

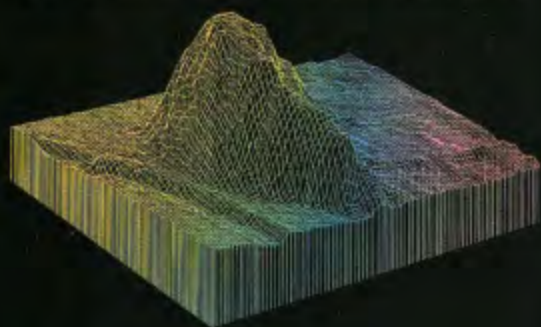


Land im Aufbruch
Nordrhein-Westfalen

34 Seiten Sonderteil
mit Vorschau auf den Kongreß
„Die Stadt der Zukunft“

Schloßberg

Der Grazer Berg und seine Zukunft



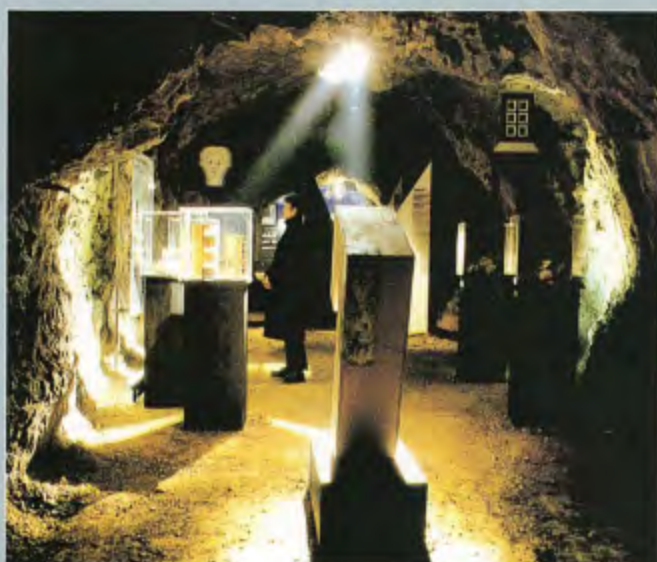
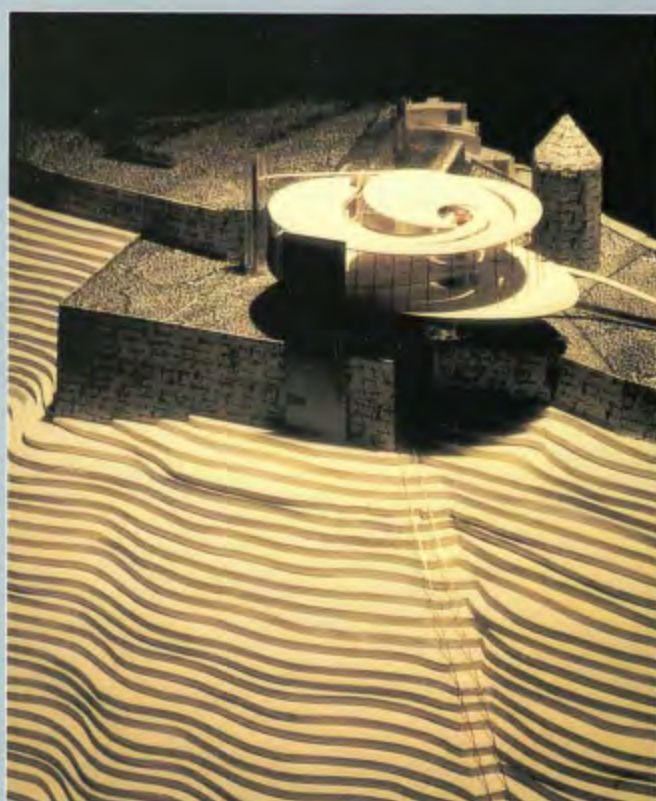
Eine Ausstellung des
TOURISMUSVERBANDES STADT GRAZ



Der Schloßberg braucht eine Chance, geben wir ihm und Graz eine Zukunft. Unter diesem Motto präsentierte der Tourismusverband Stadt Graz mit Hotelier Bernhard K. Reif-Breitwieser (Vorsitzender) und Juwelier Dr. Hans Schullin (Innenstadttinitiative) in drei imposanten Stollen eine Ausstellung, die vom 21. Januar bis 12. März 1995 zahlreiche Besucher begeisterte. Der Bildende Künstler Werner Stadler hat durch ein geschicktes Arrangement bedeutsamer Objekte und origineller Lichteffekte für allerlei Überraschungen gesorgt, einmal mehr wurde den Grazern und den Gästen die Notwendigkeit der Reaktivierung des Schloßberges bewußt.

Bei der Landesausstellung im Jahr 2000 soll er im Brennpunkt stehen, schon zur Tausendjahrfeier Österreichs 1996 mußte nach den Wünschen der Initiatoren der Spatenstich für zahlreiche Projekte erfolgen. Gedacht ist an die Wiedererrichtung eines Stückes der alten Festung, ein neues Aussichtsrrestaurant, eine Kunsthalle, ein Omnimax-Kino, ein Museum der Wahrnehmung, eine Mineraliengrotte, den Einsatz von Elektroautos und an eine Parkgarage im weitverzweigten Stollensystem. Die Zeit ist reif für konkrete Schritte. Beachten Sie bitte auch Seite 10.

(Fotos: Gery Wolf 3,
Max Mayr 1)



Zum Geleit

WIR DANKEN unseren Partnern im Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen für die vorbildliche Kooperation. Beim informativen, einladenden Sonderteil haben Minister Franz-Josef Kniola, Ministerialdirigent Dr. Wolfgang Roters, Ministerialrat Ulrich Fajsbauer, Univ. Prof. Dr. Franz Pesch und seine Gattin Doris Fischer-Pesch (Gestaltung) wertvolle Arbeit geleistet.

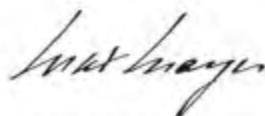
WIR DANKEN Peter Schaberl und Franz Hirschmugl von der Grazer Agentur „Peter & Der Hirsch“ für das Entgegenkommen bei der Entwicklung des neuen Logos und der Titelseite sowie Siegfried Kerstein für die Sorgfalt bei der Reform unserer Publikation.

WIR FREUEN UNS, daß der 5. Internationale Kongreß für Altstadt und Baukultur vom 20. bis 23. September 1995 in Essen stattfinden wird. Wir laden dazu herzlich ein. Beachten Sie bitte die Seite 9.

WIR BITTEN alle Multiplikatoren, die diese Ausgabe mit einer Auflage von 5000 Exemplaren erhalten, um ihren Einsatz für unsere Aufgaben und Ziele.

*WIR LADEN zur Mitarbeit herzlich ein, **Beitrittserklärungen** nehmen wir gerne entgegen. Postkarte oder Fax genügt.*

WIR SIND STOLZ, daß der Beitritt Finnlands, Schwedens und Österreichs eine neue Dynamik für die Einigung Europas bedeutet, auch für die Nachbarländer des Ostens. Mögen die zwölf Sterne einen guten Weg in die Zukunft weisen.



Max Mayr im Namen des ISG

Impressum

ISG-MAGAZIN 1/95
Jahresabonnement: 65 150,—
(+ 65 50,— Versandkosten)

Herausgeber:
INTERNATIONALES STÄDTEFORUM Graz
A-8010 Graz, Hauptplatz 3
Tel.: 0043/316/82 53 95, 82 41 93
Fax: 0043/316/81 14 35

Redaktion:
Max Mayr
Hasso Hohmann
Wolfgang J. Fink

Organisation: Wolfgang Popelka
Sekretariat: Anna Loibner
Mitarbeiter: Herta Maria Mayr

Satz und Gestaltung:
Doris Fischer-Pesch
Siegfried Kerstein

Logo und Titelblatt:
Peter & Der Hirsch

Druck:
Druck- und Verlagshaus Styria
A-8010 Graz, Schönaugasse 64

Zeitschrift für den Erfahrungsaustausch Offenlegung nach dem Mediengesetz

Das ISG-MAGAZIN ist im Eigentum des Vereines Internationales Städteforum Graz (ISG). Die Gründung dieser Institution wurde 1975 zum Ausklang des Denkmalschutzjahres in Amsterdam einstimmig beschlossen. Das ISG ist auch das Dokumentationszentrum der Wettbewerbsunterlagen von EUROPA NOSTRA sowie das ständige Sekretariat der Europapreisträgerstädte. Derzeit zählt unsere Vereinigung über 400 Mitglieder in 26 Ländern. Die Zeitschrift dient dem Erfahrungsaustausch über Stadt- und Ortsbildpflege, historische Zentren, Industriedenkmäler und Landentwicklung.



Das Präsidium:

Präsident Prof. Max Mayr,
Journalist und Publizist, Graz

Dr. Josef Krainer, Landeshauptmann der Steiermark; als sein Stellvertreter wirkt Hofrat

DI Dr. Wolfdieter Dreiholz,
Vorstand der Fachabteilung
Hochbauplanung der Landesbau-
direktion, Graz

Mag. Ludwig Rader, Dritter
Präsident des Steiermärkischen
Landtages, Repräsentant des
Landes Steiermark bei der
Europäischen Union in Brüssel

Prof. Kurt Jungwirth, Präsident
des Steiermärkischen Landesmu-
seums Joanneum, Vizepräsident
des Weltfachbundes, Graz
Bürgermeister Alfred Stingl,
Landeshauptstadt Graz, Vizeprä-
sident des Österreichischen
Städtebundes sowie des Rates
der Städte, Gemeinden und
Regionen Europas

Dkfm. Ruth Feldgrill-Zankel,
Vizebürgermeisterin der
Landeshauptstadt Graz

Stadtrat DI Helmut Strobl,
Kulturreferent der Landeshaupt-
stadt Graz

Stadtrat Dr. Peter

Weinmeister, Umwelterferent
der Landeshauptstadt Graz

**Ministerialdirigent Dr. Wolf-
gang Roters**, Ministerium für
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen,
Düsseldorf

Bürgermeister Dr. Zsolt Páva,
Pécs, Ungarn

Bürgermeister Kaj Kjaer,
Aalborg, Dänemark, Präsident
der Arbeitsgemeinschaft der
Europapreisträgerstädte

Stadtrat a.D. Werner Pillmeier,
Delegierter des Schweizerischen
Städteverbandes, St. Gallen

Dr. Armando Montanari,
ITALIA NOSTRA Rom, Präsident
des Europäischen Umweltbüros,
Brüssel

Univ. Prof. Dr. Karin Wilhelm,
Institut für Kunstgeschichte,
Technische Universität Graz

Weitere Vorstandsmitglieder:

Oberbaurat DI Otmar Brunner,
Leiter der Abteilung Altstadterhal-
tung, Magistrat Linz

Prof. Norbert Burda, Vizepräsi-
dent AUSTRIA NOSTRA, (EUROPA
NOSTRA), Wien

Dr. Gerhard M. Dienes, Direktor
des Stadtmuseums Graz

**Prof. Johann Georg
Herberstein**, Präsident AUSTRIA
NOSTRA, Wien

**Diplomvolkswirt und Diplom-
jurist Rajko Kramberger**,
Maribor (Marburg), Slowenien
Univ. Prof. Dr. Harry Kühnel,
Zentrum für praktische Altstadtsa-
nierung und Ortsbildpflege,
Krems

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

Senatsrat DI Hansjörg Luser,
Amt für Stadtentwicklung und
-gestaltung der Stadt Graz

**Ministerialrat Dipl.-Ing. Leopo-
ld Melichar**,
Leiter des Österreichischen
Kulturinstituts in Zagreb

DI Dr. techn. András Román,
Präsident des Internationalen
Komitees für historische Städte
ICOMOS Ungarn, Budapest
Oberrat Dr. József Végh,
Referent für Auslandsbeziehungen
der Generalversammlung des
Komitats Baranya

Geschäftsführer und Kassier:
Direktor Wolfgang Popelka,
Kulturamt der Landeshauptstadt
Graz

Geschäftsführer-Stellvertreter:
DI Dr. Hasso Hohmann, Graz

*Unsere Titelseite zeigt die neue
Bahnsteigüberdachung auf
dem Kölner Bahnhof mit dem
berühmten Dom.
(Foto: Helmut Stahl)*



Die Krise der Stadt ist eine Krise der Stadtpolitik

Univ.-Prof. Dr. Reinhard Breit ist Professor für Stadt- und Regionalplanung an der Technischen Universität Berlin sowie Initiator der Internationalen Gesellschaft für Stadtgestaltung (IGS) in Wien. (Foto: Amsüss)

Die „Krise der Stadt“ ist eine Krise der Stadtpolitik. Politik hätte primär zur Aufgabe, die Nachholarbeit (die Planungsprozesse) zu den Defiziten sicherzustellen, die die „Krise der Stadt“ kennzeichnen. Die Entwicklung der Städte ist erst dann steuerbar, wenn diese Nachholarbeit geleistet ist.

Einige Thesen:

- Stadtentwicklung ist steuerbar. Steuerung der Entwicklung ist weder Selbstzweck noch Privileg bestimmter Personen, Gruppen oder Institutionen. Steuerung der Stadtentwicklung ist vielmehr eine komplexe und komplizierte, umfassende Planungsaufgabe.
- Die zu beobachtenden Krisenerscheinungen in Städten sind vor allem als Krise der Stadtpolitik auf allen politischen Ebenen zu erkennen. Die traditionelle politische Vorgangsweise ist nicht geeignet, die Probleme der Städte zu lösen. Die Rolle der Politiker in der Stadtentwicklung bedarf einer Revision.
- Die Leitbilder, nach denen versucht wird, Stadtentwicklung zu steuern, stehen untereinander in vielfältigen Konflikten; diese sind nur teilweise Abbild der realen Probleme der Bürger. Die Kenntnis dieser Problemsituation ist unzulänglich. Darin liegt das wichtigste Defizit der Stadtplanung und der Stadtpolitik.
- Die Stadt ist für den Menschen auch in Zukunft unentbehrlich. In der zunehmenden Vereinheitlichung der Stadtform liegt jedoch nicht die Lösung der Probleme der Stadt. Eine weit gespannte Vielfalt von Stadt-Formen und Stadtteil-Formen erscheint unerlässlich.
- Die Städte sind aus durchaus gegensätzlichen Gründen unentbehrlich. Drei der wichtigsten Gründe sind:
 - Stellt man sich die Weltbevölkerung nach ökologischer Tragfähigkeit gewichtet - gleichmäßig über die besie-

delbaren Räume der Erde verteilt vor, so wäre eben jene ökologische Tragfähigkeit schon gefährdet.

- Jede Arbeitsteilung erfordert Agglomeration und bewirkt Agglomeration. Die Arbeitsteilung geht zwar derzeit zurück (eine „Entprofessionalisierung“ ist im Gange), jedoch sicher nicht so weit und in der Art, daß auf Städte verzichtet werden könnte.
- Die in den bestehenden Städten angehäuften Werte lassen den Gedanken an eine „städte-freie“ Welt absurd erscheinen.
- Stadt ist ohne ländliche Räume nicht denkbar; ländliche Räume schließen einen Teil der Inhalte und Erscheinungsformen von „Stadt“ ein. Stadt und Land bilden ein Kontinuum; dieses zu stören würde zu gravierender, existentieller Problematik führen.
- Optimale Situationen, im besonderen eine optimale Größe, können nur für die einzelne Stadt und auch nur für einen bestimmten Zeitraum festgestellt werden. Aus dem Argument optimaler Größe etwa „Mega-Städte“ zu kritisieren, ist daher nicht hilfreich. Deren Ausmaß ist nicht Ursache, sondern Symptom einer Problematik. Die Problematik kann auch nicht mit dimensionaler Begrenzung bewältigt werden.
- Gleichzeitig Peripherie und Zentrum zu sein sind Eigenschaften, die in unterschiedlichem Maße jeden Ort treffen. Die Spannung zwischen beiden ist Teil der jeweiligen lokalen Problematik und zugleich eine Triebfeder weiterer Entwicklung. Auch Zentralisierung und Dezentralisierung sind zwei Seiten einer Medaille, ebenso wie Mischung und Entmischung von Funktionen. Es müßte streng darüber gewacht werden, daß (unerlässliche) Zentralisierung nicht zu zentralistischer Machtausübung wird oder daß Entmischung nicht zur Verdrängung wird.
- In einer „lebenswerten Stadt“ sollte vor allem sichergestellt sein, daß die auftretenden Probleme einer auf ihre Lösung gerichteten Bearbeitung unterzogen werden. Dies ist heute keineswegs gewährleistet und kaum als Anspruch der Bürger anerkannt. Erst in diesem Rahmen können Leitbilder wie „Stadt der

kurzen Wege“, „Ökostadt“ oder auch eine „neue Urbanität“ ernsthaft verfolgt werden.

- Bestehende Werte sollten erhalten werden. Eine Mehrung der Werte kann als allgemein akzeptiertes Ziel gelten. Allerdings sind dazu neben ökonomischen Werten auch andere, etwa Ökosystem-, Kultur-, Geschichts- und Gestaltwerte gleichrangig einzubeziehen. Das bedeutet u.a., daß die Beseitigung solcher Werte aus ökonomischen Gründen kaum noch möglich sein würde.
- Die Sicherung von gesundem Trinkwasser ist als Kernpunkt der Zukunftsgestaltung zu betrachten. Diese erfolgt im Umland der Städte, dessen ökologisch orientierte Umgestaltung zu verwirklichen die vordringlichste Aufgabe ist. Die Lösung der Konflikte zwischen ökologisch begründeten Anforderungen sowie anderen Zielen und Wertvorstellungen in den Städten selbst müßte dringend mit einer systematischen Erfassung und Analyse dieser (bisher nicht hinreichend bekannten!) Konflikte eingeleitet werden.
- Die einzelnen Probleme der baulichen Entwicklung der Städte, des Verkehrs, der Wirtschaft, der Infrastruktur und des Wohnens sind Bestandteile der oben angeschnittenen Planungsaufgaben. Mit der Einführung umfassender Planung werden sich die Wege zur Lösung dieser Probleme öffnen.
- Als konkreter Problemfaktor bei der Erfüllung der skizzierten Aufgaben ist die internationale Differenzierung der ökonomischen Gegebenheiten zu beachten: Verbesserungen in der Situation einzelner Städte oder der Städte einer Region bewirken immer, daß an anderer Stelle - unter Ausnützung der dort schlechteren Lebensbedingungen - einzelwirtschaftliche und nationalökonomische Vorteile gesichert werden. Auch dieses Konfliktpotential bedarf umfassender Bearbeitung im Hinblick auf Lösungen, die für die betreffenden Städte und Länder einen Schritt auf dem Weg zur „lebenswerten Stadt“ bedeuten.



Die Stadt ist das bedeutendste Produkt Europas

Dr.-Ing. Irene Wiese-von Ofen ist Baudezernentin der Stadt Essen. Studium der Architektur an der RW TH Aachen. Promotion über „Dichtewerte und Freiflächenzahl im Städtebau“. Verbandsratsvorsitzende des Deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung. Präsidiumsmitglied der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung. Korrespondierendes Mitglied der Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Langjähriger Lehrauftrag an der Gesamthochschule - Universität Essen über Planungsrecht. Vorstandsmitglied des Internationalen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung.

Beim Deutschen Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung hat sich schon vor längerer Zeit ein Gesprächskreis gebildet, dem zwölf Persönlichkeiten angehören, die sich seit rund einem Jahr, kontinuierlich verteilt, zum Nachdenken über die „Zukunft Stadt“ getroffen haben. Einschlägige Gedanken, Analysen und Empfehlungen wurden bei einer Vortragsveranstaltung am 5. Dezember 1994 in Bonn präsentiert. Die Baudezernentin von Essen, Dr.-Ing. Irene Wiese-von Ofen, hat sich dankenswerterweise bereit erklärt, für das ISG-MAGAZIN eine Zusammenfassung aufzubereiten. Wir stellen diesen Beitrag im Hinblick auf den 5. Internationalen Kongreß für Altstadt und Baukultur in Essen zur Diskussion.

Zum Gesprächskreis Zukunft Stadt

Der Gesprächskreis war interdisziplinär zusammengesetzt und hat es sich geleistet, in lockerer Folge seine Betrachtungen fortzuspinnen und „freischwebend“ zu philosophieren. Aus der unterschiedlichen Sicht der jeweiligen Disziplinen war manches kontrovers - und blieb es -, aber am Ende stand ein gemeinsames Bild der Stadt.

Mitgewirkt haben:

PROF.DR. HELMUT BREUER,
Geographisches Institut, TH Aachen
PROF.DR. HANS-JÜRGEN D'ALLEUX,
Universität Dortmund
PROF.DR. HANS-JÜRGEN EWERS,
Institut für Verkehrswissenschaften,
Universität Münster
DR. INGEBORG FLAGGE,
Bund Deutscher Architekten, Bonn
DR. BEATE GÖDDE-BAUMANN,
Historikerin und Vorsitzende der
deutsch-französischen Gesellschaft,
Duisburg
THOMAS GRUNDMANN,
Firma Bouvier, Bonn
PROF.DR. WILHELM HENRICHSMEYER,
Institut für Agrarpolitik,
Universität Bonn
PROF.DR. GERHARD SCHULZE,
Otto-Friedrich-Universität, Bamberg
DIPL.ING. SIGURD TROMMER,
Beigeordneter, Bonn
DR. AXEL WIESENER,
Direktor Deutsche Bank, Essen

Das Standbild des Habsburgers Erzherzog Johann auf dem Grazer Hauptplatz ist ein typisches Symbol für die Identifikation mit der Stadt. Unser Bild: Univ.-Prof.Dr. Franz Pesch, Ministerialrat Ulrich Fajsbauer (beide Düsseldorf), ISG-Sekretärin Anna Loibner und DI Dr. Hasso Hohmann nach einer Beratung über „Die Stadt der Zukunft“.
(Foto: Mayr)

Die Stadt als Zukunft

Die Gesprächsteilnehmer haben sich darauf geeinigt, daß die Stadt am besten zu beschreiben ist als

- ökonomisches System
- soziales System
- ökologisches System.

Nach der reinen Lehre müßte sie dann dem jeweiligen Ordnungsprinzip folgend auch funktionieren - letztlich also auch heute noch eine Beschreibung nach Funktionen - also Charta von Athen?

Als Resümee vorab: Thesen und Wünsche heben ab auf die *europäische Stadt*, gleichermaßen der Vergangenheit verpflichtet wie das Ziel der Zukunft abbildend. Sie ist gekennzeichnet von der Freizügigkeit in sich selbst und zwischen Stadt und Land, der Freiheit der Lebensformen, der Selbstverwaltung und damit der Verantwortung für ihre Bürger sowie der Versorgung mit Infrastruktur.



Bei der Infrastruktur handelt es sich um existentielle Fragen:

- Energie- und Wasserversorgung sowie Lösung der Abwasserfrage
- Mobilität von Menschen und Gütern im Rahmen der Rechtsordnung
- Angebote für Bildung, Freizeit und Kultur
- Betreuung bei Krankheit, Alter, Behinderung und Not (Altenheime, Jugendhäuser, Behindertenbetreuung, Tagesstätten für Kinder u.a.m.)
- Erholung in Parks, Gärten und in der Landschaft
- Arbeitsplatzsicherung durch Dienstleistungen und Güterproduktion
- Vielfalt des Wohnen - sie sollte im Rahmen vorgegebener Qualitätsnormen möglichst privat zu regeln bzw. zu erreichen sein.

Zur Wahrung der Qualitäten der europäischen Stadt benötigt man neben Kenntnissen zum kulturhistorischen Hintergrund Erkenntnisse über die bestimmten Fakten, soweit daraus plausible Annahmen für kommende Entwicklungen abzuleiten sind, wie u.a. über Bevölkerungsentwicklung, Nutzungsverhalten, Mobilität, und man muß sich klar werden über das Verhältnis des Menschen zum Raum. Notwendig ist weiter, über die Organisation der sich selbst verwaltenden Stadtmenschen für eben diese ihre Stadt nachzudenken.

Das bedeutendste Produkt Europas

Es gilt also, eben diese europäische Stadt zu erhalten, sie ist das bedeutendste Produkt Europas. Die geistigen Ströme Europas waren immer urbane und zugleich multikulturelle. Solange Europa existiert, hat der Ideenaustausch Europa zu dem gemacht, was es ist. Europäische Stadt - also Europa - was macht Europa wesentlich aus? Die europäische Aufklärung. Sie bleibt deshalb auch das wichtigste Fundament europäischer Einigung. Ihre Elemente kann man im wesentlichen beschreiben als:

Die Anerkennung der Menschenrechte und die Freiheit der Person, Demokratie und Rechtsstaatlichkeit. Die Anerkennung der Menschenrechte schließt ein menschenwürdiges Leben aller Stadtbewohner ein, das heißt:

Wohnen, das alle Arten von Bezahlbarkeit bieten muß; damit ist z.B. gemeint, keine Angst vor der Differenzierung von Standards und Preisen und qualitativ deutlich unterschiedenen Angeboten zu haben.

Arbeiten, d.h. daß andere Arbeitsmärkte eröffnet werden sollten als nur die zur Zeit geregelten und gängigen, oder sollte man sagen gegängelten...

Bildung, die in Zukunft stärker auf die Vielfalt der aus verschiedenen Kulturen kommenden gerichtet sein müßte.

Freizeit und Kultur, die höchst unterschiedliche Identifikationen spiegeln, die nicht immer gegeneinander ausgespielt werden sollten.

Mobilität, die alles das verbindet oder trennt, d.h. aus der Nähe notwendige Distanz erlaubt.

Die Freiheit der Person bedeutet besonders den Schutz der persönlichen Sicherheit und den von Minderheiten, ob Ausländer oder Drogenabhängige, Arbeitslose oder Behinderte usw.

Die Wahrung der Rechtsstaatlichkeit und die aus ihr resultierenden Ansprüche der Bürger setzen Funktionsfähigkeit und finanzielle Ausstattung zur geordneten Abwicklung von Demokratie und ihren Schutz voraus.

Das setzt die Einsicht voraus, daß die Demokratie des Schutzes ebenso bedarf wie der Sorgfalt und Pflege, damit sie nicht durch Libertinage und Egoismen verkommt - wie Vergangenheit und manche Gegenwartstendenzen uns lehren müßten.

Das betrifft aber auch die Sozialstaatlichkeit, die ihren sichtbaren Ausdruck findet in Sozialhilfe, Jugend- und Altenbetreuung, geförderte Arbeitsbeschaffung, subventionierte Wohnversorgung (wo erforderlich). Dies sind heute alles Aufgaben in der Verantwortung der Kommunen.

Sicherung der Lebensgrundlagen

Ein weiteres wesentliches Element ist jedoch die Erkenntnis der letzten Jahre, daß für all unser Tun und Überleben die Wahrung und langfristige Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen entscheidend ist. Dies kann nur erfolgen durch ein Einschwenken auf einen immisionsärmeren Entwicklungspfad der Mobilität von Personen und Gütern. Restriktionen allein genügen nicht.

Vielfalt der Nutzungen

Zur europäischen Stadt gehört aber genauso die Erhaltung der städtischen Erlebniswelt, die Verdichtung und Vielfalt an Nutzungen voraussetzt, denn die Stadt war immer das Versprechen der Wahlfreiheit. Irgendwo in einer Innenstadt muß es auch einen Straßenstrich oder Spielhallen geben, die nicht durch Bebauungspläne ausgeschlossen sind.



oder die Peepshow, die das Ordnungsamt nicht dem Bauaufsichtsamt zur Ablehnung aufhält, weil die Nachbarn klagen etc. Das setzt voraus, daß die Stadtbewohner wieder weltoffener werden.

Zum Weltbürgertum finden

Für die Zukunft müßten deshalb Anstrengungen unternommen werden, daß nicht nur die gebildeten Schichten zum europäischen Austausch und damit zum Weltbürgertum finden, sondern daß diese Voraussetzung zur Urbanität durch die gesamte Gesellschaft anerkannt und gefördert wird sowie geeignete Maßnahmen gefunden werden, den Horizont aller Stadtbewohner auszuweiten und damit auch die Angst vor Überfremdung zu verlieren. Man denke z.B. an die Wanderschaft quer durch Europa, die im Mittelalter für Maler und Bildhauer, für Künstler und Geistesgelehrte, für Priester und den Adel und angehende Handwerksmeister selbstverständlich war. Wenn man z.B. auch für Lehrlingsausbildungen von heute Austauschprogramme als Pflichtbestand der Ausbildung anbieten würde, wie die Chancen, die beispielsweise das Erasmus-Programm für die Studenten bietet, wäre es nur notwendig, an frühe europäische Erfahrungen anzuknüpfen.

Feststellungen und Empfehlungen

Dieses vorausgesetzt, kommt man zum erforderlichen Konsens über einige wichtige Trends und Prognosen.

A. Aus dem Themenbereich Bevölkerungszug - Integration - Segregation - Migration können Trends wie folgt prognostiziert werden:

1. Es ist mit einem weiteren Zuzug zu rechnen. Dieser rekrutiert sich einerseits aus den osteuropäischen Ländern im Hinblick auf deutschstämmige Bevölkerung, zum anderen als Armutswanderung; selbst bei derzeitiger repressiver Stagnation von Asylbewerbern.

2. Es wird weiter in den nächsten Jahren eine innerdeutsche Wanderung von Ost nach West geben, solange sich Deutschland mit zwei Geschwindigkeiten entwickelt. Daß sich dieser Trend einmal umkehrt, bleibt begründete Hoffnung.

3. Innerhalb der EU dürften sich die Wanderungen ebenfalls verstärken - im Hinblick auf die Zunahme der Konzentrationsprozesse der multinationalen Firmenimperien. Niederlassungsfreiheit und anderer Auffassungen über Möglichkeiten für freie Berufe.

4. Es ist weiter mit einer Land/Stadt-Wanderung zu rechnen. Die Entleerung peripherer Räume wird anhalten.

Schlußfolgerungen daraus könnten sein:

1. Die zuziehende Bevölkerung sollte zu Beginn im ethnischen Verbund leben, um sie sozial und kulturell zu stützen. Nach längerem Aufenthalt ist damit zu rechnen, daß die zuziehende Bevölkerung sich innerhalb zweier Generationen kleinteilig verteilt. Die Stabilisierung von Siedlungseinheiten und vorhandener Bevölkerung bei Versorgung mit entsprechender Infrastruktur unter Bewahrung kultureller Identität ist dann stadtteilbezogen möglich und zu stützen.

2. Es ist damit zu rechnen, daß durch den Zuzug von „Intelligenz“ durch die EU und international operierende Firmen sich ein Potential von Nachfragern nach gehobenem, mehr städtisch orientiertem Wohnungsbau und multilingualen Schulen und Kindergärten, Theatern etc. ergibt.

3. Weiter erforderliche Transferleistungen zur Anpassung der zwei Entwicklungs-Geschwindigkeiten in Deutschland dürften dazu führen, daß der „reiche“ Westen sich gemeinsam auf dem niedrigeren Niveau mit dem in seinem Niveau steigenden Osten einpendelt.

4. In der Bundesrepublik Deutschland müßte akzeptiert werden, daß in der Konkurrenz zu anderen europäischen Ländern und Großstädten wirkliche Metropolen oder metropolitane Räume gebraucht werden. Der Wohnungsbau in der Verdichtung mit entsprechend höheren Kosten brächte aber wiederum Entlastung in der Infrastruktur, Verkehr und Versorgung, er könnte Probleme in der Entsorgung lösen. Belastungs- und Entlastungsbilanzen müßten erstellt werden auf der Suche nach Maßstäben, wo die Grenzen der Verdichtung und des Verträgliches liegen.

B. Stadt ist umbauter Raum. Sie ist mehr als Nutzungsrechte und Organisation. Sie lebt vom und durch den Raumbezug. Haupttrends zum Themenbereich Raumbezug lassen sich wie folgt beschreiben:

1. Der Raum hat eine funktionspezifische Aufteilung erfahren und wird heute weitgehend wie ein Menü angeboten. Die traditionelle Beziehung des Menschen zum Raum hatte ein hohes Maß an raumbezogenem Verantwortungsgefühl. Die jedermann erfahbaren Raumdimensionen haben sich heute so vergrößert, daß die Unmittel-

Selbstverwirklichung?

Aus dem Traum von der Freiheit im freistehenden Einfamilienhaus wird in der Realität häufig ein Alptraum. Nachbarschaft kann zur Qual werden, wenn durch die Bauweise unerwünschte Kontakte erzwungen werden.

Karikatur von Marie Marks, aus „Profitopolis“



barkeit der Verantwortung der Anonymität des Verbrauchens gewichen ist. Man plant, baut, nutzt, überläßt die Rückstände - ob Hafenkais, Industriebrachen oder Konversionsflächen - der Allgemeinheit.

2. Die Milieus sind räumlich entmischt worden. Kinder in den 50er Jahren lebten z.B. noch quartiersbezogen und machten von den jeweils funktions-spezifisch definierten Räumen Gebrauch. Heute kommen die Skins z.B. von überall her, d.h. die Szene ist wichtiger als der spezifische Ort, an dem ursprünglich Angepaßtheit oder Opposition entstand.

3. Man hat die Verantwortung für den Raum institutionalisiert, d.h. der Verwaltung oder anderen Institutionen überlassen. U.a. folgt daraus der Rückzug aus der Aufgabenübernahme, des Sich-zuständig-Fühlens. Dies ist sicher eine Folge der Individualisierung und Vereinzelung in unserer Gesellschaft

oder bedingt sie im Umkehrschluß. Es herrscht nur noch eine wählende Beziehung zum Raum, d.h. der Mensch entscheidet, wohin er geht. Niemand ist mehr darauf angewiesen, hinzunehmen, wie der Raum auf ihn einwirkt, während früher nur wenige - meist die Starken oder im Übermaß Notleidenden - sich entschlossen, diesen bestimmten Lebensraum zu verlassen und in kleinen und großen Wanderungen zu „Neuen Ufern“ aufzubrechen. Wir wählen heute täglich „Neue Ufer“.

Schlußfolgerungen daraus könnten sein:

1. Die Gesellschaft muß Trends akzeptieren und nicht nur beklagen. Die Übernahme von Verantwortung kann auf der Quartiersebene verbessert werden durch Beteiligung der Bürger in der Gestaltung ihrer Umgebung, durch

Initiativen, Vereine und Verbände, durch die Überschaubarkeit der räumlichen Zuordnung, denn erfahrungsgemäß reagieren die Menschen rascher auf Probleme, die sich in ihrer Umgebung einstellen.

2. Entmischte Milieus werden in unserer Gesellschaft nicht mehr zurückzuführen sein. Die Wahlfreiheit von Orten und Lebensbedingungen ebenso wie von Beziehungen kann nur durch Angebote zu eben diesem Wählen verlockt werden, d.h. der öffentliche Raum muß entsprechendes bieten und darf nicht nur aus der Wahrnehmung von Flugzeug, Auto, Tankstelle oder Schallschutzwand als Raumausschnitt erfahren werden. Der diffuse öffentliche Raum macht zudem soziale Kontrolle nahezu unmöglich. Die Stadt lebt vom öffentlichen Raum - Plazas, Malls und Galerien sind es nicht. Die Teilprivatisierung ist ein Surrogat von Stadt.

3. Gegenüber der institutionalisierten Verantwortung zeigt sich immer mehr, daß es das Bedürfnis nach Foren, Arbeitskreisen und anderen Formen der Zusammenarbeit gibt. Die Stadt braucht ein „Wir-Gefühl“, nicht nur Opposition gegen „die da oben“, die alles „zubetonieren“, als da sind die Experten, die z.B. sagen, Denkmäler müssen authentisch sein, die Stadtbewohner aber das Gefühl haben, erst mit der Frauenkirche ist die Stadtsilhouette Dresdens wieder authentisch.

Eine humane Stadt

**schützt die private Sphäre
ermöglicht Kommunikation
bietet gesellschaftliche Vielfalt
erfüllt die unterschiedlichen Wohnwünsche
gewinnt die Natur zurück
gibt Kindern Lebensraum
schützt vor Lärm und Gestank
hat Quartiere mit eigener Atmosphäre
gibt Fußgängern ihr Wegerecht
hat ein kreuzungsfreies Verkehrssystem
läßt die Alten am Leben teilnehmen
hat Erholungsgebiete am Wohnplatz
ist architektonisch vielgestaltig
hat urbane Zentren
respektiert das Maß des Menschen**

**Diese denkbare, mögliche Stadt gibt es nicht.
Wie könnten wir sie schaffen?**

*Zitat aus dem Katalog der Ausstellung „Protopolis“, die schon 1971 auf krasse Fehlentwicklungen in der Stadtentwicklung hingewiesen hat. Herausgeber: Die Neue Sammlung, Staatliches Museum für angewandte Kunst, Prinzregentenstraße 3, D-80538 München.
Konzeption und Inhalt: Josef Lehmbruck und Wend Fischer.*

C. Zum Themenkomplex Verkehr -

dem allenthalben für am schwierigsten gehaltenen - dürften wesentliche Trends folgende sein:

1. Die Mobilität wird bleiben, da sie ein Urbedürfnis des Menschen ist.

2. Transportnotwendigkeiten bei der Diversifikation der Produktion und dem fortschreitenden Verflechten der übernationalen Gesellschaften werden weiter zunehmen.

3. Die bisherige Entkoppelung von Arbeitsort und Wohnort ist nicht rücknehmbar. Sie kann in Teilbereichen bilateralen Verkehr vielleicht entzerren oder gar aufheben, dafür wird aber z.B. schon allein der zunehmende Freizeitverkehr diesen möglichen Rückgang längst wieder aufheben.

Mögliche Schlußfolgerungen daraus kann man dann in folgender Richtung ziehen:

1. Zur Sicherung der Mobilität brauchen wir alle Arten von Verkehrssystemen. Wesentlich ist, ihr Zusammenspiel besser zu organisieren. Die tatsächliche



Am Grande Place der EU-Hauptstadt Brüssel: Reich verzierte Fassaden sind wie ein apertes Gesicht. Hier kann sich das Auge festhalten, an öden Flächen gleitet es ab.
(Foto: A.M. Begsteiger)

Umsetzung der Priorität des öffentlichen Verkehrs hinkt hinter den verbalen Versicherungen der Vorrangstellung hinterher. Die vielfältigen Harmonisierungen, die im Rahmen der EU erforderlich sind, müssen beschleunigt werden. Bezüglich der Fahrzeuge des Individualverkehrs bleibt nur die immer wiederholte Aufforderung, Forschung und Produktion für die umweltschonende Änderung am Fahrzeug fortzusetzen.

2. Die „Wahrheit“ von Transportpreisen für Menschen wie für Güter als eine der wichtigsten Steuerungsmöglichkeiten muß endlich erreicht werden. Alle anderen Möglichkeiten von EDV-Programmen bis belastungsabhängigem

Roadpricing, von Mautringen um die Städte bis Parkraumlizenzierung liegen ebenfalls in Vorschlägen auf dem Tisch und bedürfen der Entscheidung und Umsetzung. Daß die Tendenz zu Großeinrichtungen aller Art, die wir aus Kostengründen heute allorten haben, wie Gesamtschule statt Nachbarschaftsschule, Kindertagesstätte mit sechs Gruppen, Bezirkssportanlage statt Sportplatz um die Ecke usw. Wege aller Art bedingen, ist ebenfalls bekannt, jedoch ist die Schlußfolgerung weniger anerkannt, daß man *einmal* zahlen muß: entweder für teurere kleinere Infrastruktureinrichtungen oder für die Wege zu den kostengünstigeren Größen.

3. Verkürzte Arbeitszeiten und Flexibilisierung von Arbeitszeiten sollten eine Entzerrung des Verkehrs erreichen. Die Flexibilisierung von Arbeitszeiten ist selbstverständlich auch aus vielen Gründen sinnvoll. Kaum jedoch dürfte davon auszugehen sein, daß die „Stadt der kurzen Wege“ den Verkehr so reduziert, wie es in vielen Reden erscheint. Individuelle Lebensentwürfe, phasenweise im Verlauf des Lebens unterschiedliche Ansprüche oder Notwendigkeiten des Arbeitsplatzwechsels, der Familienversorgung, der Pflege, der Ausbildung und ähnliches mehr machen es unwahrscheinlich, daß man zurückkehrt

- zur mittelalterlichen Einheit von Wohnen und Arbeiten
- oder zu der standortgebundenen Nähe von Wohnen und Produktionsbetrieb aus der Zeit der Industrialisierung
- oder der Wohnraumbindung durch Werkswohnungsbauteil oder firmengebundene Wohnungsbaudarlehen, die dann auch das Wohnen an den Arbeitsplatz gebunden haben.

Wenn man dies akzeptiert, ist Verkehr ein Bestandteil bzw. wichtige Voraussetzung unterschiedlicher Lebensphasen und ihrer jeweiligen Bedürfnisse, d.h. nicht vorrangig durch Restriktionsmodelle und Regulierungen, sondern durch intelligente Verknüpfungen, schonende Gefäße, vermehrte Angebote, bezahlte, nicht subventionierte und zugleich bezahlbare Wahlfreiheit zu organisieren. Wer dies für die Quadratur des Kreises hält, möge sagen, wie es mit der Finanzierung zum kommunalen und regionalen Verkehr weitergehen soll.

Im übrigen dürfte als genereller Trend der Einzelne mehr denn je der Globalisierung, der Internationalität und der Anonymität von Großstrukturen ausgesetzt sein, die ausgedehnte Einzugsbereiche voraussetzt und damit wiederum Verkehr erzeugt. Gleichzeitig ist nur auf der kleinen Ortsebene (dem Quartier, der Region) das zu finden, was wir „Heimat“ nennen. Denn so viel „Weltbürger“ sind die wenigsten.

„Stadt der Zukunft“ lebt dann gleichermaßen von beidem: Den ortsverbundenen Bleibenden und den stunden-, wochen- oder lebensabschnittweisen Wandervögeln. Aus dieser Spannung zieht sie ihre Kraft – zur Zerstörung wie zur Wiedergeburt.



Schuld

ist vor allem der Bürger. Er versagt als Bauherr seiner Stadt. Er läßt sich beherrschen, wo er zu herrschen hätte. Bürger, die sich diese Städte gefallen lassen, verdienen keine besseren Städte.

Zitat aus „Profitopolis“



Eine Chance für den Schloßberg



Unten: Abbildung des Schloßberges vor der Zerstörung der Festung um 1809, aufgenommen und lithographiert von Leopold Kruasegg.



Der Schloßberg ist das hervorstechendste Merkmal von Graz und mit seinem Uhrturm das meistbeworbene Signum der steirischen Metropole. Er ist derzeit allerdings nicht die Visitenkarte, die der Grazer gerne hätte - weder zeigt er seine reiche Vergangenheit, noch weist er auf die Entwicklung von Graz als „Zentrum Südost“ hin. Das Beste ist der Ausblick. Und der ungehobene Schatz, das Innere des Berges.

Von dieser Überlegung ausgehend, versucht der Tourismusverband Stadt Graz aus dem stiefmütterlich behandelten Berg wieder eine Attraktion zu machen. Einst war er die Krone der Befestigung, die über Anordnung Napoleons 1810 geschleift werden mußte. 1839 begann Freiherr Ludwig von Welden mit der Bepflanzung des kahlen Dolomithfelsens, schon bald wurde die Anlage zu einer bedeutenden grünen Lunge von Graz.

Bei der Ausstellung vom 21. Januar bis 12. März 1995 wurde auf die großen Chancen dieses Juwels hingewiesen. Besonders eindrucksvoll war die Zeughaus-Inszenierung nach dem Vorbild der Tournée zu vier US-Museen. Dabei kam die Qualität und Fülle der steirischen Waffensammlung erstmals richtig ins Licht. Das Grazer Zeughaus besitzt 32.000 Exponate, der Tower in London 5.000. Dr. Hans Schullin, Bernhard K. Reif-Breitwieser und Gestalter Werner Stadler (Bild oben) können stolz sein, der Berg ruft ...

Informationen:
Tourismusverband Stadt Graz,
Sackstraße 29, A-8010 Graz,
Tel.: 0316/833 844,
Fax: 833 844-14

Zum Thema

Unser Bild von der Stadt ist anachronistisch. Immer noch machen die meisten Menschen ihre Vorstellungen von Stadt und urbanem Leben an den historischen Zentren und Quartieren fest. Das ist alles andere als selbstverständlich, wurde doch seit Beginn dieses Jahrhunderts mehr gebaut als in allen Epochen zuvor.

Die modernen Leitbilder der Stadtentwicklung, die sich bewußt von den traditionellen Städtebaukonzepten entfernten, hatten zwar nicht lange Bestand, mit ihrer Vervielfältigung in ausufernden Vorstädten und als Exportartikel in die Dritte Welt haben sie jedoch zum gegenwärtigen düsteren Szenario beigetragen. Luftverschmutzung, Verkehrsinfarkt, Müllnotstand und Trinkwasserknappheit vermindern die Lebensqualität. Hat das kulturelle Phänomen Stadt seinen Zweck erfüllt oder kann die bedrohte europäische Stadt aus ihrer Tradition und Geschichte genug Potential schöpfen, um den Herausforderungen der Zukunft zu begegnen? Die Aufgaben, die es zu bewältigen gilt, sind immens: Die Folgen der elektronischen Revolution, die globale Verflechtung der Wirtschaft, die wachsenden ökologischen Konflikte, das drängende Problem der Dauerarbeitslosigkeit, der vor allem durch Zuwanderung bedingte erhöhte Wohnungsbedarf, die Bevölkerungsentwicklung, die gewandelten Lebensstile und die gestiegenen Ansprüche an die individuelle Mobilität. Betrachtet man diese Entwicklungen, kommen Zweifel an der Modernisierungsfähigkeit des europäischen Stadtmodells auf:

- o Die Fähigkeit zur Integration geht verloren. Zuwanderer, Arbeitslose und andere Randgruppen werden ausgegrenzt und nicht mehr wahrgenommen.
- o Der öffentliche Raum wird - seiner ursprünglichen Funktion beraubt - zum Angst-Raum und Ort der Kriminalität. Freizeitaktivitäten verlagern sich in kommerzielle „Erlebniswelten“.
- o Die traditionellen Zentren verlieren mit der globalen Vereinheitlichung des Warenangebots ihre individuelle Prägung und können sich nur schwer gegen die Einkaufszentren an der Peripherie behaupten.
- o Die Parzelle hat ihre Bedeutung als Modul für den Weiterbau der Stadt verloren. Großprojekte werden in der internationalen Konkurrenz zum Motor der Stadtentwicklung.
- o Die Städte werden unregierbar. Ein wachsender Teil der Probleme, mit denen sie konfrontiert sind, entsteht außerhalb ihres Einflußbereiches, in der Region, im internationalen Wirtschaftsprozess.

Sind die komplexen Prozesse in den großen Agglomerationen überhaupt noch beherrschbar? Auf welchen räumlichen und institutionellen Ebenen sind Entscheidungen über die Zukunft des städtischen Lebensraumes sinnvollerweise anzusetzen?

5. Internationaler Kongreß für Altstadt und Baukultur in Essen

Die Stadt der Zukunft

ist die Zukunft der Stadt. Ist Stadtentwicklung noch steuerbar?

ZUM KONGRESSORT

Zeche Zollverein-Schacht 12,

Gelsenkirchener Straße 181, D-45309 Essen

Hier handelt es sich um ein Industriedenkmal von europäischem Rang. Der britische Architekt Sir Norman Foster baut das Kesselhaus zum Designzentrum Nordrhein-Westfalen um. Weitere Projekte betreuen örtliche Architekten.

ÖPNV-Anbindung: Hauptbahnhof Essen, Straßenbahnlinie 107/127 bis Haltestelle „Zollverein“.

Anfahrt: A 40 Anschlussstelle Essen Frillendorf - Frillendorferstraße - Ernestinenstraße (Richtung Katernberg) - Gelsenkirchener Straße.

ZUM ABLAUF

Mittwoch, 20. September 1995

Anreise und Anmeldung

18.00: Kongreßauftakt mit Grundsatzreferat: „Haben wir die Zukunft unserer Städte noch in der Hand?“

19.00: Empfang des Ministers für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Donnerstag, 21. September

8.30: Begrüßung der Tagungsteilnehmer

9.00: „Die Stadt der Zukunft“ - Zur Fragestellung des Kongresses

1. Halbtage: Risiko Stadt - eine Bilanz

9.20: „Hat das europäische Stadtmodell eine Zukunft?“ - „Wohnungsnot, Arbeitslosigkeit, Armut - Zerreißproben für die Stadtentwicklung“ - „Angst-Raum Stadt - Veränderungen und Bedeutungswandel des öffentlichen Raumes“ - „Die parasitäre Stadt im Naturhaushalt“

11.40: Podiumsdiskussion mit Plenum

2. Halbtage:

Städtischer Strukturwandel - ein neues Verhältnis von Zentrum und Peripherie

14.00: „Von der traditionellen Stadt zum modernen Stadtarchipel - gibt es eine Renaissance urbaner Lebensräume?“ - „Zukunft alter Industriegebiete - IBA Emscher Park“ - „Neue urbane Handelswelten“ - „Wohnen und Arbeiten in der Stadt“.

16.20: Podiumsdiskussion mit Plenum

19.00: Alles Theater - Kulturprogramm aus der Region

Freitag, 22. September

3. Halbtage:

Stadtentwicklung und Großprojekte

9.00: „Flüchten oder Standhalten - über das Verhältnis von Stadtplanung und Development“ - „Stuttgart 21“ - „Expo 2000 - Hannover“ - „Neue Mitte Oberhausen“ - „Media Park Köln“

11.20: Podiumsdiskussion mit Plenum

4. Halbtage:

Steuerung der Stadtentwicklung

14.00: „Planen und Entscheiden - hat strategisches Denken in heutigen Agglomerationen noch eine Chance?“ - „Globalisierung und Stadtentwicklung“ - „Was leistet Public Private Partnership“ - „Entwicklungssteuerung zwischen globaler Gemeinschaft und lokaler Demokratie“

16.20: „Stadt der Zukunft und Planungskultur - Kommentar eines kritischen Zuhörers“

16.00: Abschlußdiskussion

19.00: Fest mit Bürgerinnen und Bürgern aus der Region.

Samstag, 23. September

EXKURSIONEN

9.00: Abfahrt bei der Zeche Zollverein

Tour 1: Soziale und ökologische Wohnkonzepte der IBA (Internationale Bauausstellung) Emscher Park

Tour 2: Neue Nutzung von Industriebauten

Tour 3: Ökologische Freiraumkonzepte für Industriebrachen

Tour 4: Historische Stadtkerne in Nordrhein-Westfalen.

14.00: Schluß des Kongresses - Abreise.

VERANSTALTER

Internationales Städteforum Graz, Hauptplatz 3, A-8010 Graz. Tel.: 0316/82 53 95

oder 82 41 93, Fax: 81 14 35.

Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen,

Breite Straße 31, D-40213 Düsseldorf.

Tel.: 0211/837-04, Fax: 0211/837-4444.

Arbeitsgemeinschaft Historische Stadtkerne,

Stadt Lemgo, Postfach, D-32655 Lemgo.

Tel.: 05261/213-0, Fax: 05261/213-451

Arbeitsgemeinschaft Historische Ortskerne,

Stadt Bedburg, Postfach 1253, D-50173

Bedburg, Tel. 02272/402-0

KONGRESSVORBEREITUNG:

Büro Pesch & Partner Städtebau, Zweibrücker Hof 2, D-58313 Herdecke, in Zusammenarbeit mit den Veranstaltern.

Als Referenten konnten bereits prominente Politiker und Fachleute gewonnen werden. Das detaillierte Programm geht allen Interessenten rechtzeitig zu.

Bitte vormerken!

Beim 5. Internationalen Kongreß für Altstadt und Baukultur werden die in der Rubrik „Zum Thema“ aufgeworfenen Fragen ausgiebig diskutiert und bei den Exkursionen vertieft.

Essen - Mittwoch, 20. September bis Samstag, 23. September 1995



VORWORT

Noch ist Nordrhein-Westfalen für viele Menschen Synonym für Kohle und Stahl, für ein Bündel von Großstädten, die mit ausgedehnten Industrien zu einer unüberschaubaren Megalopolis verwoben sind. Kaum ein Bild ist falscher als dieses.

Zwar hat die Industrialisierung in einmaliger Weise seit dem 19. Jahrhundert eine ganze Landschaft überformt, hat Reichtum und Elend gebracht, Menschen angezogen und abgestoßen, hat Geschichte gemacht und verdrängt. Kaum eine europäische Landschaft ist im Bewußtsein der Menschen so nachhaltig von der Industriegeschichte geprägt, ist mit Vorurteilen so belastet wie Nordrhein-Westfalen.

Aber Nordrhein-Westfalen ist längst nicht mehr die schwarze Industrieregion, die es in Teilen sicher einmal war. Wesentlich erfolgreicher als in vergleichbaren Regionen in Belgien, Frankreich und England wurde bisher der Strukturwandel vollzogen.

Der Ballungsraum an Rhein und Ruhr ist ein wichtiger Teil unseres Landes. Vielfach werden daneben unsere reizvollen Landschaften zwischen Eifel und Weserbergland, zwischen Niederrhein und dem Sauerland vergessen.

Nordrhein-Westfalen präsentiert sich heute als vielgestaltige Siedlungs- und Kulturlandschaft. Eine unübersehbare Zahl wertvoller historischer Bauten in zahlreichen Klein- und Mittelstädten zeugt von der bedeutenden Rolle in der europäischen Geschichte. Das Land hat frühzeitig erkannt, welchen Reichtum die historischen Städte darstellen, welchen Wert die Erhaltung und die Pflege des historischen Erbes für die Menschen des Landes haben, welche Bedeutung sie als Gegenstand des Stolzes auf die eigene Geschichte besitzen.

Das Land ermunterte die Städte und Gemeinden, die historischen Stadt- und Ortskerne sorgsam instandzusetzen, Altes zu erhalten, gutes Neues hinzuzufügen, und hilft ihnen seit Beginn der 80er Jahre dabei mit erheblichen Landeszuschüssen. Das Ergebnis der gemeinsamen Arbeit von Land und Kommunen kann sich sehen lassen und überrascht immer wieder Besucher unseres Landes.

Dem Internationalen Städteforum Graz ist herzlich dafür zu danken, daß es dem Land Nordrhein-Westfalen im ISG-Magazin ein Forum bietet, einem internationalen Kreis von Interessierten über die Stadterneuerungspolitik in Nordrhein-Westfalen zu berichten und damit einen über die Grenzen unseres Landes hinausreichenden Erfahrungsaustausch einzuleiten.

Franz-Josef Kniola

Franz-Josef Kniola
Minister für Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

FOREWORD



Düsseldorf:
Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen.
(Foto: Hohmann)

The State of North Rhine-Westphalia is still commonly used as a synonym for coal and steel, conjuring up images of very many big cities which, interwoven with extensive industrial belts, form a metropolis. This image is most inappropriate.

It is true that industrialization which started during the 19th century has made unique alterations to a whole region, generated wealth and poverty, attracted and repulsed people, created and erased history. No other European region has been so profoundly marked by industry in the popular consciousness. No other is loaded with so many prejudices as North Rhine-Westphalia.

However, North Rhine-Westphalia is no longer the black region which some parts certainly used to be. Structural changes have shown much more success than in comparable regions in Belgium, France and Britain.

The conurbation at the Rhine and Ruhr is a major part of our country. For this reason, the very picturesque regions between the Eifel and Weserbergland, between the Lower-Rhine and Sauerland, are very often forgotten.

North Rhine-Westphalia is a region with a great variety of cities and culture. An array of ancient monuments in numerous little and middle-sized towns is evidence of the prominent part played by North Rhine-Westphalia in the past. The Land very early recognized the richness of its historic cities, the importance of conserving and maintaining the patrimony for the people living there, and their role as object of pride in the history of the region.

North Rhine-Westphalia encouraged cities and municipalities to carefully restore the historic city centers, to preserve the old and to add valuable new. It has supported them with generous subsidies since the beginning of the eighties. The result of this cooperation between the State Government and municipalities has been very beneficial and is always a surprise for our guests.

We thank the Internationales Städteforum Graz for giving North Rhine-Westphalia in the ISG magazine an opportunity to inform an international audience of the town renovation policy in North Rhine-Westphalia and thus to initiate an exchange of experience reaching far beyond the borders of our State.

Franz-Josef Kniola

Franz-Josef Kniola
Minister of Urban Development and Traffic
of the State of North Rhine-Westphalia

DAS LAND NORDRHEIN-WESTFALEN

REGIONALE BAUTRADITIONEN UND BAUSTILE IN VIELFÄLTIGEN STADT-, KULTUR- UND INDUSTRIELANDSCHAFTEN

Ein großes Bundesland wie Nordrhein-Westfalen hat viele Gesichter: Über Jahrzehnte beherrschte allein der von Kohlebergbau und Stahlindustrie geformte Wirtschaftsraum an Rhein und Ruhr das Bild des Landes in der Öffentlichkeit. Die schwächer besiedelten, ländlichen Gebiete wie die Eifel, das Münsterland, Ostwestfalen und das Sauerland gerieten dabei aus dem Blickfeld, obwohl sie den Charakter des Landes nicht minder prägen. Hier, in den Klein- und Mittelstädten des ländlichen Raums und am Rand der Ballungsgebiete, hat sich eine stattliche Anzahl historischer Stadt- und Ortskerne erhalten, die von Kriegszerstörungen und den negativen Folgewirkungen des wirtschaftlichen Wachstums weitgehend verschont geblieben sind. So repräsentieren sie die Vielfalt unterschiedlicher Bautraditionen und Baustile des Landes Nordrhein-Westfalen: vom kleinen mittelalterlichen Fachwerkhaus bis zu den repräsentativen Gebäuden der Weserrenaissance und der niederrheinischen Backsteingotik.

Die Erhaltung und behutsame Erneuerung dieser Orte gewinnt besondere Bedeutung vor dem Hintergrund des Verlusts an historischer Substanz, den viele Städte und Gemeinden in den 60er und 70er Jahren haben hinnehmen müssen. Den flächenhaften Sanierungsmaßnahmen in dieser Zeit fielen in wenigen Jahren mehr alte Stadtquartiere zum Opfer als im Zweiten Weltkrieg. An ihrer Stelle entstanden Kaufhäuser und Verwaltungsgebäude, Parkhäuser und Verkehrsachsen, die nicht nur den Maßstab der historischen Stadt sprengten. Zugleich ging auch die lebendige Vielfalt der alten Stadt verloren und die über Jahrhunderte bewahrte hi-



Burg und Stadt Wachtendonck um 1600

storische Identität der Städte wurde gefährdet. Eine wachsende Zahl von Kritikern - vor allem engagierte Bürgerinnen und Bürger in den betroffenen Vierteln - klagte den Raubbau am städtebaulichen und kulturellen Erbe an. Gehör fanden sie erst in den 80er Jahren, als sich die Rahmenbedingungen des Städtebaus veränderten: Das abgeschwächte wirtschaftliche Wachstum führte zu einer verringerten Nachfrage nach zentralen Flächen für Einzelhandel und Dienstleistungen. Auch auf dem Wohnungsmarkt stagnierte die Nachfrage, da die Bevölkerung deutlich abnahm und Arbeitslosigkeit immer größere Bevölkerungsgruppen erfaßte. Die öffentliche Hand konnte nur in begrenztem Umfang gegensteuern, da sie auf Konsolidierung der Haushalte bedacht sein mußte. In der Stadterneuerungspolitik setzte ein Umdenken ein. Die Rückbesinnung auf eine lebendige Nutzungsvielfalt und die bauliche Schönheit vieler alter Städte verhalf dem Konzept der erhaltenden Stadterneuerung zum

Durchbruch. An die Stelle der Flächenanierung traten nun Maßnahmen, die für einen respektvollen Umgang mit der vorhandenen Stadt stehen: Modernisierung, Wohnumfeldverbesserung und die Umnutzung brachgefallener Gebäude und Areale.

Dieses Leitbild der behutsamen Stadterneuerung hat auch für die 90er Jahre noch Gültigkeit. Allerdings kommt angesichts der großen Engpässe auf dem Wohnungsmarkt der Erhaltung und Erneuerung preiswerten Wohnraums noch größere Bedeutung zu als in den zurückliegenden Jahren. Wo es mit dem historischen Grundriß vereinbart werden kann, können in Baulücken attraktive innerstädtische Neubauwohnungen entstehen. Umgekehrt ist jedoch mit größter Sorgfalt darüber zu wachen, daß aktuelle Nöte nicht zum Anlaß genommen werden, die langfristigen Ziele zu „relativieren“, indem etwa durch Baumaßnahmen im Bereich der Wall- und Grabenzone der Stadtgrundriß verfremdet wird.

DIE ERNEUERUNG HISTORISCHER STADT- UND ORTSKERNE IN NORDRHEIN-WESTFALEN: AUFGABEN, MASSNAHMEN UND ZIELE

Der Minister für Stadtentwicklung und Verkehr hat die neuen Wege in der Stadterneuerung von Anfang an unterstützt. Zu den wichtigsten Fördermaßnahmen gehört ein Programm zur Erhaltung und Erneuerung von historischen Stadtkernen, das am 28. Februar 1985 in Remscheid-Lennep bekannt gemacht wurde. Sein Ziel ist es, Stadtkerne, deren historischer Grundriß und deren Stadtbild nicht durch Kriegszerstörungen und Umbau überformt wurden, so weiterzuentwickeln, daß ihre Geschichte ablesbar bleibt: Grund- und Aufriß der historischen Stadtkerne sollen geschützt und gepflegt werden, um das städtebauliche Erbe vergangener Jahrhunderte zu bewahren und für nachfolgende Generationen zu erhalten. Auf Veränderungen des gewachsenen Stadtgrundrisses und Aufweitungen der historischen Straßen soll verzichtet werden. Dies setzt eine altstadtverträgliche Nutzung der historischen Bausubstanz voraus. Jede Veränderung ist daran zu messen, ob sie den Maßstab der Gebäude aufnimmt und möglichst wenig Verkehr erzeugt. Mit Priorität wird die Nutzung historischer Bausubstanz für familiengerechtes Wohnen gefördert.

In das Förderprogramm werden Städte mit einem weitgehend erhaltenen historischen Kern aufgenommen, die sich verpflichten, bei allen Planungen besondere Rücksicht auf das baukulturelle Erbe zu nehmen. Zunächst wurden in enger Abstimmung mit dem Rheinischen und Westfälischen Amt für Denkmalpflege 24 Städte für das Programm ausgewählt. In den folgenden Jahren bewarben sich weitere 32 Städte und Gemeinden, von denen nach sorgfältiger Prüfung 10 aufgenommen wur-

den. Damit ist das Auswahlverfahren vorläufig abgeschlossen.

Im Interesse eines kontinuierlichen Erfahrungsaustausches gründeten die am Programm beteiligten Städte im Jahr 1987 eine Arbeitsgemeinschaft. Sie trägt dazu bei, die herausragenden Zeugnisse mittelalterlichen Städtebaus in Nordrhein-Westfalen über die Landesgrenzen hinaus bekannt zu machen. Größe und Bedeutung der 34 historischen Stadtkerne sind unterschiedlich: Mit einer Fläche von 135 Hektar und ca. 5.800 Einwohnern hat Lippstadt den größten Stadtkern. Die Altstadt von Siegen ist mit einer Größe von vier Hektar und 700 Einwohnern der kleinste historische Stadtkern. Auch die Funktion der Stadtkerne ist unterschiedlich. Größere Stadtkerne sind als zentrale Einkaufsbereiche stark von tertiären Nutzungen geprägt, andere haben sich als Kur- und Fremdenverkehrsorte einen Namen gemacht, in Stadtkernen der Ballungsrandzone steht oft die Wohnfunktion im Vordergrund.

Seit 1990 wird auch eine Reihe von kleineren Siedlungselementen des Landes - die historischen Ortskerne - mit einem eigenen Programm gefördert. Es gründet auf den gleichen Prinzipien und verfolgt vergleichbare Zielsetzungen wie das Programm „Historische Stadtkerne“. Die Arbeitsgemeinschaft der 16 geförderten historischen Ortskerne gründete sich am 9. Mai 1990 in Aachen-Kornelimünster. Die Ortskerne unterscheiden sich von den Stadtkernen im wesentlichen durch ihre Größe und ihre Struktur. Es sind - mit wenigen Ausnahmen - Dörfer und Kleinstädte, viele im ländlichen Raum. Im kleinsten Ortskern - Dahlem-Kronenburg - leben nur 86 Menschen auf nicht mehr als 1,5 Hektar. Dank ihrer Abgeschlossenheit und eines vergleichsweise geringen Investitionsdrucks konnten sie ihr histori-



Historische Ansicht der Kronenburg um 1620

ches Ortsbild bis in unsere Zeit bewahren.

Die in den historischen Stadt- und Ortskernen eingesetzten öffentlichen Mittel haben in kurzer Zeit erheblich zur Erhaltung und Erneuerung gefährdeter Altbauten und zur Verbesserung des Wohnumfeldes beigetragen sowie private Investitionen ausgelöst, die auf längere Sicht nicht selten ein Mehrfaches der staatlichen Subventionen ausmachen dürften. In einer Zeit geringerer Förderetats und geänderter Prioritäten kommt dem privaten Engagement eine verstärkte Bedeutung zu. In den historischen Stadt- und Ortskernen geht es künftig darum, die Errungenschaften des letzten Jahrzehnts zu sichern. Dazu gehören auch eine konsequente Verkehrspolitik und eine gezielte Beratung der Hauseigentümer. Stadterneuerung ist eine Daueraufgabe, bei der die öffentliche Hand und private Investoren zusammenarbeiten.

MASSNAHMENSCHWERPUNKTE UND ZIELE

Die Städte und Gemeinden der Arbeitsgemeinschaften haben umfassende Erneuerungsprogramme erarbeitet. Einige Verwaltungen konnten bestandsorientierte Sanierungsplanungen fortschreiben oder zumindest auf entsprechende Voruntersuchungen zurückgreifen, andere haben ihre Konzepte direkt auf die aktuellen Landesprogramme zugeschnitten. Sieht man von örtlichen Besonderheiten ab, sind im Querschnitt der Programme folgende Maßnahmenschwerpunkte auszumachen:

- Erhaltung und Wiederherstellung des historischen Stadtgrundrisses
- Erhaltung und Instandsetzung der vorhandenen Befestigungsanlagen
- Schutz der Stadtsilhouette, hierzu gehören Sicherung, Schutz und Pflege von Burg- oder Schloßanlagen
- Sicherung verfallsbedrohter Baudenkmäler, Umnutzung funktionslos gewordener Gebäude
- Modernisierung von Altbauten, um preiswerte und attraktive Wohnungen anbieten zu können



Skizzen aus Hattingen-Blankenstein, 1977 von Karl-Friedrich Gehse gezeichnet

- Schließen von Baulücken durch maßstäblichen Wohnungsneubau
- Innenhofentkernung und Gestaltung privater Freiflächen
- Aufwertung öffentlicher Grün- und Freiflächen
- Begrünung der ehemaligen Wall- und Grabenzone als Zäsur zu später entstandenen Siedlungsgebieten
- Rekonstruktion des historischen Wegenetzes und Freilegung von alten Bachläufen
- Entlastung vom Durchgangsverkehr
- Flächenhafte Verkehrsberuhigung
- Nicht störende Unterbringung des ruhenden Verkehrs
- Information und Beratung der Bürger über die Planungen zur Erneuerung ihres historischen Stadt- oder Ortskerns und über die Möglichkeiten zur Mitwirkung.

PLANUNG UND INSTRUMENTE Gesamtkonzepte - der städtebauliche Rahmenplan

Voraussetzung für die Erneuerung historischer Stadt- und Ortskerne ist ein planerisches Gesamtkonzept. Es hat die Funktion, das Erneuerungsgebiet sinnvoll abzugrenzen, die konkreten Aufgaben zu benennen und Realisierungsschritte festzulegen. Als ideales Instrument für die Koordination der Maßnahmen hat sich der städtebauliche Rahmenplan bewährt, der als rechtlich nicht fixierter Orientierungsrahmen ohne aufwendige förmliche Verfahren fortgeschrieben werden kann. Er eignet sich außerdem vorzüglich für die Beteiligung der Bewohner. Auf Grundlage des städtebaulichen Rahmenplans können rechtsverbindliche Bebauungspläne oder die später erforderlichen Maßnahmen- und Durchführungspläne erarbeitet werden. Nahezu alle Mitgliedsstädte und -gemeinden der beiden Arbeitsgemeinschaften verfügen zumindest über den Entwurf eines städtebaulichen Rahmenplans oder eines vergleichbaren Konzepts für den historischen Kern.

Wettbewerbe

Um zu tragfähigen Lösungen für die Gestaltung von Straßen, Plätzen oder Baulückenschließungen zu gelangen, müssen die Aussagen des Rahmenplans in Form von städtebaulichen und architektonischen Entwürfen präzisiert werden. In den historischen Stadtkernen hat es sich bewährt, bei besonders sensiblen Situationen Lösungsalternativen über städtebauliche Wettbewerbe erarbeiten und von einem qualifizierten Preisgericht bewerten zu lassen.

Bebauungspläne

In kleineren Altstädten, die keinem Veränderungsdruck ausgesetzt sind, reicht der Rahmenplan als Orientierungshilfe für die Verhandlungen mit Investoren und Betroffenen aus. Größere Stadtkerne unterliegen in der Regel einem stärkeren Investitionsdruck, da sie wirtschaftliche Zentren mit einem weitreichenden Einzugsge-

biet sind und von Kriegs- und Nachkriegszerstörungen selten völlig verschont wurden. Diese Städte sind auf den Bebauungsplan als Steuerungsinstrument angewiesen. Bebauungspläne werden etwa gezielt eingesetzt, um Freiflächen zu erhalten oder den historischen Stadtgrundriß zu sichern. Mit dem Wechsel von der klassischen Sanierung zu Modernisierung und Wohnumfeldverbesserung werden Bebauungspläne zunehmend nur noch bei speziellen Problemkonstellationen aufgestellt. Sie werden primär benutzt, um den Bestand gegenüber tertiären Nutzungen oder einer weiteren Verdichtung zu sichern. In der praktischen Umsetzung der Erneuerungsprogramme haben die sogenannten "weichen" Erneuerungsstrategien mit Beratung und privatrechtlichen Vereinbarungen an Bedeutung gewonnen.

Gestaltungssatzungen

Nach § 81 der nordrhein-westfälischen Bauordnung haben die Kommunen die Möglichkeit, das Erscheinungsbild der historischen Stadt- und Ortskerne durch Gestaltungssatzungen oder örtliche Bauvorschriften im Bebauungsplan zu sichern. Zum Schutz von einzelnen Gebäuden, privaten Freiräumen, Straßen, Plätzen und Ortsteilen können besondere Anforderungen an bauliche Anlagen, Werbeanlagen und Warenautomaten festgelegt werden.

Erfaßt werden von den Satzungen insbesondere Änderungen an Altbauten und die Gestaltung von Neubauten. Sie schreiben in der Regel die Proportionen der Fassade und ihrer Öffnungen, Dachform, Dachneigung und Gauben, zulässige Baustoffe an den Außensichtflächen, die Farbgebung und die Ausführung von Werbeanlagen fest. Gestaltungssatzungen liegen in etwa 40 Stadt- und Ortskernen vor. Da viele Hauseigentümer durch Gestaltungssatzungen eine zu starke Einschränkung ihres Handlungsspielraums befürchteten, konnten vielerorts Gestaltungssatzungen erst nach kontroversen Diskussionen verabschiedet werden.

Erhaltungssatzungen

Erhaltungssatzungen nach § 172 Baugesetzbuch machen Abbruch, Änderung oder Nutzungsänderung baulicher Anlagen in ihrem Geltungsbereich genehmigungspflichtig. Sie geben der Stadt die Möglichkeit, diese Genehmigung zu versagen, wenn das Stadtbild oder die Bedeutung der Einzelbauwerke durch die Änderung beeinträchtigt werden. Nur wenige Städte und Gemeinden der Arbeitsgemeinschaften verfügen über Erhaltungssatzungen.

Öffentliche Förderung

Da es in der Regel nicht darum geht, Maßnahmen zu verhindern, sondern die Privatinitiative in eine mit der Denkmalpflege abgestimmte Richtung zu lenken, wird die öffentliche Förderung zum "zweiten Standbein" der Bestandspflege. Modernisierungsförderung, städtebauliche Ergänzung zur Modernisierung sowie Ausbau und Erweiterung von Wohnraum, Fassaden- und Hofprogramme bieten Ansatzpunkte, um die Bürger im Beratungsgespräch von der Bedeutung ihres Objektes für das Stadtbild zu überzeugen und auf Materialwahl und Ausführung Einfluß zu nehmen. Die Förderung im Rahmen der städtebaulichen Ergänzungsstufe und die Fassadenprogramme sind sogar direkt an die Bedingung geknüpft, daß die Kriterien der Stadtbildpflege und des Denkmalschutzes erfüllt werden.

Nicht zu unterschätzen ist die Anstoßwirkung der öffentlichen Maßnahmen. Immer wieder zeigt sich, daß umgestaltete Straßen und Plätze oder erneuerte städtische Gebäude positiv auf die Mitwirkungsbereitschaft ausstrahlen. Sei es, daß Privateigentümer ihre Hausfassade in Ordnung bringen, sei es, daß ein kleiner Pflastergarten an der Haustür angelegt und gepflegt wird. Entscheidend ist nicht allein die Größe der Investition, sondern ein wachsendes öffentliches Bewußtsein für den Wert der historischen Stadt- und Ortskerne.

Denkmalschutz und Denkmalpflege

Den Instrumenten des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege kommt in den historischen Stadt- und Ortskernen naturgemäß eine große Bedeutung zu. Durch ihre Mitgliedschaft in den Arbeitsgemeinschaften verpflichten sich die Städte und Gemeinden, Maßnahmen im historischen Kern und seinem Nahbereich mit der Denkmalpflege abzustimmen.

Die historischen Stadt- und Ortskerne des Landes Nordrhein-Westfalen weisen eine Vielzahl herausragender Zeugnisse der Stadt- und Kulturgeschichte auf. Zu unterscheiden sind Denkmäler, Denkmalbereiche und erhaltenswerte Gebäude.

Das Einzeldenkmal unterliegt einem besonderen Schutz. Mit der Eintragung in die Denkmalliste sind für



Luftbild des historischen Ortskerns Schleiden-Olef

den Eigentümer besondere Verpflichtungen verbunden. Nach § 7 des nordrhein-westfälischen Denkmalschutzgesetzes sind Denkmäler instandzuhalten, instandzusetzen, sachgemäß zu behandeln und vor Gefährdungen zu schützen. Die meisten Eigentümer kommen dieser Verpflichtung nach. Viele Bürger- und Initiativgruppen tragen mit ihrem Engagement dazu bei, Denkmäler zu erhalten.

Zur Sicherung des historischen Stadtbilds hat sich in den letzten Jahren die Denkmalbereichssatzung als zentrales Instrument herausgebildet. Mit Denkmalbereichssatzungen werden historisch, städtebaulich oder sozialgeschichtlich bedeutsame Erscheinungsbilder von Orten, Straßen, Plätzen oder Gebäudegruppen geschützt. Nicht das einzelne Gebäude, sondern der Gesamteindruck steht im Vordergrund. Innerhalb des Bereichs sind alle Veränderungen an Gebäuden und im Wohnumfeld genehmigungspflichtig. Bei der Abgrenzung wird darauf geachtet, daß neben dem Stadt- oder Ortskern selbst auch dessen kulturhistorisch bedeutsame Umgebung einbezogen wird. Das gilt insbesondere für die Wall- und Grabenzone, die heute in der Regel als Grünzug gesichert wird, damit die Kontur des Stadt- oder Ortskerns weiterhin abzu-
lesen ist.

Während die Inventarisierung der Baudenkmäler 15 Jahre nach Inkrafttreten des nordrhein-westfälischen Denkmalschutzgesetzes weitgehend



Bürgerschaftliches Engagement – die Altstadtfreunde Warendorf

abgeschlossen ist, sind die Bodendenkmäler – der Spuren früherer Bauungen und Nutzungen, die im Boden enthalten sind – noch lange nicht vollständig erfaßt und erforscht. Gerade in den historischen Städten und Dörfern mit ihren alten Schlössern, Kirchen, Klöstern und Hofanlagen ist fast immer mit Vorgängerbauten, d. h. mit Bodendenkmälern zu rechnen.

Die meisten Baumaßnahmen sind mit Eingriffen in die archäologische Substanz verbunden. Allzu oft sind dabei wertvolle Zeugnisse früherer Bauepochen unwiederbringlich verlorengegangen. Eine wichtige Voraussetzung für zukünftige Planungen ist die Kenntnis des Bodendenkmalbestands. 1991 hat das Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr ein

Forschungsvorhaben zur „Archäologischen Bestandserhebung in Nordrhein-Westfalen“ initiiert. Ziel ist eine systematische Aufarbeitung der historischen Quellen und die Auswertung der archäologischen Funde und Grabungsergebnisse. Über eine sogenannte Eingriffskartierung werden jene Flächen ermittelt, deren archäologische Substanz noch unzerstört ist.

Mitwirkung der Bürger

Die Bürgerbeteiligung bei der Bauleitplanung und bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen ist im Baugesetzbuch verankert. Die Bürger sind „möglichst frühzeitig über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung“ zu unterrichten,

damit sie ihre Meinung äußern können. § 137 des Baugesetzbuches schreibt die Beteiligung und Mitwirkung betroffener Bürger an städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen fest. Die Planung soll frühzeitig mit den Betroffenen erörtert werden, um sie zur Mitwirkung anzuregen.

Die Art und Weise der Bürgerbeteiligung ist den Kommunen weitgehend freigestellt. Ebenso trifft das Gesetz keinerlei Aussagen darüber, wie die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung in der Planung der Kommunen berücksichtigt werden müssen. Neben der organisierten Beteiligung gibt es in den Städten und Gemeinden der Arbeitsgemeinschaften ein breites Spektrum bürgerschaftlicher Aktivitäten, die eine lebendige Nachbarschaft fördern.



LAND IM AUFBRUCH

**Stadterneuerung in
Nordrhein-Westfalen**

**Praxisbeispiele aus
50 Städten und Gemeinden.
Ausgewählt aus den Projekten
der Arbeitsgemeinschaften
Historische Stadtkerne,
Historische Ortskerne
und der Internationalen
Bauausstellung Emscher Park**



Eine charakteristische Grundrißfigur und eine unverwechselbare Silhouette gehören zum schützenswerten historischen Erbe der Stadt- und Ortskerne. Die Mitgliedsstädte und -gemeinden der Arbeitsgemeinschaft stellen zumeist über Gesamtkonzepte und Satzungen sicher, daß alle erforderlichen baulichen Veränderungen diese Vorgaben respektieren.



Stadtansicht der ehemaligen Hansestadt Warburg

Soenne, Dortmund



Die Stadtsilhouette von Schmallenberg (Sauerland) im Abendlicht

Die Stadtansicht zeigt die planmäßige Anlage des "Alten Fleckens" in Freudenberg (17. Jh.)



Soenne, Dortmund



Historische Karte
Mindens aus dem
Jahr 1657 von
Wenzel Hollar

Die Neubauten am
Markt in Lemgo
fügen sich in die
charakteristische
Dachlandschaft des
Stadtkerns ein





Herausragende Einzelbauwerke - gotische Kathedralen, Renaissancerathäuser oder Barockschlösser - prägen seit Jahrhunderten das Bild der historischen Stadt- und Ortskerne.

Die barocke Reichs-
abtei in Aachen-Kornelimünster beherbergt eine bedeutende Kunstsammlung (oben)

Das Renaissance-
rathaus in Bad Salzufflen (Mitte links)

Das Soester Rathaus wurde zwischen 1713 und 1718 erbaut (Mitte rechts)

Die Wallfahrtsbasilika in Werl (unten)



Das Schwalenberger Rathaus, das Ende des 16. Jahrhunderts erbaut wurde



V. Kneidler, Dortmund



Das berühmte Rote Haus in Monschau, ein barockes Kaufmannspalais zwischen mittelalterlichen Fachwerkbauten

Seemir, Dortmund

Das rekonstruierte
historische Riet-
berger Rathaus von
1805



Alle Fotos: Soenne, Dortmund



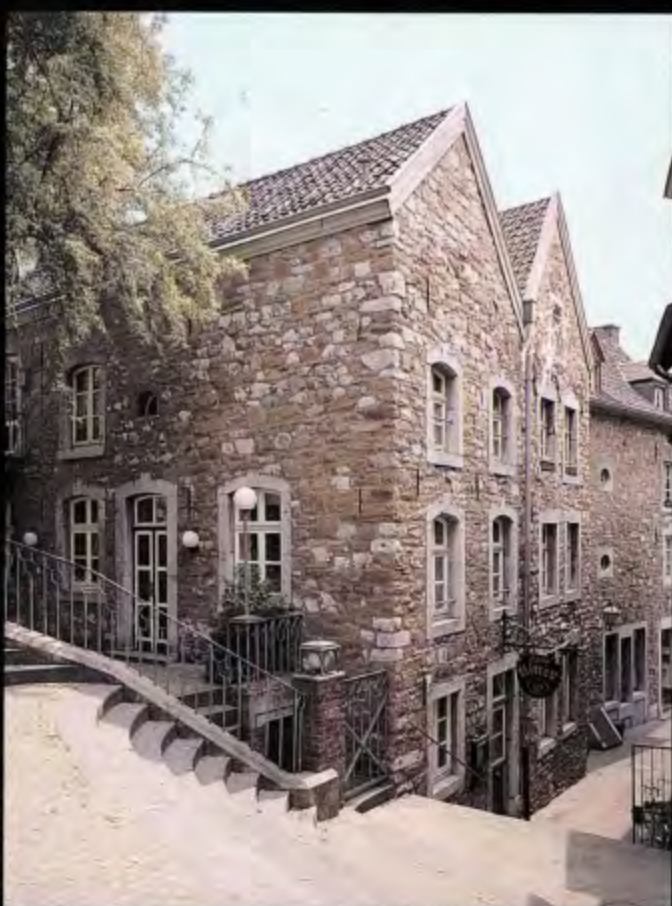
Das Alte Progymna-
sium Nepomucenum
in Rietberg

Im Reduit des süd-
lichen Forts der
Festung Minden be-
findet sich heute die
westfälische Samm-
lung des Preußen-
museums Nordrhein-
Westfalen



Damit das geschlossene historische Stadtbild erhalten bleibt oder wiederhergestellt wird, hat sich die Stadterneuerung auf die Ziele eines authentischen Erscheinungsbildes verpflichtet. Öffentliche Zuschüsse helfen den Eigentümern, die Fassaden ihrer Häuser wiederherzurichten.

Beispiele aus der Hattinger Altstadt (oben) und aus Aachen-Kornelimünster (unten)



Vorbildlich restauriert:
typische Schieferfas-
sade aus dem Bergi-
schen Land (Velbert-
Langenberg), Fach-
werkhaus im Sieger-
land (Freudenberg),

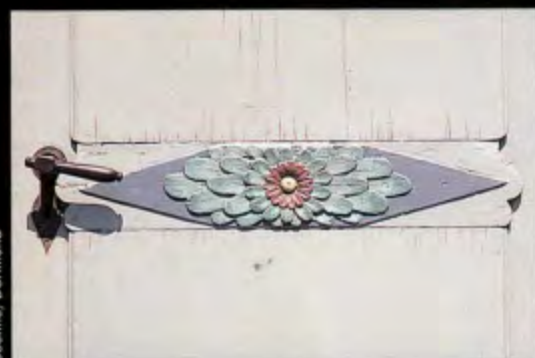
rheinisches Backstein-
gebäude (ehem. Stifts-
herrenhaus in Düssel-
dorf-Kaiserswerth),
charakteristische
Bruchsteinhäuser aus
der Eifel (Stolberg)



Ein Farbbedeutungsplan für den Markt des historischen Stadtkerns Burgsteinfurt stellt die vorhandene und die gewünschte Fassadengestaltung dar. Erste Erfolge sind bereits im Stadtbild sichtbar (unten)



H. J. Landes, Dortmund



Soenne, Dortmund

Fassadendetail aus Rietberg



H. J. Landes, Dortmund

Die Wiederherstellung und Modernisierung erhaltens- und denkmalwerter Gebäude trägt entscheidend zur Revitalisierung der historischen Stadt- und Ortskerne bei.

Gemeinde Dahlem



Gebäudezeile im Burgbering des Ortskerns Dahlem-Kronenburg vor und nach der Erneuerung

Scenics, Dortmund



H. J. Landes, Dortmund



V. Kreidler, Dortmund



Das Hubertshaus aus dem Jahr 1609 in Burgsteinfurt (links) und der Adelshof an der Oberen Mühlenstraße in Bad Salz-

ufflen (1632), dessen herausragende Rekonstruktion im Jahr 1988 mit dem Europa-Nostra-Preis ausgezeichnet wurde

In den größeren, wirtschaftlich bedeutenderen Stadtkernen gehört der denkmalgerechte Rückbau großflächiger Schaufenster und unmaßstäblicher Werbeanlagen zu den

wichtigen Maßnahmen der Stadtbildpflege. Die Ergebnisse zeigen überzeugend, daß die Geschäftslage von einer auf das Stadtbild abgestimmten Gestaltung profitiert.



Soerenga, Dortmund



Soerenga, Dortmund



H. J. Landes, Dortmund



H. J. Landes, Dortmund

Steingiebel der Gotik und der Renaissance sowie ein Fachwerkgebäude in Lemgo

Werbeausleger in Lippstadt

Als Folge des wirtschaftlichen und sozialen Strukturwandels sind viele Gebäude funktionslos geworden: alte Fabriken und Gewerbebauten, landwirtschaftliche Gebäude, Krankenhäuser, kirchliche Bauten und Rathäuser. Aus denkmalpflegerischer Sicht besteht besonderes Interesse am Erhalt dieser bedeutenden Zeugnisse der

Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Viele Gebäude konnten durch Umnutzung langfristig erhalten werden. Sie eignen sich z. B. für örtliche Begegnungsstätten und Bibliotheken, Heimat- oder Kunstmuseen, Verwaltungseinrichtungen, Wohnungen, aber auch für nicht störende Gewerbe- oder Dienstleistungsbetriebe.



H. J. Landes, Dortmund



Soenne, Dortmund



H. J. Landes, Dortmund

Mit dem historischen Weinhaus am Burgsteinfurter Markt wurde ein Ort für die Bibliothek gefunden



Soenne, Dortmund

Zur öffentlichen Begegnungsstätte umgewandelt: Klosterkirche in Remscheid-Lennep (oben)

Im alten Kloster in Wachtendonk befindet sich heute ein Bürgerhaus (unten)



Saenne, Dortmund

Das Portal der kurkölnischen Landesburg aus dem 14. Jahrhundert in Kempen. Hier befinden sich heute das Kreisarchiv und einige Dienststellen der Kreisverwaltung Viersen

Zwei Beispiele aus Monschau: Das ehemals vom Verfall bedrohte Aukloster ist heute Bürgerzentrum und Wohnhaus. Im modernisierten Hirschhaus (16. Jh.) wurden fünf Altenwohnungen untergebracht (unten)



V. Kreidler, Dortmund



Saenne, Dortmund

Mit der Umnutzung der Emsmühle in Warendorf - neun Wohnungen und eine Gaststätte - konnte

ein leerstehendes Gewerbegebäude an exponierter Stelle wieder ins Stadtbild integriert werden



V. Kreidler, Dortmund



Neues Bauen in historischer Umgebung gehört zu den alltäglichen Aufgaben der Stadterneuerung in den Städten und Gemeinden der Arbeitsgemeinschaften. In vielen Altstädten müssen Baulücken geschlossen werden, die das historische Raumgefüge empfindlich stören. Andere Neubauten werden notwendig, um nicht mehr sanierbare Gebäude zu ersetzen oder um den historischen Stadtgrundriß wie-

derherzustellen. Welche Architektur dem historischen Umfeld am ehesten gerecht wird, ist umstritten. Nicht zuletzt der Denkmalpflege ist es aber zu verdanken, daß man zunehmend von einer historisierenden Anpassungsarchitektur abrückt. Im Vordergrund steht eine zeitgemäße Architektursprache, die sich in Form, Maßstab und Proportionen in die umliegende Bebauung einfügt.



Alle Fotos: H. J. Landes, Dortmund

Altenwohnanlage am Rande der Altstadt von Lemgo (oben)

Wohnungsbau Johannistorstraße in Warburg (unten)

Stadthaus in Rheda-
Wiedenbrück



Soenne, Dortmund



H. J. Landes, Dortmund

Erweiterungsanbau
des Suermondt Ludwig
Museums in Aachen



H. J. Landes, Dortmund

Erweiterungsbau des
Rathauses in Kalkar
am Niederrhein

Fast alle Stadt- und Ortskerne der beiden Arbeitsgemeinschaften zeichnen sich durch die Nähe zur freien Landschaft aus. Ländlich gelegene Ortskerne sind meist von einem grünen Saum aus Wäldern, Wiesen und Obstgärten umgeben, der die Ortskontur betont. Die Wall- und Grabenzonen der Stadtkerne sind oft als durchgehender Grünzug gestaltet und bilden mit den Stadtgräben attraktive innenstadtnahe Erholungsmöglichkeiten.

Susanne Brügger, Köln



Soenne, Dortmund



V. Krendler, Dortmund



Soenne, Dortmund



Die ehemalige Wall- und Grabenzone der Stadt Kalkar mit der St.-Nicolai-Kirche im Hintergrund (oben links)

Fußweg auf der komplett erhaltenen Stadtmauer von Bad Münstereifel (unten links)

Die Ruine der im Jahr 1702 zerstörten Kaiserpfalz in Düsseldorf-Kaiserswerth (oben)

Aufgang in den Gethmannschen Garten in Hattingen-Blankenstein (unten rechts)



Das unverwechselbare Bild der Monschauer Altstadt an der Rur (oben)

Die aus fortifikatorischen Gründen aufgestaute Bastau (heutiger Schwanenteich) in Minden (Mitte links)

Das kurfürstliche Jagdschloß am Burggraben in Krefeld-Linn (Mitte rechts)



Der große Teich am Soester Theodor-Heuss-Platz (unten links)

Die 1279 erbaute Wasserburg Burgsteinfurt (unten rechts)

Die Stadtbefestigung bot den Bürgern der mittelalterlichen Stadt nicht nur Schutz. Sie repräsentierte zugleich städtisches Selbstbewußtsein und Bürgerstolz. Nahezu alle Stadt- und Ortskerne verfügen heute noch über Reste der ehemaligen Stadtbefestigung: Mauern, Torbauten, Türme und Wehrgänge.

In rund einem Viertel der Städte und Gemeinden ist die Stadtmauer sogar weitgehend erhalten geblieben. Den erhaltenen Teilen von Stadtbefestigung, Burgen und Schlössern widmen sich die Arbeitsgemeinschaften mit besonderer Aufmerksamkeit.



Bergfried und Mauern von Schloß Reiferscheid in der Eifel (oben links)

Die Ruine der Tecklenburg im Teutoburger Wald, der einst mächtigsten Höhenburg Nordwestdeutschlands (oben rechts)



Alle Fotos: Soenne, Dortmund

Das von den Bürgern in Eigeninitiative sanierte Agathentor in Bedburg-Kaster wird heute als Versammlungsort genutzt



Das Werther Tor in Bad Münstereifel, der einzigen Stadt in Nordrhein-Westfalen mit vollständig erhaltener Stadtbefestigung



Viele historische Stadtkerne entstanden als Handelszentren an Straßenkreuzungen. Hatte der Durchgangsverkehr in der alten Stadt eine lebenswichtige Funktion, so wurde er in den letzten Jahrzehnten häufig zur starken Belastung. Die engen Straßen konnten den wachsenden Verkehr nicht aufnehmen. Aufweitungen der Straßen und Hausabbrüche waren in den 60er und 70er Jahren nicht selten. Heute wird versucht, dem Verkehr Wege anzubieten, die den Kern nicht belasten. Parkplätze für Besucher werden nach Möglichkeit außerhalb der Altstädte angelegt. Nach der Entlastung vom Durchgangsverkehr werden die Straßen und Plätze zurückgebaut und umgestaltet.



Der 1989 neu gestaltete Alte Markt in Arnberg (oben)

Restaurierte Häuserzeile am Korneliusmarkt in Aachen-Kornelimünster



Liebevoll gestaltetes Wohnumfeld in Rietberg

Die Wetterauer Straße in Remscheid-Lennep ist Teil der Fußgängerzone Altstadt



Soenne, Dortmund



Soenne, Dortmund



H. J. Landes, Dortmund

Malerischer Straßenraum in der Eifelgemeinde Hellenthal-Reifferscheid (oben links)

Aus der Graf-Casimir-Straße in Bad Berleburg ist wieder ein attraktiver Stadt-
raum geworden
(unten links)



Soenne, Dortmund

Mit der Umgestaltung der Jakobstraße in Soest konnte eine Straße mit Sam-
melfunktion in das
historische Stadtbild
integriert werden



Reizvoller Treppenberg in der historischen Altstadt von Stolberg



Der aufwendig gestaltete Kaiserplatz in Stolberg aus der Vogelperspektive



Die sorgfältige Detaillierung des Straßenpflasters ist ein Kennzeichen vieler historischer Stadt- und Ortskerne

Mit der Internationalen Bauausstellung Emscher Park unternimmt das Land Nordrhein-Westfalen eine konzentrierte Anstrengung zur städtebaulichen und ökologischen Erneuerung des nördlichen Ruhrgebiets.



V. Kreidler, Dortmund

Schacht XII der Zeche Zollverein in Essen-Katernberg ist ein Industriedenkmal von europäischem Rang, das zur Zeit umfassend erneuert wird. Die Installation des Bildhauers Ulrich Rückriem in Halle 5 war ein Beitrag zur Kunstausstellung „documenta 92“ (links)



V. Kreidler, Dortmund

Das Gebäudeensemble der ehemaligen Zeche Waltrop I/II ist Markenzeichen des Gewerbeparks Brokenscheidt (rechts)

Fotos: G. Linf, Wuppertal





Das historische Schiffshebewerk Henrichenburg aus dem Jahr 1899 ist das Schmuckstück des geplanten Museums Schleusenpark in Waltrop (oben)

Im Wohlfahrtsgebäude am Dortmunder Nollendorfplatz, das 1906 als soziales Zentrum der Bergarbeitersiedlung "Alte Kolonie" eröffnet wurde, entstand nach der Modernisierung ein Medien-, Ausbildungs- und Stadtteilzentrum (unten)



Das touristische Interesse an den historischen Stadt- und Ortskernen ist groß. In ihrem Zusammenspiel von baulicher Schönheit und landschaftlichem Reiz sind die Altstädte mittlerweile weit über die Grenzen Nordrhein-Westfalens hinaus bekannt und zu beliebten Ausflugszielen geworden. Diese Beliebtheit hat aber auch eine Schattenseite: die zunehmende Belastung durch den Verkehr. Besonders an Wochenenden ergeben sich erhebliche Belästigungen für die Bewohner.

Die Gratwanderung zwischen Belebung und Belastung des historischen Kerns stellt viele Städte und Gemeinden vor große Probleme. Ein Übergewicht gastronomischer Einrichtungen sollte auch deshalb vermieden werden, weil es erfahrungsgemäß zur Verdrängung anderer Nutzungen führt. Anzustreben ist vielmehr eine ausgewogene Nutzungsstruktur, die ein verträgliches Nebeneinander von Wohnen, Einzelhandel und Dienstleistungen ermöglicht.



A. Einzmann, Dortmund



Seemne, Dortmund

Impression aus Bergneustadt (oben)

Die Krämergasse mit der Propsteikirche in Werl



G. Kollowski-Bücher, Holzwickede

Außengastronomie am Unteren Mühlenberg in Monschau



**ARBEITSGEMEINSCHAFT
HISTORISCHE STADTKERNE**

- 1 Arnsberg
- 2 Bad Berleburg
- 3 Bad Laasphe
- 4 Bad Münstereifel
- 5 Bad Salzuflen
- 6 Blomberg
- 7 Detmold
- 8 Düsseldorf-Kaiserswerth
- 9 Freudenberg
- 10 Hattingen
- 11 Höxter
- 12 Hückeswagen
- 13 Kalkar
- 14 Kempen
- 15 Krefeld-Linn
- 16 Lemgo
- 17 Lippstadt
- 18 Lügde
- 19 Minden
- 20 Monschau
- 21 Remscheid-Lennep
- 22 Rheda-Wiedenbrück
- 23 Rietberg
- 24 Schieder-Schwalenberg
- 25 Schmallenberg
- 26 Siegen
- 27 Soest
- 28 Steinfurt-Burgsteinfurt
- 29 Stolberg
- 30 Tecklenburg
- 31 Velbert-Langenberg
- 32 Warburg
- 33 Warendorf
- 34 Werl

**ARBEITSGEMEINSCHAFT
HISTORISCHE ORTSKERNE**

- 1 Aachen-Kornelimünster
- 2 Bad Berleburg-Elsoff
- 3 Bedburg-Kaster
- 4 Bergneustadt
- 5 Dahlem-Kronenburg
- 6 Hattingen-Blankenstein
- 7 Hellenthal-Reifferscheid
- 8 Hennef-Stadt Blankenberg
- 9 Herten-Westerholt
- 10 Korschenbroich-Liedberg
- 11 Mechernich-Kommern
- 12 Meschede-Eversberg
- 13 Schleiden-Olef
- 14 Stolberg-Breinig
- 15 Salingen-Gräfrath
- 16 Wachtendonk

**DARGESTELLTE
IBA-PROJEKTE**

- ▲ 1 Dortmund, Wohlfahrtsgebäude
- ▲ 2 Essen, Zeche Zollverein
- ▲ 3 Waltrop, Schiffshebewerk und Gewerbepark Brockenscheidt

INTERNATIONALE BAUAUSSTELLUNG EMSCHER PARK ZUKUNFT EINER INDUSTRIELANDSCHAFT

DIE REGION UND IHRE PROBLEME

Planungsgebiet der Internationalen Bauausstellung ist der strukturschwächere, nördliche Teil des Ruhrgebiets: ca. 800 qkm Fläche, mit heute rund 2 Millionen Einwohnern in 17 Städten von Duisburg bis Bergkamen.

Noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts war dieses landwirtschaftlich geprägte Gebiet nur schwach besiedelt. Es gab dort keine traditionellen Stadtkerne wie im südlichen Ruhrgebiet mit seinen etablierten Städten an der alten Handelsstraße des Hellwegs. Der Steinkohlebergbau und seine Folgeindustrien erreichten die Emscher-Region in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Schnell war das Land von gigantischen Produktionsanlagen für Kohle, Stahl, Chemie und Energie überzogen. Die Emscher wurde zum größten Abwassersammelkanal der Welt ausgebaut: ein 350 km langes, wegen der Bergsenkungen offen geführtes Abwassersystem. Verkehrsanlagen, die für den Transport von Massengütern notwendig waren, durchschnitten und zerstückelten die Landschaft. Die Siedlungen für Bergleute und Stahlarbeiter wurden in unmittelbarer Nähe der Produktionsanlagen gebaut. So entstand das noch für das heutige Gebiet typische Geflecht von Industrie, Wohnbauten und Infrastrukturtrassen. Heute - nach dem Wegfall der Montanindustrie - fehlt diesem Gebiet der räumliche Bezugspunkt. 100 Jahre Schwerindustrie hinterließen Industriebrachen, zerschnittene Landschaft, Siedlungsfragmente und Perspektivlosigkeit unter der Bevölkerung.

DAS KONZEPT DER IBA

Mit der Ende 1988 ins Leben gerufenen Internationalen Bauausstellung

Emscher Park übernimmt das Land Nordrhein-Westfalen eine konzentrierte Anstrengung zur städtebaulichen und ökologischen Erneuerung des nördlichen Ruhrgebiets. Die für ein Entwicklungsprogramm ungewöhnliche Form einer Bauausstellung will Bauen als Prozeß dokumentieren und durch Präsentationen und Publikationen begleiten. Mit der IBA-Konzeption wird der Rahmen bisheriger Bauausstellungen ausgeweitet. Diese Entwicklung entspricht aber durchaus der europäischen Tradition: Zunächst waren es Ausstellungen technischer Innovationen, später der Bau exemplarischer Gebäudeensembles, schließlich die Rekonstruktion ganzer Stadtteile sowie die exemplarische Stadterneuerung.

Der „Untertitel“ Werkstatt für die Zukunft alter Industrieregionen“ weist auf den Charakter der Ausstellung hin, beispielhaft zu sein für die Erneuerung alter Industrieregionen. Zentrale These dabei ist, daß in Zukunft in erster Linie die ökologische Qualität über die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit von Regionen entscheiden wird. Dies erfordert erhebliche öffentliche Vorleistungen, gerade in Gebieten, die von Schwerindustrie belastet sind.

Organisiert ist die IBA als eine privatrechtliche Planungsgesellschaft des Landes Nordrhein-Westfalen. Ihre Aufgaben sind die Organisation des notwendigen Fachwissens, die Formulierung der Qualitätsmaßstäbe, Ideenfindung, Planerarbeitung, Koordination und Moderation der Ausführung sowie die Präsentation der Projekte in Veranstaltungen, Ausstellungen, Publikationen. Die Arbeit der IBA orientiert sich an 5 Leitprojekten:



1. Der Emscher Landschafts-

park Der Emscher Landschaftspark ist das zentrale und alle Maßnahmen verbindende Thema dieser Bauausstellung. Die durch die industrielle Entwicklung auseinandergerissenen Wälder, Grün- und Freiflächen der Emscher-Region sollen zu einem durchgängigen Park mit Rad- und Wanderwegen verbunden werden. Dazu gehört auch der Wiederaufbau von Landschaft.

2. Ökologischer Umbau des Emscher-Systems

Eine ökologische Erneuerung des Emscherraumes ist ohne ein grundlegende Veränderung des Entwässerungssystems nicht möglich. Notwendig ist ein dezentrales Klärsystem mit einer Trennung von Abwässern und Oberflächenwasser.

3. Neue Nutzung für industrielle Bauten

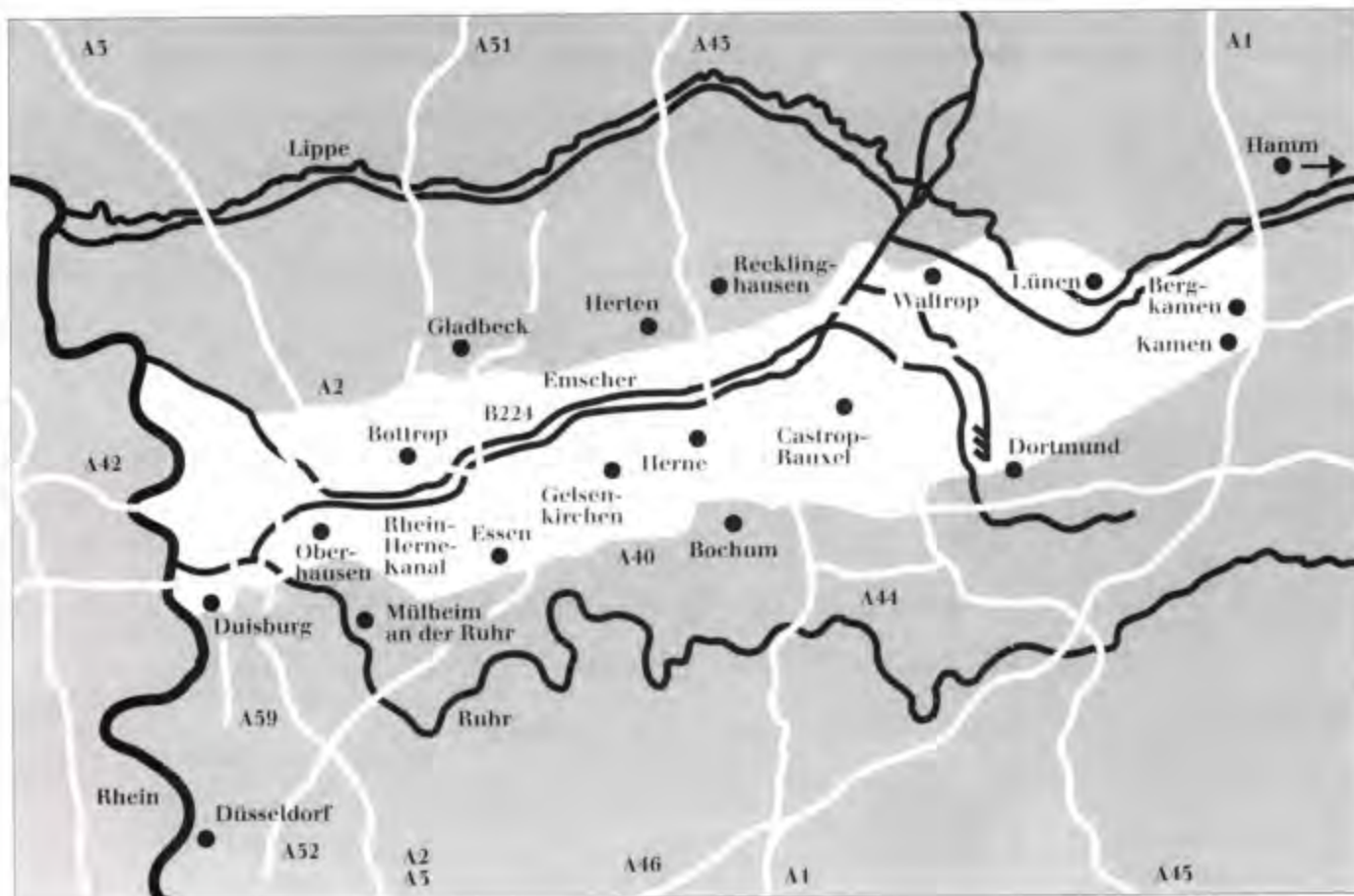
Der Erhalt von Industriedenkmalen - den wichtigsten Merkzeichen der Industrielandschaft an der Emscher - wird am ehesten durch eine dauerhafte neue Nutzung gesichert.

4. Arbeiten im Park

Auf den ehemaligen Industrie- und Gewerbeflächen entstehen Wissenschafts-, Gewerbe- und Dienstleistungsparks von hoher landschaftlicher und städtebaulicher Qualität, die einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Beschäftigungs- und Wirtschaftsstruktur leisten.

5. Wohnen/Integrierte Stadtteilentwicklung

Wohnungsbau unter besonderer Berücksichtigung der Grundsätze kostensparenden und ökologischen Bauens: Sparsame Er-



Das IBA-Planungsgebiet

schließung, Regenwassernutzungskonzepte, Energieeinsparung u. a. durch Nutzung der Solarenergie, ökologisch verträgliche Materialien und Konstruktionen, Abfallkonzepte.

EINE ZWISCHENBILANZ

Zur Halbzeit - die IBA dauert insgesamt zehn Jahre, von 1989 bis 1999, umfaßt die Ausstellung 92 Projekte. Nach mehr als 5 Jahren kann eine erste Zwischenbilanz gezogen werden. Zwar können die Projekte der Internationalen Bauausstellung allein keinen erfolgreichen Strukturwandel garantieren, die bisher gemachten Erfahrungen vermitteln jedoch Koordinaten für die zukünftige Stadtplanung und die Investitionspolitik in alten Industrieregionen wie dem Emscherraum:

- Mit einem ökologisch orientierten Wohnungsbau mittlerer Dichte können in Industrieregionen mit relativ preiswerten Baugrundstücken attraktive Wohnstandorte geschaffen werden, die in den prosperierenden Ballungszentren nicht mehr zur Verfügung stehen. Die neuen Viertel knüpfen an die Tradition des Siedlungsbaus in der Region an.

- Mit den Gewerbeparks ist es gelungen, hochwertige Standorte für klassische Betriebsansiedlungen zur Verfügung zu stellen. Wie schnell und mit welchen Branchen sich die neuen Viertel füllen werden, hängt von privatwirtschaftlichen Entscheidungen ab. Die Internationale Bauausstellung arbeitet nun an einer zweiten Generation von Gebieten, die sich am Bedarf mittelständischer Unternehmen orientieren und in denen sich Wohnen, Arbeiten und andere städtische Funktionen kleinteilig mischen.

- In einer industriell überformten Region müssen die spärlichen Reste der natürlichen Landschaft, die Hinterlassenschaft der Industrie und ihre phantasievolle Interpretation durch die Landschaftsplanung unverwechselbare Charaktere erzeugen, die den Wert der Region und damit auch jeder einzelnen Immobilie steigern.

Die Leitprojekte der IBA sind die Fundamente dieser Entwicklung. Ob darauf das Gebäude eines modernen Wirtschaftsraums entstehen kann, entscheidet der Erfolg der Partnerschaft von IBA, Kommunalverwaltungen und privater Wirtschaft.

Anschriften der Mitgliedsstädte und -gemeinden der Arbeitsgemeinschaften historischer Stadt- und Ortskerne in Nordrhein-Westfalen und der Internationalen Bauausstellung Emscher Park

STADTKERNE

■ 1
Stadt Arnsberg
Postfach 23 40
D - 59753 Arnsberg
Tel. 02932/201-0

■ 2
Stadt Bad Berleburg
Postfach 16 80
D - 57306 Bad Berleburg
Tel. 02751/85-1

■ 3
Stadt Bad Laasphe
Postfach 12 60
D - 57326 Bad Laasphe
Tel. 02752/909-0

■ 4
Stadt Bad Münsterl.
Postfach 12 40
D - 53902 Bad Münsterl.
Tel. 02253/505-0

■ 5
Stadt Bad Salzuflen
Postfach 35 40
D - 32079 Bad Salzuflen
Tel. 05222/952-0

■ 6
Stadt Blomberg
Postfach 14 52
D - 32820 Blomberg
Tel. 05235/504-0

■ 7
Stadt Detmold
Postfach 27 61
D - 32754 Detmold
Tel. 05231/977-0

■ 8
Stadt Düsseldorf
Postfach 10 11 20
D - 40200 Düsseldorf
Tel. 0211/899-1

■ 9
Stadt Freudenberg
Postfach 11 20
D - 57251 Freudenberg
02734/43-0

■ 10
Stadt Hattingen
Postfach 80 04 56
D - 45504 Hattingen
Tel. 02324/204-1

■ 11
Stadt Hörter
Postfach 10 06 40
D - 37669 Hörter
Tel. 05271/63-0

■ 12
Stadt Hückeswagen
Auf dem Schloß 1
D - 42499 Hückeswagen
Tel. 02192/88-0

■ 13
Stadt Kalkar
Postfach 11 65
D - 47538 Kalkar
Tel. 02824/13-0

■ 14
Stadt Kempen
Postfach 10 07 20
D - 47884 Kempen
Tel. 02152/917-0

■ 15
Stadt Krefeld
Postfach 27 40
D - 47727 Krefeld
Tel. 02151/86-1

■ 16
Stadt Lemgo
Postfach
D - 32655 Lemgo
Tel. 05261/213-0

■ 17
Stadt Lippstadt
Stadtverwaltung
D - 59553 Lippstadt
Tel. 02941/980-0

■ 18
Stadt Lügde
Postfach 13 52/13 53
D - 32670 Lügde
Tel. 05281/7708-0

■ 19
Stadt Minden
Postfach 30 80
D - 32387 Minden
Tel. 0571/89-0

■ 20
Stadt Monchau
Postfach 80
D - 52156 Monchau
Tel. 02472/81-0

■ 21
Stadt Remscheid
Postfach 10 08 62
D - 42849 Remscheid
Tel. 02191/44-0

■ 22
Stadt Rheda-Wiedenbrück
Postfach 23 09
D - 33375 Rheda-Wiedenbrück
Tel. 05242/963-0

■ 23
Stadt Rietberg
Postfach 23 64
D - 33381 Rietberg
Tel. 05244/986-0

■ 24
Stadt Schieder-Schwalenberg
Postfach 12 65
D - 32807 Schieder-Schwalenberg
Tel. 05282/601-0

■ 25
Stadt Schmallenberg
Postfach 11 40
D - 57376 Schmallenberg
Tel. 02972/980-0

■ 26
Stadt Siegen
Postfach 10 03 52
D - 57003 Siegen
Tel. 0271/803-1

■ 27
Stadt Soest
Postfach 22 52
D - 59482 Soest
Tel. 02921/103-0

■ 28
Stadt Steinfurt
Postfach 24 80
D - 48553 Steinfurt
Tel. 02552/47-0

■ 29
Stadt Stolberg
Postfach 18 20
D - 52205 Stolberg
Tel. 02402/13-0

■ 30
Stadt Tecklenburg
Postfach 11 40
D - 49537 Tecklenburg
Tel. 05482/73-0

■ 31
Stadt Velbert
Postfach 10 09 20
D - 42509 Velbert
Tel. 02051/313-0

■ 32
Stadt Warburg
Postfach 14 52
D - 34404 Warburg
Tel. 05641/92-0

■ 33
Stadt Warendorf
Postfach 11 09 44
D - 48211 Warendorf
Tel. 02581/54-0

■ 34
Stadt Werl
Postfach 60 40
D - 59455 Werl
Tel. 02922/800-0

ORTSKERNE

■ 1
Aachen-Kornelimünster
Stadt Aachen
Postfach 12 10
D - 52013 Aachen
Tel. 0241/432-0

■ 2
Bad Berleburg-Elsoff
Stadt Bad Berleburg
Postfach 16 80
D - 57306 Bad Berleburg
Tel. 02751/85-1

■ 3
Bedburg-Kaster
Stadt Bedburg
Postfach 12 53
D - 50173 Bedburg
Tel. 02272/402-0

■ 4
Stadt Bergneustadt
Postfach 14 53
D - 51692 Bergneustadt
Tel. 02261/404-0

■ 5
Dahlem-Kronenburg
Gemeinde Dahlem
Postfach 55
D - 53948 Dahlem
Tel. 02447/809-0

■ 6
Hattingen-Blankenstein
Stadt Hattingen
Postfach 80 04 56
D - 45504 Hattingen
Tel. 02324/204-1

■ 7
Hellenthal-Reifferscheid
Gemeinde Hellenthal
Rathausstraße 2
53940 Hellenthal
Tel. 02482/85-0

■ 8
Hennef-Stadt Blankenberg
Stadt Hennef
Postfach 15 62
D - 53762 Hennef (Sieg)
Tel. 02242/888-0

■ 9
Herten-Westerholt
Stadt Herten
Postfach 17 49
D - 45697 Herten
Tel. 02366/303-0

■ 10
Korschenbroich-Liedberg
Stadt Korschenbroich
Postfach 11 63
D - 41352 Korschenbroich
Tel. 02161/613-0

■ 11
Mechernich-Kommern
Stadt Mechernich
Postfach 12 65
D - 53887 Mechernich
Tel. 02443/49-0

■ 12
Meschede-Eversberg
Stadt Meschede
Postfach
D - 59870 Meschede
Tel. 0291/205-0

■ 13
Schleiden-Olef
Stadt Schleiden
Postfach 21 65
D - 53932 Schleiden
Tel. 02445/89-0

■ 14
Solingen-Gräfrath
Stadt Solingen
Postfach 10 01 65
D - 42648 Solingen
Tel. 0212/290-0

■ 15
Stolberg-Breinig
Stadt Stolberg
Postfach 18 20
D - 52205 Stolberg
Tel. 02402/13-0

■ 16
Gemeinde Wachtendonk
Postfach 11 45
D - 47666 Wachtendonk
Tel. 02836/10-0

IBA-EMSCHER PARK

Internationale Bauausstellung
Emscher Park
Leithestraße 35-39
D - 45886 Gelsenkirchen
Tel. 0209/17030

▲ 1 DORTMUND
Wahlfahrtsgebäude
Dortmund-Eving, Nollendorfsplatz
IBA Dortmund
Stadt Dortmund
Tel. 0231/50-23733

▲ 2 ESSEN
Bauhütte Zeche Zollverein
Schacht XII GmbH
Gelsenkirchener Straße 181
D - 45309 Essen
Tel. 0201/303018-19

▲ 3 WALTROP
Westfälisches Industriemuseum
Altes Schiffshabewerk
Henrichenburg
Am Habewerk 2
45731 Waltrop
Tel. 02363/97070

Gewerbepark Brockenrcheid
LEG Dortmund
Hörder Burgstraße 11
44263 Dortmund
Tel. 0231/4341-243



Univ.-Prof. Hartmut H. Topp lehrt an der Universität Kaiserslautern - Fachgebiet Verkehrswesen. (Foto: Amsüss)

Städtische Straßenkreuzungen in zwei Ebenen

Städtische Straßenkreuzungen in zwei Ebenen mit Eckbebauungen sind seltene, markante Städtebauelemente - überwiegend entstanden in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts oder Anfang dieses Jahrhunderts. Zwei sich in zwei Ebenen kreuzende Straßen sind über Treppen verbunden und erschließen angrenzende Eckhäuser von beiden Ebenen. Die Eckhäuser haben also zur tiefer liegenden Straße hin mindestens ein, meistens zwei Geschosse mehr als zur höher liegenden. Die Verbindungstreppe liegt in den Eckpunkten der Brücke - entweder im Straßenraum (Bild 1) oder innerhalb der Eckbebauung (Bild 2).

Eine Dokumentation (Topp, 1991) städtischer Straßenkreuze in zwei Ebenen enthält 14 von insgesamt 40 Beispielen, die mir bisher bekannt sind. Vier werden im folgenden vorgestellt.

Holborn Viaduct in London

Ein besonders interessantes, gut dokumentiertes Beispiel (The Builder, 1896; Stübgen, 1890) ist der in den Jahren 1863 bis 1869 gebaute, von William Haywood entworfene Holborn Viaduct in London (Bilder 3-5). Dieser fast eine Viertelmeile lange und 80 Fuß breite Viadukt überbrückt das - auch Holborn Valley genannte - Tal des Fleet River, der unter der Farringdon Street fließt. London erlebte während der 40er Jahre des 19. Jhdt. durch die Welle des Eisenbahnbaus („Railway Mania“) eine enorme Zunahme des Straßenverkehrs mit Pferdefuhrwerken, Kutschen und Pferdeomnibussen. Die an den außen-

liegenden Bahnhöfen ankommenden Güter und Personen mußten über die Straßen verteilt werden. Bei der enormen Dichte der Stadt und dem raschen Wachstum ergaben sich damit unerträgliche Verkehrsverhältnisse, geprägt von Stau und Gestank (Bild 3). Um 1860 folgte dann die zweite Welle des Eisenbahnbaus mit weiterer Zunahme des Straßenverkehrs.

Die Steigungen am Holborn Valley im Zuge der Hauptstraße nach Westen führten häufig zu Verkehrsbehinderungen; Holborn Hill mit einer Steigung von 1:18 (ca. 5,5 %) war bekannt als „Heavy Hill“. Der Holborn Viaduct war deshalb eine wichtige Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse.

Die für den Holborn Viaduct durch die enge Bebauung geschlagene Schneise zerstörte den Wohnraum von etwa 2.000 Menschen. Solche Durchbrüche (Bild 4) durch Armenviertel, im wesentlichen im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbau, waren in London damals an der Tagesordnung. Die viktorianische Stadtplanung sah darin die Kombination verkehrlicher Erfordernisse mit der Sanierung der dichten, unzureichend ausgestatteten Wohnbezirke. Sichtbar von der Gesamtlänge des Viadukts (1.400 Fuß) sind nur die gußeiserne schräge Brücke über die Farringdon Street mit einer Spannweite von 10 Fuß (Bild 3) und die kurze Brücke über die Shoe Lane.

Bild 1:
Paris, Rue de
Bellefleur d/Rue
Pierre Semard im
9. Arrondissement
(1865 gebaut)



Bild 2:
Stockholm,
Kungsgatan mit
Treppen in der
Eckbebauung
(1908) gebaut



Bild 3:
Holborn Viaduct in
London, vollendet
1869.
(Barker/Jackson,
1983)



Der restliche Teil des Viadukts ist „eingebaut“ von Gebäuden auf beiden Seiten. Bis auf eine gußeiserne Konstruktion, die eine unterirdische Eisenbahnverbindung zwischen Holborn Viaduct Station und Farringdon Station überspannt, ist dieser Teil als Mauerwerksgewölbe ausgeführt.

„Sowohl der Straßendamm als auch die seitlichen verbleibenden Bürgersteigstreifen stehen nach englischer Sitte mit den Hauskellern in Verbindung, so daß die Rohrleitungen nicht bloß leicht zugänglich, sondern auch die Anschlüsse leicht herzustellen sind“ (Stübgen, 1890/Bild 5). Die Kellergewölbe in Viaduktmitte sind als Lagerräume bzw. entlang der Farringdon Street als Verkaufsräume vermietet; die übereinanderliegenden Bögen am Rand nehmen Gas-, Wasser- und Abwasserleitungen auf (Bild 5).

Integrierter Bestandteil des Holborn Viaduct sind die Eckhäuser, die die Verbindungstreppen aufnehmen. In der Nordost-Ecke ist eine neue Bebauung entstanden, die leider keine Rücksicht nimmt auf die besondere städtebauliche Situation.

Die 120 Fuß lange, schräge Brücke über die Farringdon Street bildet drei Felder; je sechs sechseckige Granitpfeiler stützen die gußeisernen Längsträger. Die äußeren Pfeiler sind nach oben bis in die Brückengeländer hochgeführt, auf denen vier Bronzestatuen Handel, Ackerbau, Wissenschaft und Kunst darstellen.

Die 120 Jahre alte Gußeisenkonstruktion hat nur noch begrenzte Tragfähigkeit, weshalb die vierstreifige Brückenfahrbahn zur Zeit durch Holzbohlen auf je einen Fahrstreifen pro Richtung eingengt wird. Eine Sanierung des Holborn Viaduct ist vorgesehen.

Hochstraßenbrücke in Hamburg

Um eine im Süden fehlende gute Verbindung zwischen Hamburg und Altona herzustellen und zugleich das Nobistor zu entlasten, schlossen Hamburg und Altona 1885 einen Vertrag über die Durchführung einer neuen Straße, der jetzigen Hochstraße. Nach demselben sollte eine neue, 17 Meter breite Straße, von der Ostseite der Langestraße in St. Pauli ausgehend, die Bachstraße in Altona mittels einer Brücke überschreitend, auf das Straßenkreuz Wilhelminenstraße und Amalienstraße, sodann auf das Straßenkreuz kl. Papagoyenstraße, Langestraße laufend und von dort in die Breitestraße einmündend, hergestellt werden. Jede Stadt sollte die Kosten für die in ihr Gebiet fallende Strecke tragen, sowohl die des Grunderwerbs als auch die der Herstellung. Zugleich verpflichteten sich beide Städte, dem Ingenieur Ave-Lallemant die Konzession zur Herstellung einer Straßenbahn, welche über die neue Straße vom Hamburger Rödingsmarkt bis zur Klopstockstraße in Altona laufen sollte, zu geben.

Die Gesamtkosten des knapp 400 m langen Straßendurchbruchs einschließlich der 12 m langen, 17 m breiten Stahlbrücke über die Bachstraße mit beidseits anschließenden Kasematten und einem Tunnel für den Hamburg-Altonaer Grenzziel betrugen 871.660 Mark, davon entfielen 699.711 Mark auf Grunderwerb und 171.949 Mark auf Straßen- und Brückenbau. Die Finanzierung wurde wesentlich erleichtert durch die auf 35 Jahre erteilte Konzession der Straßenbahn, für die ein „Beitrag von 200.000 Mark zu den Kosten des Straßendurchbruchs, ferner eine jährliche Rekognition von 4/10 Pfennig für jeden auf der Linie beförderten und zwar als Minimalbetrag dieser Rekognition in den ersten zehn Jahren 10.000 Mark, und für die ferneren Jahre 12.000 Mark“ zu zahlen war.

Die 1887 eröffnete Hamburger Hochstraße entstand im Zusammenhang zahlreicher Straßendurchbrüche und Straßenbahnprojekte zwischen 1870 und 1896. (Stadt Altona, 1906) Die Hochstraße ist also eindeutig als Projekt zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse konzipiert; die Hochstraßenbrücke ergab sich aus der topografischen Situation (etwa 5 m Höhenunterschied) und dem Verlauf des Grenzziels. Östlich des Grenzziels liegt die

Bild 6:
Hobe Brücke in Wien - Ansicht
vom Tiefen Graben 1904
(Christl, 1904)



Bild 4 und 5:
Die „alten“ Hohen Brücken
von Wien.
Links: Das Aquarell von
Franz Alt zeigt noch die erste
Straßenbrücke aus dem
15. Jhdt. samt Johannes-
kapelle (Österreichische
Nationalbibliothek).
Rechts: Die Nachfolgerbrücke
aus den Jahren 1857/58.
Sie entstand bei der Verbrei-
terung der Wipplingerstraße.



Hochstraße auf einem Damm. Hochstraße und Bachstraße - heute Pepermoßenbek - waren durch eine in die nordöstliche Eckbebauung integrierte Treppe verbunden. 1964 stand die Hochstraßenbrücke noch weitgehend in ihrem ursprünglichen baulichen Zusammenhang.

1983 war sie haufällig und ohne Bezug zu der inzwischen neu entstandenen aufgelockerten Wohnbebauung. Die besondere städtebauliche Situation der Hochstraßenbrücke hat in den Bau- und Planungsüberlegungen für dieses Gebiet offensichtlich keine Rolle gespielt. Die Hochstraßenbrücke stand nicht unter Denkmalschutz. Die alte Hochstraßenbrücke wurde 1983 durch eine schmalere Stahlbetonbrücke mit offener Treppenverbindung ersetzt. Das alte Gelände wurde in Erinnerung an die alte Stahlbrücke aufgenommen; für sich genommen hat die neue Brücke durchaus Gestaltqualität. Unwiederbringlich verloren ist jedoch die besondere städtebauliche Situation des Straßenkreuzes in zwei Ebenen mit Eckbebauung.

Hirschbrücke in Karlsruhe

Die Planungen für die Hirschbrücke - oder Hirschstraßenbrücke - in der Karlsruher Südweststadt gehen auf das Jahr 1883 zurück, als ein Ortsbebauungsplan die Verlängerung der Hirschstraße nach Süden mit der Überquerung der dort vorbeiführenden Eisenbahnstrecken (Rheinbahn und Kurvenbahn) vorsah. Die Bahnlinien wurden 1913 mit der Verlegung des Hauptbahnhofs an seinen heutigen Standort aufgegeben; auf der Trasse der Rheinbahn liegt heute eine Straßenbahnlinie. Der Entwurf der Brücke einschließlich der Eckbebauung stammt von Stadtbaumeister Hermann Schück (Kast/Teßmer, 1987). 1888 wurde der Brückenhau mit der Aufschüttung des Hirsch-

buckels vorbereitet. Über die im August 1891 vollendete Hirschbrücke berichtet die Chronik der Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe (Stadt Karlsruhe, 1892): „Diese Brücke, durch die die Hirschstraße über zwei Bahnlinien und zwei parallel zu diesen ziehende Straßen hinweggeführt wird, hat eine Breite von 10,14 Meter... An der westlichen Flucht beträgt die Länge der Brücke zwischen den Auflagern 84 Meter, an der östlichen dagegen 88,5 Meter. Die ganze Brücke besteht aus drei einzelnen, auf zwei steinernen Mittelpfeilern ruhenden Brücken...“ Die im Entwurf enthaltene Treppenanlage in Brückenmitte ist nicht ausgeführt worden. „Den Gesamteindruck der Brücke prägt der Kontrast des roten Sandsteins der seitlichen Widerlagermauern, Treppenaufgänge und Mittelpfeiler zu den gußeisernen Teilen der Brückenkonstruktion, ihren Stützsäulen und Geländern.“ (Kast/Teßmer, 1987)

Treppenverbindungen sind auf beiden Widerlagern einseitig parallel zur Längsachse der Brücke vorhanden. Auf der anderen ist jeweils ein Rundbogen vorgeblendet; Treppen waren hier nicht vorgesehen. Ende der 60er Jahre wurde überlegt, die stark gealterte Brücke durch eine neue Stahlbetonbrücke zu ersetzen, die allerdings auch der Atmosphäre des Hirschbuckels entsprechen sollte. In den Jahren 1975 bis 1977 wurde dann allerdings doch die alte Brücke ohne größere äußere Veränderungen saniert.

Im nördlichen Teil steht die nach Fertigstellung der Brücke 1891/92 bzw. 1903 entstandene Eckbebauung nach wie vor „ganz im Einklang mit der alten Dame“ der Südweststadt, wie die Brücke liebevoll von den Anwohnern genannt wird (Kast/Teßmer, 1987). Das südlich gegenüberliegende Haus wurde im zweiten Weltkrieg zerstört und in den 50er Jahren durch ein schmuckloses, weißverputztes Haus ersetzt.

Hohe Brücke in Wien

Die Hohe Brücke, durch die die Wipplingerstraße den Tiefen Graben überquert, ist eine Merkwürdigkeit von Wien, erstaunlich, daß sie von den Wienern so wenig als solche empfunden wird. (Guglia, 1919)

Die heutige - 1903/04 erbaute - Hohe Brücke im Zuge der Wipplingerstraße über den Tiefen Graben (Bild 6) im Zentrum der Wiener Altstadt hat mehrere Vorgänger: Eine Holzbrücke an dieser Stelle ist seit 1295 nachweisbar (Welldorn, 1979); sie überquerte ursprünglich einen alten Bachlauf. Die erste gemauerte Straßenbrücke aus dem 15. Jahrhundert ist auf einem Aquarell von Franz Alt aus dem Jahre 1843 zu sehen (Guglia, 1919). Diese wurde in den Jahren 1857/58 bei einer Verbreiterung der Wipplingerstraße durch eine gemauerte, neugotische Spitzbogenbrücke ersetzt. Eine ausführliche Historie der „alten“ Hohen Brücken und ihrer Umgebung stammt von Guglia (1919).

Ansichten der beiden alten Brücken sind in die Marmorverkleidung der heutigen Hohen Brücke eingraviert. Desweiteren erzählt die Brücke selbst (Inschrift über dem Treppenportal): „Nach den Plänen des Archt. Jos. Hackhofer u.d. Ober-Ing. Karl Christl, ausgeführt von der Brückenbauanst. Anton Biro u. Hofbaumeister Heinz Gerl. Erbaut unter dem Bürgermeister Dr. Karl Lueger Anno MCMIII.“

Anlaß für die neue Brücke war eine erneute Verbreiterung der Wipplingerstraße. „Den vielen Klagen über die unleidlichen Verkehrsverhältnisse in der nun größtenteils erweiterten Wipplingerstraße, wo jetzt die Hohe Brücke einen förmlichen Engpaß bildet, soll nun doch endlich abgeholfen werden. (Offertausschreibung von 1901 - Wiener Bauindustrie-Zeitung)

Das Tragwerk der 16 m breiten, 15 m spannenden Eisenbrücke besteht aus

sieben genieteten Blechträgern, fünf Hauptträgern und zwei Randträgern. Die Randträger mit bogenförmigem Untergurt tragen die Kragarme für die Gehwege und die seitliche Marmorverkleidung.

„Die Berechnung der Eisenkonstruktion erfolgte unter der Annahme einer gleichförmigen, mobilen Belastung von 560 kg/m² und Lastwagen von 40 t sowie einer zulässigen Inanspruchnahme von 1.000 kg/cm² bei der letztgenannten Last.“ Die „vorgenommenen Belastungsproben ergaben für eine dem 40 t-Wagen äquivalente Belastung mit Granitwürfeln eine elastische Durchbiegung der Hauptträger von 1 bis 3 mm. Die bleibende Einsenkung war nahezu Null.“ (Christl, 1904)

Zwei Treppen hinter schmuckvollen, in Kalkstein ausgeführten Stiegenportalen verbinden Wipplingerstraße und Tiefen Graben. Die Untersicht der Brücke ist - mit Wellblech verkleidet - in einer von den Hauptträgern abgehängten Rahmenkonstruktion, die der Korbbogenform der Untergurte der Randträger folgt. Vor den Widerlagern unter der Brücke liegen Nischen für Geschäftsauslagen, die zur Zeit nicht genutzt werden. Die ursprünglich geplanten Verkaufsgewölbe sind aus Kostengründen nicht ausgeführt worden. Die mit Ornamenten reich geschmückte Brücke steht als hervorragender technischer Jugendstilbau unter Denkmalschutz; sie wurde in den Jahren 1980/81 restauriert.



Krems ruft

Wie ausführlich berichtet, hält das Internationale Städteforum Graz (ISG) in der europäischen Musterstadt Krems an der Donau am 11. Mai 1995 eine Festsitzung ab, zu der alle Mitglieder und Freunde des ISG herzlich eingeladen sind. Interessenten für diese wichtige Veranstaltung sind herzlich gebeten, sich möglichst umgehend anzumelden. Schicken Sie uns einfach ein Fax oder eine Postkarte:

**Internationales Städteforum Graz,
Hauptplatz 3, A-8010 Graz
Telefon: 0043/316/82 53 95 oder
82 41 93, Fax 81 14 35.**

Bild oben: Die Donau bietet im Bereich Krems - Wachau besonders reizvolle Blickpunkte. Wer würde nicht gerne eine Schiffsreise erleben oder den Radwanderweg bis Passau genießen? Zur Festsitzung des Internationalen Städteforums Graz in Krems sind auch Gäste herzlich willkommen. (Foto: Verlag Schubert & Franzke, St. Pölten)

Quellen

- Topp, Hartmut H. (1991): Städtische Straßenkreuze in zwei Ebenen mit Eckbebauung - ein städtebauliches Element des 19. Jahrhunderts. Grüne Reihe des Fachgebietes Verkehrsweisen der Universität Kaiserslautern Nr. 17
- Ohne Verfasser (1869): The Holborn Valley Improvement. The Builder - A Journal for the Architect, Engineer, Operative and Artist (Volume 27) Nr. 1368, S. 319 - 326. London
- Barker, Felix; Jackson, Peter (1983): London - 2000 Years of a City and its People. London: Macmillan
- Stübgen, Joseph (1890): Der Städtebau. 9. Halbband des Handbuches der Architektur. Darmstadt: Bergstrasser
- Stadt Altona (1906): Bericht über die Gemeinde-Verwaltung der Stadt Altona in den Jahren 1863 - 1900. (3. Teil)





Udine: Große Sorge um die historischen Gärten

Der Grazer Stadtgartendirektor Thomas Ster referierte über Bedrohungen und Chancen der Landschaftsparks aus dem 19. Jahrhundert

Führende Fachleute aus Udine mit ihrem Präsidenten Prof. Franco Bocchieri haben es wieder einmal verstanden, die Verantwortung für wesentliche Elemente unseres kulturellen und natürlichen Erbes herauszustellen. Die Vereinigung „R.C.T. Restauro, Conservazione, Tutela“ befaßte sich vom 1. bis 5. Dezember 1994 mit der Restaurierung von Bauwerken, der Instandsetzung von Fresken sowie mit der Erhaltung und Restaurierung historischer Gärten. Unter den Experten aus bedeutenden Städten Europas waren zwei Steirer, Diplomrestaurator Heinz Leitner (Obdach) und Stadtgartendirektor Ing. Thomas Ster (Graz).

Thomas Ster bekannte sich als Vertreter des Internationalen Städteforums Graz (ISG) zur Aufwertung der historischen Gärten. Er betonte, daß sich Graz im vorigen Jahrhundert durch die gewaltigen Anstrengungen zur Schaffung von Landschaftsparks, die Anlage breiter Promenade-Alleen und die liebevoll gepflegten Vorgärten den Ruf einer „Gartenstadt“ gesichert hat. Der wirtschaftliche Aufschwung im ausklingenden 19. Jahrhundert ermöglichte aufwendige Ausgestaltungen, leider ist von den üppigen Blumenbeeten und dem figuralen Schmuck vieles verlorengegangen.

Vier Bereiche verdienen heute besonderes Interesse: Da ist der Schloßberg, der nach der Schleifung der Festung (1810) rund 30 Jahre später zu einer grünen Attraktion ausgestaltet worden ist. Bürgermeister Moritz Ritter von Franck wiederum verhinderte die Verbauung der einst für militärische Zwecke genutzten Glacisgründe und wurde so zum Schöpfer des weitläufigen Stadtparks. Auf den Gründen des Ritandrischen Ziegelstadels wurde 1840 rund um den Hilmteich die erste öffentliche Parkanlage in einem Vorort angelegt. Der frühere Barockgarten des Schlosses Eggenberg erfuhr nach 1810 eine schrittweise Umwandlung zum bedeutendsten englischen Landschaftspark in der Steiermark.

Derzeit ist in Graz eine Besinnung auf die Schönheit und den Wert dieser historischen Gärten zu registrieren. Für alle wichtigen Landschaftsparks gibt es Restaurierungsprogramme, am weitesten fortgeschritten ist die Stadtparksanierung. So besteht, wie Thomas Ster in Udine betonte, die Hoffnung, daß diese Gesamtkunstwerke der Gartenarchitektur des 19. Jahrhunderts im Übergang zum dritten Jahrtausend wieder einen hohen Stellenwert bekommen.



Oben: Der Grazer Schloßberg kurz nach der Bepflanzung in den Jahren 1839-1842.

Links: Blick auf den frühen Barockgarten des Schlosses Eggenberg.

Rechts: Stadtgartendirektor Ing. Thomas Ster beim Grazer Stadtparkbrunnen, der demnächst restauriert wird. Stadtrat Hans Pammer und Direktor Wolfgang Popelka (ISG) setzen sich vehement dafür ein. (Illustrationen: Archiv Verlag Wien, Foto: Amslöss)



Dachausbauten gefährden die Substanz

Dachausbauten sind häufig programmierte Zerstörungen der betroffenen Dachkonstruktionen.

Dies ist eine Tatsache, die sich nahezu überall beweist, wo nach 40 oder 50 Jahren ein älterer Dachausbau erneuert wird. Letztes prominentes Beispiel für dieses Phänomen ist die Erneuerung des Dachausbaues in einem Teil des Grazer Priesterseminars. Genau bei dem Teil des in der Renaissance errichteten Gebäudekomplexes, der ausgebaut war, mußte der Dachstuhl erneuert werden, weil die Einbauten aus den 50er Jahren die Holzkonstruktionen durch Fäulnis und Abstickung in den Anschlußbereichen bereits unbrauchbar gemacht hatten und die statische Tragfähigkeit teilweise bereits bedrohlich herabgesetzt war.

In vielen Dörfern und Städten ist der Blick auf die „5. Fassade des Hauses“, auf das Dach, von großem Reiz. In Graz beispielsweise gehört der Blick vom Schloßberg auf die Dachlandschaft des historischen Zentrums zu den besonderen touristischen Attraktionen.

Derartige Dachlandschaften werden durch Dachausbauten grundlegend verändert - auch dann, wenn es nur einfache Lösungen mit konventionellen Gaupen sind.

Die meisten älteren Dächer sind als Kaldächer konzipiert, bei denen der gesamte Dachraum frei und unverbaut blieb (Abb. 1). Hierbei gibt es eine klare Trennung zwischen Feuchtigkeits-Isolierung und Wärme-Isolierung. Die Feuchtigkeits-Isolierung liegt in den Dachschrägen und besteht aus der Dachhaut - bei älteren Bauten meist aus einer Ziegeldeckung. Die Wärme-Isolierung liegt im Boden des Dachraumes und besteht in der Regel aus Schutt oder Schlacke, also einem relativ porösen, leichten Material, das sich unter einer Sauberkeitsschicht befindet, meist einer Lage relativ dünner Ziegel, die zusammen mit der Dämmschicht auch einen guten Brandschutz ergibt.

Solange die hölzerne Dachkonstruktion eine dichte Dachhaut trägt, kein Wurmbefall auftritt und kein Feuer die Konstruktion erreicht, ist sie nahezu unbegrenzt haltbar. Sobald allerdings ein Dachboden ausgebaut wird, reduziert sich die Lebenserwartung des Dachstuhles drastisch, was sich nahezu bei allen Zweitausbauten bestätigt.

Dieses Phänomen hat oft sogar mehrere Ursachen:

● So sind es vor allem die Anschlußprobleme der in die Dachschräge verlegten Wärme-Isolierung an die Holzkonstruktion, wo es zu Verschiebungen der Kondensationszone kommt (Abb. 2). Hierdurch ergeben sich häufig Fäulnis und Abstickung beim Holz.

● Bei Sanitäräumen im Dachgeschoß verursachen schon geringfügige Undichtheiten bei Zu- und Ableitungsröhren durch unkontrollierte, langandauernde Durchfeuchtung ebenfalls Fäulnis an den Holzteilen.

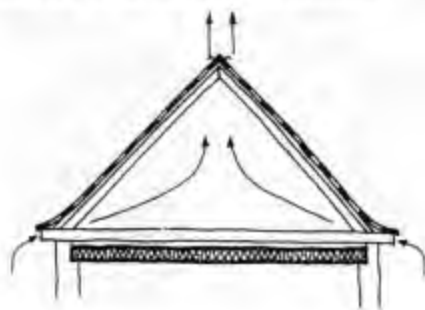
● Schäden an der Dachdeckung, durch die beim offenen Kaldach Wasser in den Dachraum gelangt, führen primär zu einer Durchfeuchtung des Bodenaufbaues, von wo das eingedrungene Wasser bei geringen Mengen wieder verdunstet, ohne Schäden an der Holzkonstruktion zu hinterlassen.

Auch beim hölzernen Dachstuhl kommt es bei solchen kleineren Undichtheiten der Dachhaut zu Durchfeuchtungen, die allerdings relativ schnell abtrocknen.

Bei Dachausbauten - auch bei solchen mit einer „Hinterlüftung“ - funktioniert dieses Abtrocknen in der Regel zu langsam, da Wespenester, aber auch die Winterester von Mäusen, Eichhörnchen und Mardern sowie Spinnweben starke Lüftungsbremsen darstellen. Hinzu kommen die vielen „Auswechselungen“ bei Sparren, die fast immer unsachgemäß oder gar nicht an das Hinterlüftungssystem angeschlossen sind. Ungenauigkeiten bei der Abdeckung der Wärmedämmung mit dünner Bitumenpappe führen überdies leicht zum Eindringen von Wasser aus undichten Stellen der Dachhaut oder durch Treibschnee im Winter.

● Eine weitere Gefahr für die Dachstühle stellen die Elektroinstallationen für den Dachausbau dar. Die Leitungen werden gewöhnlich innerhalb der Wärmeisolierung oder überhaupt gleich frei im Restraum des Dachstuhles entlang der Holzkonstruktion geführt. Vor allem Marder zerbeißen gerne derartige Leitungen, selbst dann, wenn sie - wie heute vorgeschrieben - in Leerrohren verlegt werden. Bei Fehlerstellen der Leerrohre oder bei freiliegenden Elektrokabeln ist das Zerbeißen sehr oft - vor allem bei Häusern in kleineren Gemeinden oder bei solchen in den Randbereichen von größeren Städten -

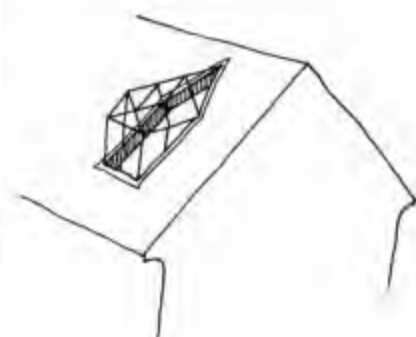
1 Kaldach eines Gebäudes älterer Prägung - hier liegt die Isolierung gegen Regenwasser in den Dachschrägen, gegen Wärmeverlust über der Decke zum Geschoß unterhalb.



2 Ausgebautes Dach mit hinterlüfter Isolierung gegen Regen und Wärmedämmung parallel zueinander in den Dachschrägen.



3 Glas-Giebelgaupen.



zu beobachten. Hierdurch ist im Winter eine latente Kurzschlußgefahr gegeben. Diese kann, wie in etlichen Fällen nachweisbar, einen Dachstuhlbrand auslösen.

Die „Auswechselungen“ für Belichtungsöffnungen in der Dachhaut führen außerdem auch zu einer Reduzierung der alten originalen Dachsubstanz und zu einer deutlichen statischen Schwächung der Konstruktion. Glücklicherweise sind die meisten alten Dachstühle überdimensioniert.

In Österreich werden Dachausbauten aus öffentlicher Hand gefördert. Hier handelt es sich also in vielen Fällen um eine Art programmierte Zerstörung von Dachstühlen, die mit Steuergeldern subventioniert wird.

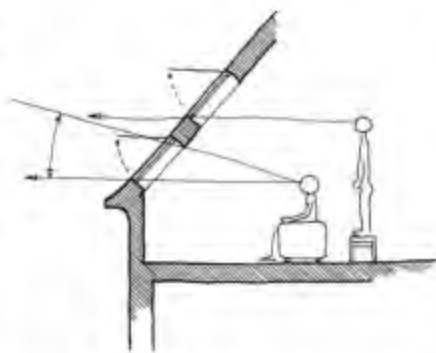
Zu starre Belichtungsregel: Bei den Berechnungen der ausreichenden Belichtung von Dachräumen werden die belichtenden Fensterglasflächen ins Verhältnis zur Innenraum-Fußbodenfläche gesetzt; dieses Verhältnis muß in Österreich mindestens 1:10 betragen. In vielen Bauämtern werden bei Dachgaupen auch die Glasflächen von Fenstern in den seitlichen Gaupenwangen hinzugerechnet. Sind die Dachflächen der Gaupen ebenfalls in Glas ausgeführt, so werden auch diese hinzugerechnet (Abb. 3). Oft ist die Summe der Belichtungsflächen dann doppelt so groß wie die eigentliche Öffnung in der Dachfläche. Durch dieses eigentlich sinnlose Addieren ist es vielfach möglich, die 1:10 Regel zu umgehen und zugleich die Gaupen und ihre Zahl relativ klein und - bei entsprechender Detailkonstruktion - optisch leicht und transparent erscheinen zu lassen.

Bei Verwendung herkömmlicher Gaupenformen hingegen kommt es durch die 1:10 Belichtungsregel zu Gaupengrößen, die als überdimensioniert empfunden werden. Dabei ist wohl vor allem die generalisierende Belichtungsregel in Frage zu stellen. In einer engen Straße mit geschlossener, viergeschossiger Blockrandverbauung kommt durch Fenster im Erdgeschoß oft weniger als ein Viertel des Lichtes, das durch gleich große Glasflächen bei Dachflächenfenstern gelangt (Abb. 4). Die 1:10 Regel führt somit zu einer in dieser Größenordnung unnötigen Zerstörung der Dachkonstruktionen und zu einer vermeidbaren optischen Störung der Dachzonen. Sie gehört dringend revidiert.

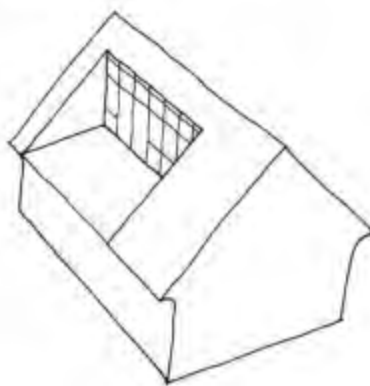
Man könnte beispielsweise versuchen, den Öffnungswinkel vom jeweiligen Fenster zum natürlichen Licht bei bedecktem Wetter - zur Kontur der von der jeweiligen Stelle aus erkennbaren Verbauung, ohne Berücksichtigung des



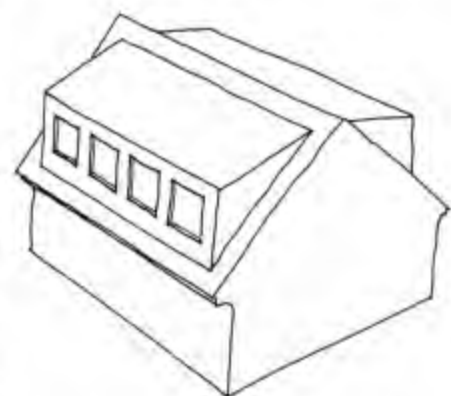
4 Öffnungswinkel zur Lichtquelle bei bedecktem Wetter vom Fenster im Erdgeschoß bzw. vom Dachgeschoss aus gesehen.



5 Das untere Dachflächenfenster führt bei hohen „Kniestöcken“ zu gestalterischen und technischen Problemen; bei dem oberen kann der Beobachter nur den Himmel sehen, was wenig geschätzt wird.



6 Dacheinschnitt für eine Dachterrasse.



7 Eine Quasilaufstockung, bei der neue Bandgaupen nur jeweils einen feinen Streifen parallel zu den Orgängen an den zwei Giebeln altbühler belassen.

reflektierten Lichtes - zum Maßfaktor für eine neue Belichtungsregel machen. Auch eine sich an der Verbauungslichte orientierende Belichtungsregel, bei der eventuell nach Stockwerkshöhe eine zweite Staffelung erfolgen könnte, scheint denkbar.

Zu große Dachflächenfenster sind nicht allein ein optisches Problem. Im Winter sind die Fensterflächen Zonen mit erhöhter Wärmeabsorption. Dies läßt sich durch erhöhtes Heizen zwar regeln, belastet aber die Geldtasche und die Umwelt durch zusätzlichen Energieverbrauch.

Im Sommer kommt es hingegen zum typischen Treibhauseffekt. Die kurzwellige Lichtenergie geht nahezu ungehindert durch das Glas und wird im Innenraum in langwellige Wärmeenergie umgewandelt, die nicht wieder zurückkann. Je größer die Dachflächenfenster sind, desto stärker ist dieser Effekt. Selbst Außenjalousien heizen sich an heißen Tagen so stark auf, daß Wärmestrahlung an der Unterseite entsteht, die ebenfalls das Glas durchdringen kann und sich erst im Rauminneren in langwellige Wärmeenergie umwandelt. In dieser Hinsicht sind Gaupen mit einem undurchsichtigen wärmeisolierten Gaupendach günstiger.

Ein Problemfaktor entsteht bei Dachausbauten oft durch „Kniestöcke“, durch welche die Dachkonstruktion nicht auf Dachbodenniveau, sondern erhöht beginnt (Abb. 5). Hierdurch rutschen entweder die Belichtungsöffnungen zu weit hinunter zur Traufe, wo sie die Gesamtgestalt eines Bauwerkes stören und zugleich haustechnische Probleme durch Wasserrückstau bei Schnee mit sich bringen oder sie werden höher angeordnet, wodurch es im Inneren zu Problemen kommt. Dann sind die Fenster zu hoch angeordnet, sodaß man nur noch auf Zehenspitzen stehend oder von einem Schemel aus horizontal hinaussehen kann.

Großformatige Dacheinschnitte (Abb. 6), aber auch überdimensionale Gaupen, die meist einer barackenartigen Quasi-Aufstockung gleichkommen (Abb. 7), bei der häufig nur ein schmaler Dachstreifen neben dem Organg altbühler erhalten bleibt, sind weitere Faktoren zur Zerstörung der Dachlandschaft.

Aus all diesen Gründen wird dringend empfohlen, die Förderung von Dachausbauten zu überdenken. Die Belichtungsregel muß dort, wo sie zu starr ist ebenfalls geändert werden. Darüberhinaus sind entsprechende Regelungen zu finden, die den kommerzialisierten Maximalausbau von Dächern eindämmen helfen.



SIXTUS LANNER

Europa sucht seine künftige Gestalt

Dr. Sixtus Lanner ist Abgeordneter zum Nationalrat sowie Vorsitzender und Motor der Arbeitsgemeinschaft Ländlicher Raum in Wien (Foto: Renate Apostel)

Über Jahrhunderte hat in unserer aufgeklärten Welt stets nur gegolten, was zählbar, meßbar, berechenbar war. Man war stolz darauf, daß nur Fakten zählten; nur solches Denken entsprach dem technisch-mathematischen Bewußtsein. Überlieferung, Tradition und Erfahrungswissen hatten keinen besonderen Stellenwert. Man wollte Wachstum an die Stelle von Gewachsenem setzen.

Heute wird uns allmählich wiederum bewußt, daß auch Erfahrungen und nicht meßbare Einsichten und Einstellungen eine Bedeutung haben. Das Wesentliche, das einem Ort oder einer Region ihren unverwechselbaren Charakter gibt und über die Bindung an die Heimat entscheidet, ist nicht meßbar. Straßen und andere Infrastruktureinrichtungen werden zwar gebraucht, aber niemand liebt sein Land wegen dieser technischen Einrichtungen, sondern wegen seiner kulturellen Atmosphäre, wegen seines Erbes und nicht zuletzt wegen seiner Landschaft. Vor diesem Hintergrund erlebt die Region eine neue Renaissance.

Es ist mehr als nur ein Schönheitsfehler, daß der Subsidiaritätsbegriff der Europäischen Union von einem zentralisierten Ansatz ausgeht. Gegenwärtig kann die europäische Ebene Kompetenzen an sich ziehen, wenn sie be-

hauptet, dies wäre zur Durchsetzung ihrer Politik notwendig. Den Regionen obliegt es, das Gegenteil zu beweisen.

Wir brauchen eine Umkehr der Beweislast! In Hinkunft sollte es so sein, daß die europäische Ebene - die Kommission und der Ministerrat - den Nachweis erbringen muß, daß sie die gewünschte Kompetenz zwingend braucht, um für Europa sachgerecht handeln zu können. Dies wäre eine völlig andere Qualität von Subsidiarität, eine Qualität, die von der Basis ausgeht und nicht von der „Huld“ der Zentralstellen abhängt.

Unser Ziel ist ein „Europa der Regionen“, das die regionale Vielfalt respektiert, historische Eigenständigkeiten sichert und bürgernahe Entscheidungen gewährleistet. Von ihm erwartet sich der Bürger eine Verbesserung seiner Lebensqualität. Das Konzept von einem „Europa der Regionen“ knüpft an alte Kulturlandschaften, Volksgruppen und Sprachen in den Nationalstaaten an.

Die Vision, Europa regionalistisch zu vereinigen, hat in kurzer Zeit bewirkt, daß alte historische Bindungen, Verhältnisse und Gewichte wiederum hervortreten. Für den Kieler Philosophen Kurt Hübner „kehren die Flüsse in ihre alten Betten zurück“. Was Europa am Ende des 20. Jahrhunderts zur Überwindung des nationalstaatlichen Ordnungsprinzips braucht, sind neue Stabilisatoren.

Die Zugehörigkeit des Menschen innerhalb der Region war immer ein Element seiner einmaligen und unverwechselbaren Biographie. Diese Zugehörigkeit gehört zur Natur des Menschen. Der Mensch muß die Identität und die Wurzeln erfassen können. Neun von zehn Europäern verbinden heute mit dem Begriff der Region eine konkrete Vorstellung und fühlen sich mit „ihrer“ Region stärker verbunden als mit dem Begriff „Europa“. Fazit: Wenn Europa akzeptiert werden will, braucht es die Regionen und ihre Mitwirkung.

In weiten Teilen Europas herrscht die Meinung vor, daß eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit von geographisch, ökologisch und historisch

Alpen-Adria-Buch über historische Zentren

Unter der Federführung der Bayerischen Ministerien für Unterricht, Kultus, Wissenschaft und Kunst sowie des Innern ist jetzt ein fundierter Band über kleine historische Zentren in den 18 Regionen der ARGE-ALPEN-ADRIA erschienen. Bei der festlichen Präsentation im Steiermärkischen Landesarchiv in Graz betonten Landesamtsdirektor Hofrat Dr. Gerold Ortner, Univ.-Prof. Dr. Gerhard Pferschy und Oberbaurat DI Gernot Axmann den Wert der grenzüberschreitenden Initiativen. Auch Dr. Sigrid Günther, Stadtmuseum Eisenerz, erntete für ihren Dia-Vortrag über Attraktionen der „Steirischen Eisenstraße“ reichen Beifall. Der alte Stich zeigt die bayerische Stadt Kraiburg.



gleich oder ähnlich gearteten Räumen darauf abzielen soll, gemeinsame Probleme in Angriff zu nehmen und sie - ohne große Einmischung der Zentralstaaten oder der Europäischen Union - zu lösen.

„Es wäre ein Irrsinn, in Europa, wo alle 50 Kilometer eine Kulturlandschaft die nächste ablöst, alles über einen Leisten schlagen zu wollen. Dieser Kontinent lebt von seiner Vielfalt. Zentralismus und die Einebnung von Besonderheiten passen nicht zu ihm.“ (Loske)

Für eine politische Neuordnung unseres Kontinents stehen im wesentlichen drei Modelle zur Auswahl:

- das Ordnungsmodell, das „hinter uns“ liegt, mit angeblich gleichen Nationalstaaten,
- das Modell eines zentralistischen Europa und
- eine zwischen beiden Extremen liegende Mittelposition mit einer Aufwertung der regionalen Ebene in einem „Europa der Regionen“.

„Europa der Regionen“ bedeutet für die einen Heimat, Bürgernähe und Eigenständigkeit, andere sehen darin lediglich eine unnötige Komplizierung einer ohnehin komplizierten Entscheidungsstruktur. Kritiker des Modells und Anhänger des nationalstaatlichen Ordnungsprinzips fürchten um den Verlust ihrer „nationalen Identität“. Die Länder würden in den neuen regionalen Körperschaften der Regionen aufgehen, denn mit der Zerschlagung der bundesstaatlichen Struktur würde eine Pflege der nationalen Identität unmöglich. Anhänger eines regionalisierten Europas teilen diese Befürchtungen nicht. Sie betonen, daß nur ein „Europa der Regionen“ in der Lage sei, gewachsene Gemeinsamkeiten aus Geschichte und Tradition der europäischen Völker zu vereinen. Befürwortet wird ein dreistufiger Aufbau der europäischen Integration, basierend auf Region, Nationalstaat und der Gemeinschaft.

Der Trend zu mehr Regionalismus in Europa ist nicht mehr aufzuhalten. Wie weit sich die Region im Widerstreit zentralistischer Strömungen behaupten wird, hängt entscheidend von den Regionen selbst ab. Die Region muß zu einem Anliegen der Bürger werden!

Eine ausführliche Darstellung zu diesem Thema finden Sie in der Broschüre: „Aufbruch zu den Wurzeln - Europa und seine Regionen. Chancen und Risiken“ von Sixtus Lanner (zu beziehen über die Arbeitsgemeinschaft Ländlicher Raum, Brucknerstraße 6, A-1040 Wien, Telefon +43/222/505 01 14, Einzelpreis öS 50,-).



Bücher - Broschüren



Der dynamische Vorkämpfer für die Einigung unseres Kontinents, Dr. Corrado Pirzio-Biroli, hat kürzlich beim „Styria Medienservice“, Sparkassenplatz, A-8010 Graz, den Band „VISION EUROPA“ herausgebracht. Der langjährige EU-Botschafter in Österreich, der seit 1. Januar 1995 als Kabinettschef von EU-Agrarkommissar Dr. Franz Fischler in Brüssel wirkt, hat seinem Lebens- und Berufsweg ein Zitat von Karl Forster vorangestellt: „Die Welt ist viel zu bunt, um schwarz zu sehen“. Wer die „Vision Europa“ ernst nimmt, möge sich von diesem Buch, mit Geleitworten von Bundeskanzler Vranitzky, Außenminister Mock und Kardinal König, anstecken lassen.

Helmut Leich

Bausubstanz neu genutzt Architektur individueller Arbeitsstätten

Erschienen 1993 in der Verlagsanstalt Alexander Koch GmbH, Leinfelden-Echterdingen, ISBN 3-87422-615-8, 168 Seiten, fadengeheftet, Hardcover mit Schutzumschlag, zahlreiche Fotos und Zeichnungen, viele davon in Farbe.

Seit 1945 ist bereits mehr gebaut worden als in der langen Menschheitsgeschichte davor. Das hat auch zu einer starken Veränderung des Verhältnisses von bestehender älterer Architektur zur neuen geführt. Vielfach sieht man sich bereits einer neuen Form von Anonymität gegenüber. Der Verlust an Identität wird zu Recht befürchtet.

Die vorliegende Arbeit zeigt anhand einer großen Zahl von ausgewählten Beispielen, wie Architekten mit der Aufgabe einer Altbauadaptierung umgehen. Die Palette der Objekte reicht vom Sakralbau bis zum Industriebau, die der neuen Funktionen von der Wohnnutzung bis zu Ausstellungsräumlichkeiten.

Ein auch in der Aufmachung reizvoll gestaltetes Buch mit guten Beispielen der Altbauverhaltung und -adaptierung. Und was ist besser als das gute Beispiel? Erhältlich im deutschen Buchhandel zum Preis von DM 148,-.

HH

Wolfgang Böhm (Hrsg.)

Das Bauwerk und die Stadt The Building and the Town

Erschienen 1994 im Böhlau Verlag Wien, ISBN 3-205-98093-X, 368 Seiten, fadengeheftet, zahlreiche Zeichnungen und Schwarzweiß-Fotos.

Die Arbeit wurde zu Ehren von Eduard F. Sekler, Harvard-Universität, herausgebracht. Die Autoren der 26 Beiträge sind ehemalige Studenten oder Kollegen: Friedrich ACHLEITNER, Anthony ALFOSINI, Rudolf ARNHEIM, Wolfgang BOHM, David B. BROWNLEE, Hans BUCHWALD, William J.R. CURTIS, Peter FERGUSSON, Otto Antonia GRAF, Niels GUTSCHOW, Peter HAIKO, David P. HANDLIN, Charles JENCKS, Vittoria M. LAMPUGNANI, Fumihiko MAKI, Naami MILLER, Henry MILON, Stanislaus VON MOOS, Werner OECHSLIN, James F. O'GORMAN, Carl PRUSCHA, Hermann G. PUNDT, Peter SERENYI, Paul V. TURNER, Alex TZONIS/Liane LEFAIVRE, Adolf Max VOGT.

Die Beiträge sind teilweise auch in Englisch, das Vorwort ist in Englisch und Deutsch.

Obwohl die Autoren sehr unterschiedliche Themen behandeln, befassen sich alle auch mit dem Verhältnis des Einzelbauwerks zum jeweiligen Stadtgefüge. Bedauerlicherweise wurde bei der Herstellung des Buches nicht immer mit der adäquaten Sorgfalt vorgegangen, sodaß beispielsweise die Zeichnung mit dem Konkurrenzentwurf zur Volkirche in Wien unten abgeschnitten wurde - sie ist daher entstellt, das Modellfoto zum „Arco Imperiale“ von Cirella, Covre, Orseni und Pascoletti wurde mit einem Merkzettel teilweise überklebt klüffelt. Insgesamt entspricht die Qualität der Abbildungswiedergaben nicht dem Niveau der Beiträge. Das Buch richtet sich im wesentlichen an die/den Fachfrau/mann.

Zu erhalten im Buchhandel zum Preis von öS 686,-/DM 98,-.

HH

Roland Günter

Im Tal der Könige

Ein Reisebuch zu Emscher, Rhein und Ruhr

Erschienen 1994 im Klartext Verlag, Essen, ISBN 3-88474-044-X, 484 Seiten, Paperback, zahlreiche Schwarzweiß-Fotos und Zeichnungen.

Im Gegensatz zu einer sehr großen Zahl von Arbeiten, die sich mit den einzelnen Städten des Ruhrgebietes oder auch nur Teilspektren von diesen befassen, versucht die vorliegende Publikation das „Revier“ als Ganzes zu betrachten. So wird die gesamte Industriezone in Bezug auf ihre Prähistorie, ihre frühe und spätere Geschichte und auf ihre unglaubliche Entwicklung während der Zeit der Industrialisierung vor allem im 19. und 20. Jahrhundert und die heutige Situation dargestellt.

Das Buch bespricht die Wohnquartiere, das heterogene Nebeneinander und Ineinander von alten Dorf- oder Stadtkernen, Arbeiterquartiere des 19. und 20. Jahrhunderts, die Industriebauten, insbesondere die Kohleförderanlagen. Die Themen Verkehr und Kultur sind dem Autor besonders wichtig. Von Beginn an zeigt die Betrachtungsweise ein Nebeneinander von subjektiven Wahrnehmungs- und

Sachverhaltsdarstellungen. In manchen Passagen wirkt die Publikation etwas unübersichtlich; ein ausführlicher Index wird als Wegweiser für den suchenden eiligen Leser angeboten. Die Arbeit richtet sich vor allem an den interessierten Besucher des „Reviere“.

Zu erhalten im Buchhandel zum Preis von
öS 233,—/DM 29,80/Sfr 29,80.

HH

August Sarnitz

Ernst Lichtblau – Architekt 1883 – 1963

Gestalt und Gestalt im Raum. Reflexionen über ein Paradigma der modernen Architektur

Leinen mit farbigem Schutzumschlag, fadengeheftet, 240 Seiten, 316 Abbildungen, elfte davon in Farbe, gefälliges Design, um Vollständigkeit bemühtes Werkverzeichnis. Böhlau Verlag, Wien 1994, ISBN 3-205-05513-6.

Ernst Lichtblau ist einer jener Architekten, welche das Wien der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg und der Zwischenkriegszeit innovativ prägten und sich nach dem Anschluß Österreichs an Hitler-Deutschland zum Verlassen des Landes genötigt sahen. Er vertrat schon sehr früh die neue Sachlichkeit und eine selbständige Interpretation des österreichischen Werkbund-Gedankengutes. So gehörte er zu den vielen österreichischen Architekten, die durch die äußeren Bedingungen ungewollt auch starken Einfluß auf die Architekturentwicklung in den vereinigten Staaten von Amerika nahmen. Die Dokumentation richtet sich besonders an Architekten, Denkmalpfleger und Bauhistoriker.

Zu erhalten im Buchhandel zum Preis von
öS 980,—/DM 140,—

HH

Franz Kattler

Dorferneuerung und Dorfentwicklung

Darstellung

Kartonumschlag, 74 Seiten, Kommunal- und Schul-Verlag KG A. Hainig, Wiesbaden 1993, ISBN 3-86115-205-3.

Dorferneuerung ist eine wichtige Aufgabe für Gemeinden und Bürger. Sie beinhaltet nicht nur agrarische, bauliche und soziologische Komponenten, sondern umfaßt die Siedlungseinheit als Ganzes, eingebunden in die strukturellen und funktionalen Verflechtungen des Dorfes mit seiner Umgebung. Franz Kattler hat in seiner praxisorientierten Informationschrift das Thema von vielen Seiten beleuchtet. Die Broschüre ist leicht verständlich. Abschnitt 1 befaßt sich primär mit der differenzieren und ganzheitlichen Betrachtungsweise des ländlichen Raumes; die Abschnitte 2 und 3 geben einen Überblick über die verschiedenen Aufgabenbereiche der Dorferneuerung. Die Plandarstellungen, Ablaufdiagramme, Tabellen usw. veranschaulichen die Ausführungen im Text. Die Arbeit richtet sich an politische Entscheidungsträger und Planer.

Zu erhalten im Buchhandel zum Preis von
öS 130,—/DM 15,60

HH

Guido Friedl

Die Grabendächer

Band 1 der Schriftenreihe „Bauformen der Salzburger Altstadt“, herausgegeben von der Stadtgemeinde Salzburg, Altstadtamt, und der Landesinnung der Baugewerke Salzburg, 1993, ISBN 3-9500214-0-X. Broschüre im DIN A4 Format, 108 Seiten, zahlreiche Schwarzweiß-Abbildungen, Farbumschlag.

Die Dokumentation ist mit Literaturverzeichnis, Abbildungsnachweis und Glossar ausgestattet. Der Text zeugt von profundem Kenntnis der Materie. Die vielen Zeichnungen sind eine gute Ergänzung. Sie sind auch grafisch in ein ansprechendes Layout gegossen. Die Publikation richtet sich sowohl an Denkmalpfleger und Restauratoren als auch an Architekten, die sich zunehmend mit dem Thema der Nutzung und Adaptierung von Bauten mit Grabendächern befassen.

Zu erhalten im Buchhandel zum Preis von
öS 190,—/DM 25,—

HH

Reinhard Breit

Raumplanung unter erschwerten Bedingungen

zur Wiederherstellung des Lebensraumes nach Kriegszerstörungen in Kroatien

1993 von der Internationalen Gesellschaft für Stadtgestaltung in Wien herausgebracht, ISBN 3-9500293-0-3. Broschüre im DIN A5 Format, 110 Seiten, einige illustrierende Strichzeichnungen.

Die Veröffentlichung behandelt zunächst grundsätzlich das Thema, wie weit und in welcher Art Raumplanung einen sinnvollen Beitrag zur Behebung der Schäden und Probleme im ehemaligen Jugoslawien leisten kann. Im folgenden werden dann praktische Vorgangsweisen vorgeschlagen und anhand von Beispielen erläutert. Dabei spürt man, daß der Verfasser persönlich oft in Gebieten, in denen nach Krieg oder Erdbeben das Problem des Wiederaufbaus in Abstimmung mit der betroffenen Bevölkerung, den Behörden, örtlichen Planern und im Zusammenspiel von örtlichen Firmen und Hilfsorganisationen zu lösen war, reiche praktische Erfahrung gesammelt hat. Die Publikation richtet sich an Politiker, Planer und die Bevölkerung betroffener Gebiete sowie an Hilfsorganisationen und ihre einschlägigen Fachleute.

Zu erhalten im österreichischen Buchhandel zum Preis von öS 148,—

HH

Hermann Kriofacher

Zur Harmonie von Stadt und Verkehr – Freiheit vom Zwang zum Autofahren

Sonderband 16 aus der Reihe Kulturstudien – Bibliothek der Kulturgeschichte (Herausgeber: Hubert Ch. Ehalt und Helmut Konrad), Paperback, 216 Seiten mit zahlreichen Schwarzweiß-Abbildungen. Böhlau Verlag, Wien 1993, ISBN 3-205-05445-8.

Der Verfasser der vorliegenden Arbeit hat in der Vergangenheit eine sehr aktive Rolle in der Verfolgung der autogerechten Stadt gespielt. Aus dieser Sicht erhält die Auseinandersetzung mit den heutigen Problemen des Verkehrs in der Stadt und dessen Lösung eine neue Facette. Führt ein Lernprozeß an eigenen Fehlern zur Propagierung ganz anderer Lösungen, so kommen diese aus einer sehr intimen Kenntnis der Ursachen der bestehenden Situation. Die Publikation ist zugleich das Eingeständnis einer viel generelleren Fehlentwicklung im Ansatz zur Stadtplanung und Stadtentwicklung. Die interessante Arbeit richtet sich an Verkehrs-, Raum- und Stadtplaner sowie Architekten.

Zu erhalten im Buchhandel zum Preis von
öS 298,—/DM 39,80

HH

Manfred Frisching (Hrsg.)

Identität und Nachbarschaft – Die Vielfalt der Alpen-Adria-Länder

Broschüre aus der Reihe „Studien zu Politik und Verwaltung“ – Band 53, 415 Seiten, Böhlau Verlag, Wien 1994, ISBN 3-205-98307-6.

Die umfassende Neuordnung Europas stellt auch die Alpen-Adria-Länder vor schwerwiegende Identitätsprobleme. Schon zu Zeiten des Eisernen Vorhangs haben sie – über Systemgrenzen hinweg – kooperiert, nun müssen sie ihr Zusammenwirken neu überdenken.

Der vorliegende Band beleuchtet die historisch-kulturellen Grundlagen, die für die künftige Zusammenarbeit von eminenter Bedeutung sein werden. In vielschichtiger Weise werden Gemeinsamkeiten aufgezeigt, aber auch Abgrenzungen vorgenommen. Theoretische Arbeiten zu Identität, Nations- und Religionsproblemen sind ebenso vertreten wie Fallstudien über bestimmte Städte oder Regionen. Die fundierten Beiträge greifen auf kultur- und literaturwissenschaftliche, auf volkskundliche und geographische, aber auch auf politische und ökonomische Argumente zurück. Von Alfred Ableitinger über Rudolf Bretschneider und Hermann Lübbe reicht die Palette renommierter Autoren bis zu Wolfgang Mantl und Viktor Zmegac. Ein Sach- und Personenregister ergänzt die gelungene Publikation, leider wurde auf die Erschließung der Literaturangaben und Fußnoten verzichtet.

Zu erhalten im Buchhandel zum Preis von
öS 980,—/DM 140,—

WJF

Irene Nierhaus

KUNST-AM-BAU im Wiener kommunalen Wohnbau der fünfziger Jahre

Sonderband 10 aus der Reihe Kulturstudien – Bibliothek der Kulturgeschichte (Herausgeber: Hubert Ch. Ehalt und Helmut Konrad), Paperback, Querformat, 269 Seiten mit 98 Schwarzweiß-Abbildungen, Böhlau Verlag, Wien 1993, ISBN 3-205-05567-5.

Irene Nierhaus hatte das Thema bereits für ihre Dissertation sehr eingehend behandelt. Daraus ist dann durch Überarbeitung die vorliegende Publikation entstanden.

Das Thema „Kunst am Bau“ war und ist vielen kulturell Ambitionierten höchst unsympathisch, da es doch bei Architektur mehr um „Baukunst“ als um „Kunst am Bau“ gehen sollte. Die Arbeit befaßt daher ein in der Vergangenheit kaum seriös behandeltes Gebiet. Bei den Wohnversorgungsengpässen und der sehr schlechten wirtschaftlichen Lage vieler Künstler nach 1945 auch in Wien ist es allerdings verständlich, daß man sehr oft erst nach der Errichtung eines reinen Funktionsbaues Kunst am Bau anbrachte. So ist es interessant, einerseits durch die Buchpublikation an eine Fülle von Beispielen herangeführt zu werden und andererseits auch das Thema von allen Seiten besprochen zu sehen. Immerhin machen die Bauten mit Kunst am Bau einen relativ hohen Prozentsatz des gesamten architektonischen Bestandes aus, und es wird nach wie vor Kunst am Bau produziert.

Das Buch ist allen Planern und auch Künstlern zu empfehlen, die mit Bauten zu tun haben, an denen Kunst am Bau betrieben wird. Darüberhinaus ist es aber auch für Städtebauer, Stadtplaner, Planer von Freiräumen, Plätzen, Verkehrswegen, Parkanlagen und Höfen, in die auch Kunst am Bau gebracht wird, geeignet.

Zu erhalten im Buchhandel zum Preis von
öS 476,—/DM 68,—

HH

Dein Auto
japanisch

Deine Pizza
italienisch

Deine Demokratie
griechisch

Dein Kaffee
brasilianisch

Deine Weltsprache
englisch

Dein Urlaub
türkisch

Deine Schrift
lateinisch

Deine Zahlen
arabisch

und Dein Nachbar
Nur ein Ausländer

Das Erfolgs- Rednerpult von ITEC



- ist in 20 Sekunden aufgestellt und betriebsbereit, klappbar und leicht mit einer Hand zu tragen
- kompakt, mit eingebautem Mikrofon, Verstärker, Lautsprecher, Mischpult, Akku und Netzgerät
- für Veranstaltungen bis zu 500, mit Zusatzlautsprecher bis zu 3000 Personen geeignet.



ITEC

**Der gute Ton
von ITEC**

ITEC Tontechnik und Industrieelektronik GesmbH
A-8010 Graz, Schießstattgasse 17
Telefon 0316/82 61 32, Fax 81 74 97

Generalrepräsentanz für Deutschland:

Beer GmbH
Kommunikationssysteme
D-70506 Stuttgart, Postfach 800 644
Telefon 0711/780 04 45, Fax 780 04 46

Holz beflügelt die Fantasie vieler Architekten

Das Holzmuseum im romantischen Dorf St. Ruprecht, das in einem früheren Ochsenstall untergebracht ist, wurde nach Plänen von Baumeister Ing. Rudolf Paschek erweitert. Ohne dem ursprünglichen Bau seine Eigenheit zu nehmen, verbindet eine zeitgemäße Lösung alt und neu. Von der Straße her erreicht man die Ausstellung „Holz und Gesundheit“. (Skizze: Rudolf Paschek)



Welche Rolle der Ideal-Baustoff Holz in der Vergangenheit spielte, kann man in allen Freilichtmuseen Europas studieren, besonders schöne Ausdrucksformen der anonymen Baukunst finden sich im Österreichischen Freilichtmuseum in Stübing bei Graz. Auch die „Holzstraße“ der Region Murau bietet viele Attraktionen.

Welchen Rang der Werk- und Baustoff Holz heute einnimmt, geht u.a. aus dem Bildband „Moderner Holzbau in der Steiermark“ (ADEVA, Graz) hervor. Er zeigt wohlgelungene Thermalbäder, Reit- und Messehallen, Restaurants, Tribünen, Scheunen, Stege und Brücken, Turnsäle, Studentenheime, Jugendzentren, Wohnhäuser und Kirchen.

Welche Chancen das Holz in Zukunft hat und wie es die Fantasie vieler prominenter Architekten beflügelt, das können die Besucher der steirischen Landesausstellung „Holzzeit“ in der waldreichen Gegend von Murau (Dreiländereck Steiermark-Kärnten-Salzburg) studieren.

In der Stadt Murau geht man vorerst zur Abbundhalle und damit zur „Pflanze Baum“. Unter einem Flugdach kann der Gast Holz bearbeiten. Die Tierangerhalle zeigt den „Stoff, aus dem die Bäume sind“ im täglichen Gebrauch. Entlang der Murpromenade wird in vier Pavillons die Bedeutung der Forst- und Holzwirtschaft, auch für die Arbeitsplatzsicherung, deutlich. Die Pläne stammen von den Architekten Günther Domenig, Martin Aichholzer, Horst Gameraith / Werner Kampits und Michael Zinganell. Das ehemalige, eben restaurierte Gerichtsgebäude beherbergt Kunst, Wohnen und Möbel, im Brauereimuseum beeindruckt die Holzfäseser. Der Holzsteg Bahnhof-Altstadt ist ein großer Gewinn.

Die zweite Station, das erweiterte Holzmuseum St. Ruprecht unweit Murau (siehe oben), führt uns zum Wert des Holzes für die Gesundheit und zur Begegnung mit Bäumen aller Art. Die Initiatoren und Gestalter der Landesschau 1995, Hofrat Dr. Dieter Cwienk (Koordination), Arch. DI Ernst Giselbrecht (Gestaltung), DI Franziska Ullmann, Dr. Walter Zschokke (Konzeption) und Oberbaurat DI Hans-Peter Schleich (Umsetzung), sind auf dem richtigen Weg: Holz ist Leben, Holz hat Zukunft.



Die Abbundhalle von Arch. DI Ernst Giselbrecht, eine Aufwertung für die Landesberufsschule der Zimmerleute in Murau. Die „Europabrücke“ in St. Georgen bei Murau ist ein Meisterwerk moderner Holzbaukunst. (Fotos: Max Mayr)



Die traditionsreiche Stadt Murau hat sich für die Landesausstellung berausgeputzt, alle Bewohner sind begeistert bei der Sache. (Foto: Begsteiger) Reizvolle Erker schmücken die Häuserfront an der Murpromenade. (Foto: bema)



HOLZ ZEIT

STEIRISCHE LANDESAUSSTELLUNG 1995 MURAU



MURAU

HOLZMUSEUM
ST. RUPRECHT

6. MAI BIS
15. OKTOBER

INFORMATIONEN

Kulturabteilung der Stmk. Landesregierung
8010 Graz, Karmeliterplatz 2, Telefon 0 316 / 877-33 95

Ausstellungsbüro 8850 Murau, Telefon 0 35 32 / 26 00



PETER & CO. MURAU

SEIT 1495
MURAUER
BIER
Rein das Beste

Beispielhafte Umnutzung in Mülheim an der Ruhr

„Aquarius“ lädt ein

Der rund 100 Jahre alte, denkmalgeschützte Wasserturm in der Mülheimer Innenstadt wurde seit längerem nicht mehr für die Wasserversorgung benötigt. Auf der Suche nach einer neuen Funktion entschied sich der Eigentümer, die Rheinisch-Westfälische Wasserwerksgesellschaft, für die Umnutzung zu einem Wassermuseum. Hier können sich Verbraucher und andere Interessenten über aktuelle Fragen zum Thema „Wasser“ informieren. Ende 1988 wurde die Gesamtplanung in Auftrag gegeben, zur Landesgartenschau 1992 war die Anlage fertiggestellt. Das erklärte Ziel der Planer: Gestalt und Charakter des Gebäudes erhalten. Die notwendigen Eingriffe sollten deshalb in ihrer Formensprache deutlich vom historischen Bestand abgesetzt sein. Mit den verwendeten Materialien - Stahl, Glas und Backstein - reflektiert die Architektur die Geschichte der Industrieregion an der Ruhr. Bei der effektvollen Innenraumgestaltung arbeiteten die Architekten eng mit einem Bildhauer zusammen. Äußeres Kennzeichen des „Aquarius“ ist der neue Erschließungsturm. Mit einem Aufzug oder über eine Treppe gelangt der Besucher zur halben Turmhöhe, von hier aus kommt man über eine Brücke ins Innere und mit einem gläsernen Aufzug durch den Wasserbehälter zur Aussichtsplattform. Auf 13 Ausstellungsebenen informieren interaktive Medien (Touch-Screens) über das „Lebensmittel Wasser“.

(Foto: Soenne)

