprache hielt damals Prof. Kurt Jung-



wirth, Landeshauptmannstellvertreter (= Stellvertretender Ministerpräsident) im Bundesland Steiermark. Als Kulturreferent und Präsident der Europäischen Schachunion kennt er die Welt, seine Rede „Hoffnung Europa“, die sich speziell an die Jugend richtete, haben wir in den ISG-Nachrichten 4/87 wiedergegeben. Einige Sätze: „Wir müssen Vertrauen schaffen, wir müssen Begegnungen schaffen. Lernt fremde Sprachen! Sprachen lernen, Sprachen sprechen ist wichtig, ist überlebenswichtig!“

Lebensraum-Europa



Grafik: Hasso Hohmann

Links oben: Exkursion in die Musterstadt Bad Radkersburg. – Kulturchef Kurt Jungwirth eröffnet den Kongreß (Mitte). – Nebenan: Die Landkarte „Lebensraum Europa“ wurde beim Kongreß 1984 wie ein Puzzle zusammengebaut. Rechts oben: Sektionschef Marte überreicht die hohe Auszeichnung an Dr. Carlsson. – Mitte und unten: Preisverleihung „Umweltfreundliches Verkehrsmittel“ mit Dr. Wressnig (Kastner & Öhler) und Dr. Hohmann. – Als Stadtführer wirkten H. Szakmary, S. Bertl, Dr. G. Celedin, Dipl.-Ing. E. Mohringer und Univ.-Prof. S. Dimitriou. (Fotos: Amsüss)

Kongreß-Auftakt: Schauspielhaus und Landhaushof



Wie bestellt, tickten am 6. Juni 1990 die Fernschreiber in den Redaktionen folgenden Text: Eine EG-weite Strategie zur Bekämpfung der Umweltverschmutzung in den europäischen Städten hat die EG-Kommission vorgestellt. Umweltkommissar Carlo Ripa di Meana betonte, daß der wachsende Autoverkehr zu den größten Belastungen geworden sei – „Smog und Lärm haben besorgniserregende Ausmaße erreicht“.

Mit dieser Meldung aus Brüssel begrüßte ISG-Präsident Max Mayr am 7. Juni die Kongreßteilnehmer im Grazer Schauspielhaus. Auch der Grazer Bürgermeister Alfred Stingl, der Präsident von „ICOMOS“ Ungarn, Prof. Andras Roman, und der Seniorvizepräsident von „Europa Nostra“, Dr. Otto C. Carlsson, verwiesen auf die Verminderung der Lebensqualität durch den Verkehr. Dr. Carlsson erhielt für

seine vielfältigen Verdienste um Rettung und Pflege des Kulturerbes aus den Händen von Sektionschef Dr. Johann Marte das vom Wissenschaftsministerium verliehene Goldene Ehrenzeichen für Verdienste um die Republik Österreich. DI Petra Rau, Berlin, brachte Gedanken zur „Gewalt der Straße“, Dr. Andreas Scheucher verdichtete seine Multivision zu einem Alarmschrei, Stadtrat i. R. Werner Pillmeier, St. Gallen, stellte den Entwurf des „GRAZER MEMORANDUMS“ vor. – Im Landhaushof erläuterte Vizebürgermeister Erich Edegger Grazer Verkehrsfragen. Nach der Verlosung von Fahrrädern gab es Stadtführungen mit originellen Schwerpunkten.

(Fotos: Amsüss)



Sieger ist das Fahrrad

Hasso Hohmann

Eine der Rahmenveranstaltungen zum Kongreß bestand in der Durchführung eines Umweltspreisausschreibens zur Frage, welches „das energiefreundlichste Fortbewegungsmittel“ ist.

In diesem Zusammenhang wurde im Landhaushof ein großes Paket, schwarz eingewickelt, mit rosa Schleife versehen und mit den Konturen eines Automobils, aufgestellt. Auf dem zugehörigen Fragebogen des Preisausschreibens konnte zwischen 12 möglichen Fortbewegungsmitteln gewählt werden:

Schuhe (Fußgänger), Fahrrad, Mofa, Moped, Motorrad, Automobil (als individuelle Verkehrsmittel) und O-Bus (gespeist aus Elektro-Oberleitung), Bus, Straßenbahn, U-Bahn, Eisenbahn, Flugzeug (als öffentliche Verkehrsmittel).

Ausgelost wurden alle Antworten – sowohl falsche als auch richtige. Interessant ist nun die Analyse der Antworten; d. h.: wie schätzten die Teilnehmer am Preisausschreiben den Energieverbrauch bei den angebotenen Fortbewegungsmitteln ein.

Die folgende Übersicht zeigt die Verteilung der Antworten in Prozenten:

Schuhe	44%
Fahrrad	47,2%
Mofa bis Automobil	0%
O-Bus	2,4%
Bus	1,6%
Straßenbahn	2,4%
U-Bahn	0,8%
Eisenbahn	1,6%

Das zeigt, daß die meisten Teilnehmer (91,2%) die nichtmotorisierte Fortbewegung für die energiefreundlichste ansehen, daß aber die Entscheidung zwischen Radfahrer und Fußgänger schwer fiel.

Daher grundsätzlich: auch der nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer verbraucht Energie; die beim Essen aufgenommene Nahrung reagiert im menschlichen Körper u. a. mit Sauerstoff und hierbei wird Energie freigesetzt, welche u. a. in Muskelkraft umgesetzt wird. Im Verhältnis zur Energie im motorisierten Verkehr ist die Energiemenge sehr gering. Daher war auch tatsächlich die Antwort im Bereich des nichtmotorisierten Verkehrs zu suchen.

Zum Vergleich Fußgänger–Radfahrer: Messungen haben – schon vor vielen Jahren durchgeführt – ergeben, daß der Radfahrer bei einer Geschwindigkeit von 20 km pro Stunde auf einer ebenen Fläche etwas weniger Energie als ein Fußgänger bei einer Geschwindigkeit von nur 5 km/h pro Zeiteinheit benötigt. Dieser Effekt resultiert aus einer der genialsten Erfindungen der Menschheit, dem Kugellager. Das Kugellager senkt die Reibungsenergieverluste im Verhältnis zu Fahrzeugen älterer Bauart drastisch, und besonders beim sehr leicht gebauten Fahrrad ist der Effekt extrem. Es ist also der Radfahrer nicht nur schneller als der Fußgänger, sondern auch wesentlich günstiger im Energieverbrauch unterwegs. Zum Abschluß noch ein Vergleich in Zahlen: Das Ergebnis einer Untersuchung von Bastler und Hofmann in Zürich aus dem Jahr 1973:

Verbrauch in kcal pro Person und km.	
Fußgänger	75
Radfahrer	16
PKW (klein)	360
PKW (mittel)	710 Stadtverkehr
PKW (groß)	1400

Medienecho

„Sehr dankbar sind wir zahlreichen Rundfunkanstalten und Printmedien für die Unterstützung unseres „Verkehrskongresses“. Wir bringen einige Schlagzeilen:

„Mit Radikalkuren gegen den drohenden Kollaps der City“ (DIE WELT)

„Auf der Suche nach dem stadtgerechten Verkehr“ (Sonntagszeitung, Schweiz)

„Verkehrsberuhigung sichert höhere Lebensqualität“ (Union, Dresden)

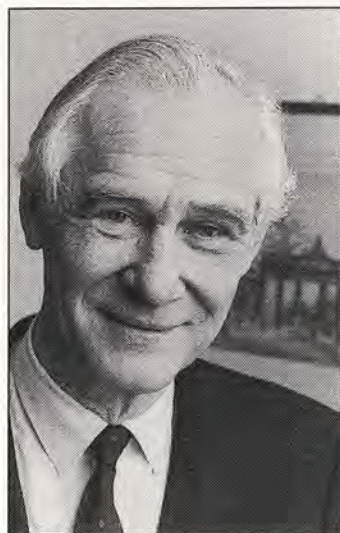
„Mesta se dusijo v promet“ (Večer, Maribor)

„Kongreß fordert Platz für Menschen“ (Backnanger und Murrhardter Zeitung)

„Europas Städte machen die Zentren dicht“ (Salzburger Nachrichten)

„Gästerekord beim Verkehrskongreß“ – „Eine Renaissance für die Städte Europas“ – „Auto muß wieder dem Menschen Platz machen“ – „Wegweiser aus dem Verkehrschaos“ (Kleine Zeitung, Graz, drittgrößte Tageszeitung Österreichs)

„Grenzenlose Mobilität gerät in die Sackgasse“ – „Der Fußgänger soll wieder König der Straße werden“ (Die Steirische, Wochenzeitung, Graz)



Dank an Generalkonsul Karl Bellmann

Der deutsche Generalkonsul für Steiermark und Kärnten in Graz, Karl Bellmann, der sich in der steirischen Landeshauptstadt hohe Wertschätzung erworben hat, gehört zu den treuen Ratgebern und „Mitarbeitern“ des Internationalen Städteforums. Er baute für uns Brücken zu Bundespräsident Richard von Weizsäcker, Bundeskanzler Helmut Kohl, Außenminister Hans Dietrich Genscher und Bundesbauministerin Gerda Hasselfeldt. So trug er wesentlich zum Erfolg des „Verkehrskongresses“ bei, für den die deutsche Rundfunkanstalt ARD mit dem Film „Stadt statt Auto“ eine fundierte Diskussionsgrundlage geliefert hatte. Für diesen Einsatz, der zur Freude des erfahrenen Diplomaten nun das vereinte Deutschland umfassen kann, möchten wir uns in der Nachlese „Stadt statt Stau“ herzlich bedanken und ihn zugleich um weitere Unterstützung unserer Anliegen bitten.



Das ORF-Landesstudio Steiermark brachte in TV und Hörfunk Berichte und Reportagen. Ö 1, Wien, widmete dem Kongreß die Sendung „Von Tag zu Tag“. Leitung Dr. Bernhard Pelzl, Interviewpartner Hartmut Topp, Kaiserslautern, und Max Mayr.

Exkursion nach Marburg/Maribor

Einer Tradition folgend, gab es auch diesmal zum Ausklang des Altstadtkongresses eine Exkursion. Sie führte in die Musterstadt der Ortsbildpflege Bad Radkersburg, in die slowenische Schwesterstadt Marburg (Maribor) und zur steirischen Landesausstellung „Weinkultur“ in Gamlitz.

Ein Höhepunkt war Marburg. Dort wurden die Delegierten beim modernen Busbahnhof durch den Direktor des Urbanistischen Institutes, Rajko Kramberger, empfangen. Arch. DI Bertoneceli erklärte die Anlage, von der ein Gast aus München schwärmte: „So etwas haben wir nicht einmal in Bayern.“

Die Altstadtführung hat zwar unter dem Regen gelitten, der Eindruck von den Revitalisierungserfolgen am Lent (Draufufer) kam dennoch ins rechte Licht. Starken Eindruck hinterließ auch der neugestaltete Casinosaal des Stadttheaters. (Die dortige Faust-Inszenierung hat Weltruf!)

Überwältigt zeigten sich die Gäste von den Dimensionen des Weinkellers der Genossenschaft „VINAG“. In riesigen Fässern bzw. Tanks lagern Millionen Liter vom guten Tropfen, viele dieser Weine sind mit Gold und Silber preisgekrönt, wie die Bürgermeisterin (Stadtpräsidentin) von Marburg, Magda Dovornik, betont.

In Bad Radkersburg betreuten Vizebürgermeister Pendl und Hofrat Kodolitsch den kurzen, aber unvergeßlichen Rundgang zu den romantischen Höfen. Bei der Landesausstellung „Weinkultur“ erwies sich Schloßbesitzer Ing. Melcher als Experte für Trauben und „Traubensaft“. Beachten Sie bitte dazu die Bilder auf der nächsten Seite.



Der postmoderne Busbahnhof in Maribor mit über 30 Perrons und bequemen Rolltreppen bietet gute Voraussetzungen für die Ausweitung des öffentlichen Verkehrs. – Theaterdirektor Kissinger zeigte voll Stolz den neugestalteten Casinosaal. – Diplombjurist Kramberger (Porträt), Präsidiumsmitglied des Grazer Städteforums, sorgte für beispielhafte Organisation. Zu einem „Tiefen-Erlebnis“ wurde die VINAG-Weinkost mit Frau Bürgermeister Diplomchemikerin Magda Dovornik.

(Fotos: Amsüss)

Hand auf's Herz

Sind Sie schon Mitglied des ISG?
Ist Ihre Stadt bereits beigetreten?

Ein fixes Angebot:

Für öS 180.– erhalten Sie viermal
jährlich die ISG-Nachrichten.

Postkarte oder Telefax genügt!

An das
Internationale Städteforum Graz,
A-8010 Hauptplatz 3

Telefon (0 31 6) 82 53 95
oder 82 41 93

Telefax (0 31 6) 81 14 35





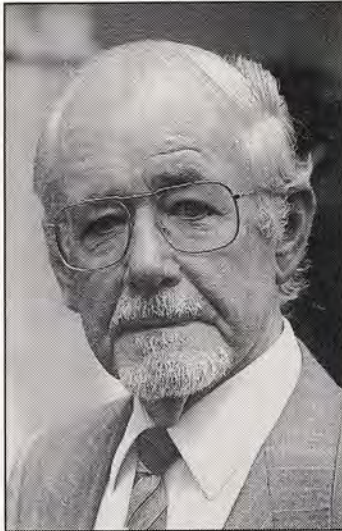
EUROPA NOSTRA

INTERNATIONAL FEDERATION OF ASSOCIATIONS FOR THE PROTECTION OF EUROPE'S CULTURAL AND NATURAL HERITAGE

Liebe Freunde!

Kürzlich habe ich das Memorandum von Graz, die Ernte des Kongresses, erhalten, für das ich mich sehr herzlich bedanke.

Nachholen aber möchte ich, was ich längst tun sollte und wollte, nämlich mich aufrichtig bedanken für die Einladung zu diesem Kongreß und vor allem auch für die gastliche Aufnahme in Graz. Es war wirklich ein Erlebnis – für mich natürlich besonderer Art – und eindrucksvoll für alle Teilnehmer. Deshalb nicht minder verdienen Sie ein uneingeschränktes Lob und eine Anerkennung für die vorbildliche Organisation und den reibungslosen Ablauf. Das war eine Meisterleistung und ein Vorbild für all diejenigen, die sich unterfangen, etwas Gleiches zu tun. Sie werden sich an den Grazer Maßstäben messen lassen müssen. Sie wissen, daß ich in den vergangenen Jahrzehnten viele Kongresse miterlebt habe und mir deshalb ein Urteil über das Gelingen einer solchen Veranstaltung erlauben kann. Ich habe aber auch



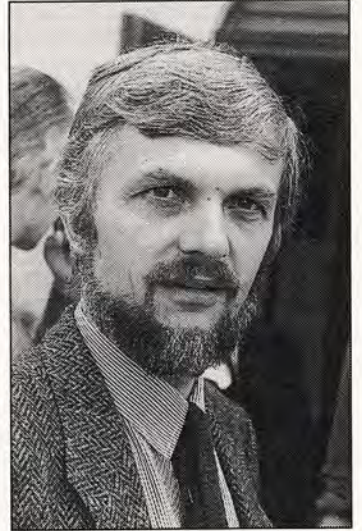
selber Kongresse organisiert und weiß, was es bedeutet – und wieviel vorbereitende Überlegungen erforderlich sind –, um den Teilnehmern den Eindruck zu vermitteln, daß an alles gedacht ist und nichts dem Zufall überlassen wird. Das haben Sie als Team großartig geschafft und einen wahren internationalen Kongreß „hingelegt“. Also rund-



herum Anerkennung und noch einmal ganz herzlichen Dank, daß ich diesen denkwürdigen Kongreß miterleben durfte.

Ihnen allen sehr herzliche Grüße und weiterhin: Sie sind auf der richtigen Linie – nur so weiter!

Dr. Otto C. Carlsson,
Senior-Vizepräsident
von Europa Nostra

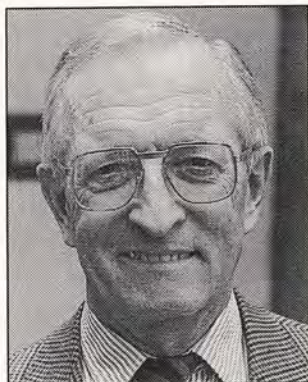


Von links nach rechts: „Europa-Nostra“-Vizepräsident Dr. Otto C. Carlsson, die Journalistin Alena Kleinowa aus Budweis (CSFR) und Dozent DI Gerd Sammer, TU Graz, der für den Kongreß seine vielfältigen internationalen Kontakte einsetzte.



Zitate • Zitate • Zitate

Dank der engagierten Mitarbeit unserer Referenten ist es gelungen, schon in der Ausgabe 3/90 der „ISG-Nachrichten“ fast alle Vorträge bzw. Thesen abzudrucken. Interessenten können dieses Heft erhalten, solange der Vorrat reicht. Wir senden Ihnen aber auch gerne ein Referentenverzeichnis. Stadtrat Werner Pillmeier danken wir für die Vorarbeiten zum Grazer Memorandum.



**Werner Pillmeier,
St. Gallen:**

Es geht um den Schutz der Menschen, der Bauwerke und der Umwelt. Deshalb haben wir den Entwurf für ein „Memorandum“ vorgelegt. Davon könnten starke Impulse ausgehen, auch für die Städte im Osten Europas.



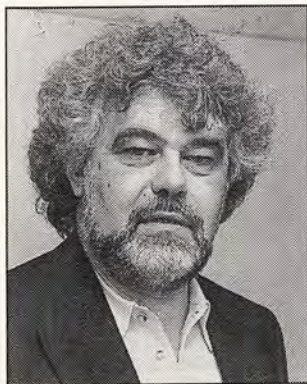
**Petra Rau,
Berlin:**

Mobilität kommt von mobil-sein. Sind wir denn automobil, wenn wir im Auto sitzen? Täuscht nicht die Maschine Beweglichkeit vor, während wir selbst immer unbeweglicher werden – auch im Denken und Handeln?



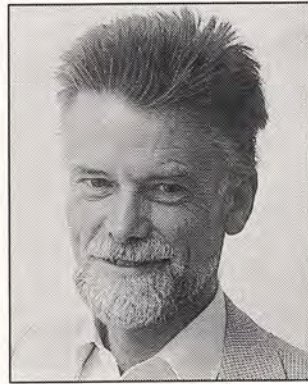
**Andras Roman,
Budapest:**

Nicht nur die Städte ersticken im Verkehr, auch die wertvollen Denkmäler leiden unter Luftschadstoffen und Erschütterungen. Bei den Beratungen der „ICOMOS“ in vielen Ländern spielen diese Bedrohungen eine zunehmende Rolle.



**Werner Brög,
München:**

Der Pkw-Verkehr hat ein Ausmaß erreicht, das auch die Autofahrer selbst nicht mehr wollen. Sie sind im Stau gefangen – Fußgänger und Radfahrer kommen zügig voran. Der motorisierte Verkehr wird noch immer überschätzt, die Alternativen werden unterschätzt.



**Erich Bramhas,
Wien:**

Während das Auto an Statusbedeutung verliert, behaupten die Auto-Politiker und die Auto-Journalisten unbeeindruckt: „Das Auto ist ja doch die heilige Kuh.“ Die Zahl der Autos nimmt zu; so gesehen, haben die Auto-Politiker und -Journalisten leider recht.



**Ruedi Aeschbacher,
Zürich:**

Jede Maßnahme, die den öffentlichen Verkehr, Fahrrad und Fußgänger fördert und attraktiver werden lässt, ist positiv und zu ergreifen; jede Maßnahme, die das Gegenteil bewirkt, ist zu unterlassen. Das ist die Grundregel unseres verkehrspolitischen Handelns.



**Hartmut H. Topp,
Kaiserslautern:**

Die wichtigsten Verkehrsteilnehmer in Innenstädten sind die Fußgänger: Sie erzeugen Urbanität und gehören daher in ihre „Normalebene“. Fußgängerunterführungen sind gegen die Natur des Menschen und gegen die Tradition der Stadt.

Zitate • Zitate • Zitate



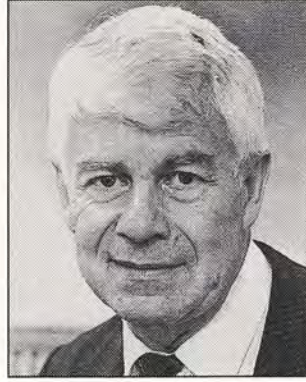
**Manfred Haider,
Wien:**

Ab einem Schallpegel von 65 dB sind physiologische Reaktionen deutlich nachzuweisen. Geistige Leistungen werden arg behindert. Bis zu 70 % der Betroffenen geben an, gestört zu sein, bis zu 15 % beschweren sich bei Behörden. Große Bedeutung kommt einem ungestörten Schlaf zu.



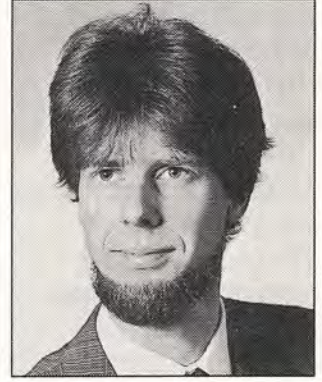
**Etelka Barsi,
Budapest:**

Die inneren Stadtteile sind durch fünf Brücken verbunden, die mit den Hauptstraßen vernetzt sind. Es muß noch mit einem starken Wachstum des Durchgangsverkehrs gerechnet werden, da die Motorisierung in Ungarn ungefähr 50 % der westlichen Länder beträgt.



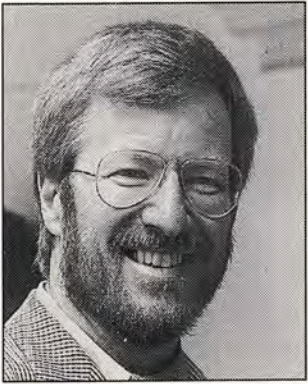
**Kurt Ackermann,
Leipzig:**

Der Wunsch nach dem eigenen Pkw hält unvermindert an – zu groß ist der Nachholbedarf. Konzepte hochmotorisierter Länder sind nicht ohne weiteres übertragbar, offenbar macht jede Gesellschaft ihre eigenen Erfahrungen, auch negative.



**Albert Blaumoser
(für Bologna):**

Die Sperre der Altstadt von Bologna für den Individualverkehr wurde in einer Volksabstimmung mit großer Mehrheit bejaht. Bologna gilt in Italien als Modellfall für die Lösung dringendster städtischer Verkehrsprobleme; das Verdienst einer entschlossenen Stadtregierung.



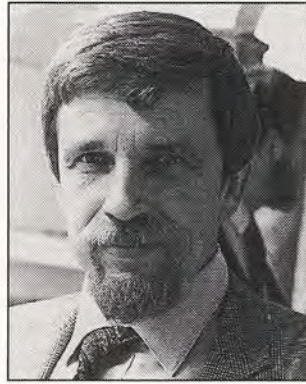
**Hans Ulrich
Bützberger,
St. Gallen:**

Stadtgerecht wird der Verkehr weder durch Resignation noch durch Zwangsmaßnahmen, sondern durch das Anbieten von Alternativen und Anreizen. Dabei ist auch das Umland in eine langfristig wirksame Planung und in die interdisziplinäre Arbeit einzubeziehen.



**Peter Todorov,
Sofia:**

Die Landflucht ist die Hauptursache für das explosive Wachstum seit 1955. Die Liquidation der privaten Landwirtschaft hat in der Metropole Überbevölkerung und chronische Wohnungsnot ausgelöst. Sofia braucht dringend einen Generalplan für Stadtentwicklung.



**Hartmut Münch,
Weimar:**

Die Entwicklung des Verkehrs in Weimar wird durch eine sprunghafte Zunahme (Motorisierung, Touristen- und Wirtschaftsverkehr), aber auch durch die Ausdehnung der Stadt samt der sozialen Infrastruktur beeinflusst. Verkehrsberuhigung zugunsten der Radler und Fußgänger ist ein wichtiges Ziel.



**V. B. Morgachow,
Moskau:**

Die Wahrung des architektonischen Erbes verlangt die Entfernung unnötiger Funktionen aus dem Stadtzentrum, die Aussparung der Altstadt aus den Verkehrsadern und Prioritäten für den Fußgängerverkehr bzw. Schaffung von Fußgängerzonen in Kulturbereichen.

Zitate • Zitate • Zitate



**Ivanko Jemo,
Dubrovnik:**

Bei uns geht es darum, den motorisierten Zustrom von Menschen und Gütern in den Stadtkern zu verhindern. Um die wertvolle Substanz zu schützen, versuchen wir, den Verkehr von der City fernzuhalten. Man soll auch nicht mehr um die Stadtmauern fahren, sondern am Stadtrand anhalten.



**A. I. Gromow,
Moskau:**

Vor sieben Jahren wurde im Kulturministerium eine Gruppe für die Computerfassung historischer Monumente eingerichtet. Ideal wäre ein Austausch von Informationen mit europäischen Kollegen via Telekommunikationsnetz, wie es mit US-Partnern schon existiert.



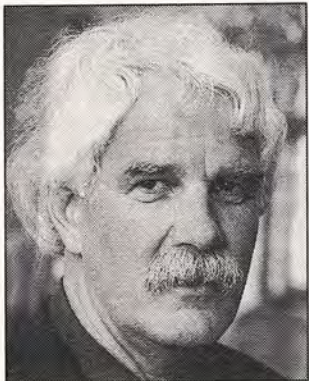
**Alexej Kowaljow,
Leningrad:**

Der Stadtrat muß so rasch als möglich die Einschränkung des Individualverkehrs im Zentrum verfügen. Der öffentliche Verkehr – samt Taxis – ist stärker zu fördern. Ausweitung des Verkehrsnetzes und Erhaltung der Bausubstanz müßten vereinbar sein.



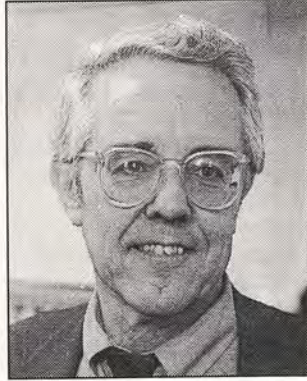
**Magdalena
Staniszki,
Warschau:**

Das Straßensystem bildet den wichtigsten öffentlichen Bereich, der die kulturelle, soziale und funktionelle Identität einer Stadt ausmacht. Die Ausgestaltung von Fußgängerzonen bringt Abwechslung in das Stadtbild und verringert die Verkehrsbelastung in der City.



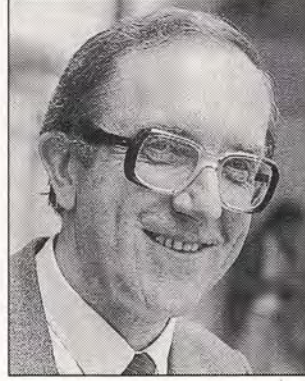
**Hans Stimmun,
Lübeck:**

Die Sperre der Altstadt kam nicht über Nacht, sondern als letztes Glied einer Kette einschlägiger verkehrspolitischer Beschlüsse. Den auswärtigen Gästen wird empfohlen, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen oder mit dem Auto Park-and-ride-Plätze anzufahren.



**Dietmar
Habermeyer,
Erlangen:**

Die Autofahrer gehen bei uns etwas verständiger mit dem Radverkehr um, das heißt, sie fahren angepasste Geschwindigkeiten als in anderen Städten. Und die Radler arrangieren sich mit den Fußgängern auf den Mischverkehrsflächen überwiegend vernünftig. Klingeln ist verpönt. Es gibt auch genug „Parkplätze“ für Räder.



**Jaroslav Klofac,
Prag:**

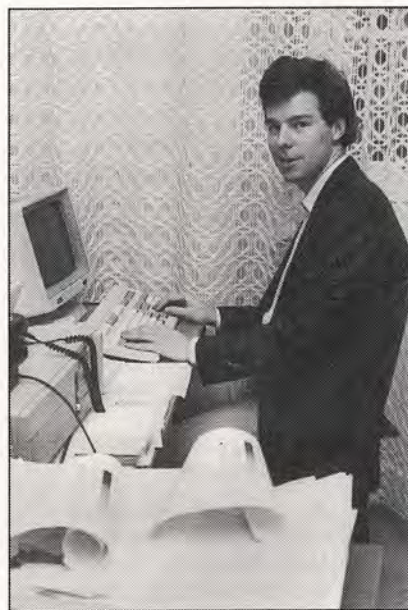
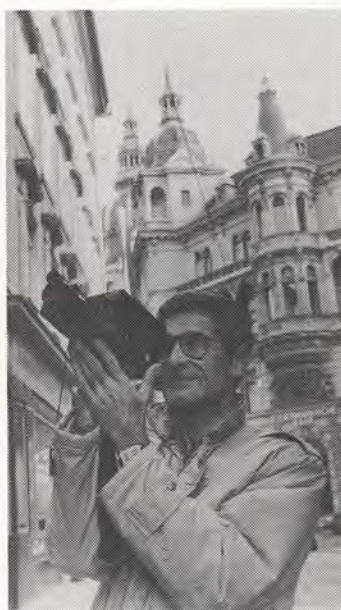
Das Zentrum von Prag wurde zwischen 1971 und 1985 verkehrsberuhigt. Aus dem Gebiet am rechten Moldauufer und in der historischen Zone (2,7 km²) ist der Transitverkehr verdrängt.



**Friedrich Moser,
TU Wien:**

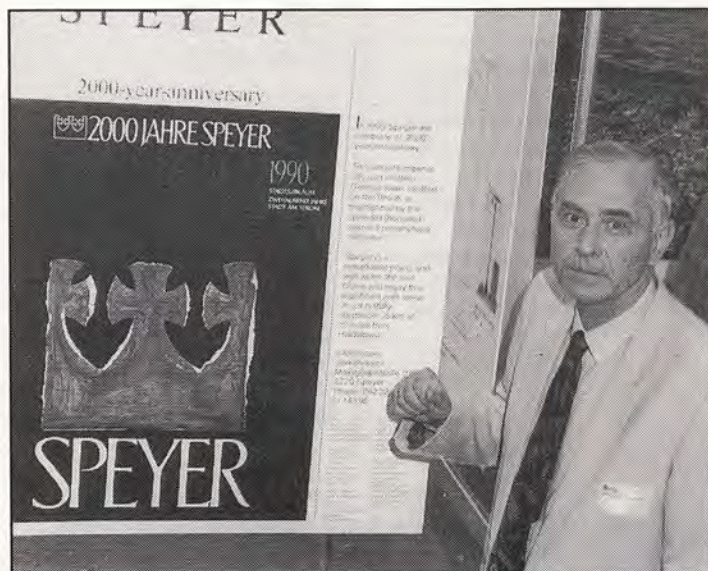
Im Sinne einer bürgernahen Planung, wie sie in Graz bereits längere Tradition besitzt, muß ein Gestaltungskonzept mit dem Motto „Platz für Menschen“ darauf ausgerichtet sein, die Eigenart und Unverwechselbarkeit des Stadtbildes den Bewohnern bewußtzumachen. Gehend entdecken wir die Schönheit.

Brennpunkte der Begegnung



Kongresse sind Brennpunkte der Begegnung. Links oben: Prof. A. I. Gromow, Kulturministerium Moskau, ISG-Sekretärin Gertrud Walter, DI V. B. Morgachev, Denkmalschutzamt Moskau, und ISG-Geschäftsführer Direktor OAR Wolfgang Popelka vor dem Grazer Rathaus. – Mitte: Oberbaurat DI Hans-Jürgen Polz hielt den Kongress auf Video fest. Rechts: ISG-Mitarbeiter Christian Ekhart erstellte als EDV-Experte u. a. blitzschnell die perfekte Teilnehmerliste. – Nebenbei: Im Hof des Kongress-Zentrums bei den Minoriten waren ein Elektroauto, ein

Solarauto und ein Bio-Diesel-Auto ausgestellt. E-Mopeds erfreuten sich großer Beliebtheit. – Links unten: Dr. Hasso Hohmann im Gespräch mit der Russisch-Studentin Elisabeth Mayr und dem Mitglied des Leningrader Stadtsovjets, Diplomarchologe Alexej Kowaljow. – Rechts unten: Dr. Helmut Z. Wantur präsentierte die eindrucksvolle Ausstellung „2000 Jahre Speyer“. Ferner gab es eine Schau über die Restaurierungen in Dubrovnik und über die geplante Straßenbahn-Renaissance in Laibach (Ljubljana).



Autohupe im Barocksaal



Der prächtige barocke Minoriten-saal, ein Geschenk des Fürsten Johann Seyfried von Eggenberg an den Orden, war der Hauptschauplatz des Altstadtkongresses. ISG-Präsident Max Mayr sorgte mit einer Autohupe für die Einhaltung der Redezeiten – die grellen Töne bewährten sich! – Die Diskussion „Platz für Menschen“ mit Dozent Dr. Manfred Koller, BDA Wien, Althüttenmeister Dr. H. Z. Wantur, Speyer, Stadtrat DI Klaus Gartler, Graz, Univ.-Prof. Dr. Friedrich Moser, Rektor der TU Wien, und Verkehrsfachmann Dozent DI Gerd Sammer, TU Graz, brachte viele neue Aspekte.

(Fotos: Amsüss)



Der „3. Altstadtkongreß“ hatte vier Schauplätze – das Schauspielhaus, den Landhaushof, das Minoritenzentrum mit Saal, Hof und Kreuzgang sowie das Schloß Eggenberg. Im „steirischen Escorial“, den die Fürstenfamilie von Eggenberg 1623–1655 erbauen ließ, hieß Landeshauptmann Dr. Josef Krainer die prominenten Gäste aus 15 Ländern willkommen. Dr. Krainer verwies auf den Makrokosmos, der sich im Mikrokosmos dieses Prunkschlusses mit 4 Türmen, 12 Toren, 24 Sälen und 365 Fenstern widerspiegelt. Dieses Zahlensystem entspricht den vier Jahreszeiten, den zwölf Monaten, den Stunden des Tages und den Tagen des Jahres.



Drehscheibe für den

Die steirische Landeshauptstadt Graz durfte beim „3. Internationalen Kongreß für Altstadt und Baukultur“ wieder einmal Drehscheibe für den vielfältigen Erfahrungsaustausch sein. Dank

der Disziplin der Referenten war es sogar möglich, eine „Kunst-Pause“ einzufügen, in der Prof. Aleksandr Igorewitsch Gromow vom Denkmalschutz-

steriums bisher kaum bekannte Ikonen zeigte. Großes Staunen und viel Beifall!

Im Foyer des Minoritensaales war die Ausstellung „Platz für Menschen“ von Univ.-Prof. Dr. Fried-





Den Höhepunkt des allegorischen Konzepts im Werk des Malers Hans Adam Weissenkircher, dem Fürstlich Eggenbergischen Hofmaler (1646–1695), bildet der Planetensaal. Bei Kerzenschein vermittelt dieser einmalige Raum eine unvergeßliche Atmosphäre. ISG-Präsident Max Mayr konnte in seiner Dankesrede an Landeshauptmann Dr. Josef Krainer (Bild) darauf verweisen, daß der Grazer Kongreß verschiedene gute Ansätze für eine menschengerechte Verkehrspolitik brachte und in jeder Hinsicht international war. Das Erlebnis von Eggenberg dürfte noch lange nachwirken.
(Fotos: Amsüss)

Erfahrungsaustausch

rich Moser, Rektor der TU Wien (im Bild rechts) zu sehen. Reges Interesse zeigten der Präsident von „Austria Nostra“, Georg Herberstein (links) und Direktor Diplombdolmetsch Peter

Laukhardt, Steiermärkische Sparkasse. Herberstein wirkte am „MEMORANDUM“ mit, Laukhardt ist der Autor des Standardwerkes „Der Grazer Schloßberg“.

Dr. Andreas Scheucher (Audiovision-AVS, Graz) gestalteten nicht nur die aufregende Multivision „Autokalypse“, eine „Straßenoper 90“, er betreute auch alle visuellen Demonstrationen.

Die Stadtführungen am lauen Sommerabend des 7. Juni fanden einen gemütlichen Ausklang.



Leningrad: Damit das Zentrum bewohnt bleibt

Alexej Kowaljow

Leningrad zählt zu den interessantesten europäischen Hauptstädten, die Gesamtfläche der Stadtviertel mit historischer Bausubstanz aus der Petersburger Zeit beträgt rund 3500 Hektar. Nach der Oktoberrevolution 1917 wurden in der Altstadt keine grundlegenden Änderungen des Straßennetzes und der Bebauung durchgeführt, beim Neubau konzentrierte man sich auf die Peripherie.

Es war jedoch nicht so sehr das Bewußtsein von der Bedeutung Petersburgs als kulturgeschichtliches Denkmal, das uns half, die Stadt zu erhalten, es war vielmehr der Mangel an Mitteln. Ihm haben wir es zu verdanken, daß Leningrad nicht das Schicksal Moskaus erlitt, das zur Zeit des Stalin-Regimes „rekonstruiert“ wurde und schwere Verluste an wertvoller Bausubstanz hinzunehmen hatte. Die Verkehrsprobleme im Stadtzentrum stehen – unserer Meinung nach – in engem Zusammenhang mit der Erhaltung des historischen Petersburg als Kulturdenkmal von weltweiter Bedeutung und als Lebensmittelpunkt der Leningrader.

Natürlich darf aus kultureller, historischer und sozialer Sicht aus der Altstadt kein „Freilichtmuseum ohne Bewohner“ werden. Andererseits ergibt sich ein zunehmender Widerspruch zwischen Stadterhaltung und projektierten Verkehrsbauten. Noch der letzte Generalplan, der Mitte der 80er Jahre beschlossen wurde, sieht die Verbreiterung alter Straßen sowie den Bau von neuen Straßen, Brücken und Tunneln vor, die das Stadtbild bzw. das Stadtgefüge erheblich stören würden.

Als Gegengewicht gibt es Bemühungen der Öffentlichkeit, die Realisierung von Großprojekten zu bremsen, den Lkw-Verkehr im Zentrum mit allen Mitteln einzuschränken und die wertvollen Gebäude unter gesetzlichen Schutz zu stellen.

Unter den Architekten herrschte die Meinung, daß das vorhandene Straßennetz dem Personen- und Güterverkehr nicht mehr gewachsen sei. Tatsächlich sind etwa 80 Prozent dieses Netzes um die Mitte des 19. Jahrhunderts entstanden, vom System her ist



das Straßennetz äußerst uneinheitlich.

Einzelne Teilstücke haben sehr unterschiedliche Strukturen, die sowohl durch die hydrographischen Bedingungen der Newa-Mündung als auch durch willkürliche Entscheidungen der Planer bestimmt sind. Zur Innenstadt gehören einige Gebiete, die sich seinerzeit eigenständig entwickelten, weil sie besonderen Verwendungszwecken dienten (Gutshöfe, Garnisonen, Datscha-Bezirke).

Die Durchzugsstraßen im Zentrum weisen über die Hälfte ihrer Länge weniger als die Mindestzahl an Fahrspuren auf (im Durchschnitt drei). Trotz allem bietet das Verkehrsnetz im Stadtzentrum dank seiner Dichte große Möglichkeiten. Kürzlich durchgeführte Studien ergaben, daß die Auslastung der Durchzugsstraßen in diversen Gebieten des Stadtzentrums zwischen 29 und 62 Prozent liegt, überlastete Zonen wurden überhaupt nicht festgestellt. Und das, obwohl in der City 10 bis 15 Prozent der Straßen wegen Bauarbeiten gesperrt sind.

Der Personenverkehr erreicht innerhalb des Stadtzentrums eine wesentlich höhere Dichte als in den Außenbezirken. Abgesehen von der Anziehungskraft der Altstadt im Hinblick auf kulturelle und tägliche Bedürfnisse, hängt dies auch damit zusammen, daß in den Innenstadtbereichen, die nur 10 Prozent der Stadtfläche ausmachen, 30 Prozent der Bevölkerung und 40 Prozent der Arbeitsplätze konzentriert sind.

Nun zeigt sich allerdings, daß die Zahl der ständigen Bewoh-

ner im Zentrum kontinuierlich abnimmt. Man könnte sich natürlich damit abfinden und im Generalplan eine Erhöhung des Personenverkehrs „Peripherie-Zentrum und retour“ auf das Doppelte vorstellen. Aber es gibt auch einen anderen Weg:

- Erhaltung der für das Wohnen gewidmeten Gebäude und keine weitere Umwandlung in Büros, Geschäfte usw.

- Verringerung der Verluste an Wohnraum bei Generalsanierungen.

- Verdichtung der Bebauung in den unmittelbaren Nachbarbezirken der Altstadt.

- Aussiedlung von Industriebetrieben aus dem Zentrum.

So könnten wir vermeiden, daß sich die Altstadt in eine unbewohnte Zone mit dichtem Verkehr verwandelt und immer mehr zerstört wird.

Die Lage einer Reihe von Industriebetrieben im Zentrum ist deshalb schwierig, weil nur 15 Prozent der Industriezonen per Bahn versorgt werden können. Viele Fabriken liegen auf den Inseln, der Lastwagenverkehr zu ihnen nimmt immer mehr zu und überlastet die wenigen Brücken über die Arme der Newa. Um auf die Inseln und in den Westteil der Stadt zu kommen, muß der Güterverkehr durch Bezirke im Zentrum rollen.

Die Idee, eine Durchzugsstraße zu bauen, die das südliche und das nördliche Ufer der Newa-Bucht über die Krestowskij- und Wassiljewskij-Inseln verbinden soll, ist nicht nur wegen der geschätzten Kosten von 360 Mill. Rubel äußerst problematisch, sie ist auch in ökolo-

gischer und kultureller Hinsicht nicht vertretbar.

Berechnungen haben gezeigt, daß durch die Aussiedlung von Industrieunternehmen – vor allem aus den Westteilen der Altstadt – der Transitverkehr von Gütern um 10 Prozent gesenkt werden könnte.

Einen wichtigen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme in der Altstadt kann der weitere Ausbau der „Metro“ leisten. Weniger als 30 Prozent des Stadtgebietes befinden sich derzeit in Fußgängerentfernung von Metrostationen, einige große Bezirke sind noch ohne Stationen. Die Dichte beträgt 0,3 pro Quadratkilometer, in Moskau hingegen 1,4. Der Generalplan sieht nun den Bau von neuen Linien und Knotenpunkten vor, dadurch wird sich die Zahl der Stationen in der Altstadt von 30 auf 40 erhöhen. Dem Ausbau des Metro-Netzes kommt deshalb so große Bedeutung zu, weil hier in Stoßzeiten 47 Prozent des Personenverkehrs abgewickelt werden. Ungeachtet der Vorteile der Metro treten die Leningrader dennoch sehr aktiv gegen den Bau neuer Stationen im Zentrum auf, weil die Trassen in großer Tiefe angelegt und neue Technologien nicht genützt werden. Viele Trassen befinden sich 200 Meter unter der Erde, für den Ausgang wird ein geneigter Schacht benötigt. Je tiefer die Trassenführung, umso größer der Bereich, der zu ernsthaften Verformungen bzw. Zerstörungen von Bauwerken führt. Auf solche Weise wird die Metro, die ein Altstadt-Retter sein könnte, zu einem Altstadt-Vernichter.

Mit Planung und Bau von

Linke Seite:
Ein stolzer Löwe bewacht das Ufer
der Newa. (Foto: Aus dem
herrlichen Bildband „Leningrad“)
Rechte Seite:
Imposante Gebäude und –
gewaltige Denkmäler geben der
Stadt am Wasser den besonderen
Reiz und kündigen von großer
Vergangenheit. – Die Smolny-
Kathedrale (Mitte) ist der Mittel-
punkt einer ausgedehnten Kloster-
anlage. – Rostra-Säulen aus 1810
flankieren die Börse im Zentrum
des Hafens. Die dienten einst als
Leuchttürme. – Rechts: Der
italienische Saal in der berühmten
Ermitage. (Fotos: Elisabeth Mayr
und Bildband „Leningrad“)



Metrostationen befassen sich
Monopolorganisationen, die der
Staat finanziert und die unmit-
telbar dem Ministerium in Mos-
kau unterstellt sind. Die Stadt
Leningrad hat an die Baufirma
„Metrostroj“ wegen der Zerstö-
rung von Häusern oder wegen
übermäßigen Verbrauchs an
Boden bisher kein einziges Mal
finanzielle Forderungen gestellt.

Boden und Bausubstanz sind
im Besitz des Staates und nicht
den Gesetzen des Marktes unter-
worfen. Es steht außer Zweifel,
daß man neue technologische
Lösungen findet, sobald der
Stadtrat dazu übergeht, mit
„Metrostroj“ Verträge abzu-
schließen, bei denen die Forde-
rungen des Auftraggebers und
Sanktionen für deren Nichterfül-
lung zur Selbstverständlichkeit
gehören. Bis zu diesen Reformen
muß der Bau neuer Metrostati-
onen auf Eis gelegt werden.

Wichtig ist auch die Wieder-
herstellung bzw. der Ausbau des
Linien-Netzes öffentlicher Ver-
kehrsmittel (Straßenbahn, Obus).
Der Stadtrat muß daher so rasch
wie möglich Einschränkungen
des motorisierten Individualver-
kehrs im Zentrum verfügen. Der
öffentliche Verkehr, einschließ-
lich Taxis, ist stärker zu fördern.

Wir sind überzeugt, daß die
Ausweitung des Verkehrsnetzes
und die Erhaltung der historis-
chen Bausubstanz nicht unbe-
dingt in Widerspruch geraten
müssen. Eine durchdachte Ent-
wicklung und Abstimmung aller
Verkehrssysteme ist die Voraus-
setzung dafür, daß das Zentrum
bewohnt bleibt und weiterhin
seine führende Rolle im städti-
schen Leben Leningrads führen
kann.



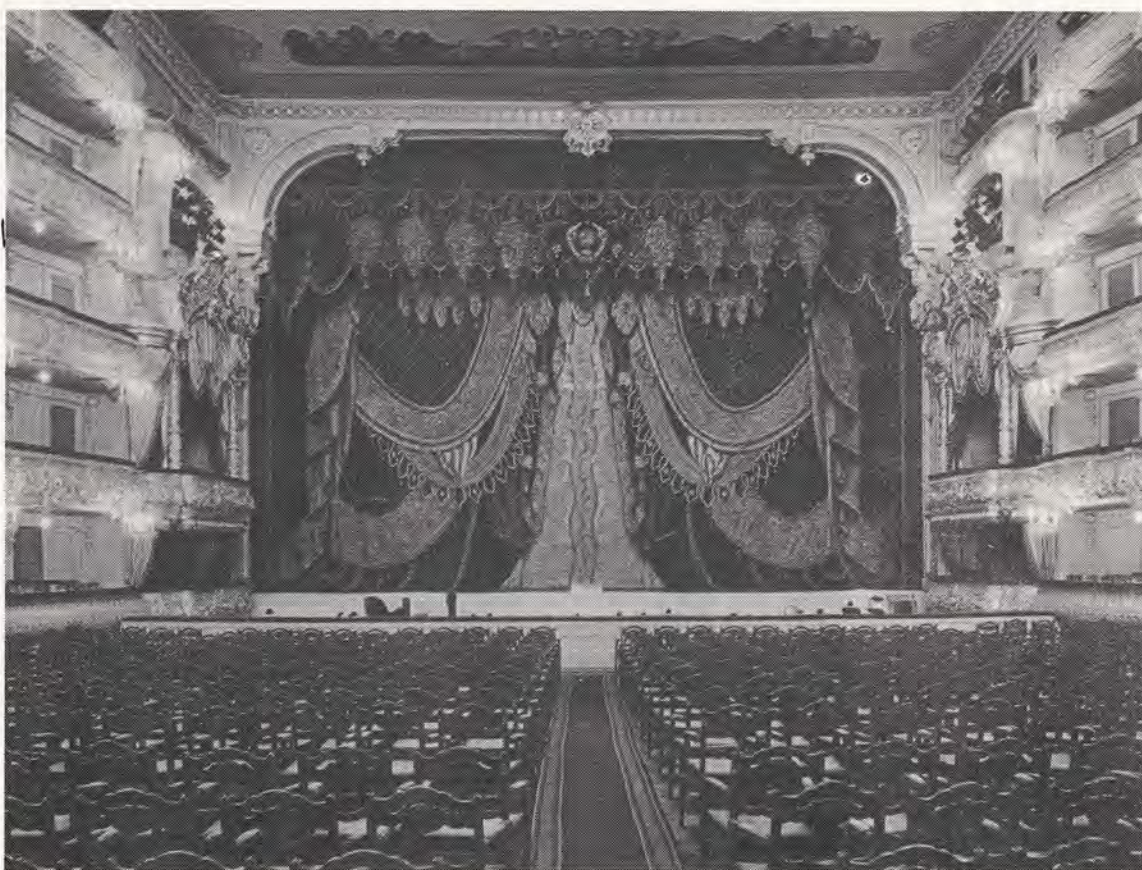
Das ist ein Ruf an die ganze Welt. – Der Organisationsausschuß des Internationalen Fernsehmarathons „St.-Petersburg-Renaissance“ bringt am 6. und 7. Jänner 1991, zur Russisch-orthodoxen Weihnacht, die Schönheit aber auch die Not von Leningrad an die Öffentlichkeit.

Für diese Präsentation im großartigen Marinskytheater (jetzt Kirow-Oper und Ballett-Theater) ist es den Initiatoren gelungen, Weltstars wie Jessy Norman, Mirella Freni, Claudia Abbado, Luciano Pavarotti und berühmte Gruppen wie das London-Royal-Ballett, das New-York-City-Ballett, das San-Francisco-Ballett, das Grand-Opera-Ballett, Paris, das Ballett der Deutschen Oper Berlin usw. zu gewinnen.

Neben den Übertragungen durch die unabhängige TV-Station Newa-TV und Leningrad-TV gibt es eine ganze Reihe von Wohltätigkeitsveranstaltungen: Auftritte erstklassiger Theatergruppen, Kunstausstellungen und Auktionen, Weihnachtsbälle in den ehemaligen berühmten Palästen usw. Das erste Mal nach 60 Jahren ist es auch möglich, in der St.-Isaac-Kathedrale eine orthodoxe Weihnachtsmesse zu feiern.

Vor den Teilnehmern aus zahlreichen Ländern, die Politik, Diplomatie, Wirtschaft, Wissenschaft und Kultur repräsentieren, wird als Vertreter der Stadt Leningrad der engagierte Bürgermeister Anatoli Sobtschak diverse Projekte für die Rettung und Aufwertung der alten russischen Hauptstadt darlegen.

Die St.-Petersburg-Renaissance peilt ein vielschichtiges Wiederaufleben der Kultur, der Geschichte und der geistigen Atmosphäre an. Die Bitte um Mithilfe bei diesem Aufbauwerk bezieht sich auf Spenden für die Sanierung und Erhaltung von Kulturdenkmälern, die Restaurierung der Altstadt, Studienaufenthalte junger Geisteswissenschaftler im Ausland, Ausstattung von Bibliotheken, Museen



Ein Ruf an die Welt!

Newa-TV sendet am 6. und 7. Januar:
„St. -Petersburg-Renaissance“



usw. mit modernen Techniken, Ausrüstung von Druckereien, Herausgabe von Publikationen, Stiftung von Kunstwerken.

Das Projekt „St.-Petersburg-Renaissance“ ist der Versuch, die Weltkultur jener Stadt wieder auferstehen zu lassen, die berühmte Schriftsteller und Musiker wie Puschkin, Gogol, Tolstoi, Dostojewski, Mussorgski, Tschaikowski, Rachmaninow und Strawinski gewürdigt haben. Der Vorsitzende des Sowjetischen Kulturfonds, Dr. Likhacev, geht davon aus, daß Leningrad wieder ein Zentrum des internationalen Handels, der Wissenschaft, der kulturellen Beziehungen und eines regen Tourismus werden kann, wenn viele Menschen und Institutionen aus allen Kontinenten mithelfen, St. Petersburg einen neuen Rang zu sichern.

M. M.

Oben: Der Fernsehmarathon wird aus dem Kirow-Theater übertragen. Es besitzt eine große Tradition. – Nebenan: In der Isaac-Kathedrale wird nach 60 Jahren erstmals wieder die russisch-orthodoxe Weihnachtsmesse gefeiert.

(Fotos: Aus dem Buch „Leningrad“)

Max Mayr

Höchste Zeit für Rettung der Petrikirche

Leningrad, in der Zarenzeit aus dem Boden gestampft und erst knappe 300 Jahre alt, gilt als Rom und Venedig des Nordens, als Paris des Ostens und als „Fenster“ zum Westen. Während der langen Belagerung im Zweiten Weltkrieg haben die Menschen und die Stadt schrecklich gelitten. Jetzt herrscht Aufbruchstimmung, die evangelische Petri-Kirche, die man unter Stalin zum Gemüsemarkt und zum Hallenbad degradierte, soll wieder Gotteshaus werden. Es ist auch höchste Zeit für die Rettung vor Feuchtigkeit und Verfall.

Auf der linken Seite des Newski-Prospekts ist die in den Ursprüngen aus 1730 stammende lutherische Peterskirche zu sehen. Die Baumeister Alexander Brüllow und Georg Zollokoff haben sie um 1830 ausgestaltet, das Äußere erinnert an die neoromanischen Gotteshäuser Westeuropas.

Die einstige Blüte der evangelischen Gemeinde hängt eng mit der Gründung von St. Petersburg (Leningrad) zusammen. Damals am Beginn des 18. Jahrhunderts beteiligten sich deutsche Handwerker, Gelehrte, Offiziere, Kaufleute und Baumeister an der Errichtung der neuen Hauptstadt, die bis 1914 St. Petersburg und von 1914 bis 1924 Petrograd hieß.

Noch um 1900 lebten etwa 50.000 Deutsche in Petersburg. Nach der kommunistischen Revolution gab es ab 1923 ein kurzes Tauwetter, doch bereits 1930 wird die Sperre der Kathedrale der evangelisch-lutherischen Petrikirche angeordnet. Die



Orgel wanderten nach Moskau, im verödeten Gotteshaus entsteht vorerst ein Gemüsespeicher, 1967 wird die Kirche zum Hallenbad. Wo einst die Gläubigen zum reichgeschmückten Altar traten, steht seither das Trampolin.

Der kunstsinnige Präsidialchef der steirischen Handelskammer, Dr. Herwig Brandstetter, der gute Kontakte zu Aktivbürgern in Leningrad unterhält, weiß seit längerem, daß es intensive Bemühungen für die Rückführung, Trockenlegung und Wiederherstellung der Petrikirche gibt, allerdings hat die „Ostsee-Schiffahrt“ noch bis 1993 das Pachtrecht.

Trotz der Schwierigkeiten ist der Bischof der Deutschen Evangelisch-Lutherischen Kirche in der UdSSR, Harald Kalnins, der in Riga seinen Sitz hat und heuer Graz besuchte, relativ zuversichtlich. In einem Gespräch mit Dr. Brandstetter und Vertretern des Internationalen Städteforums Graz erklärte der Bischof, daß die „Ostsee-Schiffahrt“ im Hinblick auf das Wiedererstarken der evangelischen Gemeinden und die verschiedenen Initiativen in Leningrad Verhandlungsbereitschaft für eine baldige Rückgabe signalisierte.

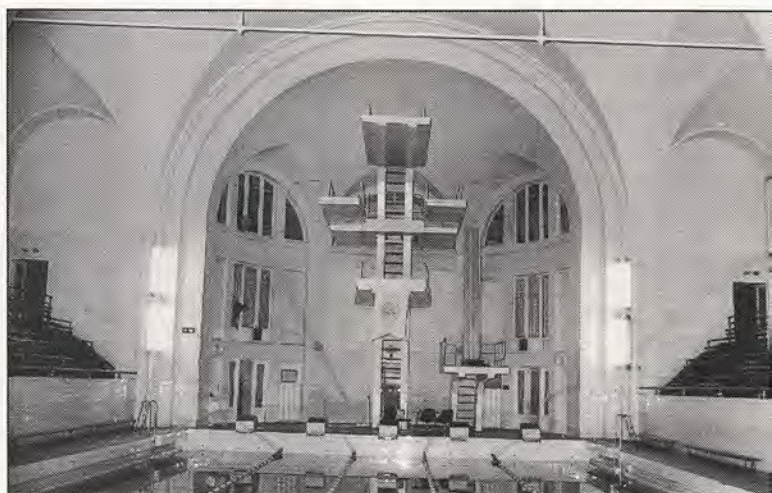
Immerhin haben der „Pflegerat für die Kirchen auf dem

Newski-Prospekt“, die Kulturkommission und der Petri-Kirchenrat Unterschriften gesammelt, die Massenmedien mobilisiert und Gespräche mit den Vertretern der Schiffahrt geführt, wie uns Tatjana G. Awlowa und Swetlana W. Alexejewa berichten.

Pastor Joseph Baronas betont, daß die Petrikirche nicht allein für die 4600 Deutschen wichtig ist, die heute in Leningrad leben, sondern auch für Tausende Touristen. Es geht zudem um die Mitglieder der etwa 600 wiedererstandenen evangelischen Gemeinden in der Sowjetunion, die derzeit noch kein einziges wirkliches Kirchengebäude haben. St. Petri könnte ihr Zentrum werden.

Seit einiger Zeit hängt an der Kirche das Schild „Staatlich geschütztes Baudenkmal“. Hoffentlich gelingt es mit Hilfe der kirchlichen Weltbünde und vieler Menschen guten Willens, daß aus dem Hallenbad in kürzester Frist wieder ein Gotteshaus wird.

Oben: Die Petrikirche um 1838. – Unten links: Bischof Kalnins mit Gattin und Sohn beim Besuch in Graz (Landhausbrunnen). – Mitte: Das Mauerwerk bröckelt, mit der Sanierung dürfte man keinen Tag länger warten. – Rechts: Das entweihte Gotteshaus. Das Sprungbrett an der Stelle des Altars, auf der Seite Zuschaueränge für Schwimmwettbewerbe. (Fotos: Swetlana, Brandstetter)



Riga: Bessere Luft nach Benzin-Embargo

Am Anfang ein paar Worte über meine Heimat Riga. Es ist die Hauptstadt Lettlands mit rund 835.000 Einwohnern. Lettland gilt als ein schönes Land – nicht umsonst wurde es von vielen „angestrebt“ – von Deutschen, Polen, Schweden und Russen. Wir haben vieles überlebt, seit dem Gründungsjahr 1201 hat Riga viel zu erzählen.

Leider wurde und wird die Stadt nicht nur durch Angriffe und Leidenschaften bedroht, sondern auch durch die Luftverschmutzung. Nach zurückhaltenden Schätzungen muß die Luft über dem Gebiet von Riga jährlich viele tausend Tonnen Schadstoffe aufnehmen, den Löwenanteil bringt der Verkehr.

Seit der Verkündung der Unabhängigkeit sind wir in ökonomische Schwierigkeiten geraten. Als Folge der Blockade entstand ein Benzin-Defizit, das entsprechende Emotionen hervorrief: Die einen erinnern sich an bessere Zeiten, da es noch genug Treibstoff gab, die anderen verlieren viele Stunden beim Schlangestehen, die dritten freuen sich darüber, daß es weniger Autos auf den Straßen gibt. So hat eine schwere Situation auch etwas Gutes. Das „Benzin-Embargo“ hat den Bewohnern von Riga klar bewiesen, wovon sie früher nicht zu überzeugen waren, nämlich,

daß es möglich ist, sein Auto in der Garage zu lassen und sich einem öffentlichen Verkehrsmittel anzuvertrauen. Der Rat der Stadt Riga hat daher den günstigen Moment genutzt, nun mit der Eingrenzung des Autoverkehrs zu beginnen, zumal dieser die Umwelt arg bedroht. Es geht nun darum, auch einen ökologisch sauberen Autoverkehr und den entsprechenden Treibstoff zu fördern. Unsere Automobil- und Mineralölindustrie hat mit dieser Arbeit schon begonnen, doch es geht alles zu langsam, auch der Umstieg auf bleifreies Benzin. Die Zahl der Autos hat in Riga bereits ein bedrohliches Ausmaß erreicht. So gab es im Sommer 1990 rund 83.000 Pkw, 9280 Lastautos, 16.900 Motorräder und 3730 Busse. Praktisch besitzt jeder achte Einwohner von Riga bereits einen intensiven Luftverschmutzer.

Inzwischen sind in Lettland Aktionen unter dem Motto „Ein Tag ohne Auto“ gestartet worden. Wir sind auch zur Auffassung gekommen, daß durch die Beschränkung des motorisierten Individualverkehrs und ein Verbot von Transitverkehr die Schadstoffbelastung von Riga um 50 bzw. 30 Prozent zu vermindern ist. In unserer Stadt sind auch ernste Schäden an wertvollen Bauwerken entstanden, wir ha-



ben uns daher entschlossen, möglichst rasch mit der Sanierung bzw. Restaurierung zu beginnen. Im Mai 1990 fand in Riga ein internationales Symposium zum Thema „Erhaltung der Architekturdenkmäler“ statt. Wir werden ein Fotoalbum über die Bedrohung von Riga, aber auch eine Dokumentation über die Gegenmaßnahmen dem Internationalen Städteforum Graz gerne überlassen. Alle Teilnehmer des Kongresses „Ersticken unsere Städte im Verkehr?“ sind herzlich gebeten, sich bald einmal Riga anzusehen, ich glaube, daß es sich lohnt.

Anmerkung der Redaktion. Wer Riga kennt bzw. schon besucht hat, weiß um die herrliche Lage der Stadt direkt am Wasser und um dieses „Kunstwerk Stadt“, das im Laufe der Jahrhunderte durch die Ideenvielfalt großer Baukünstler enorm gewachsen ist. Das reicht von grandiosen Kirchen, Klöstern, Palästen und Museen bis zu erstklassigen Zeugnissen des Jugendstils. Das beweist u. a. der große Bildband „Rigas Architektur“ von Janis Lejnicks und Indriktis Sturmanis (Fotos).

Auch die Ukraine war vertreten

Zu unserer großen Freude kamen auch Delegierte aus der west-ukrainischen Stadt Iwano-Frankowsk mit Bürgermeister DI Jaroslaw Tailich und dem Philologen Dr. Bogdan Pjatriyschko. Als Kontaktmann bewährte sich der in Graz beheimatete DI Erosław Stankow aus Sofia, dem wir auch die Teilnahme der bulgarischen Hauptstadt verdanken. Das Foto zeigt Max Mayr im Gespräch mit Dr. Pjatriyschko, Bürgermeister Tailich und DI Stankow (rechts). Iwano-Frankowsk ist heute ein bedeutendes Kultur- und Industriezentrum mit über 200.000 Einwohnern und drei Hochschulen.

(Foto: Amsüiss)



Sofia: Die überlastete Stadt braucht einen Generalplan

Peter V. Todorov

Es mag seltsam klingen – aber bis heute gibt es keinen generellen Stadtbauplan für Sofia. Die Regierung hat ihn nicht gebilligt, inzwischen nehmen die Probleme der Stadt bedrohliche Ausmaße an. Sofia wartet noch immer auf einen internationalen Wettbewerb, dabei müssen die Fragen des Verkehrs und der Ökologie Vorrang besitzen.

Sofia ist auf den Überresten der antiken Stadt Serdica entstanden. Sie war im 1. und 2. Jahrhundert Standort einer römischen Garnison und wegen der drei Mineralwasserquellen auch ein Kurort am Fuße des Vitoscha-Gebirges.

Nach der Wiederherstellung der Unabhängigkeit Bulgariens vom Osmanischen Reich wurde Sofia 1878 zur Hauptstadt Bulgariens. Die Metropole hatte damals eine Fläche von 2,5 Quadratkilometern und ganze 21.000 Einwohner. Heute leben auf einer Fläche von rund 90 Quadratkilometern 1,1 Millionen Einwohner.

Das explosive Wachstum in den letzten 35 Jahren hängt mit der Landflucht zusammen, die Liquidation der privaten Landwirtschaft ab den 50er Jahren hat in der Hauptstadt zur Überbevölkerung und zu chronischer Wohnungsnot geführt.

Sofia liegt 550 m über dem Meeresspiegel in einem Talkessel, der von Gebirgsketten mit über 2000 m umschlossen ist. Er ist schlechter durchlüftet als das Gebiet um Innsbruck, manchmal spürt man bereits den Treibhauseffekt.

Da es im Umland keine ausreichenden Wasserreserven bzw. Quellen gibt, bietet dieses Territorium lediglich die urbanistische Struktur für höchstens 300.000 bis 400.000 Bewohner – mit klug gewählter Industrie.

Um 1964 hat man – dem Beispiel sowjetischer Industriegiganten folgend, nur 20 Kilometer nordöstlich von Sofia große Metallwerke mit Jahreskapazitäten von 8 bis 9 Millionen Tonnen Roheisen und Stahl errichtet. Anfangs ohne Filter gebaut, hielten sie die Stadt unter Dauer-Smog, eine von drei Zonen wurde vom Komitee für Umweltschutz als „notleidend“ erklärt.

26 Jahre nach dem Bau dieser

Fabriken fragen wir uns, was diese Ansiedlung in der Nähe einer Millionenstadt für einen Sinn haben soll. Die Erze kommen aus fremden Ländern bis zu den Häfen von Varna und Burgas, die 500 km von Sofia entfernt sind.

Ein weiterer großer Luftverschmutzer ist der zunehmende motorisierte Individualverkehr. Sofia gehört zu den wenigen europäischen Städten, die keine U-Bahn besitzen. Ein Projekt sieht vor, daß die erste Linie (Ost–West) im Jahr 2000 fertig wird. In Sofia ist zwar ein Straßenbahn- und Oberleitungsbusnetz ausgebaut, doch läßt es viele Wünsche offen. So bewegen sich täglich etwa 300.000 Pkw durch die Stadt, die schon mindestens zehn Jahre gefahren werden. Die überalterten Motoren bringen hohen Abgasausstoß und argen Lärm, bleifreies Benzin wird kaum verwendet.

Es ist auch sehr schwierig, einen Parkplatz zu finden, weil es in der Stadt kein einziges öffentliches Parkhaus gibt. Mit Rücksicht auf archäologische Strukturen entstehen in der Stadtmitte neue Bauten ohne die dringend notwendigen Tiefgaragen.

In der Altstadt herrscht ein ständiger Stau, die Spannungen unter den einzelnen Verkehrsteilnehmern sind beträchtlich.

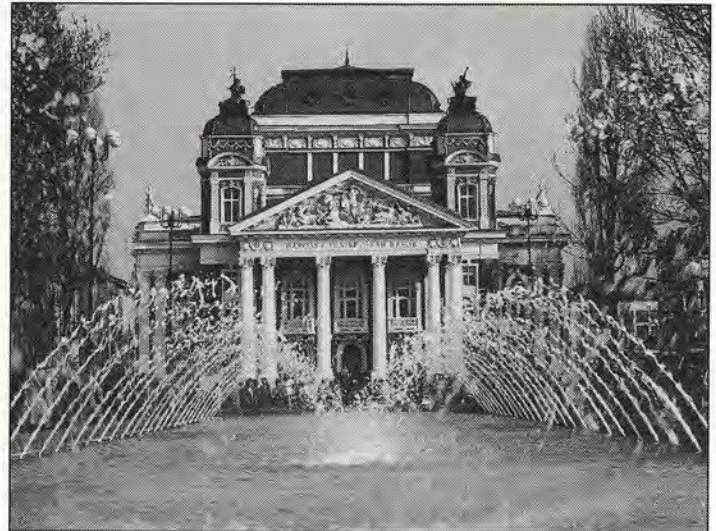
Ein weiteres ernstes Problem für die Ökologie in Sofia ist der internationale Flughafen. Er liegt so nahe am Zentrum, daß die Luftkorridore auch Wohnviertel tangieren. Ein neuer internationaler Flughafen ist geplant, doch die alte Anlage wird nicht geschlossen, sondern für den Binnenverkehr dienen.

Lauter Probleme, die im Zuge einer neuen Generalplanung gelöst werden müssen.

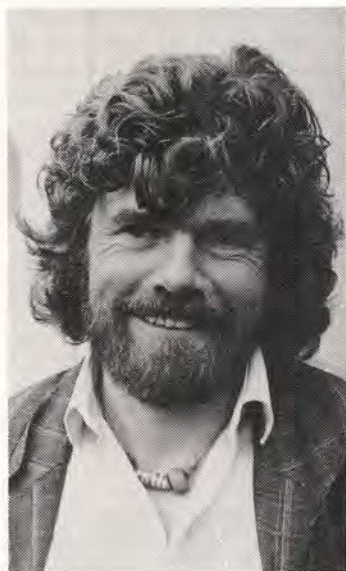
Nationaltheater in Sofia und eine Neustadt wie überall. Kommentar überflüssig.

Dipl.-Arch. Peter Vassilinov Todorov, geboren am 10. März 1940 in Sofia, ist Absolvent der Hochschule für Baufachwesen und Architektur sowie der Hochschule für Mathematik. Er spricht Deutsch, Russisch, Bulgarisch und Englisch. Seine berufliche Qualifikation bezieht sich auf Architektur, Stadtplanung, Regionalplanung und EDV. Er ist Mitglied der bulgarischen Architekturvereinigung und lebte zeitweise in den USA und in Österreich. Arch. Todorov wirkte u. a. an Projekten in Kuwait, Abu Dhabi und Nigeria mit. Seine Adresse:

Boul. VI. Zaimov 30, Sofia, Bulgarien (Telefon 44 04 54).



Land im Nebel – Land in Sicht



Europarates, setzte sich vehement für eine solche Lösung ein: „Mir ist die Erhaltung der europäischen Bergbauern wichtiger als die ganze EG!“ Er plädierte auch für einen eigenen Familientarif auf der Schiene: „Eltern mit mehreren Kindern können sich sonst den Umstieg vom Auto auf die Bahn nicht leisten.“

Landesrat Waltraud Klasnic, Graz: „Das Auto sollte außerhalb der Erholungszentren bleiben, als Alternative bieten sich Gästebusse bzw. Elektrofahrzeuge an.“

Die Weichen wurden somit für einen sanften Tourismus gestellt.

*

Eine nun schon lange Tradition setzte das Internationale Städteforum Graz fort. Bei der Erdefunkstelle stehen jetzt zwei frisch gesetzte Bergahornbäume als Erinnerung an den Nationalfeiertag und die TV-Sendung. Der „grüne Brauch“ geht auf 1980 zurück; im Jahr der Ortsbildpflege und -gestaltung gab es die erste Baumpflanzung bei der Burgringgarage in Graz.

Die Bäume hatte diesmal Ing. Herbert Bayer (Gartencenter Hartberg) gestiftet. Angesichts der riesigen Antennen (größter Durchmesser 32 m) betonte er den Zusammenklang von Natur und Technik und hob hervor, daß der Mensch ohne Grün nicht leben könne. Bürgermeister Ing. Polleruhs, Aflenz Land, gab der Feier mit der Musikkapelle und der Kindergartengruppe Graßnitz eine heimatliche Note.

Nach einer Filmvorführung im futuristischen Spezialstudio der Erdefunkstelle erklärten Ing. Helmut Schaffer und Ing. Harald Archan die von Arch. Gustav Peichl geplante Anlage, über die seit 10 Jahren Abertausende Telefonate und ungezählte Fernsehsendungen auch die der „Euro-Vision“, laufen – Erde – Weltraum – Erde.

Max Mayr

Rechts oben: Der Glas-Iglu wurde eigens für die Sendung „Land in Sicht“ gebaut. Das Wetter spielte einen Streich – es gab „Land im Nebel“. – Mitte: In der Runde wirkten Reinhold Messner und Sixtus Lanner mit. – Unten: Baumpflanzung mit dem Bürgermeister von Aflenz Land, Ing. Peter Polleruhs. – Oben links: Antarktis-Bezwinger Reinhold Messner weiß, daß man den ländlichen Raum vor totaler Überschwemmung mit Autos und Touristen schützen muß – es geht um das rechte Maß.

(Fotos: Amsüss)

Massentourismus oder sanfter Tourismus?

Schon zum dritten Mal hat das ORF-Landesstudio Steiermark zum österreichischen Nationalfeiertag die Sendung „Land in Sicht“ gestaltet. Stand 1988 die Telekommunikation im Vordergrund und 1989 „Das gesunde Dorf“, war diesmal die Frage „Massentourismus oder sanfter Tourismus?“ im Mittelpunkt.

Gesendet wurde aus der Erdefunkstelle Aflenz, die mit ihren riesigen Parabolspiegeln und der Verbindung zu den Satelliten eine Brücke zwischen den Kontinenten bildet.

Star der Telekonferenz, die Tourismusfachleute im schweizerischen Wallis (Brig und Saas-Fée) und eine Runde in Aflenz via Bildschirm vereinte, war der Extrembergsteiger, Naturfreund und Antarktis-Bezwinger Reinhold Messner aus Südtirol. Er kennt den Fremdenverkehr im ländlichen Raum, aber auch die große Welt, und so konnte er glaubwürdig fordern, man müsse den Bauern die Leistungen für die Landschaftspflege endlich abgelten.

Auch der Parlamentsabgeordnete Dr. Sixtus Lanner, Vorsitzender der Agrarkommission des



Prag – Preßburg – Graz: Partner und Freunde

Max Mayr



Die Menschen im Osten sind frei, sie suchen jedoch Partner, die als Freunde beim Aufbau der großteils desolaten Wirtschaft helfen. Eine Grazer Delegation mit Vizebürgermeister Finanzreferent Dr. Alfred Edler setzte kürzlich mit einem Brückenschlag Preßburg – Prag – Graz wichtige Impulse.

In Preßburg (Bratislava) betonte Ing. Lubomir Stano die guten Kontakte, die es zwischen beiden Städten gibt. Der Grazer Bürgermeister Alfred Stingl hatte sie angebahnt, Preßburg ist seit einiger Zeit Mitglied des ISG. Ein „Preßburg-Tag“ in Graz ist geplant, die Zusammenarbeit zwischen slowakischen und steirischen Firmen betreut Direktor Kurt Uhlmann, Handelskammer Steiermark.

Im Prager Rathaus wurden die Grazer Gäste „mit allen Ehren“ empfangen. Dr. Edler meinte zwar, man könnte angesichts der „Goldenen Stadt“ vor Neid erblassen, doch Vizeprimator Ing. František Dusek, der für Handel und Touristik zuständig ist, beruhigte: „Ich war in Graz, Sie können auf Ihre Stadt sehr stolz sein.“ Sorge bereitet dem Wirtschaftsexperten die Tatsache, daß nach der Euphorie der friedlichen Revolution nun die Reparatur der Ökonomie und Ökologie, verbunden mit Privatisierung und Hinwendung zur Marktwirtschaft, rasche Erfolge bringen muß. Für die Prager

Altstadtsanierung sind gute Bauhandwerker und einschlägige Ausbildungssysteme gefragt.

Inzwischen hat Vizebürgermeister Edler in Graz ein „West-Ost-Comptoir“ errichtet, bei dem Mag. Zbigniew Pryjda als Konsulent wirkt. Schon gibt es „Joint-ventures“ und manche neue Brücke über alte Grenzen.

Vom Prager Veitsdom waren die Grazer besonders beeindruckt. – Links oben: Blick von der Burg auf Bratislava und die Donau. – Rechts oben: Der österreichische Botschafter Karl Peterlik gab in der Residenz beim Hradschin einen Empfang, bei dem er die oft unterschätzte Rolle Österreichs für die friedliche Revolution in der ČSFR hervorhob (links Vizeprimator Dusek, rechts Vizebürgermeister Edler).

(Fotos: Mayr)

Ungarn: Ortsbildtage beleben die Tradition

Hans-Jürgen Polz:

Der 2. Ortsbildtag in Ungarn wurde in Magyarpolanyi im Komitat Veszprem abgehalten. Gleichzeitig fand ein Treffen der ehemaligen schwäbischen Bevölkerung statt. Am 20. Jänner 1948 mußten rund 2000 Menschen über Nacht mit nur 50 kg Gepäck pro Person das Land verlassen, heute leben sie mit ihren Nachkommen in aller Welt. Teilnehmer kamen aus Brasilien, Kanada, BRD, DDR usw. Das babylonische Sprachengewirr konnte auf Deutsch, das von allen noch verstanden wird, gelöst werden. Alle trafen sich bei der Ortskirche – dem hl. Ladislaus geweiht.

Diese Kirche steht am Fuße eines wunderschönen Kalvarienberges, der von seinem Gipfel einen herrlichen Blick über die hügelige Landschaft freigibt und auch auf die Petöfi utca mit ihrem einmaligen Ensemble der landschaftstypischen, schmalbrüstigen, giebelständigen Häuser auf handtuchbreiten langen Parzellen. Einige der Häuser wurden von Intellektuellen aus Budapest und Veszprem erworben und adaptiert. Dies war auch ein Anstoß für die ansässige Bevölkerung, stolz auf ihre alten Bauten zu sein.

Nahezu die gesamte angeratigte Dorfstraße zeigt sich nun im neuen „Make-up“ der strahlenden weißen Kalkung, die Fenster sind neu, auch die Türen. In den Höfen sitzt man wieder beim Glaserl Wein, die Alten können noch vor dem Haus auf der Bank sitzen. Die Straßen sind wieder voll mit „fliegenden Händlern“ und privaten Anbietern.

Das städtebauliche und grundrißliche Konzept geht auf Entwürfe von Militäringenieuren zurück, die zur Zeit Maria Theresias für die eingewanderten Schwaben einen sparsamen und ökonomisch brauchbaren Haus- und Wirtschaftstyp geschaffen haben. Auf den nur 17–20 m breiten Parzellen waren eine einfache Kleintierhaltung und Gartennutzung möglich. Die nach hinten sehr tiefen Parzellen erlaubten eine bescheidene Feldwirtschaft.

Trotz des bescheidenen wirtschaftlichen Aufschwunges der Nachkriegszeit wollten viele Bewohner ein neues, trockenes und größeres Haus. Es waren nur

wenige, die dies schafften, aber diese Bauformen stehen jetzt wie Fremdkörper in der geschlossenen Zeile.

Am Ortsbildtag wurde das neu gestaltete Dorfmuseum, das in einem dieser Häuser der Petöfi utca untergebracht ist, eröffnet. Zu diesem Anlaß weihte der Ortsgeistliche – ein Zisterzienser – das Brot, das aus der neuen Ernte gebacken wurde.

Viel bleibt noch zu tun. Die gesamte Infrastruktur hinkt der neuen Dorfentwicklung nach. Die Elektroleitungen bilden momentan einen abstoßenden „Drahtverhau“ quer durchs Dorf. Die Kanalisation liegt im argen; es gibt sie nahezu nicht. Und das ist die andere Seite der Erhaltung des historischen Ortsbildes – wenn einmal der Funke des Lebenswillens die Flamme entzündet, dann wird auch das Problem der inneren Erneuerung zu lösen sein. Die nur wenige Kilometer entfernt liegende Industriestadt Ajka bietet attraktive Arbeitsplätze in der Glas- und Aluminiumfabrik.

Ein sanfter Tourismus, der Erholung in den revitalisierten Bauernhäusern anbietet, gepaart mit Zweitwohnsitzen und Künstlerwohnungen, könnte dem Dorf Magyarpolanyi kräftiges neues Leben einhauchen.

Die gesamte Veranstaltung dauerte eigentlich drei Tage und war eingebettet in das Schwabentreffen. Am Sonntag traten verschiedene Volksgruppen in ihren Trachten auf; ihre Lieder erinnerten mit Wehmut an die alte Heimat, die sie vor 42 Jahren verlassen mußten.

Der nächste Ortsbildtag wird in Hedervar im Komitat Győr-Sopron sein. Er soll – ähnlich wie in einigen Bundesländern Österreichs – jährlich einmal das Interesse der Bewohner und der Fachleute auf die eher einfache und anonyme, jedoch weite Bereiche des Landes prägende Bautradition lenken.



Szenen vom Ortsbildtag. – Neben: Zwei Freunde der Steiermark, Chefarchitekt DI Peter Fazakas (mit Sonnenbrille) im Gespräch mit Staatssekretär i. R. Dr. György Gonda.

(Fotos: Hans-Jürgen Polz)

Zur Revitalisierung eines frühen Fertigteilhauses in Phnom Penh

In der großen Anlage des Königspalastes von Phnom Penh in Kamputschea (Kambodscha), der sich aus vielen einzelnen Bauten und Tempeln zusammensetzt, steht ein relativ kleines, zweigeschossiges Bauwerk, das sich in diesem Architekturensemble fremd ausnimmt. Es handelt sich um einen der frühesten Vorläufer heutiger Fertigteilhäuser. Das Gebäude wurde in Frankreich vorgefertigt, 1867 am Suez-Kanal zur Unterbringung von Kaiser Napoleon III. anlässlich der Einweihung dieses Kanals (Erbauungszeit von 1859 bis 1869) errichtet und danach sogleich wieder demontiert, nochmals verschifft und als Geschenk Frankreichs an das Herrscherhaus von Kambodscha im Königspalast von Phnom Penh nun endgültig aufgestellt. Von 1864 bis 1949 war Kambodscha französisches Protektorat.

Das Bauwerk war als Demonstration französischer Technik auf dem Gebiet der progressiven Architektur geplant. In seiner Demontierbarkeit stellt das Gebäude von der Konzeption her fast eine Art Vorläufer des ca. 20 Jahre später errichteten Pariser Eiffelturms dar, der zunächst nur für eine begrenzte Zeit während der Pariser Weltausstellung 1889 geplant war und daher ebenfalls demontierbar konstruiert wurde. Erst später entschloß man sich, die gewaltige Eisenkonstruktion stehen zu lassen, die inzwischen zum wohl bekanntesten Wahrzeichen der französischen Metropole wurde.

Das Gebäude in Phnom Penh wurde noch vom letzten König Kambodschas Norodom Sihanouk im Erdgeschoß zu Repräsentationszwecken genutzt; im Obergeschoß lagen seine Arbeitsräume. Unter den „Roten Khmer“ und Pol Pot wurde das Areal des Königspalastes vernachlässigt und sogar bombardiert. Dabei erlitt auch dieser Bau leichte Schäden. Seither ist er dem Verfall preisgegeben; die Fenster sind größtenteils zerbrochen und die Decken zum Teil eingestürzt. Inzwischen ist das gesamte Gebäude vom Einsturz bedroht.

Nun gibt es Bemühungen, das originelle Bauwerk zu retten und zu sanieren, wozu sich insbesondere Frankreich prinzipiell be-

reiterklärt hat. Im Sommer dieses Jahres (1990) hielt sich daher ein aus Kamputschea stammender Architekt, der heute in Paris lebt, in Phnom Penh auf, um eine genaue Schätzung der zu erwartenden Sanierungskosten durchzuführen. Es ist vorgesehen, eventuell noch heuer mit der Renovierung des Gebäudes zu beginnen.

Vielleicht sollte man diese Chance dazu nutzen, den Standort des Baues neu zu überdenken. Die jetzige Situation ist eher ein Kuriosum als befriedigend. Die umgebenden Bauten stehen in völligem Kontrast zu dem französischen Gebäude. Sieht man von der gemeinsamen Patina ab, so weist der französische Bau von seiner Gestalt her keinen Bezug zu den anderen Bauten auf. Sicher gehört das an sich interessante und auch ausgewogen gestaltete Bauwerk heute zur Stadt Phnom Penh, und die Erhaltung und Sanierung dieses frühen Fertigteilbaues ist unbedingt zu fordern. Man sollte aber doch überlegen, ob nicht ein anderer Standort – eventuell in der Nähe des Königspalastes – dem französischen Bauwerk und andererseits auch dem geschlossenen Gebäudeensemble des Königspalastes besser täte.

Das extrem enge Nebeneinander von so völlig andersartigen Bauten, wie es sich derzeit darstellt, erscheint eher zufällig und nicht sehr glücklich, selbst wenn man, vom Standpunkt der Denkmalpflege aus gesehen, die Kombination der Bauten bei aller Disharmonie auch wieder als Dokument der damaligen Zeit betrachtet. Vielleicht genügt es hierzu auch, die jetzige Situation durch eine gute fotografische und planliche Dokumentation festzuhalten. Getrennt kämen der französische Bau und auch der Königspalast wohl besser zur Geltung. Die geplante Sanierung wäre somit die Chance für eine Änderung.



Oben: Der französische Bau aus zusammengesetzten Gußeisen-Fertigteilen aus der Mitte des 19. Jahrhunderts vor einigen Gebäuden des Königspalastes von Phnom Penh, der Hauptstadt von Kamputschea (Kambodscha). Die Fotos wurden während einer zweimonatigen Studienreise im Sommer gemacht, die den Autor nach Bali, Java, Sumatra, Vietnam, Kamputschea und Thailand führte. Highlights dieser Fahrt waren die gewaltigen buddhisti-

schen Tempelanlagen von Angkor, die man nur über Vietnam erreicht, und der Borobudur-Tempel auf Java in Indonesien, den die UNESCO in einem aufwendigen langjährigen Großprojekt von Grund auf saniert hat. Darüberhinaus waren aber viele andere Tempel und heilige Bezirke sowie auch profane Bauten Ziel dieser Reise. Allein die fotografische Ausbeute besteht aus knapp 3000 Dias, die fast ausschließlich Architektur und Ethnologie betreffen.

(Fotos: Hohmann)

Zeugen der Geschichte: Stopp der Zerstörung!

Hasso Hohmann

Nahezu überall, wo Menschen gelebt haben, kann man mit archäologischen Funden rechnen. Die Wahrscheinlichkeit derartiger Funde ist vor allem auf jene Stellen konzentriert, an denen über lange Zeiträume gesiedelt wurde oder wird.

Die Orte solcher potentieller Bodenfundgebiete sind den Archäologen in der Regel lange bekannt, auch dann, wenn sie heute nur noch landwirtschaftlich genutzt werden.

Planer – Architekten, Raumplaner usw. – erfahren von solchen archäologisch interessanten Zonen meist nichts, und selbst an Archäologie Interessierte erhalten mitunter nur unzureichend Antwort auf einschlägige Anfragen. Die gesetzlichen Vorschriften sind nicht ausreichend, die Archäologieabteilungen der Denkmalämter, aber auch die archäologischen Abteilungen der Länder, sind unterbesetzt und verfügen über zu wenig Geldmittel. Umgekehrt erfahren Archäologen zumeist von geplanten Bauwerken erst zu spät.

Vor allem in den historischen Zentren der Städte, aber auch in kleineren Gemeinden und selbst in den landwirtschaftlich oder forstlich genutzten unverbauten Gebieten geht so durch Neubauten, aber auch durch Straßenbau und Zersiedelung ganzer Landstriche bzw. durch die Ansiede-

lung von Industrie oder Großmärkten auf der „grünen Wiese“ die Zerstörung archäologischer Zonen unaufhaltsam weiter. Dies war der Ausgangspunkt für das Arbeitsgespräch und das unmittelbar anschließende Symposium „Archäologie und Planung“, das vom 1. bis 5. November 1990 im südsteirischen Wildon stattfand und Archäologen und Planer sowie Vertreter weiterer tangierender Disziplinen an einen Tisch brachte. Veranstalter waren die Marktgemeinde Wildon, die Archäologische Gesellschaft Graz, die Internationale Gesellschaft für Stadtgestaltung und das Internationale Städteforum Graz.

Bisher gab es zwei Arbeitsgespräche – Archäologie und Planung – eines 1987 in Wien und ein zweites 1988 in Wildon (siehe auch ISG-Nachrichten 1/1988, Seiten 10–13, und ISG-Nachrichten 1/1989, Seiten 22 und 23). Das dritte Arbeitsgespräch wurde nun erstmalig mit einem auch für die Öffentlichkeit gedachten Symposium gekoppelt.

Zur Veranstaltung kamen Teilnehmer aus Deutschland, Österreich und Ungarn, was einen Erfahrungsaustausch über Grenzen hinaus ermöglichte. An der Veranstaltung nahmen folgende Disziplinen teil: Archäologie, Alte Geschichte, Kunstgeschichte, Denkmalpflege, Stadt- bzw.

Raumplanung, Siedlungsgeographie, Geodäsie und Architektur. Die Themen der Einzelvorträge:

● **J. Hirschmann**, Wildon: Archäologie und Planung aus der Sicht des Politikers

● **H. Hohmann**, Graz: Zum Begriff Archäologie

● **R. Breit**, Berlin: Umgang mit bestehenden Werten

● **D. Kramer**, Graz: Archäologie ohne Planung

● **R. Kostka**, Graz: Dokumentation mit Hilfe geodätisch-photogrammetrischer Verfahren

● **W. Zsilincsar**, Graz: Archäologie und Siedlungsgeographie

● **B. Hebert**, Graz: Bodendenkmalpflege im Dilemma

● **K. A. Heise**, Trier: Trier – Stadtplanung im Umgang mit der älteren Siedlungsgeschichte

● **D. Zöbl**, Berlin: Charlottenburg im Bannkreis Berlins – 1700 bis 2000 oder: Der Widerspruch von Aufbau und Zerstörung

● **A. Reithofer**, Graz: Geodätische Aufnahme in Tieschen, Hartberg und Wildon

● **H. Hierzegger**, Graz: Ein Jahrzehnt Ortsplanung Wildon

Am Ende gab es eine intensive Diskussion und einen Abschlussvortrag von **R. Breit**. Eine Ortsbegehung des historischen Zentrums von Wildon und eine Besichtigung des Wildoner Schlossbergs u. a. m. ergänzten das Programm. Im Zentrum konnten auch Beispiele von „Bauarchäo-

logie“, auf dem Wildoner Berg neben den Resten mehrerer Burgen auch ein Grabungsareal mit den Schichten einer Siedlungskontinuität vieler Jahrtausende besichtigt werden.

In den Diskussionen kristallisierten sich verschiedene Forderungen heraus.

Planer und Entscheidungsträger sollen darauf hingewiesen werden, daß der Begriff „Archäologie“ heute weitergefaßt ist als früher. So geht es nicht mehr nur um das Bergen und Konservieren von Resten monumentaler Architektur, sondern vielmehr auch um die weniger spektakulären Sedimente älterer Siedlungsräume, die wertvolle authentische Informationen über die Geschichte der jeweiligen Region und auch darüber hinaus enthalten können.

Diese archäologischen Sedimente sind in unserem Jahrhundert erstmals großflächig durch moderne Baumaschinen in zunehmendem Maße bedroht.

Der Wert dieser Kultur- und Zivilisationssedimente liegt aber nicht allein in den Aufschlüssen über die örtliche Geschichte, sondern auch in vielfältigen anderen Informationen, die für eine Neuplanung interessant sein können.

Es sollen die bestehenden gesetzlichen Möglichkeiten voll ausgeschöpft und den Entscheidungsträgern die Dringlichkeit der personellen und finanziellen Aufstockung im Bereich der Archäologie mit Nachdruck erklärt werden, damit das Aufgabenvolumen der Archäologie bzw. Denkmalpflege geschafft werden kann.

Besonders vordringlich ist die Erarbeitung flächendeckender Bodenfundkataster und ihre Veröffentlichung. Die gesetzliche Verbindlichkeit der Ausweisung und Berücksichtigung von potentiellen Bodenfundgebieten in der Raumplanung ist damit in einem Zuge zu fordern.

Höhere Strafen

Im Zusammenhang mit der aktuellen Novellierung des österreichischen Denkmalschutzgesetzes wurden die Vertreter von Denkmalpflege und Archäologie dazu aufgefordert, geeignete

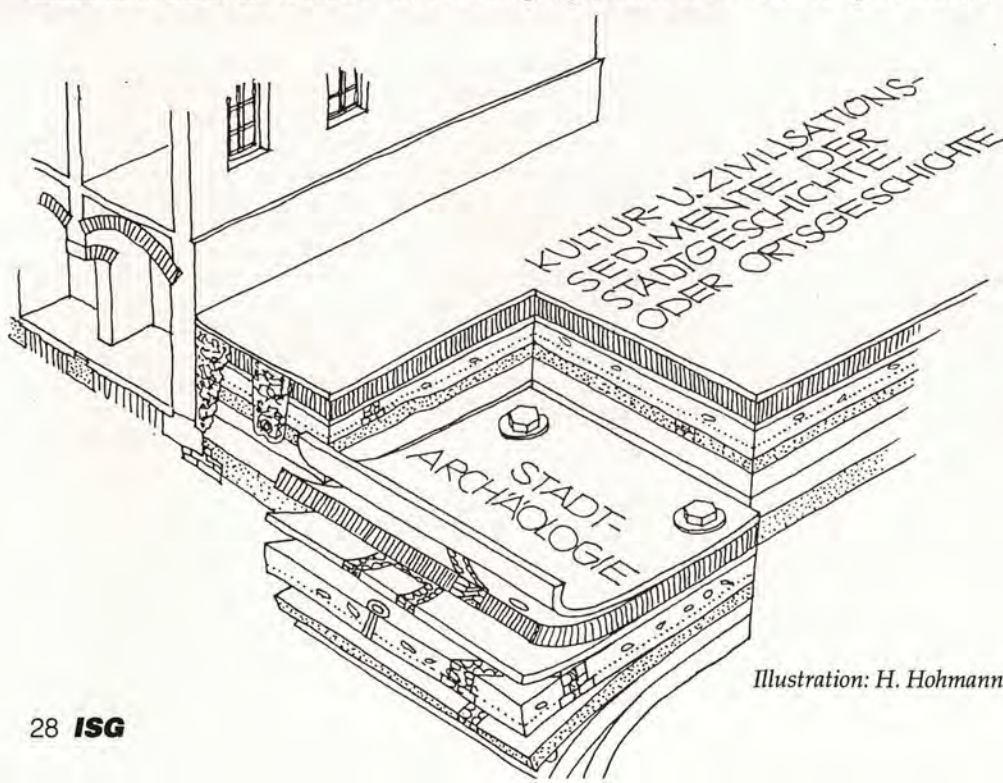


Illustration: H. Hohmann



Robert Kostka

Kulturgut – Dokumentation und Forschung

Änderungsvorschläge einzubringen. So sollte nicht die Beweislast für nicht ergrabene Bodensembles allein beim Archäologen liegen. Die Strafen für Übertretungen des Denkmalschutzgesetzes sollten erhöht werden oder, besser noch, nach der Finanzkraft des Bauwerbers gestaffelt sein. Als Modell könnte z. B. das klassische „Denkmaltuch“ dienen.

Um die Finanzierung bewältigen zu können, wurde vorgeschlagen, nach dem Verursacherprinzip die Bauwilligen für die durch das Bauen notwendig werdenden archäologischen Notgrabungen zahlen zu lassen. Man sollte nach einem gesetzlich vorgeschriebenen Schlüssel jeden Bauherrn in einen Archäologiefonds einzahlen lassen, aus dem im jeweiligen Anlaßfall die Notgrabung finanziert werden kann. Dies würde im Einzelfall für die Bauherren keine hohe Belastung ergeben.

Gefordert wurde das verstärkte Anbieten repräsentativer aufbereiteter und konsolidierter Funde, wie dies in Österreich beispielsweise in Carnuntum, am Magdalensberg oder neuerdings auch in Kleinklein oder in Flavia Solva geschieht.

Als wichtig wurde die kontinuierliche Veröffentlichung der Ergebnisse archäologischer Feldforschung samt Untersuchungen hervorgehoben. Verdienstvoll wäre die oft mangelnde, allgemein verständliche Medienarbeit, mit der die Bevölkerung zur Mithilfe motiviert werden soll. Dies könnte sogar einer breit angelegten sozialen Kontrolle gegen mutwillige oder fahrlässige Zerstörung archäologischer Funde und gegen Raubgraberei führen.

Man kann nur hoffen, daß die Veranstaltung in Wildon dazu beiträgt, das Problem von Archäologie und Planung weiter bekannt zu machen und die Lösungsvorschläge umzusetzen. Für Interessenten ist eine einschlägige Publikation mit allen Referaten geplant.

Oben: Grabrelief eines Schreibers, gefunden bei den Ausgrabungen in der einstigen Römerstadt Flavia Solva bei Leibnitz, Südsteiermark. Seit kurzem ist dort ein Museum.

Im neuen, vom Architekten G. Domenik entworfenen Erweiterungsbau für Geodäsie der Technischen Universität Graz fand am 3. und 4. Oktober 1990 die interdisziplinäre Arbeitstagung „Kulturgut – Dokumentation und Forschung“ statt. Sie wurde vom Institut für Angewandte Geodäsie und Photogrammetrie veranstaltet; das Internationale Städteforum Graz, die Archäologische Gesellschaft Graz, das Außeninstitut der TU Graz, das Bundesdenkmalamt und der Österreichische Verein für Vermessungswesen waren Mitveranstalter.

Die Arbeitstagung führte Vertreter aus den Fachbereichen Archäologie, Architektur, Denkmalpflege, Geodäsie und Photogrammetrie sowie Kunstgeschichte zu einem Gedankenaustausch zusammen. Es ging um Wünsche der Anwender von Kulturgut-Dokumentation und verschiedene technische Verfahren zur Erfassung von Kulturgütern sowie um die sinnvolle Anwendung und Kombination dieser Techniken zur Erfassung und Dokumentation.

Um für die angestrebte Diskussion breiten Raum zur Verfügung zu haben, wurden nur kurze Schwerpunktreferate gehalten. Es gab folgende Beiträge: „Denkmalschutz und Denkmalpflege in Österreich“ (F. Bouvier),

„Baufaufnahme und Bauwerksanalyse“ (H. Neuwirth), „Graz – eine Stadt mit Geschichte?“ (D. Kramer), „Kulturgut und Dokumentation – Beiträge des Bundesvermessungsdienstes“ (D. Sueng), „Datenerfassung und Interaktive Graphik zur Kulturgutdokumentation“ (A. Reithofer), „Geophysik im Dienste der Archäologie“ (G. Walach), „Kulturgutdokumentation mit Bildern“ (R. Kostka), „Grundlagen der Archäoastronomie“ (H. Lichtenegger) und „Architekturstudien in Mesoamerika“ (A. Hohmann-Vogrin, H. Hohmann), mit einem Einblick in die Forschungsarbeit der seit Jahren aktiven interdisziplinären Arbeitsgruppe Mayaforchung.

Die Veranstaltung wurde durch eine abwechslungsreiche Posterausstellung und durch Demonstration moderner Technologien ergänzt.

Die zur Themenstellung gehaltenen Kurzreferate sowie die in Kurzform zusammengefaßten Posterpräsentationen sind in einem Sammelband publiziert worden und als Folge 69 der Mitteilungen der Geodätischen Institute an der Technischen Universität in Graz erhältlich.

Wenden Sie sich bitte an Robert Kostka, TU Graz, Rechbauerstraße 12, A-8010 Graz.



Wollen wir archäologische Zonen auch weiterhin zerstören, Dokumente der eigenen Geschichte unbesehen wegwerfen und zerstören? Einmal durchgegraben sind sie unwiederbringlich verloren. Die Geschichte ist an Hand dieser Kultur- und Zivilisationssedimente dann nicht mehr rekonstruierbar. Eine archäologisch interessante Zone ist wie ein Buch, das nur einmal gelesen werden kann und das sich während des Lesens selbst vernichtet. Daher ist es wichtig, während dieses Vorganges möglichst genau zu „lesen“. Je genauer der Archäologe bei der Grabung „liest“, desto größer ist die Information. Um später erst interessant werdende Details innerhalb eines Grabungsvorganges noch einmal „nachlesen“ zu können, ist eine gute Dokumentation

Belege der Vergangenheit vernichten?

der einzelnen „Seiten“ des archäologischen „Buches“ – beispielsweise durch geodätisch-photogrammetrische Verfahren – sehr wünschenswert. Der Einsatz solcher und anderer geodätischer Techniken kann auch sehr zur Beschleunigung des Grabungsvorganges beitragen, was im Zusammenhang mit Bauvorhaben gewöhnlich wichtig ist.

Die Grabungstätigkeit einer Baufirma innerhalb einer archäologischen Zone ohne Beiziehung eines Archäologen hingegen kommt der Zerstörung eines solchen „Buches“ durch einen ignoranten „Alphabeten“ gleich.

Da der potentielle Informationsgehalt jeder archäologischen Zone mit dem Fortschritt der Technik steigt, ist es schon lange nicht mehr primäres Ziel der Archäologen, flächendeckende Grabungen durchzuführen. Nur im Falle von Notgrabungen ist man auch heute noch bemüht, das gesamte zur Zerstörung anstehende Material vorher archäologisch zu ergraben. Das Bemühen zielt jedenfalls darauf, derartige Zonen für künftige Generationen zu erhalten, aus denen auf Grund der fortschreitenden Entwicklung der Technik bei einer Grabung zu einem späteren Zeitpunkt mehr Information zu erhalten ist.

Hasso Hohmann

Umfassende Stadt- bzw. Ortserneuerung bedarf auch einer professionellen Projektorganisation und Koordination.

**Projektmanagement ist unsere Stärke!
Wir sind ein verlässlicher Partner der Gemeinden.**

Das Erneuerungsbeispiel der Stadt Köflach zeigt, daß der Weg mit unserem Unternehmen zum gewünschten Erfolg führt.



P B G E S

PROJEKT-BAUBETREUUNGS- UND IMMOBILIENGESELLSCHAFT M.B.H.

A-8010 GRAZ, GEIDORFPLATZ 2/II, TEL 0316/384534, 384554, FAX 0316/384534-16

Bürgermeister Werner Skrabitz aus Köflach und unser Geschäftsführer Max Taucher, der als Stadterneuerungs-kordinator das Stadterneuerungskonzept Köflach leitete, vor dem offenen Gerinne in Köflach.

Wer viel von Reisen versteht, hat wenig Auswahl

Graz • Hamerlinggasse 6 • Tel. 81 70 10



**Reise-
büro**

Kastner & Öhler: Mit RAD-Aktion gegen den Smog

Da staunten die Passanten, als zum Kulturfestival „steirischer herbst“ Grazer Prominente wie Planungsreferent Vizebürgermeister Edegger und Kulturstadtrat Strobl (mit Rücken zueinander) auf einem Janus-Tandem durch die Sackstraße rollten. Auch „herbst“-Intendant Horst Gerhard Haberl und seine Sekretärin Ulla Henderson (Bild unten) wagten sich an das „Wunderding“. Kommentar: „Das ist eine Schule für Radfahrer – einer übt Vorsicht, der andere übt Rücksicht.“

Dr. Franz Harnoncourt (Mitte), Firmenleitung des Großkaufhauses, sieht die „herbst“-Aktion in der Technikabteilung auch als Werbegag für reinere Luft. So verkündete ein Plakat: „Smogalarm im ‚steirischen herbst‘ – Smokeverbot bei Kastner & Öhler.“

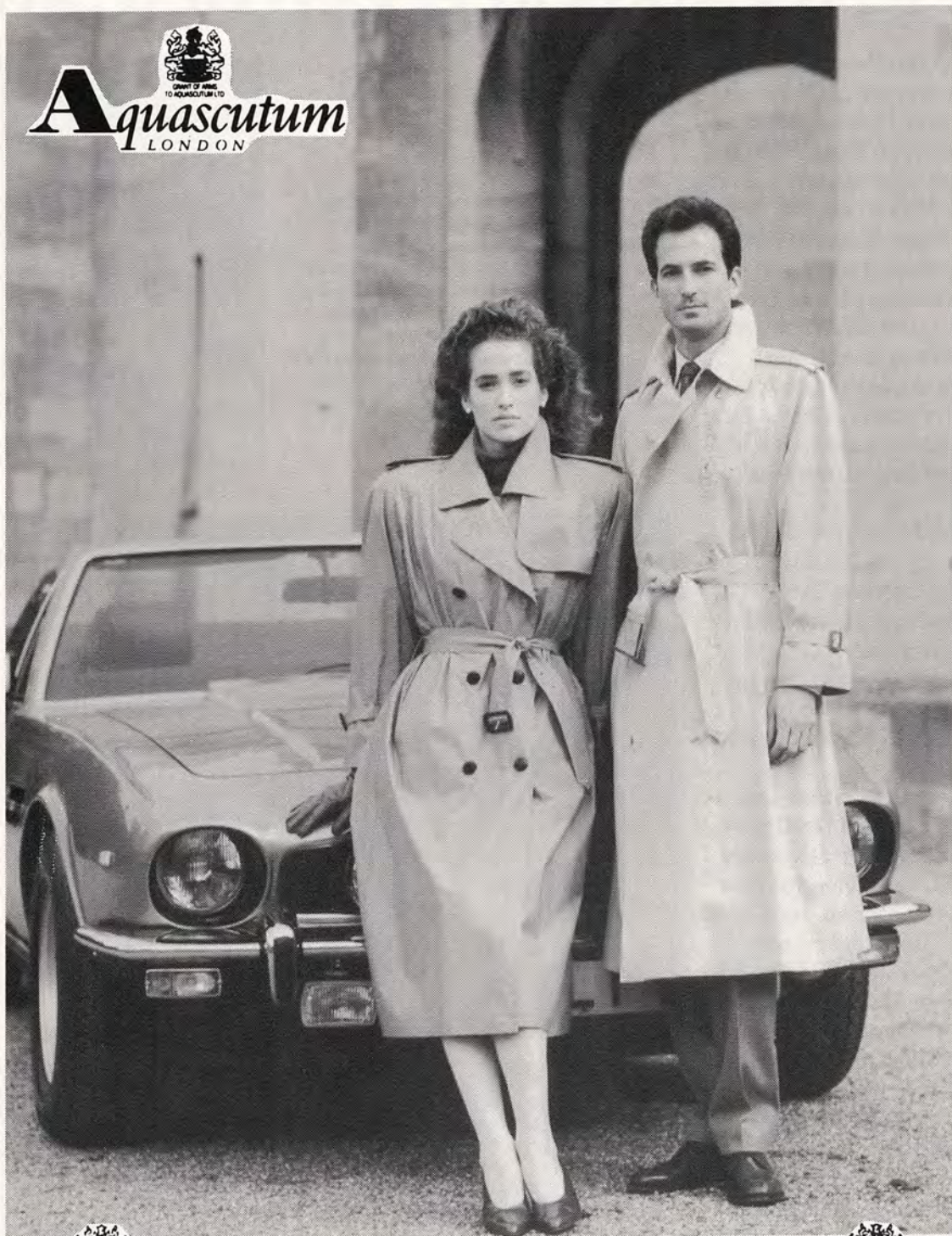
Der Mann, der das Janus-Tandem, ein „Liege-Rad“ und verschiedene Versehrtenfahrzeuge konstruierte, heißt Helmut Reichmann, ist Professor an der Kunsthochschule Saarbrücken und reich an immer neuen Ideen. So entwickelte er Mountainbikes mit einem körperfreundlichen Lenker, ein Kinderrad, das mit dem Wachstum mithält, ein Behinderten-Dreirad für Querschnittgelähmte.

Dr. Harnoncourt und seine Mitarbeiter haben als „herbst“-Gabe auch die Ergebnisse des internationalen Wettbewerbs „Die Wand“ präsentiert, und zwar in enger Partnerschaft mit der Technischen Universität Graz. Junge sowjetische Architekten haben bei dieser Konkurrenz hervorragend abgeschnitten.

Oben: Radkonstrukteur Prof. Helmut Reichmann, Kunsthochschule Saarbrücken, verweist auf die Vorteile des Behinderten-Dreirads. – Mitte: Dr. Franz Harnoncourt zeigt voll Stolz das „herbst“-Rad, das man auf dem Bauch liegend antreibt. – Unten: „herbst“-Intendant Horst Gerhard Haberl und seine Sekretärin Ulla Henderson demonstrieren in der Grazer Altstadt, daß es beim Kulturfestival vorwärts geht, auch dann, wenn man gegeneinander an-tritt. (Fotos: Amsüss)



THE BRITISH LOOK



Aquascutum
LONDON



Wien, Kohlmarkt 12



Brühl & Söhne

GRAZ, SCHMIEDGASSE 8-12 und AM EISERNEN TOR



Wien, Kohlmarkt 2, und
Flughafen Wien

Frohe Weihnachten
und ein erfolgreiches Neues Jahr.



Raiffeisen. Die Bank



Der Videofilm...



... zum historischen Festzug „Der Bauer einst und jetzt“ und zum Stadt-Land-Fest auf drei großen Plätzen in Graz ist da.

Diese Erinnerung an den 23. September 1990 bringt einen Überblick zu den 80 Darstellungen, die rund hunderttausend Städter begeisterten.

Beim Treffpunkt „Bauer und Konsument“ konnten die Gäste viele bäuerliche Spezialitäten testen, im Öko-Zelt lief ein „Club 2“, junge Gruppen musizierten.

Die Dokumentation über diese „friedliche Bauerndemonstration“ in Graz gibt es zum Vorteilspreis von nur 298 Schilling (inklusive Mehrwertsteuer). Nützen Sie bitte die Bestellkarte nebenan!

Restexemplare sind auch noch vom Katalog zum Festzug erhältlich – er ist eine Fundgrube des agrarischen Grundwissens. Präsident Erich Pörtl und NRAbg. Alois Puntigam haben diese Publikation auch den Schulen übermietet.



Oben: Getreideernte einst – dahinter die Grazer Oper. – Mitte links: Der Alnabtrieb fand viel Beifall.

Oben links: Ein Tänzchen auf dem Asphalt...

(Fotos: Amsüss 2, Stuhlhofer 1)

Unterschrift:

Absender:

Ich bestelle Stück Videokassetten vom großen Film über den historischen Festzug mit anschließendem Stadt-Land-Fest zum Preis von S 298,— pro Stück (inkl. MwSt.) zuzüglich S 20,— Versandkosten.
(Lieferzeit ca. 4 Wochen)

Porto
zahlt
Empfänger

An den
Steirischen Bauernbund

Reitschulgasse 3
8010 Graz