

4. Internationaler Kongreß  
für Altstadt- und Baukultur in Graz  
Frühjahr 1993

# *Baukunst im Spannungsfeld von alt und neu*

**Henrik -  
Prinz von  
Dänemark  
ist der neue  
Präsident  
von „EUROPA  
NOSTRA“**

**Kulturbe-  
wusste Wiener  
kämpfen um  
ein Werk des  
Barockbau-  
meisters  
Fischer von  
Erlach**

**Starkes  
Echo für  
Grazer  
Memorandum  
gegen den  
Verkehrs-  
infarkt**



## **Antwerpen – Graz**

Die belgische Stadt Antwerpen wird 1993 „Kulturhauptstadt Europas“ sein. Graz kann dazu in Partnerschaft im Frühjahr 1993 einen Kulturmonat veranstalten. Unser Bild aus dem Prachtband „Malerisches altes Europa“ zeigt Antwerpen mit der Kathedrale aus der Zeit um 1830.

## **ZUM TITELBILD**

### **Landespreis für Architektur.**

Diese hohe Auszeichnung, die in der Steiermark jedes zweite Jahr vergeben wird, erhielt kürzlich das Architektenteam Wolfgang Kapfhammer, Johannes Wegan, Gert Kofsdorff (Mitarbeiter A. Kelz, G. Hackel) für die neuen Grazer Universitätsinstitute in der Heinrichstraße. Dort sind Anglistik, Geographie und Mathematik untergebracht. Das Titelbild verweist auf den Zusammenklang mit den alten Universitätsgebäuden. (Foto: Amsüss)

## **ISG-Nachrichten 1-2/91**

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 Städteforum 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.**

# Gruß, Dank und Bitte

Noch sind wir mit der Nacharbeit zum „3. Internationalen Kongreß für Altstadt- und Baukultur“ beschäftigt, stehen wir schon wieder in den Vorbereitungen des 4. Kongresses, der sich im Frühling 1993 dem nach wie vor hochaktuellen Thema des neuen Bauens in historischen Zentren zuwendet. Als Arbeitstitel verwenden wir (vorläufig): „Baukunst im Spannungsfeld von alt und neu“.

Die Idee geht vom Grazer Stadtrat Helmut Strobl aus, der durch Vorschläge und seinen Einsatz für ein grenzüberschreitendes, umfassendes Städtenez das „Ja“ der Brüsseler Gremien für einen „Europäischen Kulturmonat“ erreichte.

Diese Veranstaltung mit den Schwerpunkten Musik, Literatur und Altstadtrevitalisierung wird in enger Partnerschaft mit Antwerpen, der „Kulturhauptstadt Europas 1993“, geplant, schon haben der Grazer Bürgermeister Alfred Stingl und Stadtrat Helmut Strobl in der belgischen Hafenstadt freundschaftliche Kontakte mit dem agilen Bürgermeister Bob Cools geknüpft.

Wir vom Internationalen Städteforum führten inzwischen mehrere Gespräche mit Vertretern der „Grazer Schule“ im Haus der Architektur. Präsident Arch. Günther Domenig und Hofrat Wolfdieter Dreiholz stellten erste Weichen für einen umfassenden Einblick in die Kulturmetropolen Antwerpen und Graz.

Was uns besonders freut – das „Haus der Architektur“ in Graz wird anlässlich des „4. Kongresses für Altstadt und Baukultur“ ein Treffen der Chefredakteure von international verbreiteten Architekturzeitschriften arrangieren. Dafür gibt es bereits Kontakte mit vielen Ländern der Erde.

Der „Europäische Kulturmonat“ wird angeblich der bisher längste Monat sein; ein erster Höhepunkt wäre der „Europatag“ am 5. Mai 1993. Allerlei Glanztlichter werden für fruchtbare Begegnungen und Impulse sorgen. (Termine und Details geben wir rechtzeitig bekannt.)  
Weitere gute Nachrichten:

● Das GRAZER MEMORANDUM für eine menschen- und stadtgerechte Verkehrspolitik findet über Europa hinaus starkes Echo. Hunderte Nachbestellungen zeugen davon.

● Die Einreichungen zu den EUROPA-NOSTRA-Wettbewerben, oft sind es umfangreiche Fotodokumentationen über wertvolle Objekte bzw. Ensembles, werden seit einiger Zeit im ISG dokumentiert und ab jetzt auch in den ISG-Nachrichten publiziert.

● Die Zahl der Mitglieder des Städteforums steigt kontinuierlich. 1985 waren es 103, nun sind es schon über 360 Mitglieder in 18 Ländern. Wir hoffen sehr auf eine gute Weiterentwicklung und grüßen in diesem Sinne die Pioniere unseres Forums ebenso herzlich wie die neu aufgenommenen Mitglieder.

Wir danken für die Unterstützung, den Erfahrungsaustausch sowie für Rat und Kritik.

Wir bitten um Ihr weiteres Wohlbollen und Ihre engagierte Mitarbeit. Im Namen des Präsidiums, des Vorstandes und des ISG-Teams bin ich mit besten Wünschen und herzlichsten Grüßen

Ihr



Prof. Max Mayr,  
Präsident des Internationalen  
Städteforums Graz

# EUROPA-NOSTRA- Wettbewerb 1990

35 Preisträger  
in 23 Ländern

EUROPA NOSTRA, 1963 über Initiative des Europarates gegründet, umfaßt über 200 Vereine und Verbände in 23 Staaten. Alle diese Institutionen bemühen sich, das Erbe unseres Kontinents, sei es Kultur oder Natur, zu retten, zu erhalten und zu pflegen. Seit 1978 gibt es einen Wettbewerb, der für besondere Leistungen die Verleihung von Medaillen bzw. Plaketten und Urkunden vorsieht.

Es ist für das Internationale Städteforum eine besondere Auszeichnung, daß die umfangreichen Wettbewerbsunterlagen nun in Graz aufbewahrt werden. Wir verdanken dies in besonderer Weise dem langjährigen Präsidenten von EUROPA NOSTRA, Henri de Koster, und Vizepräsident Dr. Otto C. Carlsson. Schon in den nächsten Ausgaben der „ISG-Nachrichten“ stellen wir die preisgekrönten Arbeiten vor. In dieser Nummer präsentieren wir aus „naheliegenden“ Gründen die für Österreich vergebenen Auszeichnungen.

## MEDAILLEN

TSCHECHOSLOWAKEI: **Prag** – Nationaltheater; Restaurierung und Wiederherstellung  
ÖSTERREICH: **Wien** – Vorortelinie; Restaurierung und Wiederherstellung  
POLEN: **Łódź** – Villa Herbst; Restaurierung und neue Nutzung als Museum Sztuki  
SPANIEN: **Sevilla** – Konvent „Los Terceros“; Renovierung und neue Nutzung als historische Gebäudeanlage  
SCHWEDEN: **Hjo** – Restaurierung einer gesamten, aus Holz gebauten Stadtanlage

## DIPLOME

BELGIEN: **Herzele** – Burg „Steenhuize“; Wiederherstellung und neue Funktion. – **Tournai** – fünf denkmalgeschützte Häuser für moderne Nutzung wiederhergestellt  
TSCHECHOSLOWAKEI: **Prag** – Mustek-Straße; Umbau der Straße zu einem Einkaufszentrum  
DÄNEMARK: **Sophienberg** – Horsholm; vorbildliche Restaurierungen. – **Århus** – Ridehused und Officersbygningen; Restaurierung und Umnutzung für neue Verwendungszwecke  
FINNLAND: **Helsinki** – Vallila; Restaurierung und Wiederherstellung der Holzhäuser  
FRANKREICH: **Bordeaux** – Galerie Bordelaise; Restaurierung eines historischen Gebäudes. – **Chantilly** – La Renomme; Restaurierung eines Pferde-Museums

DEUTSCHLAND: **Unterfelden** – Wohn-/Stallhaus; Restaurierung eines alten bäuerlichen Anwesens und neue Nutzung zu Wohnzwecken. – **Alt Sammit** (Mecklenburg) – Wiederherstellung der Dorfkirche. – **Pulheim** – Abtei Braunweiler; Restaurierung und neue Nutzung. – **Illschwang** – grundlegende Arbeiten der Dorferneuerung  
GROSSBRITANNIEN: **Kendal** – Brücken-Mühle; Neubau in einer denkmalgeschützten Zone. – **London** – Verwaltungsgebäude der „Crown Estate“ im Carlton-Haus; Restaurierung und neue Nutzung als Verwaltungsgebäude. – **Omagh** – „Ulster History Park“ (Nordirland); ein archäologischer Park, der auch zu Wohnzwecken genutzt wird. – **Springwood** – Huddersfield; großflächige Restaurierung der innenstädtischen Wohnbebauung. – **Turnbridge Walls** (Kent) – „The Pantiles“; Renovierung und Modernisierung eines Hotels und anderer Einrichtungen in einer Gebäudeanlage aus dem 18. Jahrhundert. – **Wicken Fen** (Cambridgeshire) – Erhaltungsmaßnahmen in einem Landschaftsschutzgebiet und Restaurierung der Baulichkeiten  
IRLAND: **Glendalough** – Besucherzentrum; Neubau in einer denkmalgeschützten Umgebung  
MALTA: **Valetta** – Kathedrale von St. John; Restaurierungsmaßnahmen  
NIEDERLANDE: **Den Haag** – Papaverhof; Wiederherstellung eines historischen Gebäudes. – **Groningen** – Stiftung „Alte Groninger Kirchen“; für die Restaurierung der Stadt-Kirchen  
ÖSTERREICH: **Lienz** – Liebburg; Wiederherstellung eines historischen Gebäudes und Nutzung als neues Rathaus  
PORTUGAL: **Lissabon** – Memorie-Kirche; Wiederherstellung  
SPANIEN: **Comillas** – „El Capricho“; Restaurierung eines historischen Gebäudes. – Park „de Artillerie de San Carlos“; Wiederherstellung und Neuanlage eines historischen Parks  
SCHWEIZ: **St.-Gotthard-Paß** – National-Museum; Erhaltung der historischen Bauten auf dem Paß und deren neue Nutzung als Museum  
TÜRKEI: **Nakkastepe** – Restaurierung eines alten Gebäudes und neue Nutzung als Bürohaus  
UKRAINISCHE REPUBLIK: **Fredo** – Parochal-Kirche; Restaurierung  
UNGARN: **Schloß Esterhazy**; Renovierung der Schloßkapelle  
JUGOSLAWIEN: **Karlovac** – Stadt-Museum; neue Nutzung eines historischen Gebäudes



# Eine einzigartige Plattform

**BOTSCHAFT  
DES NEUEN  
PRÄSIDENTEN VON  
EUROPA NOSTRA**

*Schon lange mit den wunderbaren Aufgaben von Europa Nostra vertraut, habe ich mit Freude die Einladung angenommen, der neue Präsident dieser Organisation zu sein. Zu dieser Freude, die ich als eine Ehre betrachte, gesellt sich jedoch auch die Frage, ob meine Fähigkeiten für die breitgesteckten Gebiete, in denen Europa Nostra tätig ist oder sein sollte, wohl ausreichen. Meine Begeisterung wird jedenfalls nicht abnehmen.*

*Die Bedeutung der Tätigkeit von Europa Nostra wird immer größer. Die Bedrohungen gegen unsere Umwelt steigen in Umfang und Intensität. Die Luft- und Wasserverschmutzung kennt keine natürlichen Grenzen. Dies wird somit zu einer weltweiten Gefahr, die eines globalen Entgegnetretens bedarf.*

*Das gesteigerte Interesse am Umweltschutz in Europa ist beruhigend. Ebenfalls beruhigend ist die Welle des Interesses, mit welchem die Völker ihr Landschafts- und Architekturerbe schützen möchten. Es gilt noch viel zu tun, um diese Bemühungen und latenten Intentionen in gezielte und effiziente Maßnahmen umzusetzen. Das Bewußtsein und die Kräfte, die in dem bisherigen Tun zum Ausdruck gekommen sind, müssen nun zum Nutzen des ganzen europäischen Kontinents – auch auf Osteuropa – ausgedehnt werden. Europa Nostra ist, da es eine weltweite, vom Europarat unterstützte Zusammenarbeit zum Schutz der Umwelt darstellt, eine einzigartige Plattform, von welcher aus wir Maßnahmen für unsere gemeinsame Zukunft treffen und andere ermutigen können, diesem Beispiel zu folgen.*

*Europa Nostra hat in den letzten Jahren aufgrund ihres engagierten und unermüdlichen Präsidenten, Henri de Koster, große Ziele erreicht. Es freut mich, daß er uns weiterhin als Vorsitzender erhalten bleibt. Mit seinem Rat, seiner Erfahrung und Hilfe und zusammen mit jedem einzelnen von Ihnen hoffe ich, daß es mir gleichfalls gelingen wird, nachhaltige Erfolge zu erzielen und Europa Nostra die treibende Kraft zu verleihen, um mit Entschlossenheit die Herausforderungen der Zukunft anzunehmen.*

**HENRIK, PRINCE OF DENMARK**

*Das Signet von EUROPA NOSTRA zeigt das vielfältige Bemühen um die Erhaltung von Kultur und Natur. Der langjährige hochverdiente Präsident Lord Duncan Sands hat sich für dieses breite Spektrum an Aktivitäten eingesetzt.*

# Henrik: Weinbauer, Musiker und Poet

**Auszüge  
aus einem  
Lebensbild  
des neuen  
Präsidenten  
von „EUROPA  
NOSTRA“**

Ein Prinzgemahl muß so feinfühlig sein wie ein Seismograph und gleichzeitig eine Haut haben wie ein Nashorn. Genau so hat Prinz Henrik von Dänemark (geb. 11. Juni 1934), der Gatte der dänischen Königin Margrethe II., seine Erfahrungen nach 17 Jahren in der heiklen Branche zusammengefaßt. Von der ersten Sekunde an ruhten die kritischen Augen der Familie Dänemark auf dem jungen, eleganten französischen Grafen und Botschaftssekretär Henri de Laborde de Monpezat, den die damalige Thronfolgerin während eines Essens bei Freunden in London getroffen hatte, was nach Auskunft des Paares einen „Blitzschlag“ zur Folge hatte.

Die Beliebtheit der späteren Königin verschärfte die Ansprüche und Erwartungen, die von den Dänen an den Gemahl ihrer Königin gestellt wurden, dessen romanischer, der nordischen Einstellung so fremder Hintergrund es ihm vielleicht nicht gerade erleichtert hat, in Rekordzeit ein richtiger Däne zu werden.

Doch Prinz Henriks diplomatische Ausbildung sowie seine früheren Erfahrungen aus anderen Kulturen waren eine gute Voraussetzung dafür, daß er die vielen unterschiedlichen Funktionen erfüllen konnte, die einer Königlichen Hoheit in einer modernen Monarchie obliegen.

Die ersten fünf Jahre seines Lebens verbrachte der Prinz in Vietnam, damals noch Französisch Indochina, wo sein Vater die Familieninteressen in Landwirtschaft, Industrie und Bergbau wahrnahm, deren Grundstein der Großvater um die Jahrhundertwende gelegt hatte. Während der Kriegsjahre wohnten die Monpezats auf dem Weingut Le Cayrou in Südfrankreich, das noch immer Familiensitz ist, doch als er später, noch blutjung, noch einmal für zwei Jahre in Indochina war, erwachte das tiefe Interesse des Prinzen am Fernen Osten und dessen Kultur und Philosophie, ein Interesse, das er noch immer hegt.

Als er später an der Sorbonne Jura und Literatur studierte, legte er gleichzeitig Prüfungen in Vietnamesisch und Chinesisch ab. Seine ersten Dienstjahre als Diplomat verbrachte er in der Asienabteilung des französischen Außenministeriums, bevor er Sekretär an der französischen Botschaft in London wurde.

Daß der Prinz in Dänemark Präsident der dänischen Sektion des World Wildlife Fund ist, ist keineswegs nur eine Formsache, sondern gründet in seiner tiefen Sorge, wir könnten unseren Planeten für unsere Nachkommen unbewohnbar machen, aber auch in seinem persönlichen Bedürfnis nach Naturerlebnissen. Einer der jetzt zu den „unerfüllbar“ gelegten Träume des Prinzen war ein Jahr auf Expedition in der Mandschurei oder in Afrika, wo er, „abgeschnitten von der Umwelt, in engem Kontakt mit der Natur leben“ wollte.

Jetzt reicht es nur zu einigen Wochen engen Kontaktes mit dem Meer, wenn der Prinz, als eifriger Segelsportler und versierter Teilnehmer an Segelregatten, in den Fahrwassern des Inselreiches Dänemark, bei Polynesien oder im Karibischen Meer Segelurlaub macht.

Prinz Henrik empfindet es als gute Grundlage, daß er nicht immer so privilegiert gewesen ist, sondern als Student in Paris jahrelang in einer der primitiven Mansarden der Stadt, den „chambres de bonnes“, gehaust hat, bevor er über die mehreren hundert Räume der drei Königsschlösser gebieten konnte. Er achtet darauf, daß seine Söhne, die geborenen Prinzen, es lernen, so zurechtzukommen, als seien sie nicht als solche geboren, und daß sie auch mit ihren Händen etwas anzufangen wissen. Auf Château de Caix, dem nur

wenige Kilometer vom Elternhaus des Prinzen entfernten Weingut des Königspaares, lehrt der Vater seine Söhne, wie man Weinstöcke beschneidet, und oft nehmen sie an der Weinlese teil.

Nach ein paar Jahren in einem französischen Internat besuchen die beiden nun ein dänisches Gymnasium, damit sie Kontakt zu anderen und breiteren Kreisen bekommen.

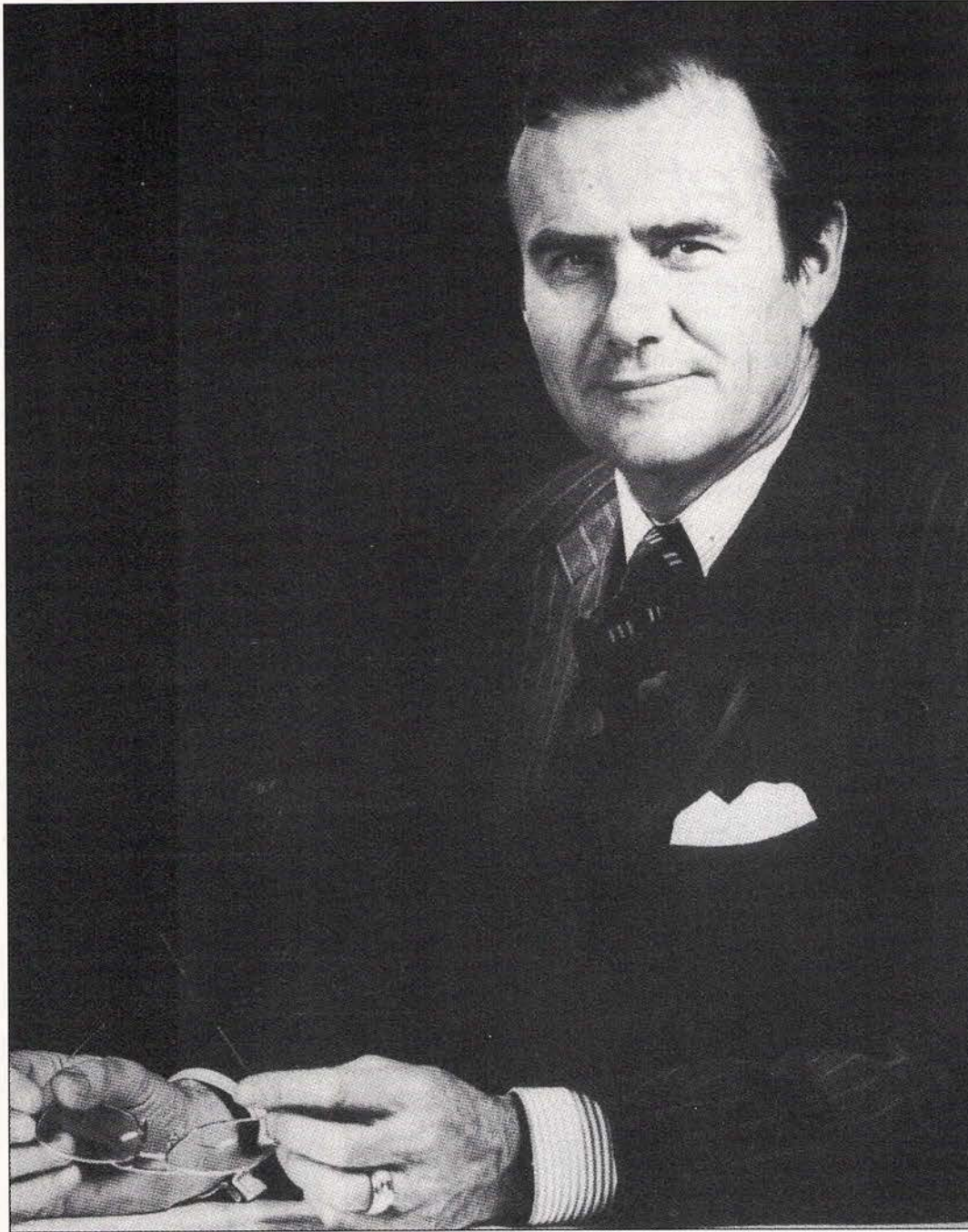
Henrik bezeichnet sich selbst als einen sehr neugierigen Menschen, der sich für außerordentlich viele Dinge interessiert, auch in seiner Freizeit. Genau wie die Königin ist er ein guter Schiläufer. Außerdem spielt er Tennis und nimmt an lokalen Turnieren teil; er hat sein Diplom als Pilot der Luftwaffe, und ab und zu fliegt er selbst in den Urlaub nach Frankreich.

Gleichzeitig neigt der Prinz ganz ausgeprägt zu intellektuellen Interessen und ist, genau wie die Königin, ein äußerst musischer Mensch. Wie seine Frau zeichnet und malt er und macht in seinen Ateliers auf den Schlössern Amalienborg und Marselisborg auch Bildhauerarbeiten.

Der Prinz liest sehr gern Lyrik und schreibt unter seinem alten Namen Henri de Monpezat selbst Gedichte auf französisch. Erst kürzlich gab er in einer kleineren Auflage eine Sammlung seiner zutiefst persönlichen Gedichte „Chemin faisant“ heraus, die auch eine Huldigung an Kopenhagen enthalten und an Freunde und Bekannte verschenkt wurden.

Als der Prinz 1967 seinen Einzug auf Amalienborg hielt, freute sich sein Schwiegervater, König Frederik IX., der drei Töchter hatte, darüber, daß mit dem Prinzen noch ein Mann ins Haus kam, und diese Freude wurde keineswegs geringer durch die Tatsache, daß Musik für beide sehr viel bedeutete. Der König war ein guter Dirigent, der Prinz ist ein begabter Pianist. Bei einem Konzert mit Det Kongelige Kapel, den Kopenhagener Philharmonikern, saß Prinz Henrik am Flügel, während sein Schwiegervater am Pult stand und das Beethoven-Klavierkonzert dirigierte. Bei einem Konzert mit demselben Orchester im Konzertsaal des Tivoli gab der weltberühmte Cellist Rostropowitsch eine Zugabe: Am Flügel saß Seine Königliche Hoheit. Sehr gern möchte der Prinz komponieren lernen: „Wenn ich mir vorstelle, ein Orchester spielte eine

**Für den Aufbau guter Kontakte und für die Übermittlung wichtiger Informationen danken wir der Königlich Dänischen Botschaft in Wien und Dipl.-Ing. Dr. Hans-Helmut Weitzer (Hotel Weitzer), Dänisches Konsulat Graz.**



*Prinz Henrik hat die jüngsten „ISG-Nachrichten“ mit Interesse studiert und uns mitgeteilt, daß er über die Zusammenarbeit zwischen dem Städteforum und den dänischen Städten Alborg und Nakskov sehr glücklich ist. (Foto aus „Dänische Themen“, Kopenhagen)*

Symphonie von mir! Das muß fast so sein, als bekäme man ein Kind!“ hat er einmal gesagt.

Der dänische Prinzgemahl hat nicht nur die Prinzessin, sondern auch das ganze Königreich gewonnen, wenn er auch sicher das Gefühl hat, zuerst habe man ihn herumgepufft wie das häßliche junge Entlein in dem Märchen von Hans Christian Andersen. Von progressiven Dänen mußte er Kritik für nahezu alles einstecken, für seine untadelige Kleidung wie für seine Ansichten zu den Übertreibungen der Frauenbewegung und seine Gedanken über das Wünschenswerte einer nicht allzu freien Kindererziehung. Nun haben sich der Prinz und die Dänen zusammengerauft; seine Heiterkeit und sein Sinn für Humor, alles Eigenschaften, die man in Dänemark hoch schätzt, tragen sehr zu seiner Beliebtheit bei der dänischen Bevölkerung bei.

Seine Überlegungen von der Ehe, die eine umwälzende Veränderung seines Daseins und seiner Zukunftspläne bedeutete, hat der Prinz ebenfalls kommentiert. Er sei zu dem Schluß gelangt: „Man muß das Mädchen nehmen, das man liebt, die Liebe ist das Wichtigste.“ Gleichzeitig beschreibt er gern die besondere Aufgabe eines Prinzgemahls als Balancekünstler. Hält er sich zu sehr zurück, dann fragen die Leute, wozu er eigentlich nutze sei; wagt er sich aber vor, so heißt es: „Für wen hält der sich eigentlich?“

Prinz Henrik hat gelernt, daß es für einen Prinzgemahl in gewissen Situationen von unschätzbbarer Wichtigkeit ist, sich selbst mit einem leichten Lächeln betrachten zu können, eine Fähigkeit, die ihm in hohem Maße zu eigen ist.

Henrik empfindet sein Leben als Prinzgemahl, so seine Worte, als äußerst bereichernd und voller Erlebnisse, die ihm als Privatperson nie zuteil geworden wären. Besonders der Kontakt zu Menschen und Aktivitäten in allen Bereichen der dänischen Gesellschaft und im Ausland bedeuten viel für den Prinzen mit dem großen Lebenshunger.

Er kann bewegt sein, wenn er den Dannebrog wehen sieht, und sagt mit der größten Selbstverständlichkeit „wir Dänen“. Doch wenn er mit sich selbst spricht, so gesteht er, dann redet er sich noch immer mit „Henri“ an und nicht mit „Henrik“.



# ÖBB: Otto Wagners „Wiener Vorortelinie“ gerettet, belebt

MAX MAYR

Die höchste Auszeichnung von EUROPA NOSTRA für 1990, die begehrte Medaille, erhielten die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) für die Restaurierung und Wiederherstellung des Otto-Wagner-Bauwerkes „Wiener Vorortelinie“.

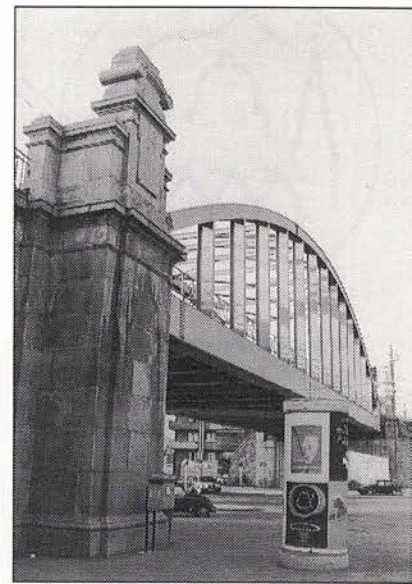
Die Sanierung beweist das steigende Interesse an der Erhaltung des technischen und industriellen Erbes. In diesem Sinne prämierte die Jury diese bedeutende Bahnanlage der Jahrhundertwende, die von den ÖBB nach achtjähriger Planungs- und Bauzeit eröffnet wurde und Investitionen von 2,3 Milliarden Schilling verlangte.

Die Revitalisierung stellte die Techniker vor schwierige Aufgaben, ging es doch einerseits um die Erhaltung aller Bauteile, wie z. B. der historischen Stützmauern und Tunnelportale, und andererseits um den Ausbau einer hochwertigen, leistungsfähigen Bahnstrecke.

Drei der von Otto Wagner entworfenen Stationsgebäude (Hernals, Ottakring und Gersthof) konnten trotz ihres überaus schlechten Bauzustandes restauriert werden, bei den drei neuen Stationen versuchte man einen formalen Anschluß an die großen Vorbilder, ohne sie

zu kopieren. Die Brücken Otto Wagners sind bekanntlich heute noch architektonische Meisterleistungen in der Stadlandschaft von Wien.

PS: Daten und Fakten über die preisgekrönte Vorortelinie verdanken wir Dr. Wolf, Generaldirektion der ÖBB.



*Unsere Bilder zeigen, mit wieviel Können und Einfühlungsvermögen die Bauten und Anlagen der „Wiener Vorortelinie“ wiederhergestellt worden sind. Wir gratulieren den Verantwortlichen der ÖBB! (Foto: Hohmann)*



# Lienz: Barockpalais wurde zu einem neuen Rathaus

MAX MAYR

Die zweite Auszeichnung von EUROPA NOSTRA (1990) erging an die Stadtgemeinde Lienz in Osttirol. Damit wurde der gelungene Aus- und Umbau der Liebburg gewürdigt. Die Übergabe von Preis und Urkunde beim öffentlichen Festakt durch Vizepräsident Dr. Otto C. Carlsson (Bremen) an Bürgermeister Hubert Huber wurde zu einem Volksfest. Besondere Anerkennung erhielt der Innsbrucker Architekt Mag. Dieter Tuscher, der „unsere Sache zu seiner Sache gemacht hat“ (Huber).

Am Anfang der Meisterleistung stand ein Architektenwettbewerb, bei dem die Jury unter Vorsitz des Grazer Architekten DI Herbert Missoni dem Innsbrucker Kollegen Tuscher den 1. Preis zuerkannte.

Der Lienzener Bürgermeister würdigte auch die Hilfe von Bund und Land sowie die Unterstützung durch Landeskonservator Hofrat DI Josef Menardi. Jahrelanges konsequentes Sparen ermöglichte es den Stadtvätern, alles bar zu bezahlen – dabei betrugen die Ankauf- und Umbaukosten 75 Millionen Schilling. An diesem Beispiel sollten sich viele Verantwortungsträger orientieren.

In der Festansprache verwies Dr. Carlsson darauf, daß EUROPA NOSTRA erreichen wolle, daß auch künftige Generationen die großartigen Werke der Baukultur erleben können. „Jedes typische Haus, das der Spitzhacke zum Opfer fällt, jede Straße, die breiter, aber nicht schöner wird, und jeder Baum, der unnötigerweise fällt, macht uns ärmer und beraubt unsere Kinder eines Stückes Heimat“, betonte Carlsson.

AUSTRIA NOSTRA, mit Johann Georg Herberstein an der Spitze, war in Lienz durch Vizepräsident Prof. Norbert Burda vertreten. Er sagte, daß die Verschönerung bzw. Revitali-

sierung unserer historischen Bauwerke (Kirchen, Schlösser, Ensembles) auch für den Tourismus eine überragende Bedeutung besitze. Dr. Franz Caramelle, der auch das Bundesdenkmalamt vertrat, sprach von einem „Festtag für das ganze Land“.

PS: Für fundierte Unterlagen und die Publikation „Die Liebburg – das neue Rathaus der Stadt Lienz“ danken wir Stadtamtsdirektor Dr. W. Obernosterer.

*EUROPA-NOSTRA-Vizepräsident Dr. Otto Carlsson (links) überreichte die Auszeichnungen an die österreichischen Preisträger. In Wien an Generaldirektor Übleis (ÖBB), in Lienz an Bürgermeister Huber (rechts). Viel Freude herrscht über die „neue“ Liebburg in Lienz. (Foto: Gaggl-Meirer)*



Die Vertreter der Wiener Bürgerinitiative schreiben in der Dokumentation „Steinschlag“, es sei noch nicht fünf vor zwölf für die Rettung. Hoffentlich! – Die Karlskirche gehört zu den überragenden Leistungen des Barockbau-meisters Fischer von Erlach. – Studium im Hofstallensemble:

## STEINSCHLAG

AKTUELLE BERICHTE AUS DER REIHE „STEINE SPRECHEN“, HERAUSGEGEBEN VON DER ÖSTERREICHISCHEN GESELLSCHAFT FÜR DENKMAL-UNDORTSBILDPFLEGE  
Wien, April – Juni 1991 Nr. 94 (Jg. XXX/1)

## KULTURBEWUSSTE WIENER KÄMPFEN UM KOSTBARES ERBE



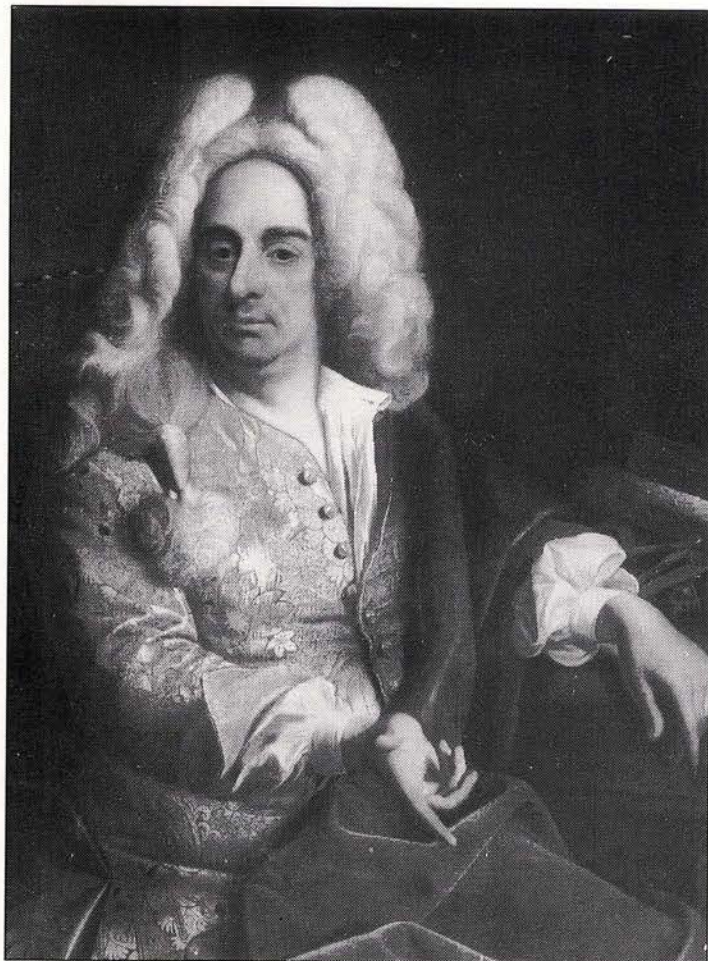
AUSTRIA-NOSTRA-Generalsekretär Dr. Arthur Spiegler, Dipl. Ing. Dr. Franz Neuwirth und Ing. Dr. Hasso Hobmann. (Fotos: Mayr)

Alle Beiträge zum Thema Bürgerinitiative Messepalast Hofstallensemble stammen aus der Publikation „STEINSCHLAG“. Die Bürgerinitiative mit Martin Stelzel an der Spitze bittet die Leser der ISG-Nachrichten sowie die Städteforum-Mitglieder, die beiliegende Unterstützungserklärung zu beachten.



# Fischer-von-Erlach-Werk ist bedroht

MAX MAYR



Mit der Auseinandersetzung um ein neues Museumsquartier für die Bundeshauptstadt Wien ist die Leistung des ersten großen Baumeisters des österreichischen Barock, Johann Bernhard Fischer von Erlach (20. Juli 1656, Graz – 5. April 1723, Wien), wieder in den Vordergrund gerückt.

Fischer von Erlach war zuerst als Bildhauer in Graz tätig, kam 1670 nach Rom und gewann dort Kontakte zu Bernini, Bellori und Borromini, wanderte 1684 nach Neapel weiter und kehrte 1686 wieder in die Heimat zurück.

Beim Regierungsantritt Josefs I. (1705) rückte er an die Spitze des kaiserlichen Bauwesens, beim Thronwechsel zu Karl VI. (1712) wurde er in seinen Ämtern bestätigt.

Fischer von Erlach beherrschte alle klassischen Spielarten der europäischen Architektur. Zum Vorbild emporgehoben wurde seine Baukunst durch ihre politische Funktion – Ausdruck für das erstarkte Bewußtsein des

Habsburgerreiches. Man lobte an ihm die weltweite, aber auch eine seltsame mystische Tiefe der Empfindung.

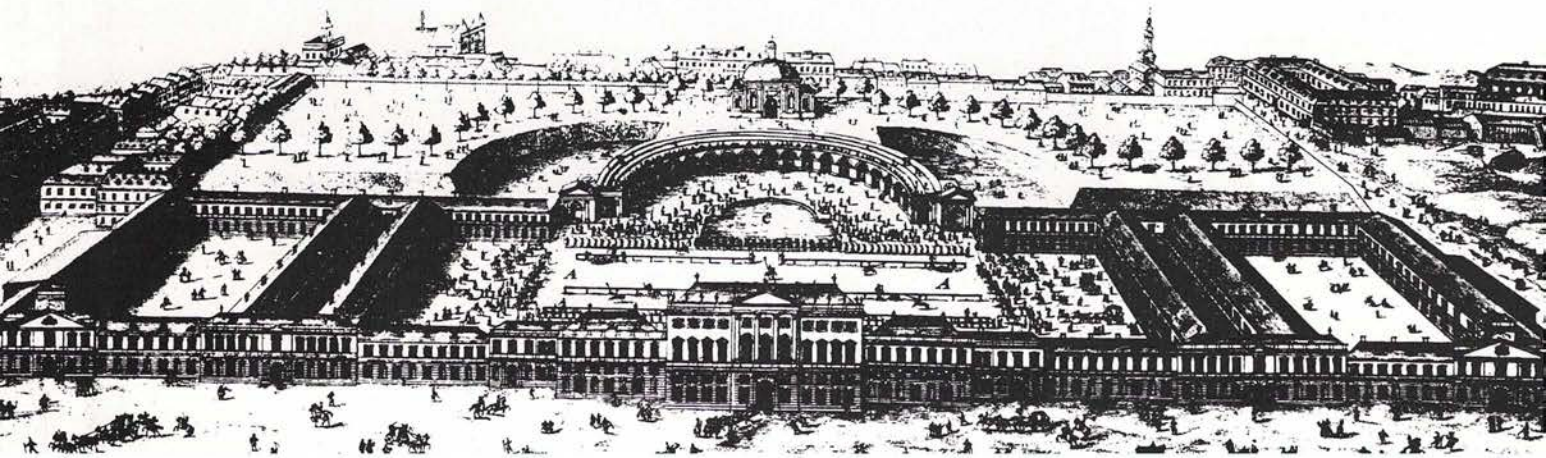
Zu seinen Hauptwerken zählen die Salzburger Kollegienkirche, die Wiener Karlskirche, das Winterpalais des Prinzen Eugen (jetzt Finanzministerium), die Böhmisches Hofkanzlei und das Palais Trautson. Bei den Mausoleen in Ehrenhausen und Graz arbeitete er an der Innenausstattung, von ihm stammen u. a. auch die Hochaltäre in Mariazell und Straßengel. Die nun umstrittenen Hofstallungen wurden ab 1723 nach seinem Entwurf begonnen. Das Schloß Schönbrunn entstand nach seinem zweiten Plan um 1695.

Gegen die Bedrohung der berühmten Hofstallungen (Messepalast) wehren sich zahlreiche kulturbewußte Wiener. Es gibt eine Bürgerinitiative, die Österreichische Gesellschaft für Denkmalpflege hat sich mit einer Resolution an die Bundesregierung gewendet, auch ein Appell an die UNESCO liegt vor. Wir bringen in der Folge die Beiträge der Sonderpublikation „Steinschlag“ aus der Schriftenreihe „Steine sprechen“.



BÜRGERINITIATIVE MESSEPALAST  
HOFSTALL-ENSEMBLE

*Johann Bernhard Fischer von Erlach; Porträt in der Karlskirche zu Wien. (Foto: Stadtmuseum Graz) – Die Ansicht unten zeigt den großzügigen Plan des Barockbaumeisters für die Hofstallungen, der jedoch nur zum Teil ausgeführt wurde.*



# Resolution an die Österreichische Bundesregierung

Wie aus Veröffentlichungen zu entnehmen ist, plant die Republik Österreich im Zuge der Verwirklichung des Projekts „Museumsquartier“ im Bereich der ehemaligen Hofstallungen (Messepalast) eine Reihe von Neubauten nach Plänen des Architekten Prof. Laurids Ortner. Zur Verwirklichung dieser Bauvorhaben ist beabsichtigt, einige Trakte der ehemaligen Hofstallungen zu demolieren. Da die Gebäude der Hofstallungen im Bundesbesitz befindlich und daher ex lege unter Denkmalschutz stehend sind und Fachleute eine Aufhebung des Denkmalschutzes nicht für gerechtfertigt halten, scheint die Demolierung über den Weg einer ministeriellen Weisung beabsichtigt zu sein.

Die Österreichische Gesellschaft für Denkmal- und Ortsbildpflege spricht sich gemäß ihrer in den Statuten verankerten Zielsetzungen und im Namen ihrer Mitglieder sowie übrigens auch im Einvernehmen mit der derzeit bestehenden Bürgerinitiative Messepalast-Hofstall-Ensemble, nachdrücklichst gegen dieses Abbruchvorhaben im Bereich der ehemaligen Hofstallungen aus und begründet diese Resolution folgendermaßen:

Die unter mehrfachen Aspekten bestehenden Erhaltungswerte des Bauensembles der ehemaligen Hofstallungen sind wissenschaftlich objektiviert und durch umfangreiche architekturhistorische Untersuchungen untermauert. Bedauerlicherweise wurden diese Untersuchungsergebnisse bei dem erfolgten zweistufigen Architektenwettbewerb ignoriert; weder wurden den Teilnehmern vorher klare Rahmenbedingungen über die denkmalschutzwürdige Bausubstanz des Bestandes mitgeteilt noch wurden diese Er-

kenntnisse bei der schließlich Juryentscheidung berücksichtigt.

Ein denkmalpflegerischer Erhaltungswert ist für die ehemaligen Hofstallungen in mindestens drei Kategorien nachweisbar:

1. Historischer Erhaltungswert. Die Baulichkeiten der ehemaligen Hofstallungen waren zur Zeit der Monarchie ein wichtiger funktioneller Bestandteil der kaiserlichen Hofburg und bilden daher einen unverzichtbaren Teil des historischen Bauensembles. Sie waren Standort des kaiserlichen Marstalls, des Fuhrparks von Hunderten von Kutschen und auch Verwahrungsort der historischen Prunkkarossen. Von ihrer funktionellen Bedeutung als Zentrum des Transport- und Fuhrwesens des Hofes abgesehen, galten die Hofstallungen bereits vor 1918 mit den hier aufbewahrten historischen Sammlungen als museale Sehenswürdigkeit und konnten vom Publikum regelmäßig besichtigt werden.

2. Architekturgeschichtlicher Erhaltungswert. Wie alle Baulichkeiten der Hofburg wurden auch die Hofstallungen im Auftrag des Herrscherhauses von Hofarchitekten und Hofbaumeistern, mithin von den jeweils höchstqualifizierten Baukünstlern ihrer Zeit, geplant und ausgeführt. Nach Entwurf des Hofarchitekten Johann Bernhard Fischer von Erlach begonnen, wurde der Hofstallkomplex von Joseph Emanuel Fischer von Erlach weiter ausgebaut; aber auch für die Bautätigkeit des 19. Jahrhunderts blieb das Barockkonzept des frühen 18. Jahrhunderts weiterhin richtungweisend: Auf die Mittelachse der Hofstallungen wurde das Burgtor ausgerichtet, selbst der große, international hoch angesehene Baukünstler Gottfried Semper richtete sein „Kaiserforum“-Projekt nach dieser Hauptachse aus und disponierte danach die Gebäude der Neuen Hofburg und der Hofmuseen (heute Kunsthistorisches und Naturhistorisches Museum).

Auch substantiell wurde die Anlage der Hofstallungen von Gottfried Semper bei seinen Neuplanungen respektiert. Die bauliche Erweiterung der Hofstallungen selbst erfolgte im 19. Jahrhundert nicht nur in Weiterentwicklung des Konzepts der beiden Fischer von Erlach, sondern im Detail auch in bemerkenswerter Anpassung an die bereits bestehenden barocken Bauabschnitte. Die große Reithalle im Mittelhof ist als Initialbau des Wiener Neobarock eine kostbare architekturhistorische Besonderheit höchsten Ranges.

3. Kulturhistorischer Erhaltungswert. Die Hofstallungen bilden in der Gesamtheit ihrer vor 1918 entstandenen Baulichkeiten auch ein einzigartiges kulturhistorisches Monument. Die palastartige Ausstattung eines Zweckbaues, wie ihn auch ein kaiserliches Stallgebäude naturgemäß darstellt, war nachweislich beabsichtigt: Sie sollte eine Verherrlichung des Pferdes als wichtigstes Fortbewegungsmittel des vortechnischen Zeitalters ausdrücken und ist an zahlreichen Ausführungsdetails, wie z. B. der Bauplastik oder den kostbar gestalteten Futterkrippen aus Marmor im Inneren, nachweisbar. Diese Substanz ist, von späteren Einbauten derzeit teilweise überdeckt, noch fast zur Gänze erhalten und könnte durch sorgfältige Restaurierung wieder zum Rang



einer Weltsehenswürdigkeit gebracht werden.

Die Österreichische Gesellschaft für Denkmal- und Ortsbildpflege fordert daher ein sofortiges Moratorium im Planungs- und Ausführungsverlauf Denkmalpflege zur objektiven Bestätigung der Erhaltungswürdigkeit. Alle weiteren Maßnahmen sollten von den Ergebnissen dieser Gutachten abhängig gemacht werden.

Die Österreichische Gesellschaft für Denkmal- und Ortsbildpflege ist der Meinung, daß der modernen Kunst ein schlechter Dienst getan wird, wenn ihre museale Präsentation nur unter Aufopferung von Kunstwerken früherer Epochen realisiert werden sollte. Ebenso wird dem internationalen Ansehen der zeitgenössischen Architektur in Österreich Schaden zugefügt, wenn die mit dem Bau des „Museumsquartiers“ beabsichtigte Selbstdarstellung der Vitalität der Republik Österreich auf Kosten bestehender Kulturwerke erfolgt, die diesem Staat tatsächlich zur Erhaltung und Pflege anvertraut sind.

**Professor Dr. Rudolf Bachleitner, Präsident**  
**Dkfm. Eduard Michelitsch, Vizepräsident**  
**Professor Martin Kupf, Vizepräsident**  
**Universitätsdozent**  
**Dr. Mario Schwarz, Schriftführer**  
**Österreichische Gesellschaft für Denkmal- und Ortsbildpflege,**  
**Wien I, Karlsplatz 5,**  
**Künstlerhaus**

Impressum: Eigentümer und Herausgeber: Österreichische Gesellschaft für Denkmal- und Ortsbildpflege, 1010 Wien, Karlsplatz 5, Künstlerhaus. Präsident: Prof. Dr. Rudolf Bachleitner, 1010 Wien, Karlsplatz 5, Tel. 587 96 63. Grundlegende Richtung gemäß § 2 der Vereinssatzungen: Erforschung und Pflege der historischen Denkmäler und Aufgaben der Ortsbildpflege. Nachdruck nur mit Genehmigung der Autoren und Fotografen. Druck: S. Melzer Ges.m.b.H., 1070 Wien, Kirchengasse 48. Erscheint in der Reihe „Steine sprechen“. Vereinsmitglieder erhalten diese Berichte gratis. Nachbestellungen gegen Spesenersatz: ASekr Franz Prochaska, Tel. 75 10 365. Idee, Text und Gestaltung: Dipl.-Graphiker Martin Stelzel, 1060 Wien, Gumpendorfer Straße 32, Tel. 587 70 37. Fotos: Gudrun Vogler, Martin Stelzel, Thomas Lehmann, Bürgerinitiative Hofstall-Ensemble.

# Das schönste sterbende Gebäude

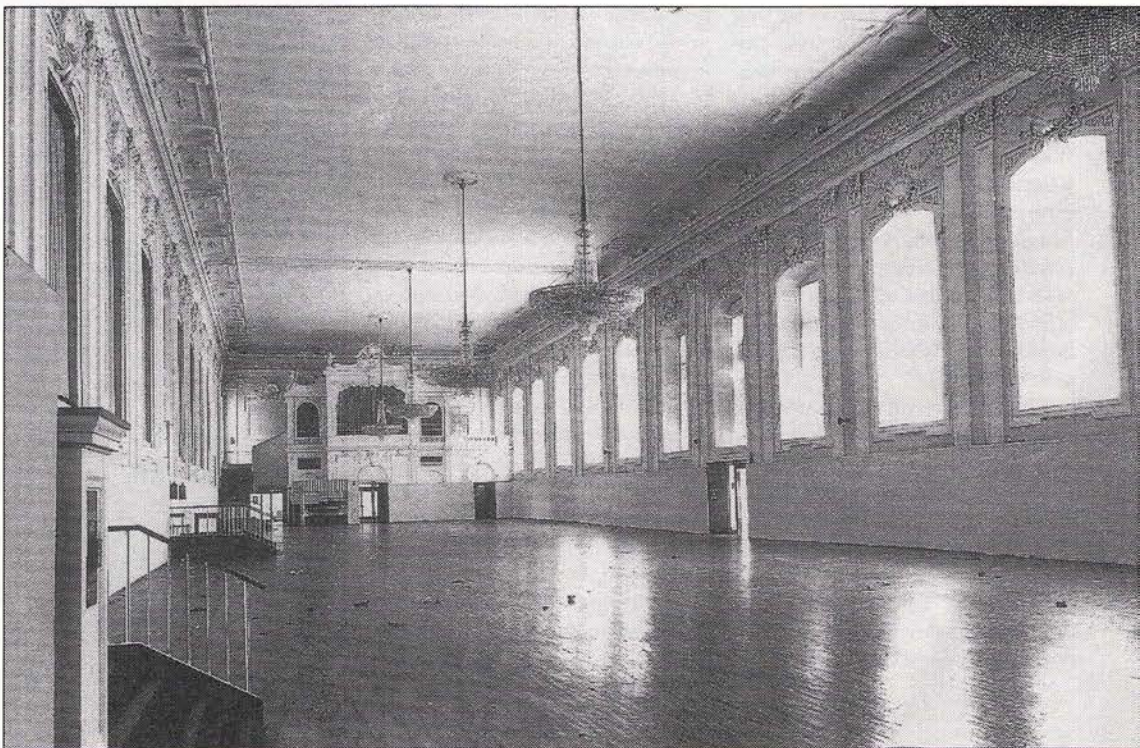
Bisher ist es erst von der Arroganz einiger Beamter und Architekten zum Tode verurteilt worden: die frühere Reithalle im Bereich der Hofstallungen, dem heutigen sogenannten Messepalast. Sechs der sieben Preisträger des Wettbewerbes für eine neue Museumsanlage im Messepalast wollen mit der Komplizenschaft der Jury diese Halle wegreißen; der siebente läßt sie zwar stehen, will aber dafür die ganze Hoffassade des Hauptgebäudes wegreißen. In Wien kann man es nicht lassen – alles muß immer das Größte, das Monströseste sein – das Allgemeine Krankenhaus, das Kongreßzentrum, die teuersten Universitätsbauten über Bahnhofsanlagen errichtet –, da kann man natürlich auch bei einem Museum nicht anders vorgehen.

Auch wenn dafür nicht der geringste Anlaß vorhanden ist, will man die Halle weg haben. Sicherlich ist diese nicht ein großes Architekturereignis, aber es ist in seiner Gliederung harmonisches Werk aus der

zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts und somit auch ein Zeitdokument.

Die Präpotenz der Architekten hat es zum Tode verurteilt – hoffen wir, daß es durch Vernunft und Geldmangel gerettet wird.

**Eva Bakos in „Richtig reisen“ – Wien; Mit Ausflügen in die Umgebung.**  
**Du Mont Buchverlag Köln;**  
**2. Auflage 1988.**



*Erinnerung an die Kaiserzeit.  
– Der Reitsaal ist noch in  
seinem Originalzustand  
erhalten, jedoch vernachlässigt.  
(Fotos: Gudrun Vogler  
und Pressestelle des  
Österreichischen Bundesdenkmalamtes)*

# „Wiener Kunst- und Wunderkammern in den Hofstallungen“\*

Sollte es zu einer Ausgliederung des Komplexes „Museum Moderner Kunst“ und dessen Neuansiedlung an einem zukunftsbezogenen Standort kommen, so ist für das Bauensemble der Hofstallungen eine museale Funktion zu finden, die eine denkmalbewusste Restaurierung des Hofstallensembles ohne Abbrüche im Bereich der historischen Substanz (Bauteile vor 1918 gemäß den Erkenntnissen des Bundesdenkmalamtes) und ohne unverträgliche Neubauten zulässt.

Zurückkehrend auf Teile der ursprünglichen Vorstellungen für das „Museumsquartier“, sollten hier bisher nicht öffentlich gezeigte Bestände der einstigen kaiserlichen Sammlungen präsentiert werden, um solcherart die Sehenswürdigkeiten von Hofburg, Kunst- und Naturhistorischem Museum für das Publikum beträchtlich zu erweitern und damit eine attraktive Bereicherung des kulturellen Angebotes für den Wien-Besucher zu schaffen.

Schwerpunkte der geplanten „Wiener Kunst- und Wunderkammern in den Hofstallungen“ sind die Präsentation von Gemälden der Sekundärgalerie des Kunsthistorischen Museums, die Bestände der Sammlung der Habsburgerportraits, Depotbestände aus der Sammlung für Plastik und Kunstgewerbe des Kunsthistorischen Museums, eine erweiterte ständige Ausstellung der Sammlung für Münzen und Medaillen des Kunsthistorischen Museums sowie eine vollständige Präsentation der weltberühmten Wiener Sammlung von Gobelins.

Einen weiteren Schwerpunkt bildet die Präsentation von antiken Kunstwerken und archäologischen Objekten von wissenschaftlichen Expeditionen aus der Zeit der österreichisch-ungarischen Monarchie. Einen Höhepunkt bildet dabei die Aufstellung der Reliefs des Herons von Gjölbasi-Trysa in ei-

nem rekonstruierten Ambiente von originaler Größe, wie sie nach der Bergung dieses weltberühmten archäologischen Denkmals geplant war. Hiefür läßt sich eine der bestehenden Hallen aus der Zeit der Wiener Messe adaptieren. Auszustellen sind ferner die Objekte des Lapidariums bzw. die größeren Depotbestände der Antikenabteilung des Kunsthistorischen Museums, die derzeit im Corps-de-logis in der Neuen Hofburg provisorisch aufgestellt sind. Ergänzt werden müßte die Präsentation archäologischer Funde durch die Exponate der österreichischen Jemen-Expedition sowie der Expeditionen Hermann Junkers und vieler anderer aus den Depotbeständen der Ägyptischen Sammlung des Kunsthistorischen Museums.

In jenen Räumlichkeiten der Hofstallungen, in denen sich restaurierbare Bestände der einstigen Stalleinrichtungen (z. B. marmorne Futterkrippen u. a.) befinden, wären solche Sammlungen zu präsentieren, die mit der hochentwickelten Kultur des Pferdewesens und des Hoffuhrparks in Zusammenhang stehen. Hier stehen große Bestände an ehemaligen Prunkgeschirren und Exponate des Hofmonturdepots zur Verfügung. Eventuell wären eine Rückholung der Prunkkarossen aus der Wagenburg in Schönbrunn und eine Einbeziehung der Pferdeharnische aus der Waffensammlung des Kunsthistorischen Museums angebracht. In diesem Rahmen sollte auch an die Möglichkeit einer Darstellung der Geschichte der Spanischen Hofreitschule gedacht werden.

Hauptaufgabe der Reithalle im großen Hof des Hofstallkomplexes sollte ihre Umwidmung zu der geforderten Ausstellungshalle für große Kunstausstellungen sein. Ihre diesbezügliche Adaptierung müßte mit größtmöglicher Schonung der Bausubstanz (einschließlich der wertvollen Stuk-

katuren im Inneren) erfolgen und maximale funktionelle Flexibilität garantieren. Die temporäre Verwendung der großen Reithalle für Theater- und Konzertveranstaltungen sollte gewährleistet werden.

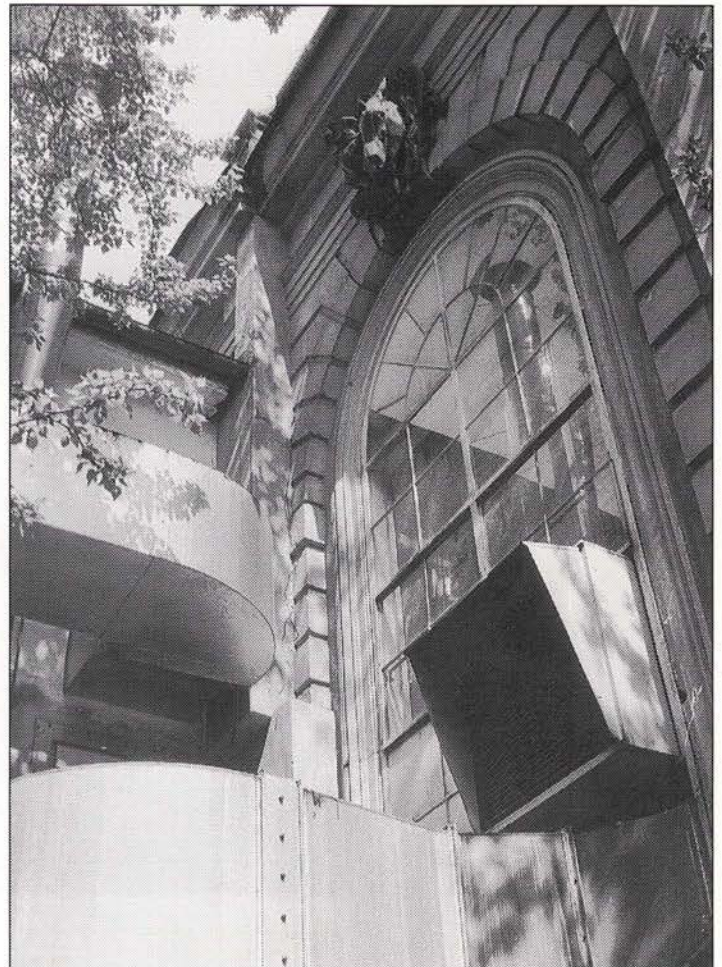
Die Unterbringung der immer wieder geforderten zusätzlichen Restaurierwerkstätten für die Bundesmuseen sollte in der Planung berücksichtigt werden.

Zur Belebung des Ensembles der „Kunst- und Wunderkammern“ wäre die Ansiedlung ausgewählter Geschäftslöcher, wie z. B. Antiquitätengeschäfte, Buchhandlungen usw. sowie Cafeterias oder Restaurants von denkmalpflegerisch angepaßtem Charakter, in Betracht zu ziehen. Die Hofflächen werden gartenkünstlerisch instand gesetzt und zu einem Bereich des Promenierens und der Erholung ausgestaltet.

Im Interesse eines neuen Mitteleuropa-Bewußtseins ist es zweifellos höchst erwünscht, wertvollsten Kulturbesitz des einstigen Kaiserhauses in großem Umfang zu zeigen, der bisher in Depotbeständen verwahrt gewesen ist. Die zahlreichen Wien-Besucher aus den Nachfolgestaaten der Monarchie müssen diese von den Habsburgern gesammelten Kunstobjekte zu Recht auch als Teil ihrer eigenen kulturellen Vergangenheit, als Teil ihres geistesgeschichtlichen Besitzschatzes ansehen. Einem derartigen Ausbau der musealen Präsentation im Bereich Hofburg/Kunsthistorisches Museum/Naturhistorisches Museum durch Schaffung der „Wiener Kunst- und Wunderkammern“ in den ehemaligen Hofstallungen wäre ein großer Publikumserfolg gewiß.

**\* Die Bezeichnung spielt an auf den Ursprung der Kunstsammlungen der Habsburger unter Erzherzog Ferdinand II. von Tirol auf Schloß Ambras (um 1580).**

*Die wertvolle Architektur des Fischer von Erlach ist durch allerlei Ein- und Zubauten schwer gestört. (Foto: Mayr)*



# Erhaltung der Hofstallungen – ein gemeinsames Anliegen!

JOHANN GEORG HERBERSTEIN

Das geplante neue Museumszentrum an der Zweierlinie bedroht den erhaltungswürdigen Komplex der ehemaligen Hofstallungen mit Zerstörung. Es steht außer Zweifel, daß dieser Fischer-von-Erlach-Bau untrennbar mit der Symmetrie Hofburg – Ringstraße – Museumsbauten verbunden ist. Das ganze Ensemble des heutigen „Messepalasts“ in seiner großzügigen Anlage mit seinem „Gesicht“ zum Zentrum Wiens, mit seinen weitläufigen Höfen und seiner großzügigen räumlichen Gliederung soll nun verändert, verbaut und teilweise geschleift werden! Neue, massive, die Fassade weit überragende Bauteile würden dem Fischer-von-Erlach-Trakt nurmehr die Rolle eines Vorbaues „erlauben“!

Die Ursachen dieses Anschlags auf ein für das kulturelle Erbe Wiens unantastbares Bauwerk liegen in offen demonstrierter Geringschätzung.

■ Das Gebäude sei Fischer von Erlach mißlungen!?

■ Das Ensemble sei ohnehin durch die Semper-Bauten der beiden Museumskomplexe entwertet!?

■ Der ganze Komplex sei gar nicht von Fischer von Erlach geplant!?

■ Die Hofstallungen hätten im Ersatz des Pferdes durch das Auto ohnehin keine Bedeutung mehr!?

■ Der heutige beschämende Zustand verlange ohnehin ganz etwas Neues!?

■ Die heutige Verwendung und Bezeichnung als „Messepalast“ ließe jede weitere „zweckmäßige“ Verwendung widerspruchlos zu!?

Die Hofstallungen haben offensichtlich in allen diesen Überlegungen keinen Anwalt mehr!?

Die Rettung und Revitalisierung der Wiener Hofstallungen könnte jedoch ein Musterbeispiel behutsamer Stadterneue-

rung werden. Statt zeitgenössische Architektur mit historischer Bausubstanz auf Kollisionskurs zu bringen, sollte

■ ein behutsamer Dialog „alte Baukunst mit neuer Baukunst“ eingeleitet werden. Das Laurids-Ortner-Projekt steht hier durchaus im Gegensatz zu anderen, weit einfühlsameren Planungsbeiträgen.

■ Der Raumbedarf eines neuen, ergänzenden Wiener Museumszentrums könnte auch unter Erhaltung und Revitalisierung des Ensembles befriedigt werden.

■ Die Frage des Standorts könnte durchaus neu gestellt werden! Das neue gewaltige Interesse an einer Wiederherstellung Wiens als europäische Metropole im Herzen unseres Kontinents verlangt nach neuen städtebaulichen Konzepten unter Einschluß neuer Kultur- und Begegnungszentren zwischen Praterstern und UNO-City („Neues Wien“). Welch eine Chance der zeitgenössischen Architekten!

■ Die Frage einer eventuell völlig anderen Nutzung des ganzen Ensembles sollte ebenfalls neu gestellt werden! Das Pferd als Thema, von „neuem Pferdeverkehr“ bis „neuer Phantasie“ um ein neues Quartier der Spanischen Hofreitschule, könnte durchaus neue Impulse für Wien bringen.

Die Chance zur Rettung dieses ehrwürdigen Bauwerks liegt in den Händen der Wiener Bürger. Es ist hochehrfrohlich, daß die Erhaltung des kulturellen Erbes, der erhaltungswürdigen Bausubstanz, öffentliches Anliegen geworden ist. Viele Beispiele zukunftsweisender Stadtpolitik, von Erhard Buseks (!) beispielgebender Politik gegen die „Saurier“, für ein neues Wien-Bewußtsein und für die Erhaltung und Wiederentdeckung des Schönen und der Lebensqualität in der Stadt (Jörg Mauthe) bis zur konsequenten Altstadterhal-

tung in Graz und viele andere Beispiele zeigen, daß Erhaltung politisch immer belohnt und Zerstörung politisch immer bestraft wird! Man besinne sich darauf!

Auch die Allianzen zwischen engagierten Bürgern und engagierten Medien sind hier bereits Legion, genauso wie ihre weltweit beachteten Wirkungen. Die Lösung liegt im Überdenken und im Dialog. Im Aktivieren des Widerstandes gegen drohenden Vandalismus, in neuen Lösungsansätzen für die so wichtige Aufgabe einer beispielhaften Wiener Museumspolitik.

Die Verantwortung liegt bei den Entscheidungsträgern, bei den Fachleuten, bei den Interessenvertretungen und der Wiener Bevölkerung gleichermaßen! Als Präsident von Austria Nostra, des Exponenten von Europa Nostra in Österreich, einer vom Europarat zur Erhaltung des kulturellen und natürlichen Erbes gegründeten europäi-

schen Institution, melde ich hiemit im Namen von Austria Nostra nachdrücklichst unseren Einspruch gegen das Verbauprojekt in seiner derzeit vorliegenden Form an!

Die Erhaltung der Hofstallungen ohne Zerstörung ihres Gesichts und ihrer baulichen Struktur ist unser gemeinsames Anliegen. Wir werden gemeinsam konsequent und mit starker und kompetenter Unterstützung im Rücken dafür streiten. Die Hofstallungen haben – auch in Austria Nostra – ihren kämpferischen Anwalt – die Anwaltschaft der initiativen Bürger! Suchen wir daher entschlossen und konstruktiv gemeinsam nach der besseren Lösung!

*Der Rathausmann vor dem Sitz der Wiener Stadtregierung. Sie müßte neuerlich einen Diskussionsprozeß über die Zukunft der Hofstallungen und eines künftigen Museumsquartiers einleiten. (Foto: Mayr)*



# Eine europäische Sehenswürdigkeit

MARTIN STELZEL

**Hofstallstraße 1!** Kaum jemand kann heute noch mit dieser Adresse, die einstmals zu den exklusivsten Wiens zählte, etwas anfangen. Traurig und wehmütig präsentiert sich die Prachtfront des ehemals größten und bedeutendsten Marstalls des Abendlandes an der Museumsstraße, die den VII. Wiener Bezirk vom I. Bezirk trennt. Die einfalllose, relativ frische Färbelung täuscht, denn dahinter geht der Verfall rapid weiter, dem die vielen steinernen Pferdeköpfe oberhalb der Torbogen und Hofdurchfahrten geduldig zuschauen. Wie lange noch – war doch in der Vergangenheit ihr Palast bestenfalls vergleichbar mit den Stallungen von Versailles!

Wie entstand aber dieser einmalige Palast für Pferde in Wien? Anfang des 18. Jahrhunderts beauftragte Kaiser Karl VI. den bedeutendsten und anerkanntesten Baumeister seiner Zeit, Johann Bernhard Fischer von Erlach, mit der Planung eines riesigen Marstalls für 600 Pferde und 200 Karossen nebst allen dazu notwendigen Geschirr- und Sattelkammern sowie den Unterküften für das Personal. Die Baubewilligung wurde am 17. Februar 1719 erteilt.

Bis zur zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts hatte es für Pferde und Wagen des Hofes keine besonders ausgewiesenen Baulichkeiten gegeben, obzwar die Unterbringung eines Teiles der Pferde in zwei

Häusern der Inneren Stadt, im sogenannten „Klepperstall“ und der Tragtiere im „Sänftestall“, nachzuweisen ist. In mehreren Etappen übersiedelte später ein Teil der kaiserlichen Leibpferde in die Stallburg; im Laufe des 17. Jahrhunderts wuchs der Marstall weiter an. Für die Unterbringung und die Kosten hatte die Stadt Wien zu sorgen. Zuletzt waren Pferde und Wagen in 53 Häusern „in der Stadt“ und auch „auf der Wieden“ verteilt.

Dabei muß man bedenken, daß erst im 16. und 17. Jahrhundert Personenfahrzeuge für die repräsentative Selbstdarstellung – dann allerdings sehr rasch – in Mode kamen. Nach der Zweiten Türkenbelagerung (1683) entfaltete sich rund um das damalige Wien eine rege Bautätigkeit. Der Adel zog aus der Stadt hinaus und errichtete seine prachtvollen Residenzen und Sommersitze. Die Vorstädte wuchsen zusammen, und unter Prinz Eugen wurde der Linienwall als äußerste Befestigungsanlage errichtet.

Eine derartig große palastartige Anlage, wie der beabsichtigte Bau des kaiserlichen Marstalls, konnte innerhalb der damaligen Stadt aus Platzgründen gar nicht ausgeführt werden. Fischer von Erlachs ursprüngliches Projekt war sicherlich beeinflusst von kolossalen Anlagen des antiken Rom, wie dem „Goldenen Haus des Nero“ und den Diokletiansthermen. Die projektierte Anlage bestand aus einem Mittel- und mehreren Seitentrakten, einem

Amphitheater für die Zuschauer bei Karussellspielen, einem großen und zwei kleineren Höfen, einer Pferdeschwemme, Gartenanlagen und einer Kapelle und reichte in ihrer ursprünglichen Planung weit über die heutige Karl-Schweighofer-Gasse hinaus.

Nach dem Tode seines Vaters modifizierte Joseph Emanuel Fischer von Erlach die Pläne. Die gerade Front der Hauptfassade ist in fünfzehn Teile gegliedert und besteht aus sieben mit Giebeln versehenen Trakten, von denen der mittlere alle anderen überragt, und acht niedrigen Zwischenbauten. Trotz der gewaltigen Länge der Hauptfassade mit 364 Metern erscheint diese keineswegs eintönig. Wie aber aus den vielen leeren Nischen ersichtlich ist, kam es nicht mehr zum figuralen Schmuck des Baues, wie ihn Fischer von Erlach geplant hatte, denn politische Gründe und Geldmangel erzwangen die vorläufige Einstellung des Baues, der vorerst ein Torso blieb. Das Projekt des Imperialen Forums vor der Hofburg, das später, im 19. Jahrhundert, wiederaufgenommen wurde, war bereits in Fischers Entwurf vorhanden: Ein Grundriß der Hofburg, wie ihn Joseph Emanuel Fischer von Erlach – möglicherweise auf Ideen des Vaters zurückgreifend – übermittelt, zeigt, daß die Hofstallungen tatsächlich der Querausdehnung der

Hofburg vom Amalienstrakt bis zur Hofbibliothek entsprachen.

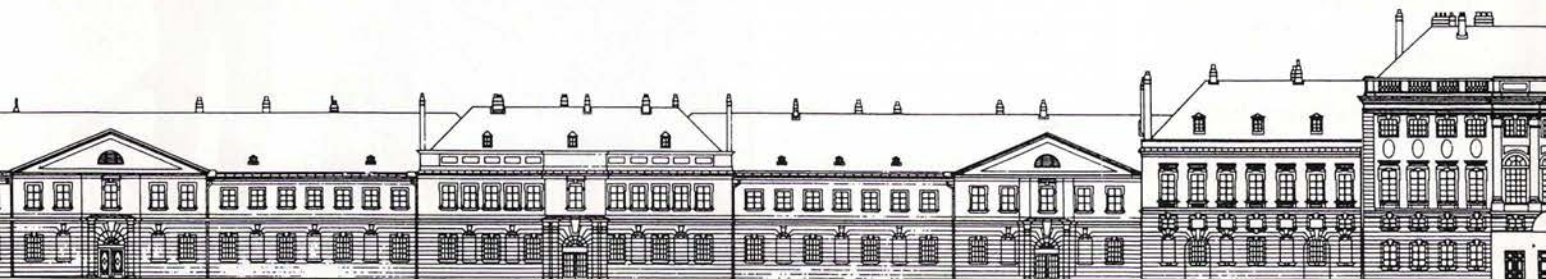
Trotz laufender Umbauten erwiesen sich die Hofstallungen aber bald als zu klein für den ständig anwachsenden Marstall. 1764 wurde das Palais des Grafen Haugwitz in der Josephstadt erworben, wo man unter Joseph II. einen weiteren Marstall und eine Reitbahn errichtete. Aus Beschreibungen ist zu entnehmen, daß die Innenausstattung der kaiserlichen Stallungen im Hofstallgebäude sehr prächtig gewesen sein muß.

1772 wurden die Häuser Laimgrube 174 und 176, die an der Seite der heutigen Mariahilferstraße an die Hofstallungen anschlossen, zugekauft. Die kaiserlichen Wagen waren damals zum Teil auch im Erdgeschoß der Hofbibliothek und in diversen Remisen im Burgbereich untergebracht, wo sich auch heute noch unzählige intakte Stallbereiche befinden.

1809 diente der Gebäudekomplex der k. k. Hofstallungen den angreifenden Franzosen bei der Belagerung Wiens als Bollwerk, das von Wien aus beschossen und von 578 Treffern schwer beschädigt wurde.

Nicht zuletzt wegen des enormen Wagenbedarfs zur Zeit des Wiener Kongresses (1815) – Kaiser Franz I. ließ allein für den Kongreß 150 Wagen und Schlitten bauen – beschloß man, die k. k. Hofstallungen „in allen ihren Teilen“ zu renovieren, was dann insgesamt 30 Jahre in Anspruch nahm. 1829 wurde wieder an einen großzügigen Ausbau der Hofstallungen gedacht, wofür vier verschiedene Projekte erhalten sind, von denen jedoch keines realisiert wurde; man behalf sich weiter mit Provisorien.

Erst in der zweiten großen Bauphase 1851 bis 1856 unter dem k. k. Hofarchitekten Ortnauer und dem damaligen Hofbaumeister Leopold Mayer



(1808 bis 1866), in dessen Hand auch die Ausführung lag, erhielt das Hofstallgebäude seine heute noch weitgehend erhaltene Form in engster Abstimmung zum Fischer-von-Erlach-Trakt, der dabei restauriert wurde. Hierbei ließ man dem Hofstallgebäudeinspektor Josef Lang bei der Bauleitung relativ freie Hand. Die Neuplanung bezog damit nicht nur Fischer von Erlachs Haupttrakt ein, dessen Hofseite von allen hässlichen Zubauten befreit wurde, sondern knüpfte auch weiter an das barocke Konzept der ursprünglichen Hofanlage mit amphitheatralischem Abschluß an. Irgendwie scheint aber doch auch der Genius des Architekten Paul Sprenger den Umbau beeinflusst zu haben, ist dieser doch mit seinen Höfen und Durchfahrten eine noch fast wiedermeierlich wirkende Anlage mit einem beinahe ländlichen Lokalkolorit in den hinteren Bereichen.

Das Hofstallgebäude bot nun bis 1918 für 600 Pferde und mehr als 400 Bedienstete einen optimalen Lebensraum, bedeckt doch der ganze Komplex 43.894 m<sup>2</sup> verbauten Grundes. Die Gesamtlänge allein beträgt 364 m, die größte Gebäudetiefe 130 m. Die Hauptfront mit 99 Fensterachsen und sieben Toren an der Vorderseite, zu denen zwei weitere in die Mariahilferstraße und gegen den ehemaligen Spittelberg kommen, hat palastartigen Charakter.

Schon Carl Gustav Wrangel beschreibt in seinem 1890 erschienenen Buch den österreichischen Marstall als eine europäische Sehenswürdigkeit: Die Ensembles der Paradezüge des kaiserlichen Hofes zu Wien böten ein wahres Mu-

sterbild einer allen Anforderungen der Etikette entsprechenden Gala. Die Details befriedigten den Kenner. Nach Wrangel gab es keinen anderen Hof als den österreichischen, wo sich bei großen Anlässen ein so imponierender historischer Pomp entfaltet hätte und wo so viel Sinn für schöne Ausstattung und guten Geschmack das historische Zeremoniell in Szene gesetzt haben. Aber nicht nur die Szenarien bei großen Ereignissen erregten ob der erlesenen Pracht immer wieder Aufsehen, sondern auch die Leib- und Suitewagen des Hofes, die das tägliche Stadtbild beherrschten, waren unübertrefflich in ihrer noblen Eleganz.

200 bis 250 Fahrzeuge wurden in diesem Marstall täglich fahrbereit gemacht, einschließlich aller Wirtschaftsfuhren sowie auch der Kulissentransporte für die Hoftheater. Während der Besuchsstunden von 12 bis 15 Uhr mußte eine musterhafte Ordnung im Stall herrschen und das gesamte Personal in dem für das Publikum zugänglichen Hofstallbereich tadellos adjustiert sein. Für die Livreen und Monturen sorgte eine eigene Livreeschneiderei. In den Remisen und Schauräumen des ersten Stockes konnten schon seinerzeit die historischen Prunkwagen, Sänften und Geschirre der „Reichen Sattel- und Geschirrkammer“ bewundert werden, die seit Maria Theresias Zeiten museal betreut wurden und zu besonderen Gelegenheiten auch Verwendung fanden. Seit der Auflösung des Wiener k. u. k. Hof-Marstalls (1918) im Rahmen der Obersten Verwaltung des Hofärars – die immerhin fünf Jahre dauerte – gehören die Hofzugställe als solche der Vergangenheit an.

Heute gilt es, die prachtvolle Architektur des Hofstallgebäudes als untrennbaren Teil des gesamten Hofburgensembles zu

erhalten, haben doch Politiker die totale Verbauung und den weitgehenden Abriß der ehemaligen Hofstallungen beschlossen. Nur Fragmente des ehemals bedeutendsten Marstalls der Welt, die Frontseite, das Werk der beiden Fischer von Erlach, dienen als Garnierung und Abdeckung des Neubauprojekts; bis zu 55 Meter hohe, riesenhafte Bauten sollen diese überragen. Eine nur vordergründige Sorge um die Moderne Kunst unter dem Schlagwort „Museumsquartier“ verdeckt eine mutmaßliche riesige Bauspekulation am Rande der Innenstadt, deren Ausführung in der beabsichtigten Weise unbedingt verhindert werden muß!

Seit der Präsentation des Architekturmodells am 7. Juni 1990, wo 180 Anrainer diesen unzumutbaren Anschlag auf das Stadtbild gegen nur vier Stimmen ablehnten und eine Bürgerinitiative gründeten, wurden bereits an die 6000 Unterschriften gesammelt und an das Parlament weitergeleitet, damit die vandalistische Zerstörung des schönsten und größten innerstädtischen Ensembles verhindert wird.

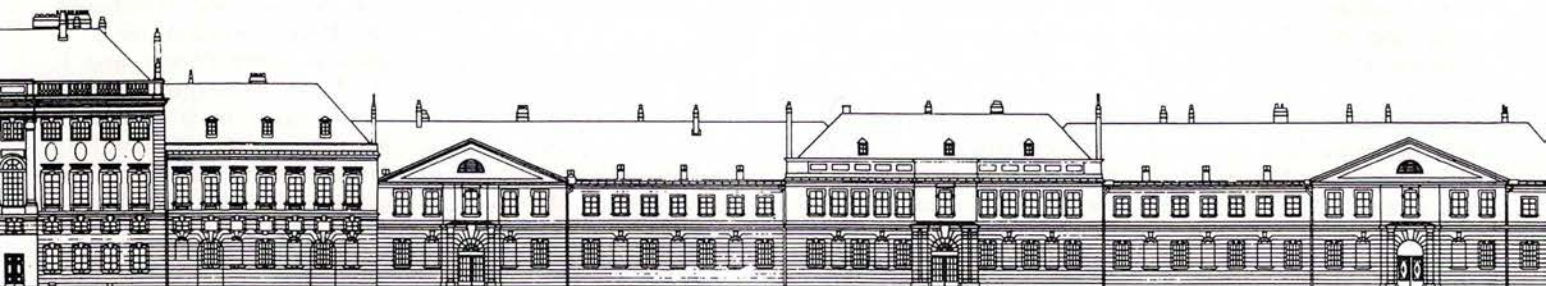
Das Hofstallgebäude ist mit seinen Höfen und Durchfahr-

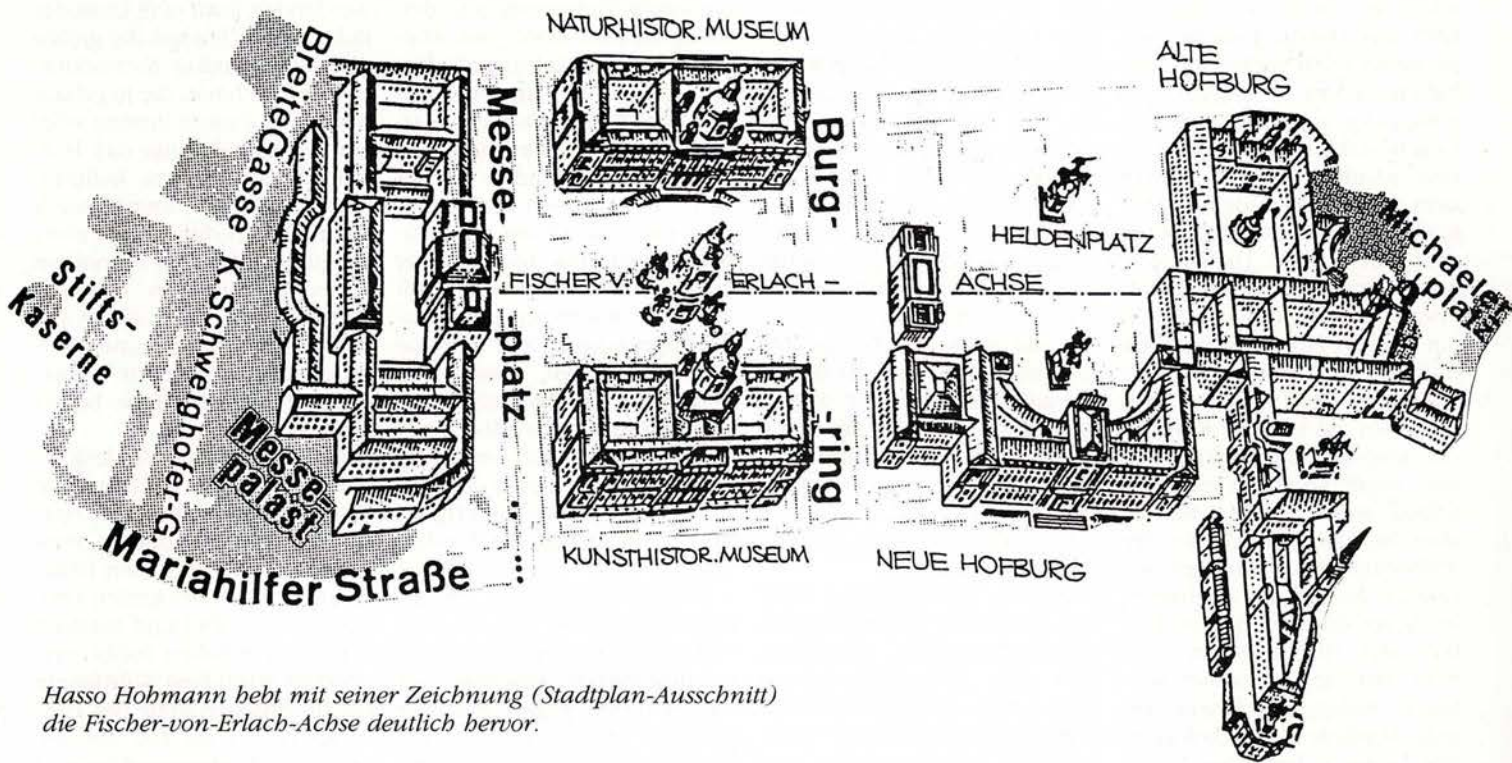
ten inmitten einer immer enger werdenden Stadt eine Oase der Ruhe und in Europa die größte und bedeutendste Architekturanlage für Pferde, die je gebaut wurde. In diesem Europa offener Grenzen könnte das Hofstallgebäude, dessen kulturhistorischer Stellenwert noch kaum richtig erfaßt ist, mit einer adäquaten Nutzung besondere Bedeutung erlangen. Der modernen Kunst wäre sicher mit einer eigenständigen und überzeugenden Architektur an geeigneter anderer Stelle besser gedient.

Wir fordern ein Umdenken, bevor es zu spät ist, damit die einmalige Architektur des Hofstallgebäudes – befreit vom Pappendeckel und allen hässlichen Zubauten der letzten siebenzig Jahre – subtil und maßvoll restauriert erhalten bleibt und erlebbar wird! Eine Würdigung der historischen Rolle des Hofstallgebäudes als Teil des gesamten Hofburgensembles und Ambiente für jene wertvollen, einmaligen Exponate der heute historischen Sammlungen, die dortselbst einst untergebracht waren und nun in unzulänglichen Depots vergammeln, wäre eine Museums-Idee, um die uns die ganze Welt beneiden würde.



*Die gewaltige Hauptfassade des Fischer-von-Erlach-Bauwerkes ist 364 Meter lang.*





Hasso Hohmann hebt mit seiner Zeichnung (Stadtplan-Ausschnitt) die Fischer-von-Erlach-Achse deutlich hervor.

# Von der Hofburg zu den Hofstallungen



## HASSO HOHMANN

Die Abbildung zeigt das gesamte zentrale Areal zwischen Messepalast und Michaelerplatz, ein Gebäudeensemble, das heute noch durch eine starke Symmetrieachse bestimmt ist. Sie führt vom Michaelerplatz und die Durchfahrt zum Heldenplatz, über diesen hinaus an der Neuen Hofburg vorbei durch das Burgtor zwischen dem Naturhistorischen Museum und dem Kunsthistorischen Museum hindurch bis zum Haupteingang der ehemaligen Hofstallungen, des heutigen Messepalastes.

Noch vor den meisten Bauten wurde diese Achse von Johann Bernhard Fischer von Erlach durch die Gestaltung ihrer zwei Endpunkte, des Torbaues der Alten Hofburg am Michaelerplatz und der Hofstallungen, definiert. Die späteren Bauten, wie die Neue Hofburg, zu der das Pendant auf der anderen Seite der Achse fehlt, das Burgtor und die zwei Museumsbauten, respektieren dieses Ordnungsprinzip.

Genau am Eingangsportal des Hofstallgebäudes knickt diese Achse leicht nach Westen ab,

was sich aus der Topographie des südlich anschließenden Geländes erklären läßt.

Hier einige Fakten zu den Bauten zwischen dem Ensemble der Hofstallgebäude und dem Michaelerplatz:

■ Das Ensemble der Hofstallgebäude (Messepalast) wurde von Johann Bernhard Fischer von Erlach geplant und in den Jahren 1723 bis 1725 zunächst von diesem und später von seinem Sohn Emanuel Fischer von Erlach weitergeführt. Es entstanden damals die gesamte, fast 400 m lange Gebäudefront und die Bauten um den nördlichen Hof des Ensembles.

Vor allem in den Jahren 1850 bis 1854 wurden später weitere Bauten hinzugefügt, die das ursprüngliche Konzept zwar modifizierten, jedoch in der Grundkonzeption sich an die ursprüngliche Planung hielten und auch den Duktus der ersten Planung soweit aufnahmen, daß sie zu einem fast homogen wirkenden Ensemble verschmolzen. Nur eine neukonzipierte große Halle wurde im Zentrum eingefügt.

Es blieb unserer Zeit vorbe-

halten, höchst unadäquate weitere Zu- und Umbauten sowie Bauveränderungen auch größeren Ausmaßes vorzunehmen, welche heute den gesamten hinteren Bereich des Ensembles sehr traurig erscheinen lassen.

Die Alte Hofburg stammt in ihren frühesten Bauteilen aus dem 13. Jahrhundert. In den folgenden Epochen, bis ins 20. Jahrhundert, wurde sie immer wieder verändert und erweitert. Eine erst zum Teil viel später ausgeführte Umplanung der Alten Hofburg, besonders im Bereich des Michaelerplatzes – nach Plänen von Fischer von Erlach –, definierte bereits im frühen 18. Jahrhundert die bis heute dominierende Symmetrieachse zwischen Hofburg und Hofstallungen (Messepalast).

■ Das Burgtor wurde nach Plänen von Peter Nobile 1824 im typischen Stil des Klassizismus errichtet. Dieses Tor entstand anstelle eines älteren ebenfalls genau über der Achse des Fischer von Erlach.

■ Die zwei großen Museumsbauten folgten dann nach einem Wettbewerb 1866

für das Kunsthistorische Museum, aus dem die Architekten Gottfried Semper und Carl Hasenauer als Sieger hervorgingen. Dieses und auch das Naturhistorische Museum wurden von diesen Architekten zwischen 1872 und 1881 errichtet. Auch sie nehmen die alte Fischer-von-Erlach-Achse voll auf.

■ Später folgte dann die Neue Hofburg, in der heute die Nationalbibliothek, das Ephesus-Museum und das Völkerkundemuseum untergebracht sind – ebenfalls nach Plänen von Semper und Hasenauer. Die Bauten wurden 1881 begonnen, unter Förster und F. Ohmann weitergebaut und immer noch nach den alten Plänen zwischen 1907 und 1913 fertiggestellt. Das ebenfalls geplante Pendant auf der anderen Seite der Achse wurde jedoch nicht mehr realisiert.

# Kein Kulturkrieg!

**BERND LÖTSCH**

Dieses Statement ist nicht gegen die Präsentation österreichischer Gegenwartskultur gerichtet. Es warnt vielmehr vor einer städtebaulichen Provokation, welche der guten Idee des Museumsbezirkes für Moderne Kunst mehr schadet als nützt. Wir kämpfen nicht gegen Inhalte, sondern gegen die Form. Wir treten für einen behutsameren Umgang mit historischer Substanz in dieser sensiblen Achse der Wiener Innenstadt zwischen Hofburg und Glacis ein.

Gerade die Messepalast-Diskussion läßt den Verlust, den der Tod Jörg Mauthe für diese Stadt bedeutet, schmerzlich ins Bewußtsein steigen.

Er fehlt uns als Freund und Vermittler. Jörg Mauthe, der das kulturelle Klima Wiens geprägt hat wie kaum ein anderer, der so früh erspürte, daß die Verzweigung am großtechnisch Machbaren eine Hinwendung zum organisch Gewachsenen bringen werde. Jörg Mauthe, der wußte, daß Geschichtslosigkeit zur Gesichtslosigkeit führen muß, der wußte, daß Stadtentwicklung den Bürger braucht, und der damit zum Wegweiser für Erhard Buseks frühere Wien-Politik wurde. Jörg Mauthe, der als schöpferischer Vordenker all seinen Einfluß auf das Kulturleben einsetzte, um Schönheit als politische Kategorie zu etablieren, und prophetisch überzeugt war, daß Wien an der Wende zum dritten Jahrtausend wieder Kulturmetropole Europas sein könnte.

Österreich hat viele Architekten. Darunter auch einige bedeutende. Das erschwert das Bauen erheblich. Denn es geht hier um die Identität Wiens, nicht um die Identität eines Designers. Kunst ist frei. Städtebau ist es nicht. Kunst muß nicht mehrheitsfähig sein. Stadtentwicklung aber ist ein demokratischer Prozeß. Die Entscheidung einer Jury internationaler „Modezeichner in Beton und Glas“ verdient Respekt. Das gewachsene Stadtbild Wiens verdient ihn ebenso. Glücklicherweise zwingt ein Wettbewerbspreis nicht zur Verwirklichung des Projektes.

Der Ausweg: Ehrung von Laurids Ortner's Einfall durch Ankauf des Modells für das Museum des 20. Jahrhunderts unter dem Titel: „Installation Messepalast: Ortner besiegt Fischer von Erlach.“ Der Vorgang ist nicht neu: In anderen Kunstmuseen hängen ungezählte „Idealarchitekturen“ der Renaissance von hohem Rang, die ebenfalls nie ausgeführt wurden.

Angesichts dessen, was im kommenden Jahrzehnt ökologisch auf uns zukommt (von Ozonloch bis Klimakatastrophe, von Transilawine bis Artentod) erscheinen lokale Reißbrett-Täter bestenfalls als Nebenfront. Andererseits erzeugt gerade die globale Herausforderung ein geistiges Weltbürgertum, das auf die Umweltqualitäten der Heimatstadt sensibler reagiert als früher.

Die Messepalast-Diskussion fordert mich überdies auf meinem ursprünglichen Sachgebiet, nämlich als Stadtökologen: Auf internationalen Architektur- und Stadtplanungskongressen (z. B. Berlin-Moritzplatz; Internationale Bauausstellung Ruhr-Emscherpark) stößt man heute weltweit auf drei Prinzipien:

1. Stadtbildverantwortung. Organisch Gewachsenes (historisch wie biologisch) als Wert, Achtung vor Gebäuden der Geschichte, Wiederentdeckung kultureller Identität, Suche nach dem Genius loci, Gebäuderecycling und Nutzung gültiger Traditionen: Was eine Stadt werden kann, hängt davon ab, was sie einmal gewesen ist – „eine Zukunft für die Vergangenheit“!

2. Ökologiepflichtigkeit. Grünelemente und Gewässer – über Jahrzehnte aus den Städten verdrängt – als neue urbane Gestaltungsmittel, Erlebniszone und Klimapuffer. Betriebskostenbewußtsein; energiesparende Architekturkonzepte statt pseudomoderner Energievernichtungsmaschinen (Wärmedämmung, passive Solarnutzung, regionale Einpassung als „climatic design“): ökologische Ansätze in der Baustoffwahl statt „gebauter Sondermülldepots“, die später

kaum entsorgbar wären; Wiederverwertbarkeit und Flexibilität.

3. Demokratiepflichtigkeit. Bürgerbeteiligung – vor allem, wenn es nicht um Einzelobjekte, sondern um ganze Stadtteile geht.

Die Juryentscheidung für Laurids Ortner's Projekt setzt sich über alle drei Prinzipien hinweg:

1. Das weithin dominante Großprojekt verhöhnt das historisch gewachsene Ensemble zwischen Hofburg und Glacis, setzt internationalistische Gewaltakte aus Glas und Metall in die historische Substanz der großartigen Höfe, hat keinen Bezug zum Wiener Kulturraum, erdrückt Fischer von Erlach durch ein großkubiges „Kultur-AKH“, gibt sich ignorant gegenüber allen historischen Bezügen des Hofstallensembles, dieses Palastes für Pferde und Wagen des kaiserlichen Österreich.

Daß ein kenntnisreicher Mitstreiter der Bürgerinitiative anregt, diese historische Funktion für Pferde und Gespanne auch bei einer neuen Nutzung in Erinnerung zu halten, heißt noch lange nicht, daß man mit Lipizzanerseligkeit gegen eine Manifestation zeitgenössischer Kultur zu Felde zieht. Man ersetzt ja die Salzburger Pferdeschwemme auch nicht durch Autowaschen, obwohl nur letztere zeitgemäß wären.

2. Das Preisprojekt ignoriert die Chance der geschützten

Höfe, durch funktionelle Grünplanung mit Vegetation und Wasserflächen zu bioklimatischen Frischzellen und Erholungsoasen für Besucher und für die mit Grün am schlechtesten versorgten Bewohner des VII. Bezirkes zu werden. Das Ortner-Projekt zerstört diese Chance durch Teilverbauung und -beschattung der imposanten Hofräume. Im Ortner-Projekt gibt es nicht einmal einen einzigen Baum – auf einem derzeit grünfähigen Freiflächenpotential von 18.000 m<sup>2</sup> innerhalb und einem weiteren Hektar vor dem Hofstallensemble, welchen Ortner ebenfalls durch einen dominanten Kubus teilzubauen gedenkt!

3. Echte Bürgerbeteiligung war bei der Art des Planungsprozesses von vornherein ausgeschlossen, jupiterhafte Stars der internationalen Architekturszene hatten zu beschließen, was Wien hier braucht. Unter Pochen auf die Freiheit der Kunst wird zynischem Kubaturgewinn Tür und Tor geöffnet.

Zur Rolle Erhard Buseks – Versuch einer Apologie: Das Engagement des Wissenschaftsministers richtet sich nicht auf die äußere Form, sondern auf ein Museum zeitgenössischer Kunst im kulturhistorischen Kernbereich der Stadt. Dies ist anzuerkennen. Daß er als Politiker nicht in die Juryentscheidung eingreifen kann, weil man gegen politische Intervention in Fragen der Kunst sensibel reagiert, sei ebenfalls zugestanden. Deshalb hat die Bürgerinitiative Hofstallensemble hier jenes demokratische Korrektiv zu bilden, das kein Minister von sich aus bieten kann.

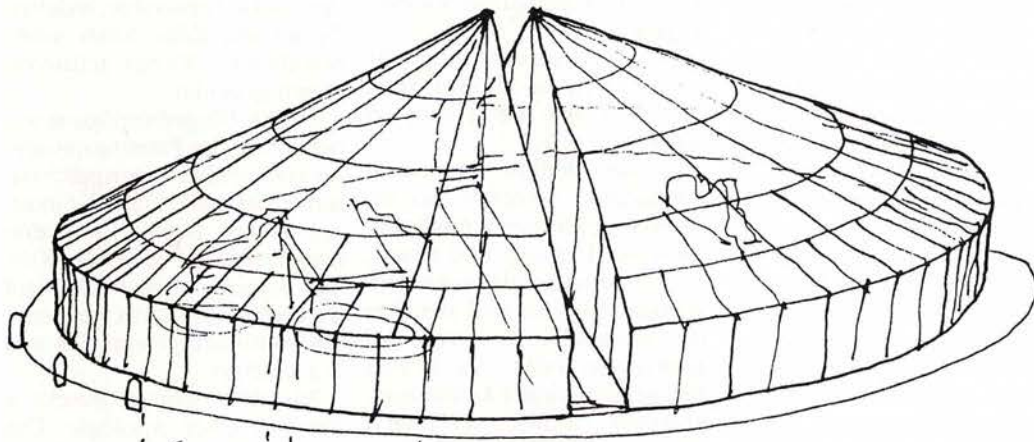
**Universitätsprofessor  
Dr. Bernd Lötsch  
Kommission für Human-  
ökologie  
der Österreichischen Akademie  
der Wissenschaften**

*Univ.-Prof. Dr. Bernd Lötsch kämpft auch als Ökologe gegen die Verbauung des Hofstallensembles. (Foto: Mayr)*



# Zur Präsentation der archäologischen Funde am Michaelerplatz

Ein Auge in die Vergangenheit



MICHAELER PLATZ

*Der Vorschlag für ein transparentes „Zelt“ über den archäologischen Ausgrabungen und auch das Foto stammen von Hasso Hohmann.*

Das Grabungsfeld am Michaelerplatz in Wien stößt auf großes Interesse sowohl bei der Wiener Bevölkerung als auch bei den zahlreichen Besuchern aus dem In- und Ausland. Die Kreisform verleiht dem Feld den Charakter eines großen Auges, durch das man in die Vergangenheit der Stadt sehen kann. Es scheint daher eine möglichst permanente Offenhaltung dieser Grabungszone wichtig. Die Funde reichen von der Römerzeit – mit Fußbodenheizung und römischem Wandfresko-Fragment – bis ins hohe Mittelalter und weiter hinauf in die Jetztzeit.

Es wurde zwar schon an etlichen Stellen in Wien das Geschichtsbewußtsein dieser Stadt unter Beweis gestellt, indem archäologische Funde der Öffentlichkeit zugänglich gemacht bzw. präsentiert wurden und werden – gerade hier wäre an einem sehr wichtigen Punkt, im Nahbereich so vieler Museen, die Chance, mit archäologischen Funden der Stadt Wien „in situ“ an die Öffentlichkeit zu treten.

Eine zarte verglaste Überdachung zum Schutz der Funde könnte eine unaufdringliche Vervollständigung der Haut dieses Platzes ergeben. Es sollte jedenfalls eine Lösung gesucht werden, durch welche die Besucher bereits von außen – ähnlich wie beim jetzigen offenen Grabungsstadium – erkennen können, was hier präsentiert wird. Eine gute, didaktisch überzeugende Darbietung der Funde – nach Zeitepochen getrennt – wäre ebenso notwendig.

Eine katakombenähnliche Lösung, wie sie am Hohen Markt und auch in vielen anderen Städten gewählt wurde, sollte möglichst vermieden werden, da sie in der Regel wenig einladend wirkt; Sichtbarkeit von außen und Zugänglichkeit für Interessierte machen archäologische Funde zu einer Attraktion.

**Hasso Hohmann**





## Das Memorandum von Graz

... gibt es in

**Deutsch,**

**Englisch** (Translingua Graz),

**Russisch** (Dr. Alexandre Gromov, Moskau),

**Ungarisch** (Dr. Andras Roman, Budapest),

**Italienisch** (DI Silvia Montanari, Rom),

**Französisch** (in Vorbereitung).

## REAKTIONEN

### Wichtige Signale gesetzt.

Den Abschluß des 3. Altstadt-kongresses nehme ich zum Anlaß, um Ihnen, sehr geehrter Herr Professor Mayr, und dem Mitarbeiter-Team des Internationalen Städteforums Graz herzlichst zu danken. Die Aussagen der Referenten und das Memorandum sind richtungweisende Grundlagen für städtebauliche und verkehrspolitische Entscheidungen der nächsten Jahre. In diesem Sinne hat dieser Altstadtkongreß wichtige Signale gesetzt.

ALFRED STINGL, Bürgermeister der Landeshauptstadt Graz

### Dank für die Ausstellung.

Herzlich danken wir dem Städteforum für die ausgezeichnete Organisation des 3. Internationalen Kongresses, aber auch für die große Aufmerksamkeit. Danken möchten wir Ihren Mitarbeitern – Sekretärin Gertrud Walter, Direktor Wolfgang Popelka sowie Dr. Hasso Hohmann und DI Hans-Jürgen Polz; die beiden haben uns bei der Ausstellung über Dubrovnik sehr geholfen.

DI IVANKA JEMO; DI MIHO LAZAREVIC und DI BOZO LETUNIC, Direktor von Zavod za obnovu Dubrovnika

### Die Gefährlichkeit des

**Verkehrs.** Die Konferenz in Graz hat mir bei der genaueren Einschätzung der Gefährlichkeit des Autoverkehrs auf die Umwelt – und besonders auf die Stadt und ihre Menschen – sehr geholfen. Besten Dank und freundliche Grüße.

GUNDARS LASMANIS, Stellvertreter der Vorsitzender (Vizebürgermeister) von Riga

Lüneburg gilt als Bilderbuch-stadt. Das Rathaus, die gotischen Hallenkirchen, die Backsteinfassaden in den verwinkelten Straßenzügen, die romantischen Fußgängerzonen – 1000jährige Geschichte auf Schritt und Tritt. – Informationen: Verkehrsamt der Stadt Lüneburg, 2120 Lüneburg, Rathaus, Postfach 2540.



**Eine Art Langfassung.** Leider konnte ich an Ihrem Kongreß zum Stadtverkehr nicht teilnehmen. Ich habe aber mit großem Interesse das Grazer Memorandum gelesen und im Kollegenkreis verteilt. Ganz auf dieser Linie habe ich mit meiner Frau Rita in den letzten Jahren das Buch „Straßen für alle – Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft“ verfaßt. Wenn Sie so wollen, ist es eine Art „Langfassung“ zum Grazer Memorandum. (Beachten Sie bitte unsere Buchbesprechungen. Anm. der Redaktion.)

Dr. HEINER MONHEIM, Bonn

**Grazer Verkehrspolitik vorbildlich.** Vielen Dank für die Zusendung des Grazer Memorandums, mit dessen Zielen wir uns hier in Wiesbaden voll identifizieren können. Ich habe mir daraufhin Graz angesehen und bin sehr beeindruckt von der Schönheit und der Lebensqualität der Grazer Altstadt. Wir bemühen uns, in Wiesbaden eine ähnliche Verkehrspolitik wie in Graz zu entwickeln. Der UMWELT- und VERKEHRS-DEZERNENT der Landeshauptstadt Wiesbaden

**Mein Interesse geweckt.** Der Poster mit dem Memorandum „Europäische Städte kämpfen gegen den Verkehrsinfarkt“ hat mein Interesse an Ihrem Forum geweckt. Ich bitte um nähere Informationen.

MICHAEL NEFF, Architekturstudent, Darmstadt

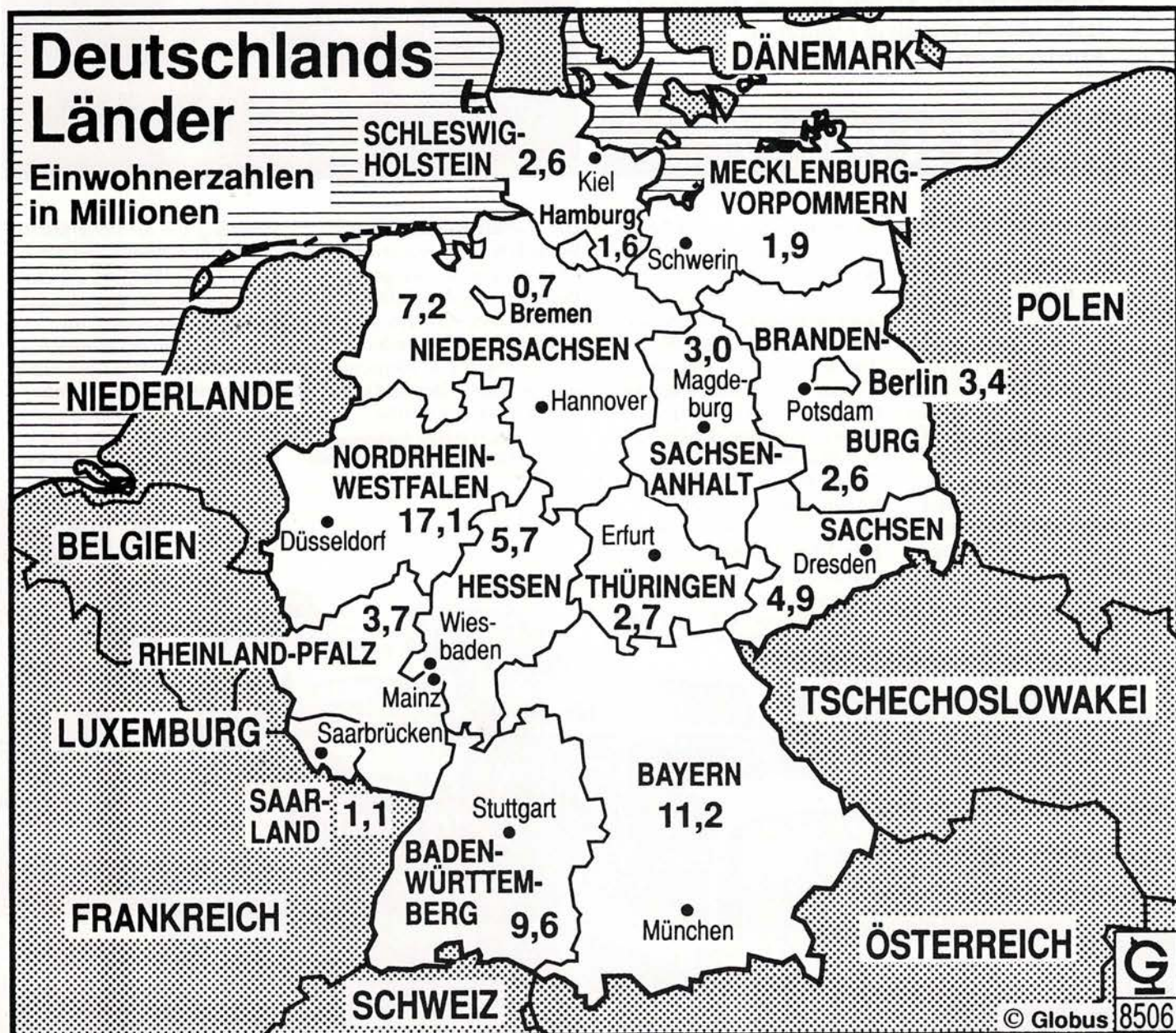
**Auf dem richtigen Weg.** Die fachlichen Beiträge beim Grazer Kongreß haben mir persönlich viel gegeben und vor allem bestätigt, daß wir in Lüneburg mit unserem Konzept für die Verkehrsberuhigung in der historischen Innenstadt auf dem richtigen Wege sind.

DI HANS-J. STIENS, Stadtbaurat, Lüneburg

**Ausgedehnte Fußgängerzonen.** Dank für die Zusendung des Grazer Memorandums. Aus Ferienerfahrungen können wir Ihnen mitteilen, daß wir auch in den Städten Siena, Lucca und Montepulciano recht ausgedehnte – und hart durchgesetzte – Fußgängerzonen beobachtet haben.

HANS GÄTTIKER, Geschäftsführer, Schweizer Heimatschutz, Zürich

Die wachsenden Blechlawinen, die Ostöffnung und die Jugoslawienkrise haben die Staus an den Grenzen weiter verlängert. In den Städten der neuen deutschen Bundesländer wächst die Angst vor dem Verkehrsinfarkt. (Grafik: „Globus“ zur deutschen Wiedervereinigung am 3. Oktober 1990)



**Ein Kompliment.** Zur Aufmachung des Grazer Memorandums möchte ich Ihnen ein Kompliment machen. Ich werde gerne weitere Exemplare an wichtige Leute verteilen. Interesse herrscht beim Präsidenten der Deutschen Haus-, Wohnungs- und Grundeigentümer für die von Dr. Andreas Scheucher geschaffene Multivision „Straßenoper 90 – Autokalypse“.

DI HELMUT ERKERT, Architekt, Backnang bei Stuttgart

**Willkommen.** Wir möchten Ihre Informationen nicht missen. Senden Sie bitte auch in Zukunft die uns hochwillkommenen ISG-Nachrichten.

1. Stadtrat Dr.-Ing. HEINRICH RICHARD, Limburg a. d. Lahn

**Sehr griffig.** Das Memorandum in der Plakatform ist sehr griffig. Danke sehr! Ich lege Ihnen eine Dokumentation über eine Ideenkonkurrenz für junge Stadt- und Verkehrsplaner zum Thema „Stadtverträgliche Hauptverkehrsstraßen“ bei. Beachtlich ist, daß vom Verband der Automobilindustrie städtebauliche Lösungen prämiert wurden, die überwiegend von erheblichen Umverteilungen von Fahrbahnflächen in Geh- und Radwege ausgehen. Der Wettbewerb wird alle zwei Jahre durchgeführt, das neue Motto heißt „Parken in Stadtgebieten“.

Prof. Dr.-Ing. HARTMUT H. TOPP, Universität Kaiserslautern

**Nicht das Papier wert.** Das Thema „Stadt statt Stau“ beschäftigt jeden, der mit Planung zu tun hat. Aber: Untaugliche Beispiele bringen die besten Absichten in Mißkredit. Die Liste der angeblich guten Maßnahmen ist imponierend, die Qualität der Vorschläge nur an Hand der selbstbewohnten Städte überprüfbar. Fazit: Alles nicht die Druckerschwärze und das Papier wert! Die Maßnahmen aus Kassel sind reine Augenauswischerei, sie bringen keinerlei Anreiz, die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen. Kosten, Zeitaufwand und schlechter Fahrplan sind drei Minuspunkte zuviel. Solange die Gesellschaft Mobilität als Grundvoraussetzung für die Teilnahme am gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Leben fordert, wird sich nichts ändern. Die Kinder wollen zu Partys, die mindestens fünf Kilometer entfernt stattfinden. Der Vater

fährt mal schnell zu zehn Kilometer weg wohnenden Bekannten, und die Mutter holt das Bio-Gemüse beim Bio-Bauern, der natürlich auch nicht vor der Haustür produziert. So sieht es doch in Wirklichkeit aus. Wenn diese Mechanismen nicht aufgeknackt werden, ist jede andere Mühe vergeblich.

DI WALTRAUD BECKER, Kassel

**Überzeugt.** Wir sind von Ihrem Memorandum überzeugt und möchten diese Ideen in Düsseldorf weiterentwickeln.

Der OBERSTADTDIREKTOR der Landeshauptstadt Düsseldorf

**Gute Zusammenfassung.** Vielen Dank für das Grazer Memorandum. Ich kann mich diesen Überlegungen anschließen und glaube, daß hier eine gute Zusammenfassung eines internationalen Kongresses gelungen ist.

DI HELMUT AHUIS, Stadtbaurat, Beigeordneter der Stadt Bochum

**Im Dezernat für Stadtentwicklung.** Unseren beiden Tageszeitungen „Union“ und „Sächsische Zeitung“ habe ich das Grazer Memorandum übergeben. Es befindet sich auch in der Stadtverwaltung Dresden, und zwar im Dezernat für Stadtentwicklung.

Dipl. Min. GERHARD SCHLEGEL, Stellvertretender Chefkonservator, Institut für Denkmalpflege, Dresden

**Wertvolle Erfahrungen.** Es war für den Erfahrungsaustausch sehr förderlich, daß der rein fachliche Teil durch kulturelle Angebote und eine Exkursion umrahmt wurde. Die interessanten Gespräche in Graz haben mir viele wertvolle Erfahrungen vermittelt. In Dresden gab es inzwischen ein Seminar über ökologisch orientierte Stadtverkehrsplanung. Motto „Mit Vollgas in die Sackgasse?“

Dr.-Ing. DIETMAR HUNGER, Dresden

**Motorisierungswelle.** Im Frühsommer setzte hier die Wirkung der enormen Motorisierungswelle ein. Unzureichende Straßen, mangelnder Parkraum und dazu nicht ausgereifte bzw. stabilisierende Konzepte lassen für die Zukunft einen Kollaps befürchten. Verkehrsplanung und Stadtentwicklung werden in den ostdeutschen Ländern zu wahren Pionierleistungen.

Dozent Dr.-Ing. HARTMUT MÜNCH, Hochschule für Architektur und Bauwesen, Weimar



Am 13. September 1990 schrieb die Wiener Tageszeitung „Die Presse“ über die „leckere“ Wiedervereinigung, die Bonn und Berlin lächeln läßt. Nach der Entscheidung für die neue Hauptstadt Berlin haben sich die Fronten allerdings verhärtet.

**Nur der Schilderwald ist gewachsen.** Zum Thema Salzburg möchte ich feststellen, daß die im Grazer Memorandum niedergelegte Behauptung, in Salzburg seien die Voraussetzungen für die Wochenendsperre des Individualverkehrs optimal, nicht den Tatsachen entspricht. Seit Jahren wird die Errichtung von dringend notwendigen dezentralen Parkgaragen verschleppt. In den letzten Jahrzehnten ist – abgesehen von der Parkgarage Mönchsberg – nur der Schilderwald angewachsen.

HELMUT HAIGERMOSER, Abgeordneter zum Nationalrat, Landesobmann Ring Freiberufler Wirtschaftstreiber, Salzburg

**Busfahrkarte für Hausfrauen.** Zur Kongreßnachlese der ISG-Nachrichten gratuliere ich herzlich. Sie ersuchen darin um eine Mitteilung, wie andere Städte diese Fragen lösen. Hier einige Angaben aus Klagenfurt:

■ Der Stadtentwicklungsplan Klagenfurt „Perspektive 2000“ sieht die Verkehrsberuhigung und weitere Fußgängerzonen in der Innenstadt vor.

■ Im „City-Konzept 1990“

sind 550 gebührenfreie Dauerparkplätze vorgesehen. Dazu die Einführung des City-Busses, ein Parkplatzeitsystem, die Schaffung einer Hausfrauen-Busfahrkarte zum Preis von nur fünf Schilling (hin und retour – gültig am Vormittag), die Reduzierung des Durchzugsverkehrs und der Ausbau des Radwegenetzes mit eigenen Routen in der Innenstadt.

DI EBERHARD KRAIGHER, Stadtplanungsamt Klagenfurt

# Mit Radikalkuren gegen den Kollaps der City

DANKWART GURATZSCH

Vollsperrungen der Innenstädte sind längst nicht mehr die einzige Möglichkeit zur Verkehrsberuhigung. Gebühren für Cityfahrten mit weniger als vier Personen, eine Monatskarte für das Recht auf die Stadtfahrt mit dem eigenen Wagen, Baugenehmigungen für Bürotürme nur dann, wenn ausdrücklich keine Parkplätze ausgewiesen werden – können solche drastischen Maßnahmen Vorbild für deutsche Städte sein?

Wenn das Gespräch auf die neuen Märkte im Osten kommt, geraten die Autobauer ins Schwärmen. In nur zehn Jahren, so Daniel Goeudevert (VW), werde sich hier eine zusätzliche Nachfrage von acht bis neun Millionen Fahrzeugen ergeben. Für VW-Chef Carl H. Hahn, der allein den DDR-Bedarf auf „bald schon 500.000 Autos jährlich“ schätzt, ist das eher noch Tiefstapelei. Nach seiner „optimistischen Variante“ könnte sich bis zum Jahr 2000 sogar bereits eine jährliche Nachfrage von 4,3 Millionen Autos in den osteuropäischen Ländern entwickeln.

Daß die Branche desgleichen im gesamten EG-Raum weiter kräftig expandiert, glaubt die EG-Kommission mit neuesten Analysen belegen zu können. Danach soll die schon heute mächtige Benzinflotte Westeuropas (141 Millionen Fahrzeuge, davon 112 Millionen Pkw) in zwei Jahrzehnten um weitere 45 Millionen Fahrzeuge wachsen. Da sich dieser Zuwachs in den Ballungsräumen massiert, müssen insbesondere die Städte mit einem Mehrverkehr von 35 bis 50 Prozent rechnen.

Kommunalpolitiker, Denkmalpfleger und Umweltschützer befürchten, daß die schon jetzt kaum noch zu bändigende Flut von den Städten nicht mehr verkraftet werden kann. Ausgerechnet der Verkehr, jahrtausend-

lang einer der Hauptmotoren für die Stadtentwicklung, ist ihrer Meinung nach drauf und dran, das Leben in den Städten abzuwürgen.

Erich Edegger, Erster Bürgermeisterstellvertreter im idyllischen Graz, sieht das „Herz der Steiermark“ vor dem Infarkt: „In Graz wurden in den letzten 30 Jahren über 100 Kilometer neue Straßen gebaut und damit 1,6 Millionen Quadratmeter Boden verbraucht. Das ist immerhin die Fläche von 400 Fußballfeldern. Trotzdem wurden wir von der Motorisierungswelle geradezu überrollt.“

Als die Stadtverwaltung jetzt eine alte Eisenbrücke sperrte, weil sie den Verkehrslasten nicht mehr gewachsen ist und einer neuen Platz machen muß, war es soweit: „Verkehrsinfarkt“ meldete die Grazer „Neue Zeit“ mit großem Foto auf der Titelseite. In der Viertelmillionenstadt brach der Verkehr zusammen – pünktlich zum Auftakt des 3. Internationalen Kongresses für Altstadt und Baukultur, der sich just das Thema gestellt hatte: „Erstickten unsere Städte im Verkehr?“

280 Experten aus West- und Osteuropa waren zu einem „Krisengipfel“ der Verkehrsplanung in die steirische Hauptstadt gekommen, um genau das zu bekräftigen: Die Städte erstickten. Sie können die Flut nicht mehr verkraften und sind vielfach heute schon „dicht“. Laut einer Studie von „Istituto Transporti“ ist die durchschnittliche Autogeschwindigkeit in italienischen Städten auf drei bis vier Kilometer pro Stunde abgesunken.

Krebsartig breiten sich die Begleitsymptome aus: Nicht nur in den Altstädten, sondern auch schon in den Gründerzeitquartieren geht der Parkraum aus. Und: Grenzwerte der Luftbelastung werden in immer mehr Städten drastisch überschritten – die Verkehrslawine frißt alle Einsparungsraten an Abgasen auf.

In den Schaltzentralen der Planung schlägt die Stimmung um. Selbst die (EG-weite) Ein-

führung von Katalysatoren für alle Neuwagen bis 1993 werde wahrscheinlich keinen positiven Effekt haben, rechnet die EG-Kommission vor. Die Lawine der Neuwagenzulassungen sei einfach zu groß.

Auf dem Grazer Kongreß wurde deutlich, wohin die Reise geht. Die Verkehrsplaner wollen den unaufhörlichen Zu-

Verkehrsdrosselung keineswegs erschöpft. Weltweit gehen immer mehr Städte daran, dasselbe Ziel mit Schranken, Schilderhäuschen und drastischen Gebühren zu erreichen – Praktiken, die die EG-Kommission allen Mitgliedsstaaten soeben ausdrücklich empfohlen hat. Vorreiter sind Singapur (45.000 bis 70.000 Mark Regi-

## DIE WELT

wachs nun nicht mehr mit neuen Straßen und Parkhäusern und auch nicht etwa mit „intelligenteren“, „saubereren“ Autos („Schnaps“- und Elektroautos, automatisches Parkierungssystem usw.) steuern. Sie setzen ganz im Gegenteil ausdrücklich schon jetzt auf Reduzierung des Individualverkehrs, Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und dessen „Umweltverbund“ mit Fußgängern und Radlern.

Weltfremde Verkehrsromantik? Was auf den ersten Blick so scheinen könnte, ist in einigen Städten schon Realität.

– Beispiel Rom, wo das Zentrum mit Via Veneto, Via Nazionale, Bahnhofsviertel und Forum heute für das Auto eine „verbotene Stadt“ ist.

– Beispiel Lübeck, wo die gesamte Altstadt auf der Traveinsel im Juli 1990 zur ersten „autofreien Innenstadt“ der Bundesrepublik erklärt werden soll – zunächst an allen Wochenenden, ab 1993 womöglich auch werktags.

Wenn sich das Traumziel von Hannovers Oberbürgermeister Schmalstieg erfüllt, ist auch die Hauptstadt der Niedersachsen spätestens zur Weltausstellung im Jahr 2000 „autofreie Stadt“.

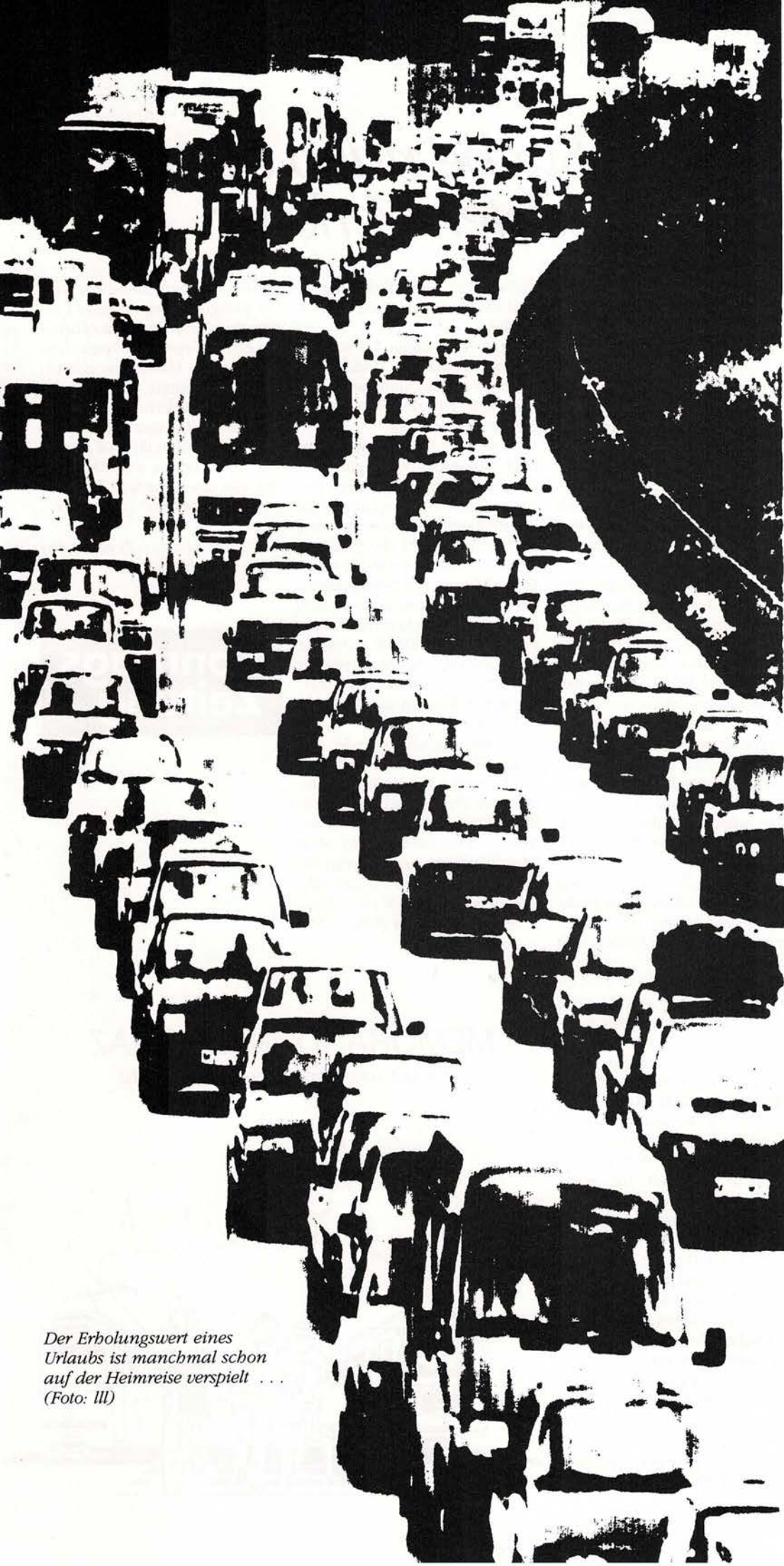
Aber mit den spektakulären „Vollsperrungen“ ganzer Innenstädte sind die Möglichkeiten der

strierungsgebühren für jedes zusätzlich angemeldete Auto zuzüglich 2100 Mark Straßensteuer pro Jahr plus fünf Mark für jede Innenstadtfahrt mit weniger als vier Insassen), Stockholm (Stadtzoll 90 Mark für eine Monatskarte, bei „Schwarzfahrten“ in der City 880 Mark an Straf- und Abschleppgebühren) und Oslo (drei Mark Citymaut pro Einzelfahrt oder 300 Mark für die Jahreskarte).

Subtilstes, nach Meinung der Planer aber besonders wirksames Mittel, insbesondere den Pendlern die Benutzung der Benzin-kutsche zu vergällen, ist die planmäßige Verknappung des Parkraums. Beispiel New York, wo neue Bürotürme nur noch genehmigt werden, wenn keine Garagenplätze ausgewiesen werden, oder Beispiel Boston, wo der Kaufpreis für den Eigentumsstellplatz schon mal auf 100.000 Dollar hochschnellte.

Im Grazer Schloß Eggenberg beklatschten die Verkehrsplaner vor allem kombinierte Strategien, wie sie die Stadträte Ruedi Aeschbacher (Zürich) und Dieter Habermeier (Erlangen) praktizieren. Sie schließen die Bevorrechtung von Radlern und Fußgängern vor dem Pkw-Verkehr, Tempo 30 sowie planmäßige „Gestaltung“ (spricht: Verengung) des Verkehrsraums ein.

Reicht das alles nicht aus, bleibt laut Professor Hartmut H. Topp (Kaiserslautern), einem der Vordenker der neuen Planungsphilosophie, immer noch die strikte Anwendung des Ver-



*Der Erholungswert eines  
Urlaubs ist manchmal schon  
auf der Heimreise verspielt ...  
(Foto: Ill)*

ursacherprinzips. Wenn alle „externen Kosten“ des Autoverkehrs von 50 Milliarden Mark pro Jahr (Kosten für Vermeidung und Beseitigung von Lärm- und Abgasschäden sowie durch Versicherungsbeiträge nicht gedeckte Unfallkosten) dem Autoverkehr aufgebürdet würden, so hätte das „Änderungen der Verkehrsmittelwahl zur Folge“.

Fazit des Grazer Kongresses: Die Städte machen die Schotten dicht. Wer freilich meinen sollte, die Verkehrsplaner stünden mit ihrer „Grazer Wende“ allein, der verkennt die wahre Dimension des Umdenkprozesses, der sich bisher noch immer weitgehend unbemerkt von der Öffentlichkeit vollzieht.

Auf der eben abgeschlossenen 2. Konferenz der Professoren für Städtebau an den deutschsprachigen Hochschulen in Berlin verlangten die Teilnehmer als Richtlinie für den künftigen Stadtausbau in Ost und West: Keine Tiefgarage unter dem Marktplatz! Kein Parkhaus in der Altstadt! Reduzierung des Ausbaustandards der Straßen! „Engpässe im Netz“ sollten ausdrücklich als „Chance für die zukünftige Verkehrsberuhigung“ betrachtet werden.

Sicher wähen sich die Verkehrsplaner ausdrücklich auch der Zustimmung der Betroffenen. Auch wenn bei der jüngsten Schweizer Abstimmung die Mehrheit den Rückbau von Straßen im Kanton Zürich verwarf (mit 98.500 gegen 77.300 Stimmen), so war es doch lediglich ein Sieg der Landbevölkerung über die Städter. Diese nämlich hatten mit 31.000 zu 29.000 Stimmen genau umgekehrt votiert.

Nicht einmal die Industrie leugnet mehr die Notwendigkeit von Strategien gegen den Autoverkehr in der Stadt.

„Wir müssen das Auto aus den Städten verbannen. Wir werden ein weitgehendes Fahrverbot für Privatwagen in den Innenstädten akzeptieren müssen“, meint auch Volvo-Chef Gyllenhammar. Manche Journalisten bei der Grazer Konferenz meinten, nicht richtig gehört zu haben: „Es überrascht, eine solche Forderung vom Chef eines Automobilkonzerns zu hören“, wandten sie ein. „Es mag Sie überraschen“, konterte der „Querdenker“ unter den Autobauern und überumpelte die Frager mit einer einfachen Erklärung: „Verkehrsstaus oder ein Chaos auf den Straßen sind doch die schlimmsten Feinde des Automobils.“

# Auf der Suche nach dem stadtgerechten Verkehr

ANDREAS BÜCHI

Behördenvertreter und Verkehrsexperten aus 15 Ländern diskutierten in Graz über Probleme der Vierrad-Lawinen

GRAZ – Europäische und amerikanische Städte machen mobil gegen den Privatverkehr: Im „Memorandum von Graz“ fordern Behördenvertreter und Verkehrsexperten aus 15 Ländern Europas und aus den USA eine Reduktion des Autoverkehrs in den Städten. Die auf Schweizer Initiative zustande gekommene Resolution wurde kürzlich zum Abschluß des dritten Internationalen Kongresses für Altstadt- und Baukultur in Graz von rund 300 Teilnehmern verabschiedet.

„Gesucht und geduldet“, so formuliert es der St. Gallener Altstadtrat Werner Pillmeier, „wird ein stadtgerechter Verkehr“. Zusammen mit Karl Dietrich, Professor für Verkehrswissenschaften an der ETH in Zürich, und einem St. Gallener Verkehrsplaner entwickelte der ehemalige CVP-Bauvorstand von St. Gallen ein Thesenpapier, „damit unsere Städte nicht im Verkehr ersticken“. Konkret verlangt wird eine Einschränkung des privaten Motorfahrzeugverkehrs in den Städten. Wie dieses Ziel erreicht werden soll, legt das Memorandum nicht fest. Jede Stadt müsse die individuell beste Lösung selber finden. „Ein Grazer Patentrezept“, so Pillmeier zur *Sonntagszeitung*, „gibt es nicht.“

Übereinstimmung herrschte am Kongreß einzig in der Analy-

se: Der Autoverkehr in den Städten hat ein Ausmaß erreicht, das selbst die Autofahrer nicht mehr wollen. In der Bundesrepublik, so rechnete ein deutscher Verkehrsexperte vor, stehe jeder Autofahrer jedes Jahr durchschnittlich 65 Stunden im Stau, 2,4 Milliarden Liter Benzin würden dabei sinnlos verbrannt. Die Hauptlast der stockenden Verkehrskolonnen tragen zuerst die Städte: dreckige Luft, Lärm, verstopfte Straßen und Trottoirs, behinderter öffentlicher Verkehr. Das „Memorandum von Graz“ hält fest: „Der Stadtorganismus ist schwer gefährdet.“

Professor Max Mayr, Präsident des Internationalen Städteforums in Graz: Das Thesenpapier soll an alle europäischen Staatschefs, alle Stadtregierungen, an Mineralölkonzerne, Autofahrerverbände und an die Wissenschaft und Forschung verschickt werden. „Aber am allerwichtigsten“, sagte Mayr der *Sonntagszeitung*, „sind die Automobilhersteller.“

Gerade jene Leute, „die an den Schalthebeln sitzen, sollen die Verkehrsprobleme der Städte ernst nehmen und Alternativen entwickeln.“

Wie gravierend diese Probleme bereits heute sind, wurde bei der Tagung eindrücklich dokumentiert. Kaum eine Stadt, die heute nicht buchstäblich im Verkehr zu ertrinken droht. Selbst die vormalig „autogerechte“ US-Stadt Milwaukee am Michigan-See, mit breitesten Straßen und riesigen Parkhäusern mitten in der Stadt, hat heute derart große Verkehrsprobleme, daß ein Umdenken stattgefunden hat: Ins Stadtzentrum führende Autobahnäste sollen abgebrochen und überbaut werden. Unter dem Motto „Greenways statt Highways“ wollen städtische Verkehrsplaner die Stadt wieder attraktiver machen für eine zahlungskräftige Bevölkerungsschicht, die Milwaukeees Innenstadt vor der Verslumung retten kann. Die Prioritäten im Stadtverkehr wurden neu festgelegt: Autobusse kommen vor

Velofahrern und Fußgängern, und erst dann kommen die Autofahrer.

Dazu St. Gallens Altstadtrat Werner Pillmeier: „Jede Stadt muß die individuell beste Lösung selber finden. Ein Patentrezept gibt es nicht.“

Von Berlin über München bis nach Bologna und Belgrad soll das Umdenken stattfinden. Forumspräsident Mayr: „Gerade die Regierungen im Osten müssen jetzt lernen, nicht die gleichen Fehler zu machen wie die westlichen Länder.“ Ein hochgestecktes Ziel. So gibt es zwar in Belgrad bereits ein konkretes Projekt für die praktisch autofreie Erschließung eines Stadtteils mit 200.000 Einwohnern, doch weiter östlich drängen vorerst andere Probleme.

Optimistischer wurde am Grazer Kongreß die Entwicklung für die westeuropäischen Städte beurteilt. Der „Trend zur sanften Mobilität“ sei nicht mehr aufzuhalten. „Das heiße Eisen wird jetzt diskutiert“, sagt Forumspräsident Mayr. Eine Vorreiterrolle darf dabei Zürichs Stadtrat Ruedi Aeschbacher für sich in An-

spruch nehmen. Seine am Grazer Kongreß vorgetragene Forderung wurde in Graz offiziell zur ersten Grundregel verkehrspolitischen Handelns gekürt: „Jede Maßnahme, die den öffentlichen Verkehr sowie Fahrrad und Fußgänger fördert und attraktiv werden läßt, ist positiv und zu ergreifen; jede Maßnahme, die das Gegenteil bewirkt, ist zu unterlassen.“

Internationales Lob gab es für die S-Bahn in Zürich.

**Sonntags  
Zeitung**

## MEMORANDUM OF GRAZ

*To avoid suffocating of our cities in traffic*



# Mit Vollgas in die Sackgasse ...

Das Grazer Memorandum ist das Ergebnis des „3. Internationalen Kongresses für Altstadt und Baukultur in Graz“, die im Juni 1990 stattfand. 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.

In Dresden fand zur gleichen Thematik Ende August 1990 eine zweitägige gesamtdeutsche Fachtagung statt. Unter dem Motto „Ökologisch orientierte Stadtverkehrsplanung“ wurden die Probleme der Gegenwart und der Zukunft beraten, um zu verhindern, „mit Vollgas in die Sackgasse“ zu steuern.

■ 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.

■ 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.

■ Der Trend zur ungezügelter Motorisierung hält an. Am 6. Juni 1990 erklärte EG-Umweltminister Carlo Ripa 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.

■ 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 Abgasminderung sowie die durch Versicherungsbeiträge nicht gedeckten Unfallkosten.

■ 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“.

(Auszüge aus einem Beitrag, der in der „UNION“, einer führenden Zeitung in Dresden, erschienen ist.)

**DIE UNION**  
UNABHÄNGIGE TAGESZEITUNG FÜR POLITIK, WIRTSCHAFT UND SPORT



# Europas Städte machen Zentren dicht

Als Sukkus aus den zweitägigen Beratungen der 300 Fachleute und Delegierten aus 14 Ländern wurden eine menschengerechte Verkehrsplanung und -abwicklung, ein Zurückdrängen des motorisierten Individualverkehrs aus den Innenstädten und eine stärkere Einbindung der Frauen in die Gestaltung des Lebensraums Straße gefordert.

Am radikalsten formulierte der Züricher Stadtrat Ruedi Aeschbacher: „Das Angebot für den Autofahrer muß unattraktiver werden.“

Die zahlreichen Referenten aus osteuropäischen Ländern vermittelten einen Eindruck von zwei konkurrierenden Denkschulen: Die eine, die sich noch an der autogerechten Verkehrsplanung der sechziger und siebziger Jahre orientiert und sich nun mit den Expansionsbestrebungen der westdeutschen Autoindustrie alliiert, sowie die andere, beispielsweise vertreten durch den Dresdener Verkehrsplaner Dietmar Hunger, die eine Übermotorisierung der Städte erst gar nicht zulassen will und den „Rückstand“ im Motorisierungsgrad als Chance für eine umweltverträgliche Ausrichtung

der Verkehrssysteme sieht. In seinem Referat wies der Münchener Sozialforscher Werner Brög auf die Fehleinschätzung des Bewußtseins der Bürgerschaft durch Politiker und Meinungsbildner hin: Die Menschen „auf der Straße“ dächten schon viel weiter, als ängstliche Entscheidungsträger ihnen zutrauten.

## Salzburger Nachrichten

Auf die geschlechtsspezifisch eindimensionale Planung und Organisation des Straßenverkehrs verwies die Berliner Verkehrsplanerin Petra Rau: „Die Straßen werden von 40jährigen gutverdienenden autofahrenden Männern geplant – und so sehen sie auch aus.“

„Vater sagte immer: Bleib sauber, mein Sohn!“  
(Zeichnung: Klaus Böhl, „Die Welt“)

# V Gradcu mednarodnikongres o starih mestih in obnovi **VEČER**

**BOGO SKALICKY**

## Mesta se dušijo v prometu

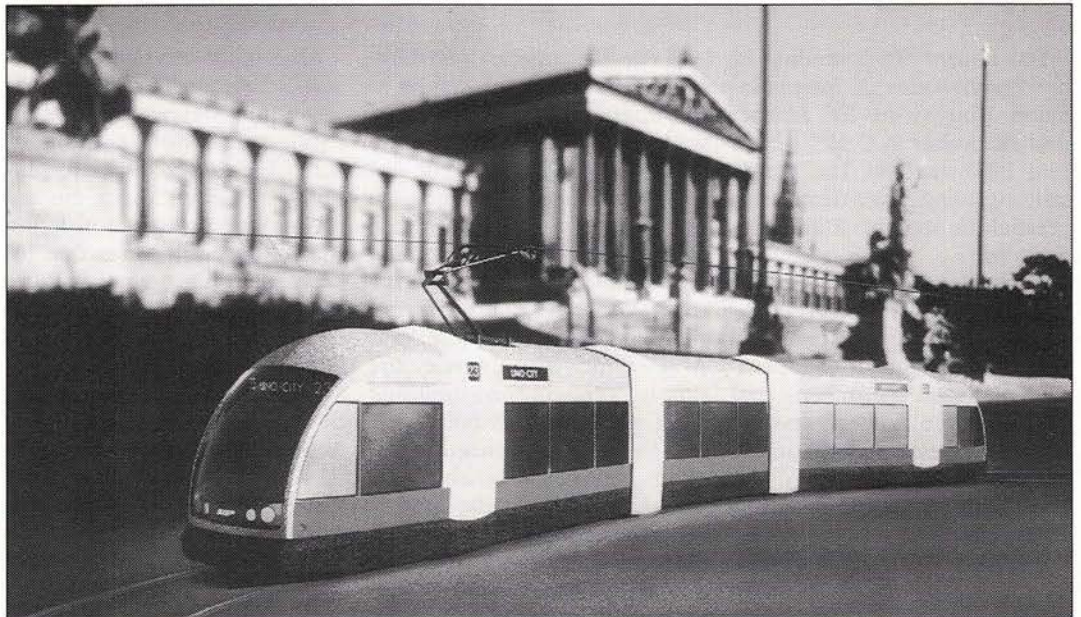
O tej pereči temi se bodo pogovarjali strokovnjaki in gostje do nedelje, ko bodo obiskali tudi Maribor

Več kot dvesto petdeset strokovnjakov in drugih se je včeraj popoldne zbralo v graškem gledališču na tretjem mednarodnem kongresu o starih mestih in kulturi obnove. Prisli so iz štirinajstih evropskih držav tudi iz vzhodnih, z izjemo Romunije in Albanije, in iz ZDA. Zastopana je tudi Jugoslavija, prvič je bila na obisku v tujini kot mariborska županja Magda Tovornik, ki jo je spremljal član foruma Rajko Kramberger.

Kongres je odprl prof. Kurt Jungwirth, namestnik deželnega glavarja Štajerske, ki je med drugim omenil, da je Gradec odprt na vse štiri strani sveta z željo, da bi postal evropsko mesto in da ze njegove stare stavbe pričajo, da „koketira“ tudi z Dalmacijo, Trstom, Istro in Benetkami. Predsednik evropskega foruma starih mest, Prof. Max Mayr in predsednik prireditvenega odbora kongresa, je takoj načel temo „Ali se naša mesta dušijo v prometu?“, ki bo tudi rdeča nit tega strokovnega druženja. Ni naključje, je dejal, da je evropska gospodarska skupnost prav te dni razgrnila tematično sliko mest, ki se dušijo v prometu, so onesnažena, zrak v njih je zastrupljen in bodo potrebni hitri in učinkoviti ukrepi, da se reši tisto, kar se še da. Veseli ga, da so na kongresu tudi strokovnjaki iz vzhoda Evrope, kjer se srečujejo s podobnimi težavami.

Med slavnostnimi govorniki je bil tudi Alfred Stingl, graški župan, ki je pozival k politični pogumnosti, saj mesto ni last nikogar, temveč je od vseh, ki v njem bivajo in se gibljejo. Ker Evropa stopa skupaj, se zraščča, bodo rešitve, kako zagotoviti zdravo življenje, uporabne za vse in ne samo za nekatere dežele ali mesta. Kongres se bo v nedeljo končal z obiskom Maribora.

(Aus „Večer“, Maribor)



## Aufwertung durch Niederflur-Tramway

Der öffentliche Verkehr ist nicht zuletzt deshalb bei vielen Zeitgenossen so unbeliebt, weil der „Einstieg“ in den Zug oder in die Straßenbahn jeweils zur Kletterei wird. Die österreichische Firma Simmering-Graz-Pauker (SGP-Verkehrstechnik) hat nun mit der Firma Elin

die Niederflur-Tramway entwickelt, im Bereich der Türen brauchen nur noch 15 Zentimeter überwunden werden. Der Prototyp geht in Wien in Testbetrieb, die Präsentation Ende Juli 1991 hat starkes Echo ausgelöst; das Design stammt von Porsche. (Fotos: SGP-Verkehrstechnik)

Internationale Ausstellungen bereichern  
das Programm des 3. Allstadtkongresses

# Eine Renaissance für die Städte Europas

Ziel: Der Fußgänger  
als König der Straße

**KLEINE  
ZEITUNG**

Ein „Wegweiser“ aus  
dem „Verkehrschao“  
Auto muß wieder der  
Mensch den Platz machen  
Neue Impulse für unsere Städte

In der Redaktion der  
KLEINEN ZEITUNG Graz, der  
auflagengrößten Bundes-  
länderzeitung Österreichs,  
haben Dr. Ursula Stock  
und Hans Andrej  
den „Verkehrskongress“  
optimal betreut.



Wege aus dem drohenden Verkehrsinfarkt  
aus vielen europäischen Städten

# Das „Grazer Memorandum“ erfreut sich reger Nachfrage

**Graz** – Hunderte Nachbestellungen aus zahlreichen Städten Europas für das beim 3. Altstadtkongreß unter der Leitung des Präsidenten des Internationalen Städteforums Graz (ISG), Max Mayr, verabschiedete „Grazer Memorandum“ dokumentieren dessen qualifizierte Vorschläge im Kampf gegen den Verkehrsinfarkt.

Erfreulich hört sich auch der Zuwachs beim Erfahrungsaustausch an – innerhalb der letzten 14 Monate sind 80 Gemeinden und Experten dem ISG neu beigetreten. Es zählt somit schon 351 Mitglieder in 18 Ländern.

Bei der jüngsten Generalversammlung wurde nun beschlossen, den 4. Altstadtkongreß schon 1993 abzuhalten. Anlaß dafür ist der „Europäische Kulturmonat“, den die Gremien in Brüssel jüngst der steirischen

Metropole zugesprochen haben. Thematisch wird es um das „Neue Bauen in alter Umgebung“ gehen. Bei den Neuwahlen gelang es, den jungen Oberbürgermeister der westungarischen Grazer Schwesterstadt Pecs, Zoltán Krippel, für das Präsidium zu gewinnen.

Schon seit dem Vorjahr dokumentiert das Städteforum alle Wettbewerbsunterlagen für die begehrten „Europa Nostra“-Auszeichnungen. Was in London Preise erhält, wird jetzt in Graz aufbereitet und über die „ISG-Nachrichten“ auf dem Kontinent bekanntgemacht. „Europa Nostra“-Präsident Prinz Henrik von Dänemark hat sein großes Interesse für die von Graz ausgehenden Initiativen bekundet.

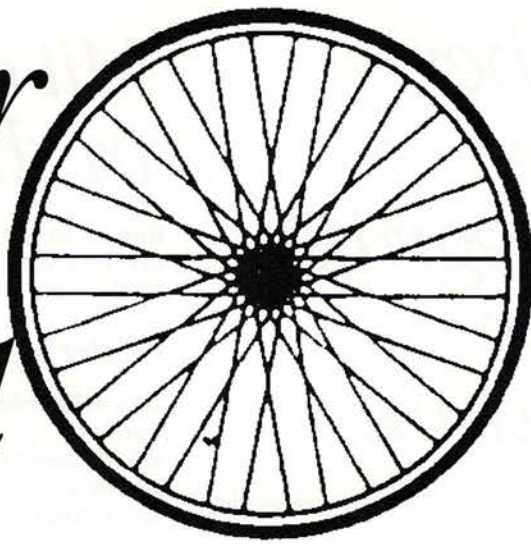
*Prof. Bernhard Winkler, Technische Universität München, Fakultät für Architektur und Städtebau, hat kürzlich in Wiesbaden den Werkstattbericht „Verkehrsberuhigung und Stadtvision“ interpretiert. Zahlreiche Kommunalpolitiker Europas holen sich bei ihm Rat.*

## Die Steirische



*Aus der Fahrt in den Urlaub wird sehr oft eine Fahrt in den „Stau-laub“. (Foto: Mikes)*

# Plädoyer für das Fahrrad



Das Fahrrad gehört zu den intelligentesten Erfindungen, macht beweglicher als andere Verkehrsmittel, ist umweltfreundlich, denn es benötigt weniger Platz, spart Energien und andere Ressourcen und ist leise. Und es dient der Gesundheit.

Das Fahrrad erweitert den Aktionsradius seiner Benutzer. Im Vergleich zum Auto ist das Fahrrad eher ein Hilfsmittel für den Menschen als eine entfremdende technische Maschine. Radfahren bringt Menschen zueinander. Auf dem Fahrrad erleben Sie Ihre Umgebung mit allen Sinnen. Radfahren macht Spaß.

## Zukunft steht auf dem Spiel

Die Natur wird von vielen immer noch als freies Gut betrachtet. Obwohl die natürlichen Ressourcen zur Neige gehen und unsere Umwelt zerstört wird. Menschen und Umwelt, Städte und Landschaften leiden unter einem vom Auto beherrschten Verkehrssystem. Rund 500.000 Unfalltote in der Bundesrepublik Deutschland seit 1950 und fast fünf Millionen Schwerverletzte waren bisher die unermessliche Folge. Waldsterben und zerstörter Boden, verseuchte Meere und vergiftete Luft, Lärm und die Zerstörung der Ozonschicht drohen, Vorboten einer globalen Umweltkatastrophe zu sein.

Das Verkehrssystem muß, wie andere Lebensbereiche auch, grundlegend geändert werden, um uns die Überlebensfähigkeit in unserer Welt sichern zu helfen. Das ist die wichtigste Aufgabe der Verkehrspolitik von heute

und morgen. Sie muß zugleich Gesundheits- und Umweltpolitik sein. Dafür arbeiten wir im ADFC.

## Menschenwürdiger Verkehr

Um das Verkehrssystem umgestalten zu können, bedarf es eines grundlegenden gesellschaftlichen Wandels. Wichtig ist vor allem: die Bewohnbarkeit unserer nahen Umgebung darf nicht der Erreichbarkeit der Ferne geopfert werden. Es geht nicht darum, weit zu fahren, sondern viel unternehmen zu können. Das wollen auch Kinder und Ältere, Behinderte und Menschen ohne Führerschein. Vorfahrt für das Fahrrad ist gerecht und sozial.

Das Maß aller verkehrspolitischen Entscheidungen muß der Mensch sein, nicht der Verkehrsfluß oder der wirtschaftliche Nutzen. Das Verkehrsklima muß es allen Menschen ermöglichen, sich auf den Straßen zu bewegen. Verkehrsmittel müssen ungefährlich, leicht benutzbar und umweltschonend sein.

*Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) hat sich ein typisches Signet geschaffen. Besonders aktiv ist die Gruppe in Lübeck, der wir wertvolle Unterlagen verdanken.*

## Intakte Landschaften

Intakte Landschaften werden nicht durch Zersiedelung und Straßen zerschnitten. Funktionsfähige Gemeinden mit Wohnungen, Arbeitsplätzen, Schulen, Einkaufsmöglichkeiten und einer dezentralen Verwaltung machen weite Wege entbehrlich.

## Lebendige Städte

Lebendige Städte sind Städte der kurzen Wege, nicht Städte der Durchgangsstraßen. Die Straßen laden wieder zum Spielen, Verweilen und Miteinander-Reden ein. In lebendigen Städten verbringt man gern auch seine Freizeit und das Wochenende. Ein wichtiges Verkehrsmittel ist das Fahrrad, mit dem die Menschen gesund, leise, umweltschonend und schnell ihre Ziele erreichen.

## Weniger Autoverkehr

Der Personenverkehr wird vorrangig durch den Verbund zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrrad bewältigt. In einem menschengerechten Verkehrssystem spielt das Auto keine Hauptrolle. Auch schon heute können viele Autofahrer problemlos umsteigen. Aber viele werden es erst tun, wenn das Radfahren, das Zufußgehen und die öffentlichen Verkehrsmittel Vorrang erhalten. Für den Güterverkehr eignen sich Bahn, Schiff und der stadtvorgängliche Lieferwagen sehr viel besser als das heutige System.

Der ADFC versteht sich nicht nur als Organisation zur Förderung des Fahrradverkehrs, sondern auch als Gesundheits-, Natur- und Umweltschutz- und als Verbraucherverband.

## Das fordern wir:

- Wir brauchen eine technische Aufwertung der Fahrräder. Das heißt:
- Bessere technische Standards sorgen für wirkungsvollere Beleuchtungsanlagen und Bremsen.
- Hochwertige und wartungsarme Fahrräder müssen zu günstigen Preisen erhältlich sein.

## Das tun wir:

- Bei den Politikern und bei der Industrie arbeiten wir darauf hin, daß Fahrradkäufer und -benutzer gut informiert und versorgt werden. Wir prüfen Fahrräder und Zubehör.
- Wir fördern den Fahrrad-Tourismus. Der ADFC vermittelt Radreisen, führt eigene Urlaubstouren durch und leistet so einen Beitrag zum sanften Tourismus.

Auszüge aus dem Programm des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club).

## Informationen bieten

**DI Klaus Buchin,  
Marlesgrube 42,  
D-2400 Lübeck 1,  
Tel. 0 45 1/72 8 98.  
Zentrale für Deutschland:  
Am Dobben 91, Postfach  
107747, D-2800 Bremen 1.**

# Europäischer Radfahrer- Verband begrüßt das Grazer Memorandum

Mit großem Interesse haben wir das Grazer Memorandum zur Kenntnis genommen. Das Aufzeigen der Bedrohung des Lebensraumes Stadt ist äußerst wichtig.

Wir haben inzwischen vom Europäischen Radfahrer-Verband (ECF) das Projekt „Städte für Radler“ (Cities for Cyclists) gestartet. Im Gründungskreis sind bisher vier europäische Städte vertreten, die bereits beachtliche Erfolge bei der Förderung des Radverkehrs erzielt haben:

- Groningen (Niederlande)
- Nakskov (Dänemark)
- Winterthur (Schweiz)
- Erlangen (Deutschland)

Das Grazer Memorandum werden wir gerne an Entscheidungsträger senden. Wir bitten um Zusendung weiterer Exemplare in deutscher und englischer Sprache. (Diesen Wunsch haben wir gerne erfüllt. Anm. der Redaktion.)

Besten Dank und freundliche Grüße

Wilhelm Hörmann  
Projektleiter „Cities for Cyclists“  
Am Dobben 91,  
D-2800 Bremen 1,  
Tel. 0 42 1/70 34 10.  
Fax 0421/71687

Europäischer Radfahrer-  
Verband (ECF)  
4 rue Brülée,  
F 67000 Strasbourg,  
Tel. 0033.88.751750,  
Fax 0033.88.751750

# Mit dem Auto in die Sackgasse

**Rund 450 Millionen**  
**Etwa 20 Millionen**  
**80 Prozent**

**Um über 22 Prozent**

**2,75 Milliarden**  
**Tonnen**  
**4,6 Milliarden**  
**Tonnen**  
**20 Prozent**

**Fast 70 Prozent**  
**rund 75 Prozent**  
**50 Prozent**

**Erst 16 Prozent**

**8,3 Millionen**

**45 Prozent**  
**10 Prozent**

**65 Stunden**

Autos rollen derzeit auf der Erde. kommen jährlich hinzu. der Autos werden in den westlichen Industrienationen benutzt. nahm die Zahl der Autos auf der Welt von 1980 bis 1987 zu. des Treibhausgases CO<sub>2</sub> erzeugen die Pkw derzeit jährlich. werden es nach vorsichtiger Schätzung im Jahr 2015 sein. trägt der motorisierte Verkehr zum Kohlendioxid-Ausstoß bei. aller Stickoxid-Emissionen, des Kohlenmonoxid-Ausstoßes sowie der organischen Luftschadstoffe stammen in Deutschland aus dem Straßenverkehr. der Pkw sind trotz fünfjähriger steuerlicher Förderung mit einem 3-Wege-Katalysator ausgestattet. der 12 Millionen Berufspendler fahren täglich mit dem Auto zur Arbeit. aller Autofahrten sind Freizeitfahrten. der von deutschen Autofahrern zurückgelegten Kilometer gehen auf das Konto von Urlaubsreisen. im Jahr steht jeder deutsche Autofahrer durchschnittlich im Stau.

**PS: Quellen: Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft NRW, Statistisches Bundesamt, World Watch Institute**

*Gefragt ist eine neue Verkehrspartnerschaft. Die Erfahrung zeigt allerdings, daß rücksichtslose Menschen (fast) immer brutal sind, ob sie gehen, radeln oder mit dem Auto fahren. (Foto: Amsüss)*



**EUROPEAN  
CYCLISTS'  
FEDERATION**

**EUROPÄISCHER  
RADFAHRER  
VERBAND**

**FEDERATION  
EUROPÉENNE  
DES CYCLISTES**

**CITIES FOR CYCLISTS  
project**



# Wohin mit den Blechlawinen?

Zum Status quo des Straßenverkehrs möchte ich im Überblick einige empirische Fakten darlegen:

Im österreichischen Durchschnitt stehen wir derzeit bei einer Autodichte von 384 Einheiten pro 1000 Einwohner. Und obwohl die Sättigungstendenzen für jeden Kfz-Benutzer bereits physisch und psychisch wahrnehmbar sind, steigt die Zahl der Kraftfahrzeuge nach wie vor.

Das Ende des steigenden Kfz-Bestandes ist noch immer nicht absehbar. Derzeit verzeichnet die österreichische Zulassungsstatistik rund 4,2 Mio. Kraftfahrzeuge, davon 2,9 Mio. Pkw. Bis zum Jahr 2000 ist eine Zunahme auf rund 3,3 Mio. Personenwagen zu erwarten. Damit würde sich der Motorisierungsgrad von zur Zeit 384 Pkw auf 434 Pkw pro 1000 Einwohner erhöhen.

Das österreichische Schienennetz hat eine Länge von rund 6000 km, das Straßen- und Wegenetz umfaßt hingegen rund 200.000 km. Dies entspricht einer Fläche von ungefähr 2500 km<sup>2</sup> und somit etwa der Größe des Bundeslandes Vorarlberg.

In Österreich opfern wir dem Straßenverkehr jährlich im Durchschnitt 1400 Verkehrstote und 60.000 Verletzte.

Der Straßenverkehr verursacht pro Jahr volkswirtschaftliche Unfallfolgekosten im Ausmaß von 38 Milliarden Schilling. Im Vergleich hiezu belaufen sich die Unfallfolgen im Schienenverkehr auf 500 Millionen Schilling und im Bereich der Luftfahrt – auf deren Probleme ich heute aus Zeitgründen nicht näher eingehen möchte – auf 200 Mio. Schilling.

Die Umweltbelastung durch den Straßenverkehr wird nicht nur immer stärker individuell empfunden, sondern sie liegt auch empirisch in Teilbereichen sehr hoch:

■ 83% der Gesamtemissionen von Kohlenwasserstoffen entfielen 1990 auf den Straßenverkehr (Gesamtemissionen 100.000 t);

■ weiters 75% der Stickoxide (Gesamtemissionen 180.000 t);

■ 50% der Kohlenmonoxidemissionen (Gesamtemissionen 900.000 t);

■ 18% der Staubemissionen (Gesamtemissionen 60.000 t).

Jeder zweite Bürger fühlt sich durch Verkehrslärm beeinträchtigt.

Zum Abschluß dieser Auflistung von Belastungsfaktoren möchte ich – fast anekdotenhaft – noch folgendes Faktum anfügen:

Wir verfahren in der Bundeshauptstadt Wien täglich ungefähr 1,5 Mio. Kilometer allein für die Parkplatzsuche. Obwohl fast jedes Fahrzeug auf mindestens vier Personen ausgelegt ist, wird es im Durchschnitt nur von 1,3 Personen pro Fahrt benutzt. Einer durchschnittlichen täglichen Fahrzeit von 0,5 Stunden stehen 23,5 Stunden Stehzeit gegenüber.

## Tourismus und Autoströme

Ausgehend von der zunehmenden Verkehrsbelastung und den unerträglich gewordenen Staus, die auch mit der Jugoslawienkrise zusammenhängen, hat Hörfunkintendant Dr. Rudolf Nagiller die Initiative für eine „Erste Österreichische Verkehrskonferenz“ ergriffen. Am Mittwoch, 12. Juni 1991, sprachen im Studio 3 Verkehrsminister Rudolf Streicher, Intendant Rudolf Nagiller, der Generaldirektor der Österreichwerbung, Klaus Lukas, und der frühere Landeshauptmann von Kärnten, Jörg Haider. Für die Steiermark war Gilbert Frizberg vertreten, der u. a. auch eine fundierte Petition zur Aufwertung des Bahnverkehrs vorbereitet.

Ein Hauptthema war die Vermeidung von touristischen Spitzenbelastungen durch Verkehrsentflechtung. Klaus Lukas spricht von stundenlangen Wartezeiten an den Grenzen, von einem unzumutbaren Verkehrsaufkommen für Menschen, die an Straßen wohnen.

Zwei Zahlen: Rund 70 Prozent der Österreicherurlauber fahren mit dem Statussymbol Auto an ihr Ferienziel, für über 80 Prozent der Gäste aber zählt Ruhe zu den wichtigsten Urlaubserwartungen.

Lösungsansätze: breitere Staffelung der Ferientermine und ihre internationale Abstimmung, höhere Attraktivität für Bahn, Bus und Tramway, Verstärkung des Ganzjahres-Tourismus im Hinblick auf die beliebten Kulturreisen (historische Zentren, Baudenkmäler, Festwochen).

Nagiller kündigte noch bessere Information über den Ö-3-Verkehrsfunk an, Haider forderte eine Entlastung der Problemregion Wörthersee.

*Der berühmte Karikaturist Luis Murschetz hat die dramatische Transitfrage blendend eingefangen. Da bleibt nur ein Ausweg – die rasche Verlagerung vieler Gütertransporte von der Straße auf die Schiene!!!*



# Horrorvision:

## Wenn alle Asiaten vom Rad

**HASSO HOHMANN**

Eindrücke einer Reise nach Jakarta, Ho-Chi-Minh-Stadt (Saigon) und Phnom Penh. Drei unterschiedliche, ehemals koloniale Städte der Dritten Welt am Rande der Identität.

Für Reisende in der „Dritten Welt“ stellen sich oft Fragen aus dem eigenen Alltag neu. In Europa und auch in Nordamerika wird seit etwa 20 Jahren in verstärktem Maße ältere, als wertvoll erkannte Architektur als Dokument einer vergangenen Zeit nach Möglichkeit erhalten, adaptiert und revitalisiert. Sie dient so der eigenen Identität. Die mei-

sten dieser Bauten hätte man noch vor 40 Jahren ohne Frage durch neue Architektur ersetzt. Heute stellt man ganze Siedlungen unter Schutz, und die historischen Zentren fast aller Städte genießen seit längerem eine besondere Pflege. Den als störend erkannten Verkehr drängt man womöglich an die Peripherie. Im Inneren werden Fußgängerzonen und Radfahrwege forciert.

### Jakarta

Jakarta zählt heute mit gut neun Millionen Einwohnern zu den großen Städten der Erde und ist auch die größte Stadt und zugleich die Metropole Indoniens auf der bevölkerungsreich-

*Hausboot auf dem Mekong in Phnom Penh*



*Kein einziges Auto auf einer Hauptstraße in „Saigon“*

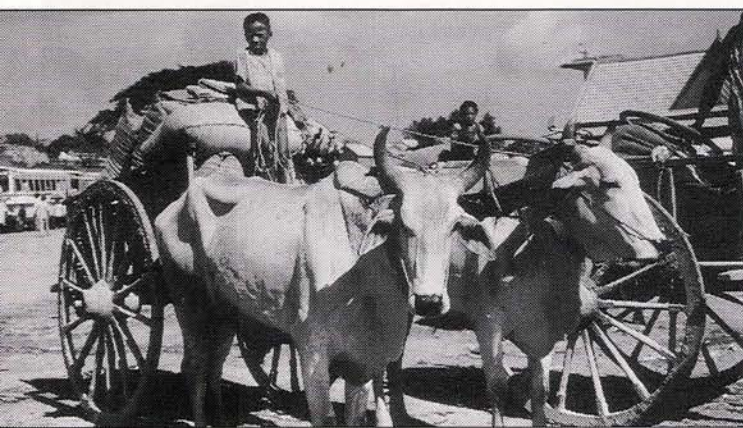


# aufs Auto umsteigen

Von Menschenkraft betrieben:  
Kambodschanische „Taxis“



In Kambodscha spielen Zugtiere noch eine wichtige Rolle



Kambodscha: Massentransportmittel für Überlandfahrer. Das Motorrad zieht den Anhänger mit bis zu 20 Personen.



sten Insel des Landes, Java. Wer erwartet, eine typische Großstadt zu besuchen, wird enttäuscht sein. Selbst bis ins Zentrum hat Jakarta heute noch eine dörfliche Struktur, und auch der Charakter der Stadt, ihr äußeres Erscheinungsbild, ist eher das einer kleineren Stadt in der Dritten Welt – sieht man von den wenigen Straßen und Plätzen mit Repräsentationsbauten wie Banken, Versicherungen und Regierungspalästen im Zentrum ab, die der Stadt nach außen für manchen Kurzbesucher den Anstrich einer Großstadt verleihen sollen.

Selbst hinter der modernen Fassade dieser wenigen andersartigen Straßen und Plätze beginnt aber meist unmittelbar das andere, das eigentliche Jakarta. Die Siedlungsstruktur besteht hier aus zusammengewachsenen Dörfern, „kampung“, mit einem engen Labyrinth kleiner und kleinster Gassen, deren Breite oft einen Meter unterschreitet, die von schmalen, offenen Abwasserkanälen ein- oder beidseitig flankiert werden. Die ein-, maximal zweigeschossigen Bauten rechts und links dieser Gäßchen liegen nur selten an kleinsten Freiflächen als Vorplatz oder Hinterhof. Die Wasserversorgung funktioniert in der Regel noch immer über Hausbrunnen, deren trübes Wasser zweifelhafte Qualität besitzt. Im Bereich der größeren Kanäle und in Hafennähe gibt es in Jakarta noch viele Pfahlbau-Siedlungen; diese sind hauptsächlich zu Fuß oder per Boot erreichbar.

Diese engstverbauten Zonen von Jakarta weisen auch noch viele Elemente der traditionellen Bauweise auf. Das soziale Gefüge funktioniert gut, es gibt eine hohe Identität trotz der nicht zu übersehenden Probleme – insbesondere an Infrastruktur und Wohnkomfort.

Die Regierung und die Stadtplanung beabsichtigen, diese Quartiere großflächig abzutragen, den Bewohnern neue, bessere Wohnmöglichkeiten an der Peripherie zu geben und den sehr wertvollen Boden für neue Funktionen freizubekommen. Die sehr intensiv riechenden Kanäle und offenen Abwassergerinne sollen geschlossen und überbaut werden.

Die Fortbewegung in den engen und engsten Gassen die-

ser alten Quartiere ist in der Regel nur zu Fuß möglich, dennoch kommt es vor, daß zumeist Jugendliche versuchen, mit dem Fahrrad oder auch mit dem Motorrad hier weiterzukommen, was der Enge, der Gefährdung der Passanten und bei Motorrädern des Lärms und der Abgase wegen auf heftige Proteste der Anrainer stößt. Durchzogen sind diese „Fußgängerzonen“ von kleinen Straßen für den motorisierten Verkehr in einem übergeordneten Raster. Die Randverbauung an diesen und auch an den Hauptverkehrsstraßen der Stadt ist fast durchgehend 2 1/2-, seltener 3 1/2-geschoßig mit traufständigen Bauten, die dem Fußgänger auch bei Regen Schutz gewähren können.

Die Architektur ist zum Teil bereits auf einen internationalen Dritte-Welt-Standard heruntergekommen, Bauwerke dieser Art sind aus allen möglichen Architekturelementen zusammengesetzt; sie ergeben dann ein Bild, das austauschbar ist – es könnte genauso aus dem Iran, aus Marokko, Mexiko oder aus Bolivien stammen –, Ergebnis dessen, daß das Einkommen der Bevölkerung so niedrig ist, daß kein Raum mehr für die geringste Kultiviertheit bleibt.

Auf allen Straßen der Stadt ist der Verkehr nahezu dicht und in jeder Beziehung extrem emissionsreich. Viele Radfahrer und Motorradfahrer verwenden Schutzhelme vor dem Mund. Zu den Hauptverkehrszeiten bricht der Verkehr regelmäßig zusammen – alle Straßen sind verstopft, obwohl die meisten Bewohner von Jakarta heute noch mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs sind. Neben dem öffentlichen und dem Pkw-Verkehr sowie den motorisierten und nichtmotorisierten Rädern ist es hauptsächlich der Gütertransport, der die hohe Frequenz auf den Straßen ausmacht.

Statt aus dem Dilemma europäischer Städte zu lernen und als Gegenstrategie gegen die bisherige Fehlentwicklung in den Industriestaaten den öffentlichen Verkehr zu forcieren, versucht man auch in Jakarta, das Problem des steigenden Pkw-Verkehrs dadurch zu lösen, daß man aufgestellte Schnellstraßen und Stadtautobahnen quer durch die Stadt – oft sehr brutal durch den bestehenden Organismus – errichtet. Noch funktioniert der öffentliche Verkehr gut und reagiert auf die stetig wechselnden Bedürfnisse der immer noch stark wachsenden

Riesenmetropole. Immer öfter bleibt aber das öffentliche Transportmittel im dichten Verkehr stecken. Die Lebensansprüche steigen, und heute wollen fast alle sich einen Pkw leisten können. Ein vielfacher Verkehrsinfarkt und die Zerstörung weiterer Teile der Stadt für Verkehrsbauten wären die Folge. Eine Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs – auch durch die Trennung von öffentlichem und privatem Verkehr – ist daher dringend zu fordern.

Statt dessen geht die Förderung des Individualverkehrs weiter, dies gilt auch für den Überlandverkehr zwischen den Städten. Sehr teure Autobahnprojekte werden realisiert, und die Eisenbahn mit einem erstaunlich dichten Streckennetz auf Java legt weite Streckenteile still. Der Service in den alten Waggons der Eisenbahn läßt allerdings auch sehr zu wünschen übrig.

Hinter der Entwicklung dürfte sicher auch die Industrie stehen, die lieber 100 einzelne Pkw oder Motorräder verkauft als alternativ dazu nur einen Autobus – auf Kosten der Bevölkerung und ihrer Lebensqualität, die sich vermeintlich durch den Kauf eines Pkw verbessert.

Heute stehen dem Bewohner folgende öffentliche und halb-öffentliche Verkehrsmittel zur Verfügung:

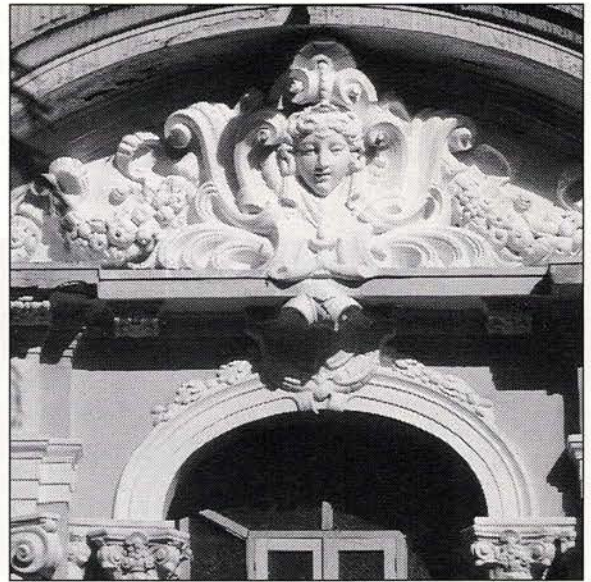
- Busse
- Expres-Busse
- Minibusse = Metro-Minis
- Taxis
- Dreirad-Rikschas = Bajajs (mit 2-Takt-Motoren)
- Morris-Kleinbusse = Mirris-Bemos
- Fahrrad-Rikschas = Becaks (Dreiräder)
- Fahrräder mit gepolstertem Gepäckträger (Zweiräder)

## Ho-Chi-Minh-Stadt (Saigon)

Ho-Chi-Minh-Stadt, das ehemalige Saigon und zugleich auch die kurzzeitige Hauptstadt Südvietnams mit seinen inzwischen etwa 3,4 Millionen Einwohnern (inklusive Colon), hat sich immer noch nicht von den Folgen des Vietnamkrieges erholt. Überall findet man noch die Schäden der jahrelangen kriegerischen Auseinandersetzungen. Die nicht zerstörten, einst repräsentativen Fassaden der Kolonialbauten sind stark renovierungsbedürftig, die Straßen schadhaft,

und selbst in den meisten Nebenstraßen, auch im Zentrum, gibt es keine Straßenbeleuchtung. Die Armut der Bevölkerung ist überall deutlich spürbar.

Andererseits gibt es auch bereits Zeichen einer Rückbesinnung auf die noch vorhandenen Qualitäten, gepaart mit einer neuen Identifizierung mit dem heutigen Gesamtvietnam. Man hat bereits mit der sorgfältigen Sanierung bedeutender Profanbauten begonnen; auch Pagoden und Kirchen werden wieder renoviert.



*Prachtbauten in der Ho-Chi-Minh-Stadt (Saigon) erinnern heute noch an die Kolonialzeit*



*Das Rad – beherrschendes Verkehrsmittel in Phnom Penh (Fotos: Hobmann)*



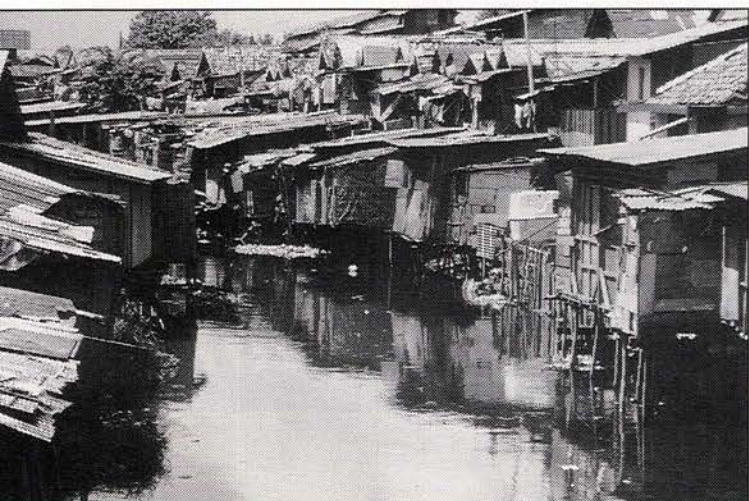
*Das Dorf in der Stadt: Hütten vor Villen  
(Fotos: Hohmann)*



*Fröhliche Kinder am Stadtrand von Jakarta*



*Am Rande von Jakarta:  
die Elendshütten und ihre  
Hygiene*



Das Verkehrsbild ist weitgehend von motorisierten Zweirädern bestimmt, daneben gibt es eine ebenfalls stattliche Zahl von Fahrrädern und relativ wenigen Pkw. Zu den Stoßzeiten sind die Straßen oft von unzähligen Motorrädern regelrecht verstopft. Daneben gibt es ein weitgehend verlässliches Netz von öffentlichen Buslinien und im Zentrum auch eine kleinere Zahl von Taxis. Der Fahrzeugpark sowohl bei den Bussen als auch bei den Taxis ist sehr überaltert.

## **Phnom Penh**

Phnom Penh, die Hauptstadt Kambodschas, des ehemaligen Kambodschas, zählt nach ihrer Zwangsäumung 1975 unter der Schreckensherrschaft der Roten Khmer mit Pol Pot wieder ca. 650.000 Einwohner. Die verstärkt seit 1979 unter der pro-vietnamesischen Regierung betriebene Neubevölkerung der Stadt brachte zwar manchen ehemaligen Bewohner zurück, viele der alten Einwohner sind aber den Roten Khmer zum Opfer gefallen. Andererseits sind viele Menschen vom Land zwischen 1975 und 1979 in die Stadt gekommen. Diese haben ihre ländliche traditionelle Wohn- und Lebensweise mitgebracht. So bilden die Bauten der ehemaligen Landbevölkerung, die sich mit den Wohnungen in Kolonialbauten und den modernen Stahlbetonskelettbauten im Zentrum nicht anfreunden konnten, heute eine Art Dorf in der Stadt. In den Parkanlagen um die kolonialen Villen wie auch auf den Flachdächern der Neubauten und auf vielen Balkonen, aber auch in den großen buddhistischen Klosteranlagen stehen Palmwedelhütten. Die auf den großen Bauten stehenden Hütten sind großteils über lange Leitern oder Treppen direkt von der Straße aus erreichbar.

Seit der Schreckensherrschaft des Pol Pot gibt es in ganz Kambodscha fast kein Gemeinwesen mehr. Dies trifft besonders hart die Landeshauptstadt. Die Straßen sind von Schlaglöchern übersät, in den außenliegenden Vierteln in der Regel überhaupt nicht asphaltiert. Das Wasser-Netz ist unzureichend und brüchig; viele Menschen waschen sich im Mekong. Nachts sind nur wenige Plätze und Straßenbereiche für kurze Zeit elektrisch beleuchtet. Die restliche Stadt bleibt unbeleuchtet, und auch die meisten Häuser verfügen

über keinen elektrischen Strom.

In der Großstadt Phnom Penh gibt es kein öffentliches Verkehrsmittel, nicht einmal Taxis, sieht man von Fahrradrikschas ab. Die ehemaligen Stadtbusse sind zu Werkbussen für Arbeiter umfunktioniert. Jeder, der es sich leisten kann, hat ein Fahrrad. Bessergestellte können sich ein Moped oder Motorrad leisten; Automobile gibt es fast keine. Die wenigen Pkw gehören zumeist zur Regierung. Viele fahren ohne Nummerntafel.

Die wenigen Touristen, die nach Phnom Penh kommen, werden mit einem eigenen Tourismusbus vom Flughafen zu ihrem Hotel und wieder zurück transportiert und fliegen in der Regel nur für wenige Stunden dann nach Angkor. Um sich in der Stadt fortbewegen zu können, kann man versuchen, von irgendjemand gegen Entgelt ein Fahrrad zu mieten, während dieser seiner Arbeit nachgeht; um sich auf dem Lande fortzubewegen, verwendet die Bevölkerung ein sehr unsicheres Transportmittel: ein kleines Motorrad oder Moped mit einem einachsigen, langgestreckten Anhänger, auf dem bis zu 30 Personen sitzen. Die Eisenbahn ist schon lange eingestellt, auch regelmäßig verkehrende Überlandbusse dürfte es nicht geben. Für Touristen vermittelt das Tourismusbüro die wenigen eigenen Fahrzeuge gegen hohes Entgelt. Man kann auch versuchen, einen privaten Pkw, der gerade nicht benötigt wird, zu mieten.

Das positive an diesen Verhältnissen ist, daß Phnom Penh trotz seiner 650.000 Einwohner eine Stadt mit nur sehr geringen Emissionen ist, der Verkehr der Stadt ist nahezu emissionsfrei. Frische Luft kann man auch im Zentrum der Stadt atmen. Der jetzige Zustand von Phnom Penh ist also fast ein Wunschtraum für die Verkehrsplaner in den großen Städten vieler Industrieländer.

Fragt man die Bevölkerung nach ihren sehnlichsten Wünschen, so steht ganz oben auf der Wunschliste die Anschaffung eines Pkw. Das gleiche gilt auch für die Motorradstadt, Ho-Chi-Minh-Stadt. Die Vorstellung, daß alle jene, die heute mit zwei Rädern unterwegs sind, diese durch Pkw ersetzen, wird zur Horrorvision.

# So helfen wir unseren Städten

DEUTSCHER  
AUTOMOBIL CLUB  
(ADAC)

Nach Ansicht des ADAC sind die Verkehrsprobleme unserer Großstädte nur zu lösen, wenn man sich auf diese fünf Schwerpunkte konzentriert:

- 1 Berufspendler müssen mit der Bahn fahren können.** Die gewaltigen Pendlerströme, die sich täglich aus dem Umland in die Ballungszentren quälen, müssen umgeleitet werden. Diese Autofahrer müssen bereits draußen vor der City die Chance haben, großzügige Park & Ride-Anlagen anzusteuern. Von dort aus können sie dann bequem auf S- oder U-Bahn umsteigen. Außerdem müssten unbedingt mehr Züge fahren, und zwar in den Stoßzeiten mindestens alle zehn Minuten.
- 2 Durchgangsverkehr raus!** In mehr als der Hälfte unserer Städte führen Fernstraßen noch immer mitten durchs Zentrum. Deshalb muß der Fernverkehr um die Stadt herumgeleitet werden. Durchgangsverkehr belastet die Städte enorm – vor allem mit Schwerverkehr – und verhindert eine stadtverträgliche Gestaltung der Straßen mit Radwegen und genügend Raum für Fußgänger. Ohne Durchgangsverkehr könnten große Verkehrsknoten wieder in städtische Plätze mit mehr Grün zurückverwandelt werden.
- 3 Den Parksuchverkehr verringern.** Dazu braucht die Stadt ein maßgeschneidertes Parkraumkonzept für ihren Besucher-, Einkaufs- und Geschäftsverkehr. Alle öffentlichen Parkplätze und Garagen müssen an ein modernes Park-Leit-System angeschlossen sein. Mit seiner Hilfe wissen die Autofahrer schon frühzeitig, wo Platz ist. Nur so kann überflüssiger Parksuchverkehr verringert werden. Dazu müssen öffentliche und private Parkhäuser zusammenarbeiten. Auf diese Weise ist es möglich, im ganzen Stadtgebiet aufeinander abgestimmte Gebühren, Öffnungszeiten usw. zu erreichen – alles Voraussetzungen für eine gute Akzeptanz. Parkplätze am Straßenrand können dann den Kurzparkern und der Anlieferung vorbehalten bleiben.
- 4 Lieferverkehr einschränken!** Es kann nicht länger angehen, daß während des Berufsverkehrs Lkw-Fahrer ihre City-Ziele ansteuern und dort, in zweiter Reihe parkend, Waren abladen. Lieferzeiten müssen künftig außerhalb der Hauptverkehrszeiten liegen. Große 40-Tonnen-Fernlaster dürfen nicht mehr bis mitten in die Stadt hineinfahren, um zu liefern. Also: Entweder die Ware am Stadtrand in kleinere Lieferfahrzeuge umladen, oder – noch besser – sperrige Waren vom Stadtrand aus direkt zum Kunden liefern; die Geschäfte der City hätten dann nur „Mustergeräte“.
- 5 Mehr Anreize schaffen, öfter aufs Auto zu verzichten.** Dazu braucht es bessere öffentliche Verkehrsmittel als heute. Genauso wichtig sind aber auch sichere Radwege und bequeme, kurze Fußwege. Dazu bieten sich bewährte Maßnahmen an, etwa Tempo-30- und Fußgängerzonen sowie verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche (Tempo 20 und Zonenhalteverbot).

ADAC motorwelt 2/91

*Prof. Dr. Ronald Wiedenboeft, Littleton, Colorado, USA,  
hat das GRAZER MEMORANDUM für die Zeitschrift „Alternative Transportation“  
übersetzt und eine originelle Darstellung entwickelt. Wir danken ihm sehr.*



## Alternative Transportation



# Der „Europäische Dorferneuerungspreis 1990“ ging an Dorfbeuern

## Das Land hat Zukunft

Der Staatskonservator des Großherzogtums Luxemburg, Dr. Georges Calteux, hat das Signet für die Landkampagne des Europarates 1987/88 entwickelt. Er bringt jährlich einen anspruchsvollen Kalender mit neuen Beispielen der Revitalisierung (zeitgemäße Funktionen für alte Bauten) heraus und gehört zu den Pionieren der europäischen Landentwicklung.

Landwirtschaftsminister DI Dr. Franz Fischler (rechts) und Landeshauptmannstellvertreter Dr. Erwin Pröll (links) überreichen Bürgermeister Karl Paradeiser den Dorferneuerungspreis 1990.



Bei der Europäischen Dorferneuerungspreis 1990 in Gaienhofen (Deutschland) hat die „ARGE Landentwicklung und Dorferneuerung“ den Europäischen Dorferneuerungspreis 1990 an die Gemeinde Dorfbeuern im Bundesland Salzburg vergeben.

Landeshauptmannstellvertreter Dr. Erwin Pröll und Landwirtschaftsminister Dr. Franz Fischler übergaben die Ehrentafel als Symbol für beispielhafte Leistungen an Karl Paradeiser, den Bürgermeister der Siegergemeinde.

Die Gemeinde Dorfbeuern erhielt gegenüber 13 Mitbewerbern aus den europäischen Mitgliedsländern und Mitgliedsregionen den Vorzug, weil sie den Zielvorstellungen eines ganzheitlichen, innovatorischen und zukunftsorientierten Ansatzes in der Landentwicklung und Dorferneuerung am besten gerecht wurde.

■ Durch umfassende Öffentlichkeits- und Bildungsarbeit wurden die Beteiligung der Bürger und die Eigeninitiative der Dorfbewohner gefördert und somit die Basis für die Dorferneuerung geschaffen.

■ In offener Planung entstand ein Entwicklungskonzept, das durch konsequente Detailarbeit in der Praxis realisiert wurde.

■ Zum Projekt „Dorfökologische Maßnahmen“ gehören der naturnahe Ausbau des Baches, die Schaffung des Naturschutz-

gebietes „Oichtenriede“ sowie Pflanzaktionen im Ortsbereich. Das Kernstück war jedoch die Errichtung einer Hackschnitzelanlage im Stift zur Energieversorgung öffentlicher und privater Haushalte.

■ Das Benediktinerstift wurde um 100 Millionen Schilling in vorbildlicher Weise saniert, für gestalterische Arbeiten hat man einheimische Künstler engagiert.

■ Bei der Vergabe von Aufträgen im Ausmaß von 150 Millionen Schilling (in fünf Jahren) wurden lokale Firmen bestmöglich berücksichtigt, so daß auch ein entscheidender Beitrag zur Verbesserung der Infrastruktur geleistet wurde.

### Ansporn und Würdigung

Die Europäische ARGE Landentwicklung und Dorferneuerung hat sich das Ziel gesetzt, zur Erhaltung und Gestaltung von lebensfähigen und lebenswerten Dörfern in den ländlichen Räumen Europas beizutragen. Der Dorferneuerungspreis wurde ins Leben gerufen, um die vielfältigen Ansätze und Initiativen in dieser Richtung aufzuzeigen und die gemeinsamen Bemühungen von Dorfbewohnern, Initiativgruppen, Gemeinden, Behörden und Planern zu würdigen.

Die Beurteilung der Einreichungen bezieht sich auf den

Umgang mit dem Bestand des Ortes mit Landschaft, Siedlung und Architektur. Ein weiteres Kriterium stellt die Auseinandersetzung mit neuen technischen, ökonomischen, ökologischen und sozialen Entwicklungen dar. Das große Ziel ist die Hebung und Sicherung der Lebensqualität im ländlichen Raum.

Die Umsetzung dieser theoretischen Überlegungen in die Praxis ist in Dorfbeuern überzeugend gelungen. Der Europäische Dorferneuerungspreis 1990 – eine Ehrentafel aus Email – hat somit einen würdigen „Standort“ erhalten.

Wir vom Internationalen Städteforum (ISG) gratulieren den Aktivbürgern und ihrem Bürgermeister Paradeiser besonders herzlich, ist doch die „Arbeitsgemeinschaft Landentwicklung und Dorferneuerung“ am 25. Oktober 1988 im Grazer Ritteraal gegründet worden. Der 1. Dorferneuerungskongreß in Krems-Stein und das ISG waren bekanntlich die Taufpaten dieses „Kindes“ der Landkampagne des Europarates 1986/87. Einer der ersten Gratulanten aber war der steirische Landeshauptmann Josef Krainer, der anlässlich des Landsymposiums und der ersten TV-Sendung „Land in Sicht“ (25., 26. Oktober 1988) in die Grazer Burg geladen hatte.

(Zeichnung: „DER STANDARD“)

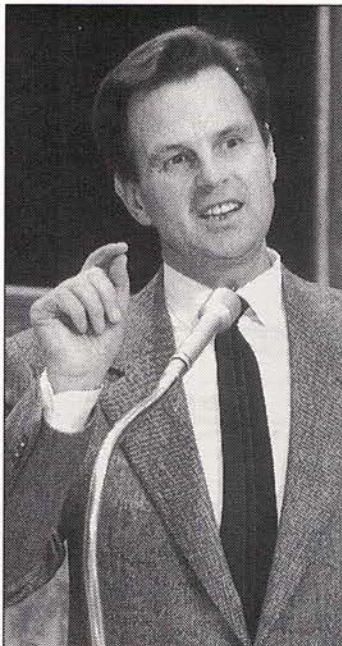
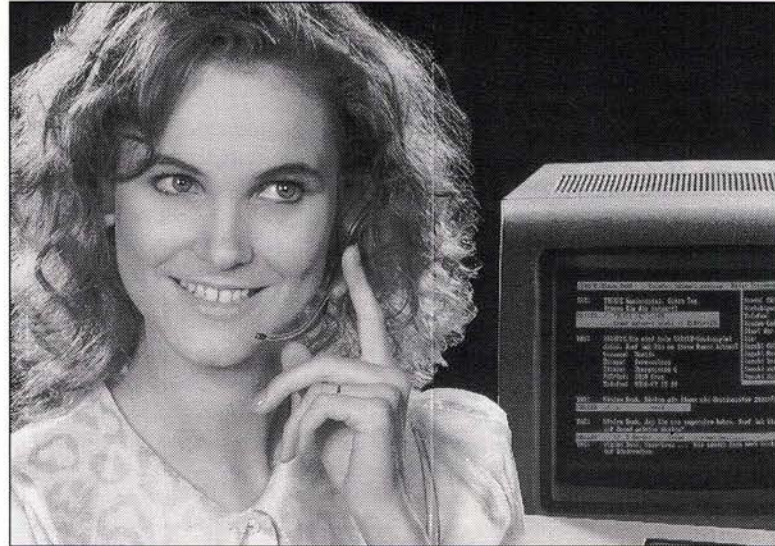


# Heuer bei „Land in Sicht“: Die Werte und der Ausverkauf

Dank der Initiative des ORF gibt es auch heuer am Nationalfeiertag (26. Oktober) eine Live-Sendung zum Thema „Land in Sicht“. Nach „Telekommunikation“, „Gesundes Dorf“ und „Sanfter Tourismus“ geht es diesmal um die Bedrohung des Landes durch Fremdbestimmung, Ausverkauf des Bodens und Identitätsverlust.

Nach Beratungen von NRBg, Sixtus Lanner, Arch. Dieter Schoeller, Intendant Günther Ziesel, Moderator Bernhard Pelzl und Max Mayr hat Dr. Pelzl ein originelles Regiekonzept ent-

wickelt, das den erwähnten Schattenseiten viele positive Aspekte gegenüberstellt. Dazu gehören die Ansiedlung von Künstlern und Prominenten auf dem Land, das Image, das z. B. mit Landbrot, Landwein, Landgasthof verbunden ist, die nachhaltige Bewirtschaftung durch bäuerliche Familienbetriebe. Hinterfragt werden die Chancen der Telekommunikation, die Situation der „Zuagroastn“, die mit der Ostöffnung aufgetauchten Fragen der Ausländerfeindlichkeit. Für Spannung ist gesorgt.



# Schloß Halbenrain: Europarat, Heilkräuter und Umweltschutz



MAX MAYR

Hoher Besuch in der Steiermark – der im Europarat in Straßburg für Umweltfragen zuständige Spitzenbeamte Dr. Alois Larcher, ein gebürtiger Tiroler, besichtigte den „Heil-, Nutz- und Zierpflanzengarten Karls des Großen“ beim Schloß Halbenrain. „Kräuterfrau“ Elisabeth Tschiggerl von der Mädchenfachschule erläuterte dem Gast und seiner Begleitung die Vielfalt der Gewächse, die mit ihren originellen Namen großes Interesse hervorrufen. Neben dem Boretsch findet sich das Königskraut, die Fetthenne, der Schwalbenwurz, die Wolfsmilch, die Roßminze, das Lungenkraut oder der Bärlauch. Wohlgeruch, Heilung und Gift sind oft nahe beisammen. Es gibt aber auch alle Beerenarten – für den „lebendigen“ Unterricht.

Der Initiator der Exkursion, Arch. Dipl.-Ing. Weber-Mzell, erklärte eine bisher unbekanntes Deckenkonstruktion im spätbarocken Pavillon. Kurt Weber-Mzell hat sich in Halbenrain nicht nur um den Kräutergarten, sondern auch um die Rettung eines alten Speichers verdient gemacht. Sein Engagement

führte ihn wiederholt nach Straßburg, dort gestaltete er im Jugendzentrum des Europarates den „Lebensbaum“ als Symbol der Hoffnung und der Einheit.

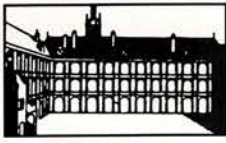
Dr. Larcher, der am Vortag in der Europagemeinde Mariazell weilte, führte in Graz Gespräche mit Umweltlandesrat Hermann Schaller, Wirtschaftslandesrat Waltraud Klasnic, Bürgermeister Alfred Stingl und LH-Stellvertreter Kurt Jungwirth. Dabei betonte er das rege Interesse der Ostländer für die Mitarbeit im Europarat. Die UdSSR habe mit 18 Delegierten bereits Gästestatus, sagte Larcher, der in der tristen Umweltsituation in Osteuropa gewaltige Aufgaben für alle Europäer sieht. Eine eigene Umweltagentur soll in Kopenhagen ihren ständigen Sitz erhalten.

Zu den Bildern der linken Seite. Dr. Bernhard Pelzl (links), hier im Gespräch mit dem Bürgermeister von Markt Hartmannsdorf, Hermann Zoller, wird auch heuer „Land in Sicht“ moderieren. Es geht um Grund und Boden, um die Telekommunikation, die NRAbg. Dr. Sixtus Lanner mit Erfolg forciert, und sicher auch um einige Reflexionen über frühere Sendungen. Ein großer Erfolg ist mit Öko-Diesel gelungen. Unser Bild mit Landesrat Schaller stammt von der neuen Raps-Raffinerie (Methylester) in Mureck. (Fotos: Amsüss)

Auch Oberösterreich hat nun seine Ortsbildmesse; sie wurde durch Landesbauplatzmann Dr. Josef Ratzböck eröffnet und fand große Zustimmung. Ähnliche Veranstaltungen mit einem breiten Angebot gibt es schon in Niederösterreich und Ungarn, in der Steiermark läuft seit Jahren die Reihe der „Ortsbildtage“.

Dr. Alois Larcher, Europarat (rechts), im Gespräch mit Arch. Dipl.-Ing. Kurt Weber-Mzell und „Kräuterfrau“ Elisabeth Tschiggerl. (Fotos: Amsüss)





# MOSAIK

## Moskauer Experten setzen sich für „Russischen Norden“ ein

Zwei Moskauer Experten, die sich mit Altstadtrevitalisierung, Denkmalschutz und wirtschaftlicher Aufwärtsentwicklung befassen, statteten Anfang Juli 1991 den Grazer Kommunalpolitikern, Bürgermeister Alfred Stingl und seinen Stellvertretern Erich Edegger und Dr. Alfred Edler, sowie Landeskonservator Dr. Friedrich Bouvier, Landeshauptmannstellvertreter Prof. Kurt Jungwirth, der Handelskammer Steiermark (Dr. Heinz Rabussay) und dem Städteforum einen Besuch ab. Dabei führten Generaldirektor Spartak Petrovich Chebotarov und Direktor Dr. Alexandre Igorevich Gromov, er war Referent beim „3. Internationalen Altstadtkongress“, intensive Gespräche über einen weiteren Erfahrungsaustausch.

Dr. Gromov, der sich auch mit der Übersetzung des GRAZER MEMORANDUMS in die russische Sprache und die Versendung des Dokuments in zahlreiche Städte der Sowjetunion Verdienste erworben hat, setzt sich seit längerem für die Wiedergeburt der nördlichen Wologdaer Gebiete, den „Russischen Norden“, ein. Er hat dafür auch eine umfassende Konzeption vorgelegt. Es geht um die Schaffung von Nationalparks, eine Verbesserung der wirtschaftlichen Infrastruktur, um die Entdeckung der Chancen für Viehzucht, Gewerbe und Handwerk und um grenzüberschreitende Kontakte.

Die Region liegt 120 Kilometer nördlich der Stadt Wologda, etwa 600 Kilometer von Moskau entfernt, sie schließt die Städte

Kirillow und Beloosersk ein. Das waldreiche Land besitzt viele landschaftliche Reize, einen mineralstoffreichen Boden (ideal für Babymilch) und ein interessantes Bauerbe, das allerdings vom Verfall bedroht ist, wenn nicht rasch eine durchgreifende Sanierung einsetzt. Die Gegend bietet erstklassige touristische Möglichkeiten, besonders für Wasserschi- und Reitsport. Dazu kommen Winterfischfang und Winterjagd.

Der Ausbau von kulturellen und wirtschaftlichen Beziehungen mit der „Russischen Gemeinde“ in Kalifornien ist ebenso geplant wie eine Verbesserung der ökologischen Situation. Gedacht ist auch an die Renaissance des Flachsbaues, zumal die Nachfrage nach Leinen und Leinöl steigt. Vorrang hat auch die Wiederherstellung der historischen und kulturellen Denkmäler, die zum Teil neue Funktionen erhalten sollen.

*Die wasser- und waldreichen Gegenden im „Russischen Norden“ bieten große Chancen für den Tourismus, aber auch für die Erzeugung von Babymilch, Butter- und Spezialkäse. (Fotos: Pamperl) –*

*Die Bilder der rechten Seite zeigen Dr. Gromov und Dr. Chebotarov bei der Besichtigung der neuen Grazer Universitätsbauten in der Steyrergasse und in der Petersgasse. (Fotos: hema)*



# Das ist der Vorstand des Städteforums

Bei der letzten Generalversammlung des ISG im Saal des Grazer Stadtmuseums (27. Februar 1991) gab es in der Zusammensetzung von Präsidium bzw. Vorstand nur geringfügige Veränderungen. Neu aufgenommen wurden der Oberbürgermeister von Pécs, Dr. Zoltán Krippel, und der Kulturamtsleiter von Krems, Dr. Ernst Englisch.

**Präsident:** Prof. Max **Mayr**, Graz

**Präsidium:**

Landeshauptmannstellvertreter Prof. Kurt **Jungwirth**, Kulturreferent der Steiermärkischen Landesregierung, Vizepräsident des Weltschachbundes (FIDE) und Präsident der Europäischen Schachunion  
Oberbürgermeister Dr. Zoltán Krippel, Pécs, Ungarn  
a. Stadtrat Werner **Pillmeier**, Delegierter des Schweizerischen Städteverbandes, St. Gallen  
Alfred **Stingl**, Bürgermeister der Landeshauptstadt Graz, Vizepräsident des Österreichischen Städtebundes, Vizepräsident des Rates der Gemeinden und Regionen Europas (RGRE)

Bürgermeisterstellvertreter Erich **Edegger**

Bürgermeisterstellvertreter Dr. Alfred **Edler**

Bürgermeisterstellvertreter Dr. Peter **Weinmeister**  
Stadtrat Dipl.-Ing. Helmut **Strobl**, Kulturreferent der Landeshauptstadt Graz

Die weiteren Vorstandsmitglieder:

Oberbaurat Dipl.-Ing. Otmar **Brunner**, Leiter der Abteilung Altstadterhaltung, Magistrat Linz

Dr. Otto C. **Carlsson**, Bremen, Senior-Vizepräsident von EUROPA NOSTRA

Dr. Gerhard M. **Dienes**, Direktor des Stadtmuseums Graz  
Univ.-Prof. Dr. Sokratis **Dimitriou**, Technische Universität Graz

Dr. Ernst **Englisch**, Kulturamtsleiter, Kulturverwaltung Krems a. d. D.

Georg **Herberstein**, Präsident von AUSTRIA NOSTRA, Wien

Diplomvolkswirt und Diplomburgen Rajko **Kramberger**, Maribor (Marburg), Jugoslawien

Univ.-Prof. Dr. Harry **Kühnel**, Zentrum für praktische Altstadtsanierung und Ortsbildpflege, Krems

Sektionschef a. D. Prof. Dr. Harald **Langer-Hansel**, AUSTRIA NOSTRA; Wien

Dipl.-Ing. Dr. techn. András **Roman**, Präsident des Internationalen Komitees für historische Städte, ICOMOS, Abteilungsleiter im Landesinspektorat für Denkmalpflege, Budapest

Senatsrat Dipl.-Ing. Heinz **Rosmann**, Leiter des Stadtplanungsamtes, Graz

Wissenschaftlicher Oberrat Dr. Armgard **Schiffer**, Leiterin des Bild- und Tonarchivs am Landesmuseum Joanneum

Geschäftsführer und Kassier: OAR Direktor

Wolfgang **Popelka**, Graz

Geschäftsführer-Stellvertreter: Dipl.-Ing. Dr. techn.

Hasso **Hohmann**

Kassier-Stellvertreter: Oberbaurat

Dipl.-Ing. Hans-Jürgen **Polz**

PS: Die Zustimmung zur neuen Zusammensetzung des überparteilichen Vorstandes erfolgte einstimmig.

# Santos und Sao Paulo: Kontakte zum ISG

Die „Prefecta de Santos“, Telma de Souza, eine in Brasilien hochgeschätzte Politikerin, die im sozialen Bereich stark engagiert ist und ihre Stadt aus vielfältigen Formen der Not herausführen will, wirkte im Mai 1991 an einem „Städtevergleich“ der AKADEMIE GRAZ (Präsident Emil Breisach) und des Afro-Asiatischen Instituts mit. Nach einem Erfahrungsaustausch mit Bürgermeister Alfred Stingl über Wohnungs- und Behindertenprobleme meldete sie großes Interesse an einer Zusammenarbeit mit dem Städteforum an.

Sehr betroffen waren die Zuhörer im Hörsaal A der Grazer

Universität, die beim Vortrag von Architekt Dipl.-Ing. Isaias de Almeida den Sorgenberg von Sao Paulo spürten. 1930 hatte die Stadt eine Million Einwohner, jetzt zählt sie 11,5 Millionen. Samt Umland hat die Mega-Stadt bereits 16 Millionen erreicht, eine unvorstellbare Wohnungsnot ist die Folge. Rund eine Million Menschen hausen in Favelas aus Pappe und Karton, drei Millionen der Unterschicht vegetieren in besetzten Häusern, die drei Flüsse der Stadt sind zu Schmutzkanälen geworden.

# Graz – Moskau: „GRAMOS“ verbindet Architekten

Ende Juli 1991 gab es in der steirischen Metropole eine Vertragsunterzeichnung besonderer Art: Sowjetische und österreichische Persönlichkeiten unterzeichneten den Vertrag für die Gründung des Unternehmens „GRAMOS“ (Graz – Moskau). Es ist u. a. die Basis für ein internationales Handelszentrum, das der Moskauer Architekt Boris Tkhor und der Grazer Architekt Engin Cakman in der sowjetischen Hauptstadt errichten. Den Namen „GRAMOS“ haben die Russen erfunden, die gern mit österreichischen Bauleuten kooperieren.

Boris Tkhor, der Graz wegen seines architektonischen Reichtums schätzt, kündigte den Besuch des Chefarchitekten von Moskau, Leonid Vavakin, an. Dieser will demnächst mit den Stadtpolitikern Stingl und Edegger, aber auch mit Vertretern der Technischen Universität, der „Grazer Schule“ (Haus der Ar-

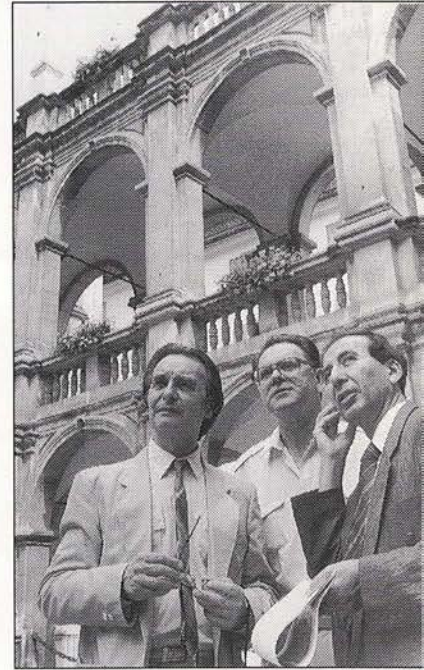
chitektur) und des Städteforums Gespräche führen und auch viele Lösungen studieren. Moskau zeigt großes Interesse an den vielfältigen Problemen der Revitalisierung und an der Integration der Moderne in die historischen Ensembles.

*Bürgermeister Alfred Stingl empfing die Präfektin von Santos, Telma de Souza, im Grazer Rathaus.*

*Oberbaurat DI Hans-Jürgen Polz (rechts) diskutiert mit dem Oberbürgermeister von Pécs, Dr. Zoltan Krippel, über den Grazer Operneubau. (Fotos: Amsüss)*

*Architekt Engin Cakman, Graz (rechts), erläutert dem Moskauer Architekten Boris Tkhor (links) Landhaus und Zeughaus.*

*Unten: Der Chefarchitekt von Moskau, Leonid Vavakin, knüpft enge Beziehungen zu Graz.*





## Partnerschaften für ein neues Europa

Hunderte Gemeinden und Städte pflegen seit Jahren Partnerschaften innerhalb Europas und darüber hinaus. So entstehen Begegnungen und auch persönliche Freundschaften. Der Europarat verleiht seit langer Zeit die „Europa-Fahne“, oft über 50mal im Jahr. Sparsam ist er hingegen mit der Auszeichnung „Europapreis“. Hier die Aufstellung dieser Städte – für die Arbeitsgemeinschaft wirkt das Internationale Städteforum Graz seit dem Frühjahr 1987 als Generalsekretariat.

**Folgenden 44 Städten wurde bisher der Europapreis verliehen:**  
**The following towns have been awarded the Europe Prize:**  
**Le prix de l'Europe a été décerné aux villes suivantes:**  
**Alle seguenti città è stato finora conferito il premio Europa:**

- 1955 Conventry (GB)
- 1956 Puteaux (F)
- Offenbach (D)
- 1957 Bordeaux (F)
- Turin (I)
- 1958 Wien (A)
- Den Haag (NL)
- 1959 Istanbul (TR)
- 1960 Brügge (B)
- Aarhus (DK)
- 1961 Rhodos (GR)
- Schwarzenbek (D)
- 1962 Palermo (I)
- 1963 Aubenas (F)
- 1964 Innsbruck (A)
- 1965 Tübingen (D)
- 1966 Kristiansand (N)
- 1967 Straßburg (F)
- 1968 Faenza (I)
- 1969 Karlsruhe (D)
- Nancy (F)
- 1970 Sierre (CH)
- 1971 Udine (I)
- 1972 Zelzate (B)
- 1973 Würzburg (D)
- 1974 Cesenatico (I)
- Macon (F)
- 1975 Darmstadt (D)
- 1976 Devon C. C. (Exeter) (GB)
- 1977 Avignon (F)
- 1978 Tubize (B)
- 1979 Graz (A)
- 1980 Passau (D)
- 1981 Braunfels (D)
- 1982 Braine-l'Alleud (B)
- 1983 Lausanne (CH)
- 1984 Royal Leamington (GB)
- 1985 Santiago de Compostela (E)
- 1986 Klagenfurt (A)
- Arnhem (NL)
- 1987 Berlin-Neukölln (BRD)
- 1988 Aalborg (DK)
- 1989 Lucca (I)
- 1990 Plouguerneau (F)

*Rechts oben:  
 Der Bundesminister für Wissenschaft und Forschung, Vizekanzler Dr. Erhard Busek, überreicht Dr. Harald Langer-Hansel das Dekret.  
 (Foto: Haslinger)*

## Wir gratulieren zum Professor!

Mit Freude können wir melden, daß der verdiente Vorkämpfer für die Erhaltung und Pflege von Kulturwerten und eines menschengerechten Tourismus, Sektionschef a. D. Dr. Harald Langer-Hansel, von Bundesminister Dr. Erhard Busek den von Bundespräsident Dr. Kurt Waldheim verliehenen Berufstitel „Professor“ überreicht bekam.

Dr. Langer-Hansel war in schwieriger Zeit Kabinettssekretär in der Hofburg, auch damals, als er sich mit Bundespräsident Dr. Wilhelm Miklas noch um die Rettung Österreichs vor dem NS-Überfall einsetzte. 1947 wurde

er mit dem Wiederaufbau des österreichischen Fremdenverkehrs betraut, mit seinen Tourismus-Aktivitäten hat er unserem Land in der ganzen Welt Ansehen verschafft. 1972 gründete er „Austria Mondial“ zur Betreuung der „Freunde Österreichs im Ausland“, 1973 gehörte er zu den Gründern von AUSTRIA NOSTRA. Er gehört auch zu den Förderern des ISG von Anfang an und hat durch seinen Patriotismus und Enthusiasmus unsere Arbeit maßgeblich unterstützt. Wir gratulieren unserem ideenreichen Vorstandsmitglied zum Professor!



## Baumpflanzungen: Tradition im ISG

In allen unseren Städten und Dörfern gibt es Plätze, Straßen und Wände, die man durch Bäume, Sträucher oder Klettergewächse aufwerten kann. Und überall lassen sich Anlässe finden, um im Herbst oder Frühjahr Pflanzungen durchzuführen. Oberbaurat Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Polz konnte bei der letzten Generalversammlung bereits von einer Tradition berichten, die im ISG zum österreichischen Nationalfeiertag (26. Oktober) gepflegt wird:

- 1982 Stainz: Baumgruppe im Park der Landwirtschaftsschule
- 1983 St. Stefan, Weststeiermark: Nußbaum für die neue Wohnsiedlung
- 1984 Schloßberg bei Leutschach: Wohnsiedlung
- 1985 Murau: Ortsbildtag – Uferpromenade
- 1986 Bad Radkersburg: Ortsbildtag – Schulpark
- 1987 Frohnleiten: Neue Parkanlage an der Mur
- 1988 Graz: ORF-Park – TV-Sendung „Land in Sicht“
- 1989 Graz: ORF-Park – „Land in Sicht“
- 1990 Affenz-Land: Erdefunkstelle – „Land in Sicht“

- 1980 Graz: Dach der Burgringgarage
- 1981 Rassach: Dorflinde

# POTS LAUSEND

Potsdam wird 1993 (mindestens) 1000 Jahre alt – es wurde 993 erstmals urkundlich erwähnt. Seit der Beseitigung der Berliner Mauer ist auch in die Vorbereitungen zu den 1000-Jahr-Feierlichkeiten Schwung gekommen. Schon längst scheint es nicht mehr um das Jubiläum allein zu gehen, es sollen auch längerfristige Projekte mit den 1000-Jahr-Feiern verbunden werden.

Naheliegenderweise besinnt man sich auf die eigene Geschichte. Im 2. Weltkrieg hatte Potsdam auch arge Zerstörungen seiner wertvollen Bausubstanz erlitten. Die Verluste nach 1945 fielen allerdings fast noch schmerzlicher aus. Da man die Zeugnisse von Klerus und Herrschaft los werden wollte, beseitigte man vieles davon. Tiefpunkt dieser Entwicklung waren in den 60er Jahren der Abbruch des „Stadtschlusses“ und 1968 die Demolierung der barocken „Garnisonkirche“ (1730–1736) mit ihrem 88,4 Meter hohen Turm, der ein Wahrzeichen für Potsdam darstellte. Heute steht dort ein Rechenzentrum. Auch der „Kanal“ wurde in dieser Zeit zugeschüttet, der dem Zentrum ein gewisses Flair gab.

Es ist daher verständlich, daß die Forderung nach einer Rekonstruktion von Kirche und Schloß sowie nach Freilegung und Wiederinstandsetzung des „Kanals“ laut wird. Das würde nicht nur die Wiederherstellung von Identifikationspunkten bedeuten, sondern wäre auch ein Zeichen der Überwindung des eben abgeschüttelten ungeliebten Regimes. Dennoch sollte man sich über die Grenzen des Machbaren klar sein – man kann die Originalgebäude zwar kopieren, es werden allerdings „Produkte“ des ausgehenden 20. Jahrhunderts bleiben.

Eine Flut von Ideen für die 1000-Jahr-Feiern wurde bereits eingebracht – nicht nur von den Potsdamern selbst, sondern auch von vielen Exil-Potsdamern. Gleich zwei interessante konzeptionelle Ideen steuerte Dr. Günter W. Zwanzig, Oberbür-

germeister a. D. von Weissenburg, bei. Einerseits plädiert er für ein neues Stadtentwicklungsprogramm „Potsdam 2000“, das von der Grünplanung bis zur Altstadtsanierung so ziemlich alles enthalten soll. Andererseits schlägt er eine „Aktionsgemeinschaft Potsdam 2000“ vor, in der die vielen Einzelaktionen zu den

1000-Jahr-Feiern koordiniert und dadurch effektiver gemacht werden sollten.

Informationen erteilt gerne der Projekt-Truppenleiter von „Tausend Jahre Potsdam“, Dieter Weirauch, Magistrat der Landeshauptstadt Potsdam, Friedrich-Ebert-Straße 79/81, D-1560 Potsdam, Tel. 30 21 80 oder 30 21 84.

## Frankreich: Kontakte vertieft

Nach vielen Jahren in Wien, Berlin, Athen und seiner Heimat hat der erste Direktor des französischen Instituts in Graz, Prof. Pierre Robinet, ein aktives Mitglied des Städteforums, wieder einmal in der steirischen Landeshauptstadt Einkehr gehalten. Er fand großes Lob für die Verschönerung und Revitalisierung der Altstadt und für die menschliche Dimension von Graz.

Als der seinerzeitige französische Deutschprofessor in die Steiermark kam, um nach dem Abzug der britischen Besatzungsmacht (1955–1963) eine Frankreich-Vertretung aufzubauen, war das gleichsam eine Schöpfung aus dem Nichts. Doch bald gab es eine Bibliothek mit 4000 Bänden, Französischkurse, Tageszeitungen und Zeitschriften aus Paris. Dazu kamen Chansonabende, Kabarett und Theateraufführungen, Konzerte – und Schikurse auf der Schönewetterhütte bei Gröbming.

Sein Lebensweg führte den Kosmopoliten in mehrere Großstädte, viele seiner einstigen Studenten sind heute in führenden Positionen tätig. Einer von ihnen ist der Kulturchef der Steiermark, Prof. Kurt Jungwirth. Dieser freut sich als Präsidiumsmitglied des Städteforums über die Eintragung im Gästebuch des ISG – in dem Robinet die gute Entwicklung der Stadt Graz und die Gastfreundschaft hervorhebt.



Fröhliche Begegnung in der Grazer Schmiedgasse – Direktor Prof. Pierre Robinet mit ISG-Präsident Prof. Max Mayr. (Foto: Jungwirth)



PRÄSENTIERT VON HASSO HOHMANN

## FESTUNGEN

Band 7 des Glossarium Artis zum Thema „Festungen“ ist soeben (1990) vollständig neu bearbeitet und erweitert in 2. Auflage im K. G. Saur-Verlag, München, London, New York, Paris, erschienen. Der Band wurde herausgegeben von Rudolf Huber und Renate Rieth unter Mitarbeit von Hellmut Pflüger, Ulm, und Philippe Truttmann, Vittel. Er kostet im Buchhandel 148 DM. ISBN: 3-598-10806-0. Er unterscheidet sich dadurch vom Band „Burgen und feste Plätze“, daß er nur europäische Wehrbauten nach der Erfindung und Verwendung des Schießpulvers behandelt.

Im Zusammenhang mit dem ständig steigenden Interesse an der Erhaltung und Pflege historischer Zentren in europäischen Städten ist dieser Band 7 für alle mit der Sanierung und Adaptierung befaßten Fachleute, aber auch für den interessierten Laien und Touristen von Interesse. Die großen Befestigungsanlagen sind auch heute noch direkt oder indirekt für das Aussehen vieler Zentren bestimmend, waren sie es doch, die den befestigten Städten einen auch städtebaulich schwer überwindbaren Gürtel anlegten, zur starken Wohnkonzentration im Inneren der Festungsringe führten und selbst dominierend das Bild der Städte bestimmten und auch heute zum Teil noch bestimmen. So ist die Terminologie für derartige Bauteile eine Art Rüstzeug, um sich damit zu befassen. Das Buch richtet sich daher im besonderen nicht nur an den Wehrexperthen und Kunst- sowie Baukunsthistoriker, sondern auch an den Denkmalpfleger, Restauratoren und Stadtbildpfleger.

HEINER MONHEIM UND  
RITA MONHEIM-DANDORFER

## STRASSEN FÜR ALLE

Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft  
Ladenpreis DM 58.–  
530 Seiten mit zahlreichen  
Abbildungen, leinengebunden  
mit Schutzumschlag  
ISBN-3-89136-368-0

Die 1990 beim Verlag Rasch und Röhning, Hamburg, herausgebrachte Publikation „Straßen für alle“ stellt den Versuch dar, die überaus zahlreichen jüngeren Veröffentlichungen zum Themenbereich Verkehrsberuhigung und -neuorientierung zu erfassen und neu aufzubereiten. Das Buch ist in fünf große Themenblöcke gegliedert:

- Stadtverkehrsplanung gleich Autoverkehrsplanung – Bilanz und Ausblick einer hundertjährigen Entwicklung.
- Orientierungshilfen für eine andere Verkehrsplanung
- „Feet first!“ – Wege zur Fußgängerstadt
- „Glücklich die Stadt, die Radler hat“ – Wege zur fahrradfreundlichen Stadt
- Freie Fahrt für Busse und Bahnen

Die Illustration zeigt das einstige Zentrum von Palmanova, Italien. Kupferstich aus Joannes Janssonius: *Theatrum celebriorum urbium Italiae*, Amsterdam 1657

nen – Wege zu einem attraktiven öffentlichen Verkehr  
Die Arbeit von Monheim und Monheim-Dandorfer faßt, nach diesen fünf Kapiteln gegliedert, einerseits die große Zahl an bereits praktizierten oder publizierten Ideen zusammen und stellt sie zum Teil auch kritisch einander gegenüber – sie versucht jedoch auch darüber hinaus neue Lösungsvorschläge zu entwickeln.

Eine nach Kapiteln gegliederte, sehr umfangreiche Bibliographie kann für den Interessierten von großer Hilfe sein. Das Buch richtet sich an Verkehrs- und Raumplaner, Politiker, aber auch an den interessierten Laien, der auch zu weiterführender Literatur vermittelt wird.

## „ARCHÄOLOGIE ÖSTERREICHS“

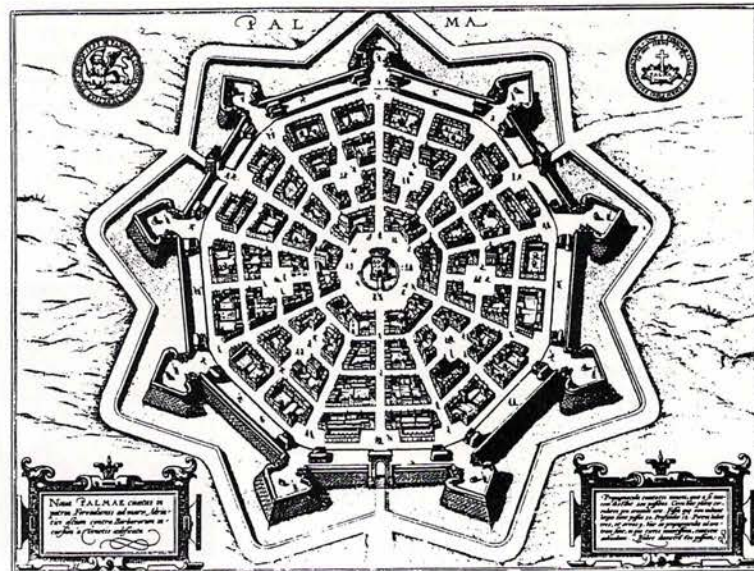
Die seit 1988 bestehende „Gesellschaft für Ur- und Frühgeschichte“ bringt seit Beginn 1991 zweimal jährlich das neue Periodikum „Archäologie Österreichs“ heraus. Bereits im Dezember 1990 erschien ein erster Doppelband dieser Zeitschrift. Das Medium bringt im wesentlichen Berichte über archäologische Tätigkeiten in Österreich, über Arbeiten österreichischer Archäologen in anderen Ländern sowie archäologische Projekte im Ausland, die von Österreich aus betrieben werden. Der fächerübergreifenden Zusammenarbeit soll in der Zeitschrift besonders Raum gewidmet werden.

Die Zeitschrift, obwohl professionell aufgemacht, kann leider nicht über den Buchhandel bezogen werden. Man muß sie



Mosaikboden mit Vogelmotiven aus der Hemmaberg-Nordkirche, Kärnten. (Für Unterlagen danken wir der Grazer Studentin Birgit Sitzwohl.)

direkt bei der „Österreichischen Gesellschaft für Ur- und Frühgeschichte“, Franz-Klein-Gasse 1, A-1190 Wien, Tel.: 0 22 2 / 34 76 41-365/374, bestellen. Sie kostet für Nichtmitglieder S 85.– pro Exemplar, Mitglieder müssen S 150.– pro Jahr zahlen und erhalten dann u. a. die Zeitschrift kostenlos; weitere Informationen können über obige Adresse eingeholt werden.



# HOFKONZERTE IM ALTSTADT-JUWEL



Der von EA-Generali restaurierte Hof im Gebäudekomplex Herrngasse 9 steht seit November 1990 allen Besuchern offen. Für einen weiteren kulturellen Anreiz wurde ein eigenes Veranstaltungskonzept entwickelt, das sich am Kultursponsoring für junge Musiker orientiert, die sich nun bei acht Hofkonzerten in diesem Altstadt-Juwel präsentierten. Die Serie umfaßt ein breites Spektrum von Klassik über Swing und Jazz bis Dixieland. Große Anerkennung bei Kunstfreunden findet auch die Fünffigurengruppe von Prof. Joannis Avramidis (Bronze – 1959/60), die aus einem Bürogebäude in den Generalihof wanderte. Der Künstler stammt aus Batum (UdSSR) und gehört zu den bedeutenden Schülern von Wotruba.



## Landeswappen für Altstadtpflege

**Der Firma Kurt Rockenbauer Ges. m. b. H & Co. KG wurde im Februar als Auszeichnung die Berechtigung, das steirische Landeswappen zu führen, verliehen. Damit wurde auch die Bemühung des Familienunternehmens, die Dachlandschaft der Landeshauptstadt Graz zu erhalten, gewürdigt. Die Firma Rockenbauer ist nun schon mehr als 20 Jahre in der Dachdeckerei tätig. Neben den Aufgaben der Althausanierung ist Rockenbauer auch mit allen Aufgaben der Neueindeckung befaßt.**

Seniorchef Kurt Rockenbauer wird als Experte für Althausdächer immer wieder von Planern zu Rate gezogen. Vor allem sein großes Planarchiv bildet eine Fundgrube für alle Grazer Bauherren. Sein Sohn Dipl.-Ing. Kurt Rockenbauer hat sich ebenfalls dem Metier „Althaus“ verschrieben.

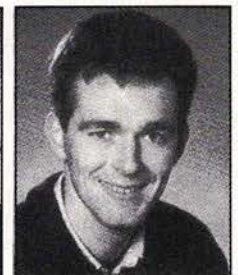
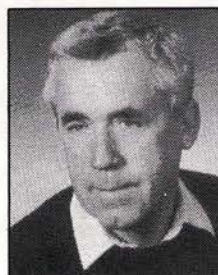
Kurt Rockenbauer machte sich 1970 selbständig. Er absolvierte zunächst eine Lehre als Industriekaufmann und später eine Lehre als Dachdecker, der 1957 als Krönung die Meisterprüfung folgte. 1973 übersiedelten die Rockenbauers ihr Unternehmen vom Standort Pestalozzistraße, an dem nur ein Zimmer zur Verfügung stand, in die Leitnergasse 17. Mittlerweile beschäftigte Kurt Rockenbauer bereits 16 Mitarbeiter, und bald



wurde es auch in der Leitnergasse zu eng für den aufstrebenden Betrieb. 1980 zog man in das heutige Bürogebäude in der Murfelder Straße um. Beide Kinder des Dachdeckerunternehmers, Barbara und Kurt, sind nun ebenfalls schon seit einiger Zeit im Betrieb tätig. Barbara Rockenbauer trat nach absolvierter Handelsschule in den Betrieb ein, legte eine Dachdeckerlehre ab und wurde schließlich 1988 die jüngste Dachdeckermeisterin Österreichs. Seit Anfang 1989 ist auch ihr Bruder, Dipl.-Ing. Kurt Rockenbauer, der als Bauingenieur als Assistent an der TU-Graz tätig war, im elterlichen Unternehmen integriert. Im Jahr seines Eintrittes legte auch er die Gesellenprüfung im Dachdeckerhandwerk ab.

Seit 1989 fungieren alle vier Familienmitglieder als Gesellschaft in der zur Ges. m. b. H. & Co. KG umgewandelten Firma.

Hauptaugenmerk des erfolgreichen Dachdeckerunternehmens bleibt weiterhin die Altstadterhaltung. „Die unvergleichliche Grazer Dachlandschaft soll so gut als möglich erhalten werden.“

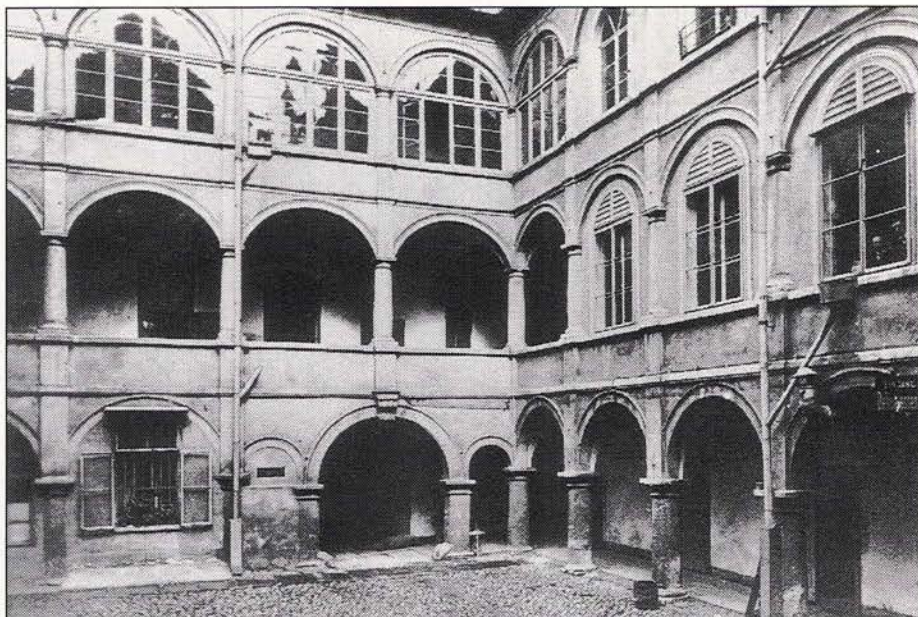


**E**in umfassendes Revitalisierungsprojekt schloß die EA-Generali jetzt in der Altstadt ab: Am 12. November 1990 übergab Österreichs führende Versicherungsgruppe den völlig renovierten Gebäudekomplex Herrengasse 9/ Stempfergasse seiner Bestimmung. In dieses Projekt investierte die EA-Generali in den vergangenen ein- einhalb Jahren rund 56 Millionen Schilling.

Von besonderer städtebaulicher Bedeutung sind die Revitalisierung des Arkadenhofes und die Verbindung mit der Passage des Nachbarobjektes Herrengasse 7/Prokopigasse 8-12.

Nach dem Umbau weist der Gebäudekomplex Herrengasse 9/ Stempfergasse nun eine Nutzfläche an Geschäfts-, Büro- und Wohnräumen von 5300 m<sup>2</sup> auf.

Die Entstehungsgeschichte des revitalisierten Objektes reicht bis in das 16. Jahrhundert zurück. Bei Umbau wurden zahlreiche Details (u. a. bemalte Decken, ein Renaissancefenster, Gewölbe mit Ornamenten) aus den vergangenen Jahrhunderten freigelegt und restauriert.



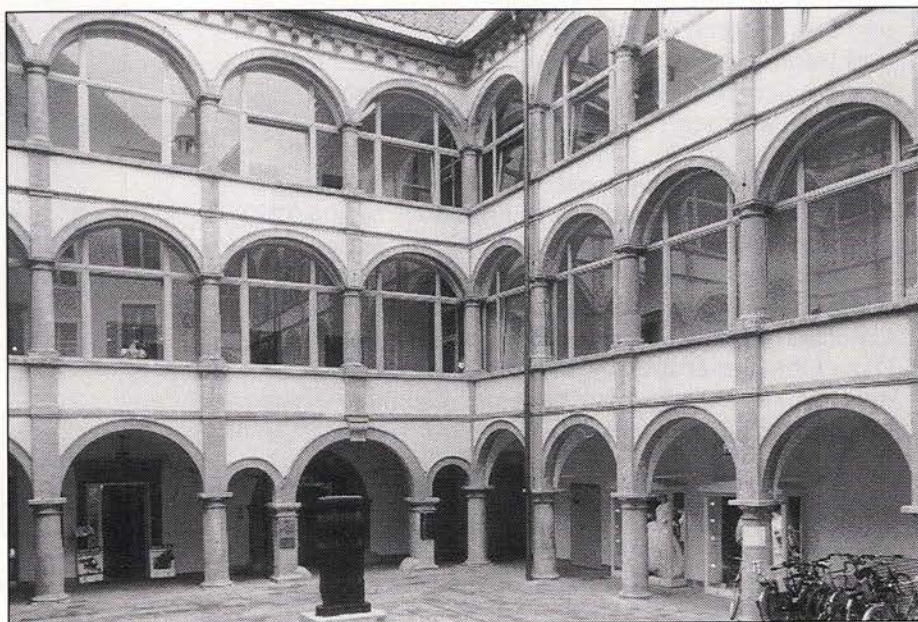
## EA-Generali: Revitalisierung in der Grazer Herrengasse



### NÄCHSTES PROJEKT: HERRENGASSE 7

1991 hat die EA-Generali auch die Renovierung des Gebäudes Herrengasse 7 in Angriff genommen. Ein Schwerpunkt dieses Vorhabens wird die Restaurierung der Fassade sein. Auch diese Arbeiten werden in enger Abstimmung mit der Grazer Altstadt-Sachverständigenkommission erfolgen und sich an denkmalpflegerischen Grundsätzen orientieren.

Bei der EA-Generali, deren Immobilienbestand in Österreich rund 200 Objekte umfaßt, sieht man die Erhaltung historisch wertvoller Bausubstanz im Altstadtbereich als eine wichtige Aufgabe von öffentlichem Interesse. Sie unterstreicht damit die Verantwortung, zu der sie sich als bedeutender Liegenschaftsbesitzer der österreichischen Versicherungswirtschaft bekennt.





# Mein Club. Meine Bank.

## Neuer Schwung für gute Zukunft

Schon 1979 hat die steirische Raiffeisen-Organisation die erste große Aktion zur Aufwertung unserer Heimat gestartet. Sie trug den Titel „Bauen mit der Landschaft“ und führte durch eine Kombination von Publikationen und Informationsabenden zu einem schönen Erfolg. Weitere Serien: „Unsere Steiermark wird schöner“, „Jung sein und Wohnen“, „Der Schritt ins neue Leben“, „Jung, fit & gesund“ sowie „Sicher nach Hause“.

Mit der Reihe „Hallo Jugend! Deine Heimat. Dein Zuhause.“ konnte der Raiffeisen-Club in der Saison 1990/91 unter der Leitung von **Ernest Schwindsackl** an 33 Abenden rund 5000 Besucher ansprechen. Ein Beweis, daß sich die jungen Leute nicht nur für das vielfältige Unterhaltungsangebot des Clubs interessieren.

Dazu Obmann **Hubert Schwab** von der Raiffeisenlandesbank Steiermark: „Man kann der Jugend vertrauen, sie ist begeisterungsfähig, man muß sie fördern, aber auch fordern.“

Generaldirektor Kommerzialrat **Dr. Georg Doppelhofer** sprach bei der Schlußveranstaltung in Gleinstätten allen Akteuren Dank und Anerkennung aus: „Durch euren Einsatz wird unser Land noch lebenswerter!“



Raiffeisenlandesbank Steiermark



## Raiffeisen. Die Bank

Die Bestätigung dieser Aussage zeigt sich in der Fülle von Anregungen, die in den 33 Orten diskutiert wurden und Signale für eine gute Entwicklung sind.

**Passail:** Ein Fest der Jugend

**St. Marein bei Neumarkt:** Die Heimat gestalten

**Gaal:** Pfarrhof als Treffpunkt

**Mooskirchen:** Bei Siedlungsplanung mitreden

**Preding:** Ein Kernöl-Kurort

**Nestelbach:** Rege Bautätigkeit im Grazer Umland

**Febring:** Mehr Fachärzte aufs Land

**St. Peter-Freienstein:** Die schönsten Gaststätten

ausgezeichnet

**Admont:** Naturlehrpfad und Radwege-Konzept

**Groß St. Florian:** Archäologische Ausgrabungen finden

starkes Echo

**Graz-Mariatrost:** Ortserneuerung beginnt im Kopf

**Anger:** Denkanstöße für die Ortsbildpflege

**Gleisdorf:** Eine Stadt zum Wohlfühlen

**Bruck a. d. Mur:** Für Eigenheim mit Eigenkapital vorsorgen

gen

**Lassing:** Mülltrennung muß effektiver werden

**Bad Gleichenberg:** Kurort mit K.u.k.-Flair

**Bad Aussee:** Grundstücksmarkt ändert sich durch

EG-Beitritt

**Irdring:** Badeteich beim Sportzentrum erwünscht

**Deutschfeistritz:** Sensenwerk als Museum

wiederbelebt

**Stubenberg:** Schließung des Gendarmeriepostens

verhindern

**St. Peter/Kammersberg:** Gegen Blechwüsten und

Asphaltsteppen

**Eibiswald:** Kulturmetropole im Westen

**Gröbming:** Zukunft mit Freizeitschule und

Qualitätstourismus

**St. Michael ob Leoben:** „Rastland“ im Liesing-

und Paltental

**Ramsau:** Grüne Ortsmitte durch neue Allee

**Bad Gams:** Architektenwettbewerb für Kneipp-Zentrum

**St. Veit am Vogau:** Hackschnitzelheizungen für Siedlungen

gen

**Fürstenfeld:** Kultur großgeschrieben

**Hartberg:** Auch Wirtschaftstreibende für

Fußgängerzone

**Kainach:** Wohnen und Arbeiten mit Herz und Hirn

**Kirchbach:** Modell 2000 – Vorrang für Umfahrung

**Birkfeld:** Roseggerjahr 1993 im Blickfeld

**Gleinstätten:** Der Markt lebt mit seinen Schulen

PS: Für soviel Ideenreichtum kann man nur dankbar sein.

Zu unseren Bildern. – Links: Zahlreiche junge Menschen, arbeiteten intensiv an der Vorbereitung der Informationsabende mit. So gab es z. B. Ausstellungen zur „Ortsidee“. – Rechts oben: Beim Ausklang der Serie im Schloß Gleinstätten freute sich Generaldirektor Kommerzialrat Dr. Georg Doppelhofer (unten) Raiffeisenlandesbank Steiermark (rechts), vor allem über das Interesse der Jugend.



# Lieben Sie Brahms?



## Schätzen Sie Mürzzuschlag?

Johannes Brahms hat die Stadt am Fuße des Semmering gerne aufgesucht. 1884/85 schuf er hier seine vierte Symphonie und 30 Vokalwerke. Wo der gebürtige Hamburger komponierte, gibt es seit kurzem das Brahmsmuseum und den Brahmsweg.

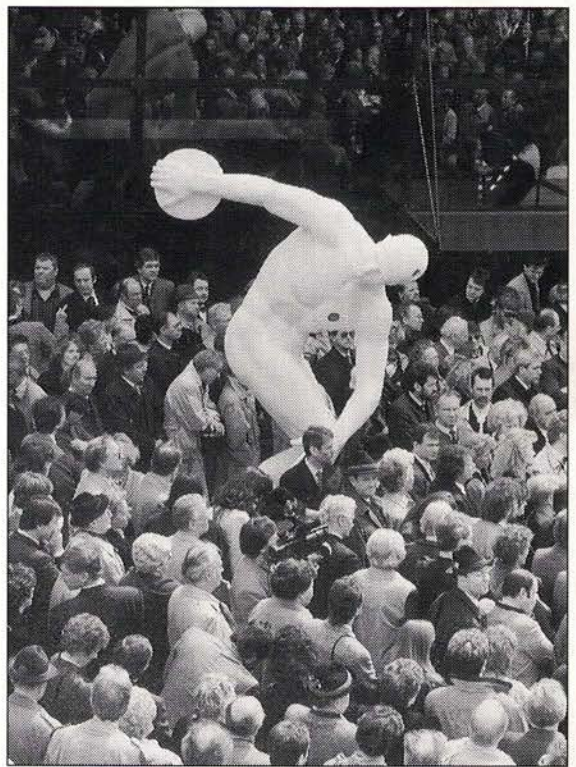
Mürzzuschlag ist aber auch die Wiege des mitteleuropäischen Schilafs mit einem einzigartigen Wintersportmuseum. Es ist die Stadt der Landesausstellung 1991 „Sport – Sinn & Wahn“, die Heimat des Turbinenerfinders Viktor Kaplan und des Arbeiterdichters Walter Buchebner.

Zur steirischen Landesschau verwandelte sich ein verfallender barocker Hallenbau in ein „Kunsthaus“, aus der „grauen Maus“ an der grünen Mürz wurde eine freundlich-belle Einkaufs- und Kulturstadt. Die von Univ.-Prof. Dr. Peter Breitling, TU Graz, geplante Fußgängerzone erweist sich als Paradies für Lärm- und Streßgeplagte. In der alten Ratsburg wurde das „Rosegger-Stübl“ erhalten, lebendige Erinnerung an den großen Schriftsteller aus der nahen Waldbeimat.

Mürzzuschlag mit Bürgermeister Ing. Franz Steinhuber ist aktives Mitglied im Internationalen Städteforum; ins Umland locken das Kaiserschloß und das Stift Neuberg, das Jagdschloß Mürzsteg und weitere Attraktionen.

Informationen erteilen gerne das Stadttamt, A-8680 Mürzzuschlag, Wienerstraße 9, Tel. 0 38 52 / 25 55-0, sowie das Ausstellungssekretariat, Tel. 0 38 52 / 35 11; Telefax 3540.

Die „Ratsburg“ (1377) ist das älteste Haus der Stadt. Es beherbergt das Rosegger-Stübl.



Zum Auftakt der Landesausstellung war ganz Mürzzuschlag auf den Beinen, wohl sehr zur Freude von Bürgermeister Ing. Franz Steinhuber.

PS: Mürzzuschlag erreichte beim Landeswettbewerb um die schönste Stadt im Jahr 1991 den ehrenvollen zweiten Platz.

Im Schimuseum gibt es auf 1000 Quadratmeter alle Sportarten, die an Schnee oder Eis gebunden sind.

