

ISG MAGAZIN

Internationales Städteforum Graz



4/2005

027032434



ÖFFENTLICHER
PERSONENNAHVERKEHR
UMWELTFREUNDLICHE
MOBILITÄT

VOM LEHM ZUM ZIEGEL

Rund um den roten Baustein der Industrialisierung dreht sich alles im Westfälischen Industriemuseum Ziegelei Lage. Den Kern des heutigen Museums des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe (LWL) bilden die denkmalgeschützten Fabrikgebäude und ihr Inventar. Anfang des 20. Jahrhunderts wurden die Ziegel in Lage noch mit der Hand hergestellt, ab 1922 produzierten Maschinen die typischen roten Backsteine aus Lehm.

BesucherInnen können auf Rundwegen die Handstrich- sowie die 1979 stillgelegte Maschinenziegelei erkunden. An Aktionstagen sind die historischen Anlagen in Betrieb. Dann werden im Hoffmann'schen Ringofen Ziegel gebrannt. Dampfmaschine, Eimerkettenbagger und eine Feldbahn sind regelmäßig in Betrieb.

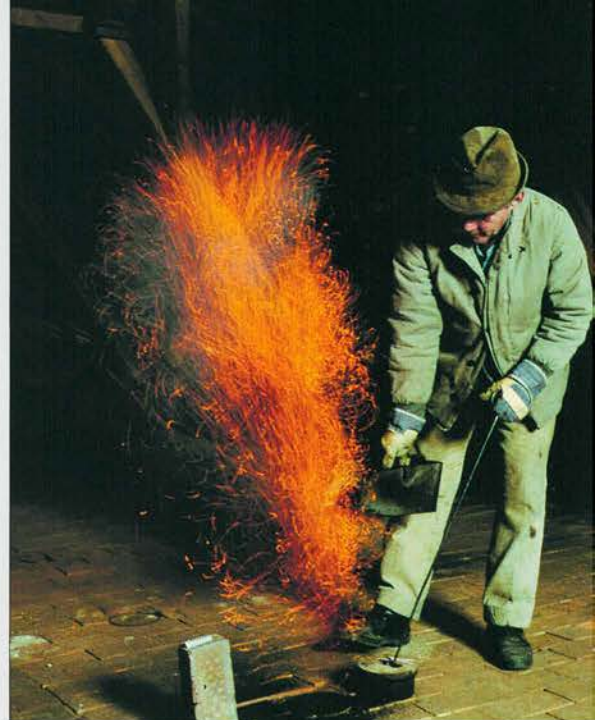
Die Ausstellung im Museumsneubau informiert über die Geschichte des Ziegels und seine Herstellung sowie über die lip-pischen Wanderziegler. In einem historischen Kotten erfahren Gäste, wie die Zieglerfrauen den Alltag meisterten, wenn ihre Männer in der Fremde arbeiteten. Ein Reichsbahnwaggon und eine Zieglerunterkunft erzählen vom Reisen und Leben der Ziegler fern der Heimat.

Im speziellen Kinderprogramm führt Ziegelmeister Lehmann Kinder auf einem Rundweg mit Bildergeschichten, Modellen und Mitmachstationen durchs Museum. Am „Streichtisch“ kann jedes Kind seinen eigenen Ziegel herstellen. Angebote für Schulklassen und Kindergeburtstage versprechen spannende Zeitreisen ins Zieglerleben und Spaß bei der Arbeit mit Lehm.

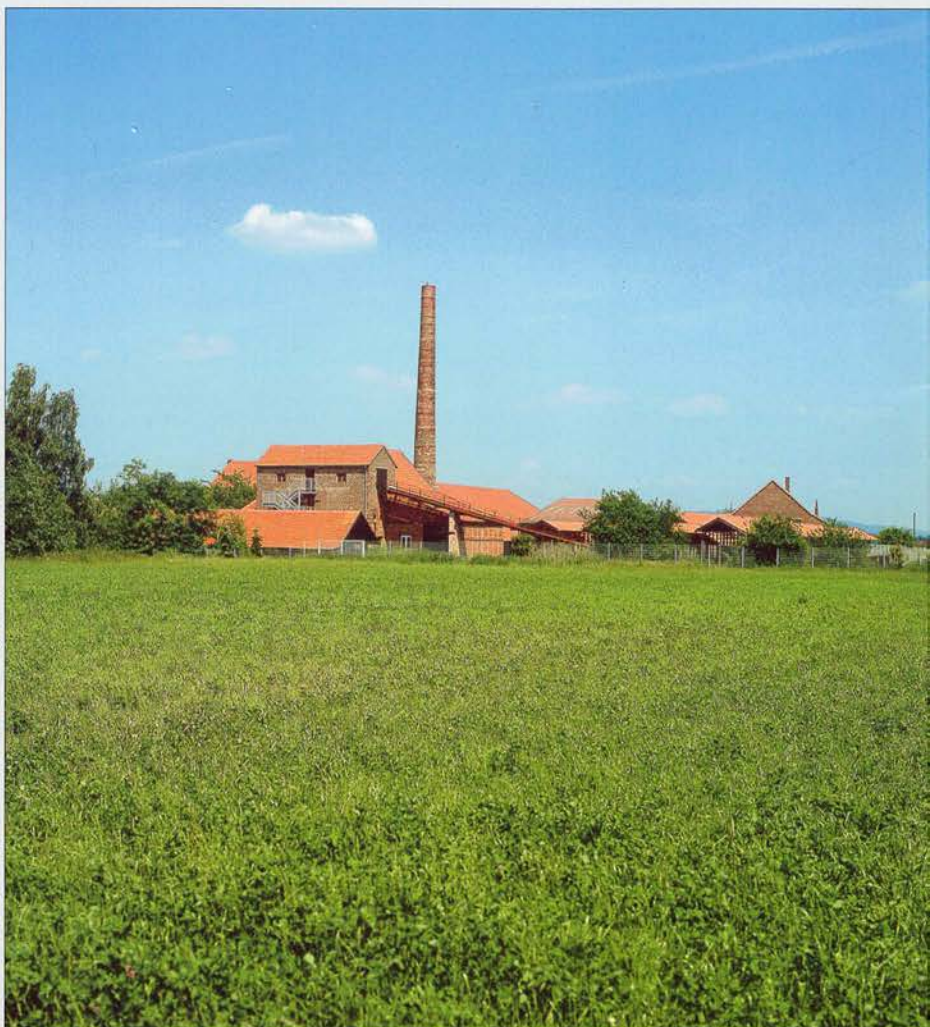
Die Räumlichkeiten sind für Rollstuhlfahrende und Gehbehinderte weitestgehend erreichbar. Eine ganztägig geöffnete Museumsgaststätte sowie ein Museumshop ergänzen das Angebot, die historische Ziegelei Lage ist täglich außer montags von 10 bis 18 Uhr zu besichtigen.

www.ziegelei-lage.de

Wir danken Christiane Spänhoff, Westfälisches Industriemuseum, Dortmund, für Unterlagen.



Fotos: Martin Holtappels und Annette Hudemann / Westfälisches Industriemuseum





EUROPA NOSTRA Award für die Sanierung der gotischen Brücke in St. Georgenberg/Tirol (S. 20 – 21).

EUROPA NOSTRA Award for the reconstruction of the Gothic bridge at St. Georgenberg/Tyrol (p. 20 – 21).

Foto: EUROPA NOSTRA

INHALT

Öffentlicher Personennahverkehr	2 – 9
Stadt ohne Städter – Handel ohne Händler	10 – 12
Die Rückkehr in die Stadt	12 – 13
Dresdner Frauenkirche neu geweiht	14
Dorferneuerung: Der Steinbacher Weg	15
Revitalisierung in der Steiermark	16 – 17
Bürgermeister Bernd Rosenberger im Interview	18 – 20
EUROPA-NOSTRA-Award für Tiroler Brücke	20 – 21
Neue ISG-Mitgliedsstädte	22
Problematische Schallschutzwände	23
Mosaik	24 – 25
Rezensionen	26 – 28



Erfurt: Linie 4 zur Thüringenhalle über den Hauptbahnhof – im Hintergrund der Erfurter Dom.

Erfurt: Line 4 to the Thüringenhalle via the railway station – Erfurt Cathedral in the background.

Foto: Reinhard Lemitz / Stadtverwaltung Erfurt

IMPRESSUM

ISG-Magazin 4/2005

Jahresabonnement: € 22,-

Einzelpreis: € 6,-

Herausgeber: INTERNATIONALES STÄDTEFORUM GRAZ

A-8010 Graz, Hauptplatz 3

Tel.: 0043/316/82 53 95 oder 82 41 93

Fax: 0043/316/81 14 35

office@staedteforum.at

www.staedteforum.at

Redaktion: Hasso Hohmann, Wolfgang J. Fink,

Gertraud F. Strempl-Ledl

Mitarbeit: Sally Janschitz

Gestaltung: graphic kerstein werbung&design

A-8111 Judendorf-Sträußengel

graphic.kerstein@inode.at

Gesamtherstellung:

Medienfabrik Graz

A-8010 Graz, Hofgasse 15

office@mfg.at



DAS ZUKUNFTSMINISTERIUM

bm:bwk
BUNDEMINISTERIUM
FÜR GLEICHUNG, WISSENSCHAFT
UND KULTUR

Kanalisation von immer mehr Straßen und Schienenwegen in Siedlungsräumen?

In Graz wird das Straßenbahnnetz erweitert, gleich drei Linien werden verlängert. Schon vor Jahren setzten Städte wie Zürich mit Erfolg auf den Ausbau und die Attraktivierung von Straßenbahnen – oft gepaart mit der Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs, um den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. So lassen sich Verkehr und seine Emissionen in Summe reduzieren. Graz ist damit auf einem guten Weg.

Inzwischen wurden viele technische Entwicklungen auch für die Nutzer von Straßenbahnen nachgeholt und umgesetzt. Bei neuen Straßenbahnen müssen nicht mehr hohe Stufen überwunden werden. Gerade für ältere oder gebrechliche Menschen, für Rollstuhlfahrer, aber auch für Frauen mit Kinderwagen schaffen die alten Waggons mit ihrem unnötig hohen Innenniveau eine kaum zu bewältigende Barriere.

Eines ist fast jeder Art von Verkehr gemeinsam, die Entstehung von Emissionen – sieht man vom Fußgänger- und Radverkehr ab. Es entstehen bei den verschiedenen Verkehrsarten unterschiedlich starke Schallemissionen pro Verkehrsteilnehmer; die Folge sind Schallschutzwänden entlang von Hauptdurchzugsstraßen, von Straßenbahnschienen und auch von Bahngleisen. Diese Wände, die zu einer Kanalisierung der Verkehrsräume führen, werden zunehmend zu einem Problem von Stadt- und Ortsbildern und wären insbesondere an Gleiskörpern nicht notwendig, wenn man sich mit dem Problem der Reduzierung der Schallemissionen an Gleisen, Zugmaschinen und Waggons früher auseinandergesetzt hätte.

Es wird kaum die Schallentstehung, fast ausschließlich das Symptom bekämpft. So entstehen heute mit zunehmender Geschwindigkeit Mauern und Wände, die unsere Siedlungsräume durchziehen, die Hauptverkehrswege werden kanalisiert. Stadt- und Ortsgestalter bemühen sich um Ensemblegestaltungen, auf der anderen Seite werden überdimensionale Wände quer durch ganze Dörfer und Städte gebaut. Da fehlt der Sinn fürs Ganze. Die Mobilität wird unattraktiv.

Graz is currently extending its tram routes like Zurich did some years ago. Zurich also encouraged pedestrian traffic and cycling to reduce the amount of traffic, exhaust fumes and noise. Graz is on the right path. New technology has been implemented on trams to help the passengers, new trams no longer have high steps which made them difficult for many passengers to use.

Most kinds of transport are noisy and produce exhaust fumes. Noise barriers have been erected to combat the noise but they disfigure the landscape in towns and villages. Had people started to think about noise earlier these barriers would not have been necessary. Walls appear faster and faster throughout our residential areas. Main traffic routes are being channelled. Town planners are trying to act in the interests of the ensemble on the one hand and over dimensional walls are being built right through the middle of towns and villages on the other. A sense of the whole is missing. Mobility is becoming unattractive.

STADTBAHN-AUSBAU ALS KERNSTÜCK ERFURTER NAHVERKEHRSPOLITIK



Der Erfurter Anger, das Herzstück der thüringischen Landeshauptstadt.

The Anger in Erfurt, the heart of the capital of Thuringia.

Thüringens Landeshauptstadt Erfurt mit ihrer geografischen Lagegunst in der Mitte Deutschlands besitzt ein gut funktionierendes attraktives Netz des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), das im Jahr 2000 mit dem Europäischen Nahverkehrspreis ausgezeichnet wurde. Eine zusätzliche Qualitätssteigerung wird durch den Ausbau und die Erweiterung der Straßenbahn zur Stadtbahn erreicht.

Der Nahverkehr in Erfurt spielt seit jeher eine entscheidende Rolle, denn die Stadtplanung verfolgt die Entwicklung einer konzentrischen Stadt mit möglichst kurzen Wegen. Das bedeutet für den Nahverkehr: Er soll neue, sich entwickelnde Verkehrsbeziehungen aufnehmen und längere Wege zwischen Arbeit und Wohnen durch höhere Reisegeschwindigkeiten kompensieren.

Diese Ziele hat das Stadtbahnprogramm von 1996 aufgenommen. Im August 1996 hat der Erfurter Stadtrat be-

schlossen, die Erfurter Straßenbahn bis zum Jahr 2008 umfangreich auszubauen und zur Stadtbahn zu entwickeln. Damit verbunden ist der Neubau von fünf Stadtbahnstrecken, der von Bund und Land hoch gefördert wird. Die Eigenanteile von Stadt und Erfurter Verkehrsbetriebe AG als Unternehmen der Stadtwerke Erfurt GmbH liegen bei 15 bis 25 Prozent.

Vier Etappen

Die erste Etappe auf diesem Weg war die Übergabe der neu errichteten Trasse vom Anger, dem Herzstück Erfurts, zum Ringelberg im Mai 2000. Dadurch ist dieses neue Wohngebiet in das Stadtbahnnetz eingebunden worden. Zugleich konnte damit die Anbindung der bisher nur von einer stauanfälligen Buslinie erschlossenen, aber dicht besiedelten Erfurter Oststadt wesentlich verbessert werden.

Ingo Mlejnek, Erfurt, Beigeordneter für Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaftsförderung der Landeshauptstadt Erfurt.

Linie 4 zwischen Thüringenhalle und Bindersleben über den Erfurter Flughafen.

Line 4 operating between the Thüringenhalle and Bindersleben via the airport.

Erfurt, the capital of Thuringia, has a well-functioning attractive local transport network which won the European Local Transport Prize in 2000. Local transport plays a decisive role in the city. City planning follows the goal of a concentric city with the shortest possible routes. Local transport should therefore compensate longer journeys between jobs and home by providing higher-speed journeys. The city decided to undertake a four-stage comprehensive extension of the tram routes by 2008, subsidised by central and local government.

The first stage, in 2000, was a new route from Anger, at the heart of the city to Ringelberg, thus integrating this residential area into the local transport network. Stage two was the inauguration of a new 1.6 km long stretch in August 2001 to the Erfurt exhibition centre. At the end of 2001 a disused route in the city centre between Domplatz and Benaryplatz was reopened. The fourth and final stage was the opening of a 3.6 km stretch in June 2005 from the city's main cemetery via the airport to Bindersleben. This is the first direct link from the main railway station to the airport, the journey takes 20 minutes.

The extension programme has nearly been completed. Work was begun on a 2.3 km stretch between Magdeburger Allee and Rieth this year. The total investment volume for all stages is about € 120 million. Since 1994 Erfurt has consistently introduced low-floor trams catering for the less-mobile. Today, most of the tram stops have been adapted for the low-floor trams. Since 1992 Erfurt has used technology to speed up the tram routes. Journey time has been reduced and optimised. Priority is given to trams at traffic lights. 35 million passengers a year in a city of 200,000 inhabitants shows that the strategy was correct.



Die zweite Etappe auf dem eingeschlagenen Weg war die Inbetriebnahme der neuen 1,6 Kilometer langen Strecke zur Messe Erfurt im August 2001. Es entstand ein leistungsfähiger ÖPNV-Anschluss des größten Veranstaltungs- und Messezentrums Thüringens. Auch das mdr-Landesfunkhaus und der Kinderkanal profitieren von diesem Anschluss.

Im November 2001 folgte dann mit der Übergabe eines 1978 stillgelegten und jetzt wieder belebten Streckenabschnitts direkt in der Innenstadt die dritte Etappe. Die Straßenbahn fährt nun wieder zwischen Domplatz und Benaryplatz südlich am Dom vorbei durch das Brühl. Hier in der westlichen Altstadt entwickelte sich aus einer Industriebrache ein attraktives Mischgebiet aus Gewerbe, Wohnen, Freizeit und dem Theaterneubau mit einer exzellenten Stadtbahn-Anbindung über vier Haltestellen zur Kompensation begrenzten Parkraumes. ->

Die Stadtbahnlinie 2 verkehrt zwischen Messe und Ringelberg, hier in der Krämpferstraße zu sehen.

Line 2 operating between the exhibition centre and the Ringelberg, here in the Krämpferstrasse.

Fotos: Reinhard Lemitz / Stadtverwaltung Erfurt

GRAZER VERKEHRSBETRIEBE: INNOVATIV FÜR MOBILITÄT UND UMWELT

Die vierte Etappe des Stadtbahnausbaus wurde im Juni 2005 mit der Übergabe des Streckenabschnitts vom Hauptfriedhof über den Flughafen nach Bindersleben auf einer Länge von 3,6 Kilometern bewältigt. Durch diese Streckenverlängerung besteht nun auch eine Direktverbindung zwischen Hauptbahnhof und Flughafen mit einer Fahrzeit von 20 Minuten.

120 Millionen Euro Investitionsvolumen

Das 31,8 Kilometer lange Bestandsnetz von 1996 ist durch die bereits fertiggestellten Neubaustrecken auf 42,9 Kilometer gewachsen. Das Stadtbahn-Programm steht kurz vor der Vollendung, denn mit den letzten 2,3 Kilometern Neubaustrecke zwischen Magdeburger Allee und dem Stadtteil Rieth wurde dieses Jahr begonnen. Das Investitionsvolumen für den Stadtbahn-Ausbau beläuft sich auf etwa 120 Millionen Euro.

Der Straßenbahnverkehr in Erfurt ist aber nicht nur durch den Ausbau des Schienennetzes immer attraktiver geworden, seit 1994 wird darüber hinaus konsequent auf Niederflur gesetzt. Es begann der Aufbau eines Angebots für Mobilitätsbehinderte. Jahr für Jahr wurden Linien für Linien immer mehr Niederflurwagen eingesetzt. Heute sind die allermeisten Haltestellen niederflurgerecht umgebaut. Insgesamt stehen 64 Niederflurbahnen in Erfurt zur Verfügung.

Seit 1992 setzt die Stadt Technik ein, um die Stadtbahn zu beschleunigen. Dadurch gelingt es, Fahrzeiten zu reduzieren bzw. zu optimieren. Es wird also geprüft, ob eine Straßenbahn zu früh, zu spät oder im Fahrplan ist. In Abhängigkeit davon erfolgt über Funk eine Beeinflussung der Signalanlage. Ergänzt wird dieses System durch die Bevorrechtigung der Stadtbahn an den Ampelkreuzungen. Stabile 35 Millionen Fahrgäste im Jahr in einer 200.000 Einwohner großen Stadt bestätigen, dass unsere Strategie richtig ist.

www.erfurt.de

Graz, die zweitgrößte Stadt Österreichs, zeichnet sich durch die gelungene Symbiose von Tradition und Fortschritt aus: 1999 wurde die Stadt aufgrund ihres hervorragend erhaltenen Stadtkerns, dessen geschichtliche Entwicklung nahezu lückenlos im Stadtbild ablesbar ist, zum UNESCO-Weltkulturerbe erklärt, 2003 als Kulturhauptstadt Europas gefeiert. Die Auszeichnung zum UNESCO-Weltkulturerbe verpflichtet zum Erhalt des historischen Erbes mit seinem vielschichtigen Bauensemble von der Gotik bis zum 21. Jahrhundert und dazu, neue Architektur harmonisch einzufügen und auf hohem Niveau zu fördern. Im Rahmen des Projektes Graz 2003 – Kulturhauptstadt Europas wurden zahlreiche neue Bauten realisiert, etwa das Kunsthaus, die Insel in der Mur von Vito Acconci oder schon im Vorfeld die

Stadthalle von Klaus Kada; dies festigte einmal mehr den Ruf von Graz als Wegweiser für moderne Architektur in Österreich und darüber hinaus.

Vorreiterrolle in Österreich

Aber auch im Bereich des Öffentlichen Verkehrs hat Graz in mancher Beziehung eine Vorreiterrolle in Österreich übernommen. Der öffentliche Verkehr der Stadt Graz wird von der Grazer Stadtwerke AG betrieben, einem der größten Gesamtdienstleister des Landes Steiermark, der das Grazer Stadtleben in vielfältiger Weise prägt. Das Erfolgspotenzial des 1960 gegründeten Unternehmens, das sich im Eigentum der Stadt Graz befindet, liegt in den Kerngeschäftsfeldern Öffentlicher Nahverkehr mit den Grazer Verkehrsbe-

Touristenattraktion
Schloßbergbahn:
Ein neuer Wagen der
„3. Generation“.
Tourist attraction
Schlossbergbahn: a new
"third generation" train.



Graz, the second largest city in Austria, has managed to combine tradition and progress successfully. In 1999 it was awarded the title UNESCO World Heritage site, in 2003 it was the European Cultural Capital. As part of the project "Graz 2003", many new buildings were erected; thus consolidating Graz's reputation as a pioneer in the field of modern architecture.

Graz is also a pioneer with regard to public transport, managed by the Grazer Verkehrsbetriebe, a subsidiary of the Grazer Stadtwerke. The Grazer Stadtwerke is also responsible for other areas such as water supply and refuse collection. With 760 employees, the Grazer Verkehrsbetriebe operates under the slogan "innovation for mobility and the environment". The company runs 7 tram routes and 26 bus routes in Styria. 92 million passengers used the services in 2004. The "electric tram" looks back on more than 100 years of history in Graz encompassing technical progress and the rapid increase in mobility. The various developments are on display at the tram museum in Graz, opened in 1980. Vintage trams from various cities including Munich and New York can be seen and hired for various occasions.

The Grazer Verkehrsbetriebe has reacted to current environmental problems by extending the route network. The bus fleet has been modernised, particle filters were installed and engines adapted to run on "bio diesel", low-floor buses were also introduced. Over the past 5 years about € 70 million has been invested. The company also provides tradition and progress for leisure time activities. The third generation of funicular trains, designed by students at the Johanneum, started operation on the Schlossbergbahn, the green lung of Graz and tourist attraction in the centre of the city, in 2004. Since 2003 an open-top bus has been offering sight-seeing tours of the city.

The Grazer Stadtwerke has always focused on modernisation and the continual improvement of standards as can be seen in the new international terminal at Graz airport.



Sightseeing der besonderen Art ist seit 2003 sehr beliebt.

This new type of sight-seeing has been popular since 2003.

Fotos: Grazer Stadtwerke

trieben und dem Flughafen Graz, Öko-Service mit den Sparten Wasserwirtschaft und Abfallentsorgung, Telekommunikation, Werbewirtschaft sowie Energie und Kommunales Service mit den Bereichen Be-stattung, Immobilienservice und Freizeit.

Die Grazer Verkehrsbetriebe mit ihren rund 760 Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen präsentieren sich unter dem Slogan „innovativ für Mobilität und Umwelt“. 2/3 der steirischen Verkehrsverbunddienstleistungen werden von den Grazer Verkehrsbetrieben erbracht -, damit sind sie Mobilitätsanbieter Nummer 1 in Südösterreich und Nahverkehrsunternehmen Nummer 2 in Österreich. 92 Millionen Personen wurden im Jahr 2004 befördert: auf sieben Straßenbahnlinien mit 65 Straßenbahnen (29 km Gleislänge) und 26 Buslinien.

Auf ein mehr als hundertjähriges Bestehen kann die „elektrische Straßenbahn“ in Graz zurückblicken – ein verkehrsgeschichtlicher Anlass, auf den generellen technischen Fortschritt und die rasante Zunahme an Mobilität des vergangenen Jahrhunderts hinzuweisen. Noch in der k.u.k.-Monarchie begründet, „erlebte“ die Straßenbahn gleichsam die umwälzenden Entwicklungen des 20. Jahrhunderts. Diese werden im Tramwaymuseum Graz – errichtet im Jahr 1980 – dokumentiert: Hier

finden die Besucher Oldtimerwagen aus Graz, Wien, München, New York und anderen Städten – Zeitzeugen aus sämtlichen Jahrzehnten seit Bestehen der Straßenbahn. Überdies bieten die Grazer Verkehrsbetriebe diese „Nostalgie-Straßenbahnen“ für Hochzeiten und andere Feierlichkeiten in Form von Sonderfahrten an.

Ausbau des Liniennetzes

Zurück in die Gegenwart: Durch die aktuelle Feinstaubproblematik erhält das Thema „Öffentlicher Verkehr“ natürlich weltweit einen besonderen Stellenwert, auf den die Grazer Verkehrsbetriebe mit dem umfassenden Ausbau ihres Liniennetzes reagieren. Generell sind Modernisierung und Ausbau der Standards schon immer ein Hauptanliegen des Unternehmens gewesen. Gerade in der jüngsten Vergangenheit wurden starke Akzente gesetzt.

Mit dem Einbau von Partikeloxida-tionskatalysatoren in ihre Busflotte leisten die Grazer Verkehrsbetriebe einen wichtigen Beitrag zur Verringerung der Feinstaubbelastung. Immerhin können durch diese Maßnahme im Grazer Stadtgebiet jährlich bis zu 1,4 Tonnen an Feinstaub reduziert werden. Stolz ist man zudem auf die positive Entwicklung beim Einsatz des Alternativtreibstoffs „Biodiesel“ in den Bussen.



Nach einem Pilotversuch im Jahr 1997 wurden die Fahrzeuge sukzessive umgerüstet. Heute besitzt Graz die modernste Busflotte (100% Biodiesel und 100% Niederflur) und setzt mit den Cityrunnern ein starkes Zeichen in Richtung „barrierefreie“ Mobilität.

Rund 70 Millionen Euro wurden in den letzten fünf Jahren in den Ausbau und die Modernisierung des Netzes investiert – bis zum Jahre 2008 planen die Stadt Graz und die Grazer Stadtwerke AG/Bereich Verkehrsbetriebe eine Verlängerung von drei weiteren Straßenbahnlinien, eine Maßnahme, die aufgrund des verstärkten Verkehrsaufkommens und der damit verbundenen Umweltbelastungen nötig wurde.

Tradition und Fortschritt

Tradition und Fortschritt prägen auch die Angebote der Grazer Verkehrsbetriebe im Freizeitbereich. Jüngstes Beispiel: die Inbetriebnahme der 3. Generation der Schloßbergbahn im Jahr 2004. Die erste Version der Schloßbergbahn, die auf den Grazer Schlossberg, die grüne Touristenattraktion im Herzen der Stadt, führt, stammte noch aus Zeiten der k.u.k.-Monarchie. Im Sinne der modernen Stadtentwicklung wurden StudentInnen der Studienrichtung „Industrial Design“ an der FH Joanneum eingeladen, ein neues Design zu entwerfen. Das

Ergebnis überzeugt: die transparenten Kabinendächer der zwei neuen Wagen ermöglichen einen prächtigen Rundumblick auf die Grazer Altstadt und bieten jeweils Platz für 52 Personen. Parallel dazu bietet ein zu einem Cabrio umgebauter Bus seit dem Kulturhauptstadtjahr 2003 Sightseeing der besonderen Art – die erste derartige Initiative in Österreich, die ob des großen Erfolges bald Nachahmung in anderen Bundeshauptstädten fand.

Modernisierung und kontinuierlicher Ausbau der Standards stehen im Zentrum der Aktivitäten der Grazer Stadtwerke AG. In diesem Kontext präsentiert sich auch der Neubau des Terminals des Flughafen Graz als ein weiteres Exempel für Innovation auf höchstem internationalem Niveau im Verkehrsbereich.

www.grazer-stadtwerke.at
www.gvb.at

Das Tramwaymuseum präsentiert Zeitzeugen aus allen Jahrzehnten seit Bestehen der Straßenbahn.

The tram museum presents historical trams.

Foto: Grazer Stadtwerke

Mag. Katharina Hofmann-Sewera, Graz, Studium Kunstgeschichte / Geschichte, freie journalistische Tätigkeit für diverse Medien, 1999-2004 persönliche Referentin des Intendanten von Graz 2003 – Kulturhauptstadt Europas, seit 2005 Leitung der Stabstelle Konzernkommunikation und strategisches Marketing der Grazer Stadtwerke.

DAS TRAM ZÜRICH WEST: LEBENSADER EINES QUARTIERS

Das ehemalige Industriegebiet in Zürich West ist eines der grossen Entwicklungsgebiete der Stadt Zürich. Dieses aufstrebende, stark expandierende Quartier braucht für seine Weiterentwicklung ein leistungsfähiges, zuverlässiges und vernetztes öffentliches Verkehrsmittel. Bis zum Vollausbau werden insgesamt rund 35.000 Arbeitsplätze und Wohnraum für bis zu 7.500 Menschen entstehen. Mit den Verkehrsprognosen und dem angestrebten Modalsplit von 50% ÖV rechtfertigt sich eine neue Tramlinie. Sie erschliesst bestehende und neue Wohn-, Wirtschafts-, Bildungs- und Vergnügungsstätten sowie auch das geplante Stadion Zürich. Für Zürich bieten die Projekte „Umbau Pfingstweidstrasse“ und „Tram Zürich West“ die Chance, mit Bund und Kanton zeitgerecht und finanzierbar eine der wichtigsten Einfallachsen im Einklang mit dem regionalen Richtplan und den Entwicklungsvorstellungen der Stadt umzubauen und neu zu gestalten.

Projekt

Die 3 km lange Neubaustrecke zwischen dem Escher Wyss-Platz und dem eigentlichen «Westbahnhof» von Zürich, dem Bahnhof Zürich Altstetten, umfasst sieben neue, behindertengerechte Haltestellen. Diese weisen durchgehend 30 cm hohe Haltekanten auf. Das Trasse wurde jeweils anhand städtebaulicher, verkehrstechnischer und gestalterischer Kriterien, aber insbesondere auch hinsichtlich einer guten Erreichbarkeit der Haltestellen für die Fahrgäste festgelegt.

Zwischen Hauptbahnhof und Escher Wyss-Platz verkehrt die neue Tramlinie auf dem bestehenden Trasse der Tramlinien 4 und 13 (Abbildung 1). Der Escher Wyss-Platz wird völlig neu organisiert. Für den motorisierten Individualverkehr wird die heutige Kreisellösung in eine Doppel-T-Kreuzung umgewandelt. Somit können die verschiedenen Verkehrsträger gegenüber der heutigen Situation vermehrt entflochten werden, und es entsteht ein mar-

The former industrial area of Zurich West is one of the city's development areas. The area, which will house 7,500 persons and places of work for 35,000, needs a modern, reliable public transport system. According to transport forecasts, the construction of a new tram line is justified. Two projects are involved in the areas: the re-planning of the Pfingstweidstrasse and the new tram line.

The 3 km long stretch between Escher Wyss-Platz and the station Zurich Altstetten has 7 stops. The route was planned with easy accessibility of the stops for passengers in mind. From the main station to Escher Wyss-Platz the tram line runs along the tracks of other lines (illustration 1). The Escher Wyss-Platz will be completely rebuilt with a double-T crossroads instead of the current roundabout. Wide

Abb. 1: Linienführung und Vernetzung des Trams Zürich West. Route and network of the tram Zurich West.

Plan: Ingenieurgemeinschaft Wepf Ingenieure / Basler & Hofmann

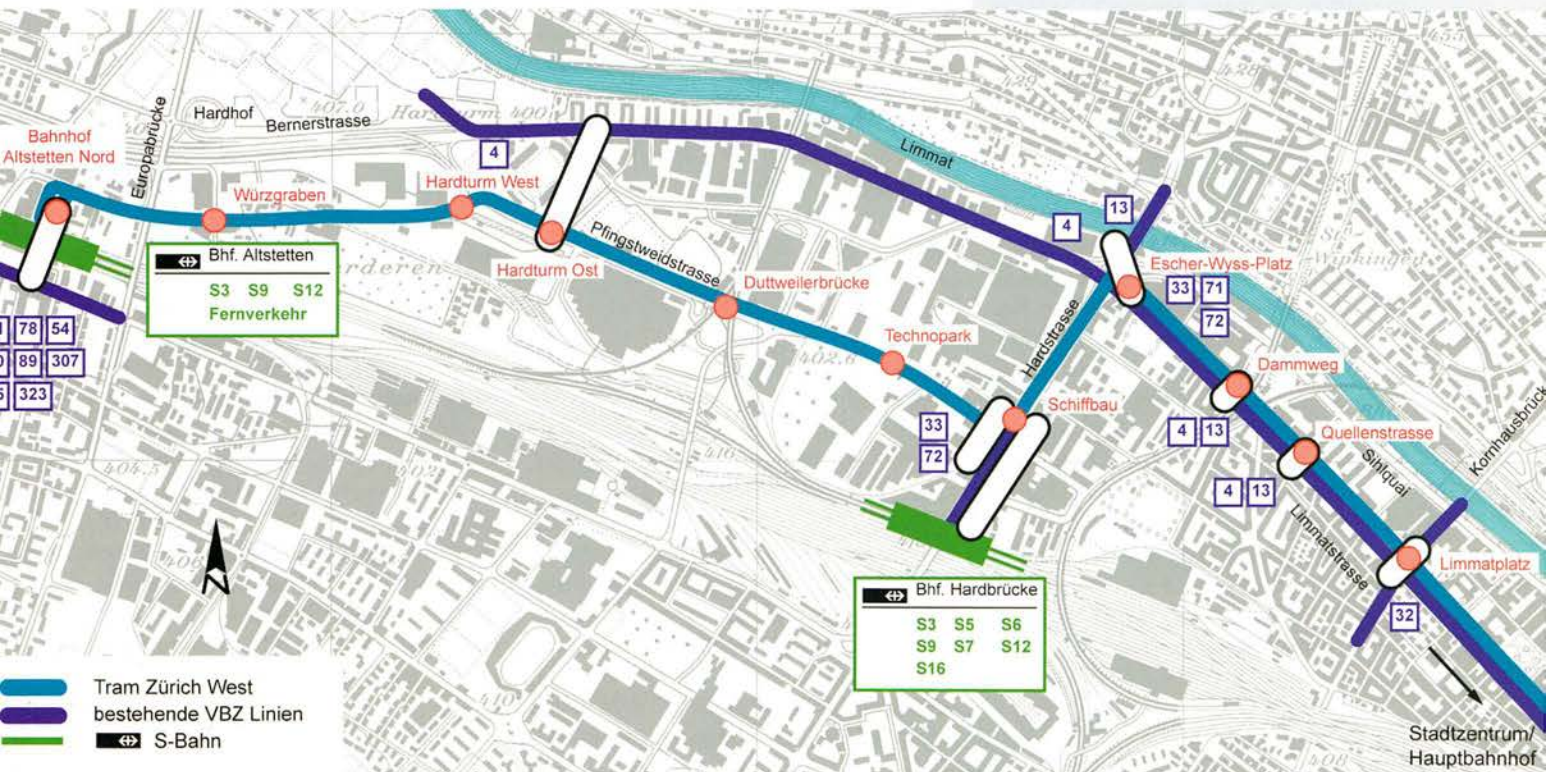




Abb. 2: Pfingstweidstrasse Tag/Nacht. Pfingstweidstrasse by day/by night.

Visualisierung: Feddersen & Klosterman

kanter Mehrwert für den Langsamverkehr. In der Hardstrasse führt das Tram in Mittellage zwischen den Stützen der Hardbrücke durch und wechselt dann in der Pfingstweidstrasse in die nördliche Seitenlage. Breite Gehwege berücksichtigen das spätere Fussgängeraufkommen bei Veranstaltungen im neuen Stadion (Abbildung 2). Nach der Querung der Pfingstweidstrasse wechselt das Tramtrassee in der Aargauerstrasse auf die Südseite, wo es bis zur Wendeschleife beim Bahnhof Altstetten verbleibt. Diese Endhaltestelle wird über kurze und attraktive Verbindungen zu den Perrons des Fern- und S-Bahnhofes verfügen. Beim Bahnhof Altstetten wird durch die Schweizerischen Bundesbahnen SBB eine grosse Überbauung geplant. Ferner beabsichtigt die Stadt Zürich, innerhalb der Tram-Wendeschleife einen attraktiven Stadtplatz zu erstellen.

Die neue Tramlinie ist bestens in das bestehende Stadtnetz (110 km Tramlinien, 178 km Buslinien) der Verkehrsbetriebe Zürich VBZ eingebunden. Sie wird ins Stadtzentrum zum Hauptbahnhof geführt und soll – basierend auf dem Ergebnis einer eingeleiteten Gesamt-Netzüberprüfung – entsprechend durchgebunden bzw.

mit einer anderen Tramlinie verknüpft werden. Die Fahrzeit zwischen dem Hauptbahnhof und Altstetten wird rund 18 Minuten betragen. Die max. Fahrgeschwindigkeit auf der beinahe ebenerdigem Neubaustrecke mit vorwiegend Eigentrassee beträgt 60 km/h. Die Kreuzungen Schiene/Strasse im Bereich der Neubaustrecke erfolgen grundsätzlich mit Verkehrsregelungsanlagen, wobei das Tram so weit als möglich bevorzugt wird. Damit wird eine hohe Fahrplanstabilität erreicht. Im Regelbetrieb werden in der Spitzenstunde 8 Tramzüge, u.a. des Niederflur-Typs „Cobra“ mit einer Länge von je 36 m, eingesetzt. (Abbildung 3)

Gestaltung

Die einzelnen Abschnitte der Pfingstweidstrasse besitzen entsprechend der angrenzenden Architektur und Nutzungen einen jeweils unverkennbaren Charakter. Diese „Adresse“ wird in Form einer Stadtraumgestaltung von besonders hoher Identität im Projekt Umbau Pfingstweidstrasse / Tram Zürich West ausformuliert. Trotz hoher Verkehrsfrequenz sollen die neuen Stadträume entlang der Pfingstweidstrasse die Aufenthaltsqualität verbessern und den hohen Anspruch an die Gestaltungsqualität dieses zukunftsgerichteten Stadt-

teils ausdrücken. Das klassische Bild einer „schnellen“, breiten Durchgangsstrasse mit einheitlicher Baumreihenbegleitung soll vermieden werden. Angestrebt werden abwechslungsreiche Strassenräume von hoher urbaner Qualität.

Das Tramtrassee ist, ausgenommen in der Hardstrasse und in den Knotenbereichen, grundsätzlich als Grüntrassee angelegt. Die Anordnung und gestalterische Einheit von Beleuchtungskörpern, Fahrleitungsmasten und Strassenbäumen unterstreicht die urbane Ordnung des gestalteten Strassenraumes. (Abbildung 2)

Termine und Investitionskosten

Die Plangenehmigung (Baubewilligung) durch das Bundesamt für Verkehr wird im Sommer 2006 erwartet. Der politische Prozess mit der Kreditsprecherung erfolgt bis Mitte 2007, sodass 2008–2010 gebaut werden kann. Die Inbetriebnahme der neuen Tramlinie ist auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2010 vorgesehen. Die Investitionskosten für das Tram Zürich West und den Umbau der Pfingstweidstrasse betragen insgesamt 299 Mio CHF inkl. Landerwerb und MWSt, davon entfallen auf das Tram 149 Mio CHF.



Abbildung 3: Cobra-Tram (Niederflur). Low-floor Cobra tram.

Foto: Verkehrsbetriebe Zürich

pavements take the large number of pedestrians at future events in the new stadium into consideration (illustration 2). The terminus at Zurich Altstetten station will have well-planned connections to the station platforms. The city also plans to turn the turning circle into an attractive square.

The new tram route is well integrated into Zurich's public transport system. It takes you into the city centre to the main station and will be connected with a second tram line. The journey from the main station to Altstetten will take about 18 minutes; the maximum speed will be 60 kph. At crossroads, the traffic lights will be programmed to give priority to the trams as far as possible. The low-floor tram "Cobra" will run on this route (illustration 3). Along the Pfingstweidstrasse the different sections have unique characteristics. In spite of a high volume of traffic, the new areas along the road should improve the quality of the district.

The classic picture of a wide thoroughfare with uniform rows of trees is to be avoided. Most of the tram lines will be surrounded by greenery. The uniform lighting, overhead wires and trees underline the city nature of the route (illustration 2). Planning permission should be granted in summer 2006. Financing will be

organised in 2007 so that construction can go ahead in 2008-2010. The tram should start running in December 2010. Total investment for both projects is in the area of € 299 million of which € 149 million is envisaged for the tram project. Both projects have to be constructed simultaneously, thus involving a high degree of coordination.

Roland Schilling, Zürich, Maschineningenieur und Betriebswirt, 15 Jahre in der Privatwirtschaft tätig, seit 1989 bei den Verkehrsbetrieben Zürich (derzeit Projektleiter Neubauten).

Verfahren

Die Infrastrukturkonzession für die Tram-Netzerweiterung hat der Bundesrat bereits 2004 erteilt. Strassen- und Tramprojekt müssen gemeinsam und gleichzeitig realisiert werden und sind durch verschiedene Bundesstellen zu bewilligen, was eine entsprechend sorgfältige Verfahrenskoordination voraussetzt. Die Finanzierung des Strassenprojektes ist bereits gesichert. Anders beim Tramprojekt: dieses wird aus Geldern des kantonalen Verkehrsfonds (90 Mio CHF) sowie der Stadt Zürich finanziert und muss noch den politischen Prozess auf kantonaler wie auf städtischer Ebene durchlaufen. Dieser wird faktisch in einer städtischen und – falls das fakultative Finanzreferendum ergriffen wird – einer kantonalen Volksabstimmung enden.

www.vbz.ch

STADT OHNE STÄDTER – HANDEL OHNE HÄNDLER

Plädoyer für eine Baukultur des Konsums

In Zeiten eines allgemeinen Umbruchs und der damit einhergehenden Unübersichtlichkeit und Widersprüchlichkeit sind wir gelegentlich dankbar für so genannte einfache Wahrheiten. Im Dialog von Stadt und Handel zum Beispiel taucht gerne eine Spruchweisheit auf, wenn strategische Richtungsentscheidungen anstehen. Dann heißt es: »Die Stadt braucht den Handel – der Handel aber nicht die Stadt!« Ein Blick auf die Stadtentwicklung der USA in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts genügt, um die Richtigkeit der Behauptung bestätigt zu finden.

Doch wann braucht die Stadt den Handel? In größeren Städten gibt der Zentralitätsindex das Maß für Defizite und Interventionen an. Wenn die Kaufkraftströme in die falsche Richtung fließen – in die konkurrierende Stadt etwa, oder auf die grüne Wiese –, nimmt die Projektentwicklung in Sachen Stadt und Handel ihren Lauf: Die Umsatzlücke wird typischerweise durch die Ansiedlung eines Shopping Centers geschlossen. Die Fußgängerzone wird im besten Fall mit den Mitteln des Stadtmarketings, die City insgesamt neuerdings vielleicht mit Hilfe einer Central-Business-District-Initiative (CBD), »neu aufgestellt«.

Nun ist es kein schöner Anblick, wenn Schaufenster blind sind, Läden leer stehen und in den Erdgeschosszonen einstiger Magneten 99-Cent-Angebote vom nahen Ende der alten Pracht künden. Aber wie ist es beim gegenteiligen Eindruck um Stadt

und Handel bestellt, wenn die City offensichtlich »brummt« und das pralle Leben die Szenerie beherrscht? Was sagt in diesem Fall der Zentralitätsindex über den Urbanitätsindex? Wie viel Stadt bringt Handel ein? Und, wenn die Relation beider Partner so gewichtet ist, wie der eingangs zitierte Spruch unterstellt: Welche Qualität muss der Handel haben, damit in der Folge Stadt Qualität hat?

Dynamische Systeme

Wir wissen, Stadt und Handel sind dynamische Systeme. Mit dem Ende des Industriezeitalters werden beide neu strukturiert und wird ihr Verhältnis zueinander neu austariert. Obgleich ein Paradigmenwechsel mit Sicherheit ansteht, können wir doch nur eine Momentaufnahme in einem ablaufenden Transformationsprozess festhalten. Die von vielen prognostizierte Informations- und Dienstleistungsgesellschaft – manche reden von der Wissensgesellschaft – kündigt sich mit Entwicklungen an, auf die wir wenig vorbereitet sind. Mein Eindruck ist, dass wir uns tendenziell auf eine Stadt ohne Städter und einen Handel ohne Händler einstellen müssen – so wie wir uns schon an Bäckereien ohne Bäcker und Restaurants ohne Köche gewöhnt haben.

Stadt und Städter, Handel und Händler verstehe ich als Begriffe im traditionellen Sinne. Ich möchte daran erinnern, dass die Europäische Stadt eine geborene Handelsstadt ist. Die Stadt europäischen Typs wächst vom 11. Jahrhundert an mit der Kultur der Händler. Läden, Markt und

Messe bilden ein Dreigestirn aus lokalen, regionalen und transeuropäischen Handelsnetzen.

Die Reibung zwischen der Handelskultur der Städte, in der Händler Bürger sind und Bürger Händler, und des Handels, der von außen kommt – und wieder geht –, bringt jene Spannung hervor, die Urbanität ausmacht: Weltläufigkeit, geistreiches, vornehmes Benehmen. Das Institut des Handels bringt Ort und Welt zusammen – bis heute! Ein selbstbewusstes Bürgertum, ortsansässig und in der Welt zu Hause, macht die Europäische Stadt zum Raum der Zivilgesellschaft, zum Ort aufgeklärter Individuen.

Global Player

Die Handelshäuser legendärer Handelsstädte wie Venedig, Augsburg oder Lübeck sind zu ihrer Zeit »global player« und die Unternehmer zugleich Ratsherren. Macht und Einfluss des Handels hat sich in den Städten unmittelbar in der Handelsarchitektur ausgedrückt. Die Händler sind Bauherren und ihr Standort ist selbstverständlich die Mitte der Stadt. Das ist auch noch so Anfang des 20. Jahrhunderts mit dem Boom der Kauf- und Warenhäuser. 1908 erscheint eine erste Monografie des Warenhauses. Darin heißt es:



»Das Warenhausfieber grassiert in allen Städten... Jede Stadt hat auch die ihrer Individualität entsprechenden Warenhäuser, ...Wenn heute in den großen Verkehrsadern der Reichshauptstadt Geschäftspalast sich an Geschäftspalast reiht, wenn lichtdurchflutete Schaufenster mit den hervorragendsten Erzeugnissen sämtlicher Industrien der Kulturvölker nicht nur zum Kauf anreizen, sondern auch rein zu unserem ästhetischen Sinn sprechen, wenn heute auch der kleine Mann in der Lage ist, sich für Preise in den Besitz von Luxusartikeln zu setzen, für die er sonst kaum brauchbare Bedarfsmasse erhielt, so ist dies einzig und allein das Verdienst des modernen Warenhausorganismus.«¹

1903 wird der »Verband Deutscher Waren- und Kaufhäuser e. V.« gegründet. 1908 beläuft sich die Mitgliederzahl auf 2.300, das heißt nahezu jede Stadt hat »ihr« Warenhaus! Das Warenhaus setzt den Schlusspunkt in einer jahrhundertelangen Symbiose von Stadt und Handel. Die nächste Stufe der Entwicklung des Handels – das Shopping Center – wird schon für Suburbia konzipiert.²

Wir wissen, dass die Zeit der eigentümergeführten Läden und der auf eine Stadt und ihre Region ausgerichteten unabhängigen Warenhäuser zu Ende geht. Der Konzentrationsprozess schreitet voran, der Filialisierungsgrad nimmt unaufhörlich zu. Flächenausweitung in 1a-Lagen und Probleme in 1b-Lagen, Discounter, internationale Konkurrenz und neue Handelsformen via Internet etablieren auch im Handel industrielle Strukturen. So begegnet uns mit dem »Future Store« ein strukturimmanenter Fortschritt in Gestalt eines mehr oder weniger freundlichen, begehbaren Verkaufsautomaten.

Private Kostensenkungsprogramme

Wir können diese Entwicklung beklagen und wie die Einzelhändler im Angesicht des »Paradies der Damen« in der Mitte des 19. Jahrhunderts in Emile Zolas gleichnamigem Roman, den Fortschritt verfluchen. Helfen wird dies alles nichts. Denn dem Prozess der Modernisierung ist Zweckrationalität eingeschrieben – und zwar auf beiden Seiten: Noch vor ein bis zwei Generationen war es durchaus vernünftig, bei »Tante Emma« einzukaufen. 1950 besitzen weniger als 30 von 1.000 Bundesbürgern ein Auto, geschweige denn einen Kühlschrank. Heute lockt die Mutter aller Schnäppchen, und statt uns für eine Scheibe Wurst oder »Werther's Echte« zu bedanken, schieben wir freiwillig die »Payback Card« durch den Scanner. Wir sind doch nicht blöd. Das Industriezeitalter hat aus König Kunde einen Konsumspezialisten gemacht, der private Kostensenkungsprogramme über alles liebt. Renommiertere Handlungsexperten gehen davon aus, dass das so bleibt. Ein Filialisierungsgrad von über 90 Prozent wie in Schweden und ein Anteil der Shopping Center von mehr als 50 Prozent am Einzelhandelsumsatz in den USA zeigen die schlummernenden Potenziale des Fortschritts, dem wir unseren Wohlstand verdanken.

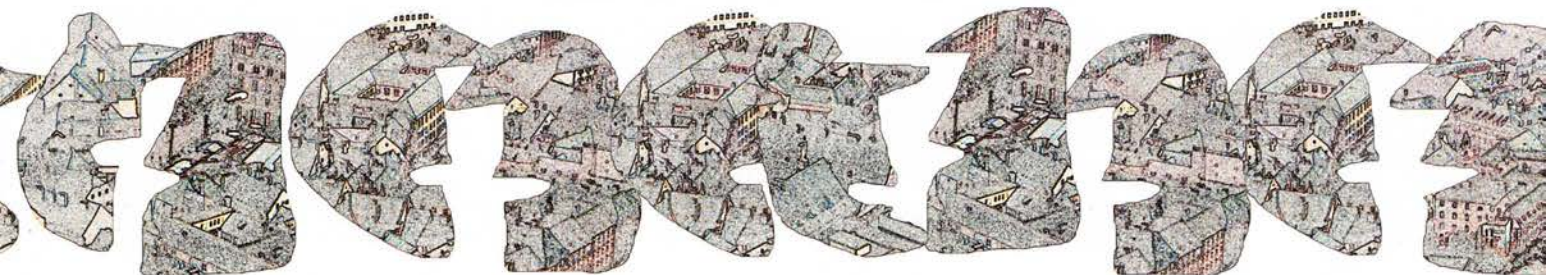
Gleichwohl bin ich davon überzeugt, dass die Perspektive »Future Store« ein überkommenes Konzept repräsentiert. Als Architekt und Urbanist nehme ich einen Paradigmenwechsel der Industriekultur wahr, dessen erste Auswirkungen sich auch im Verhältnis von Stadt und Handel andeuten: Die Billiganbieter vereinen typische Eigenschaften des Industriezeitalters wie die große Serie, eindimensionale Funktionalität, Masse und technische Form. Architektur und Städtebau der ersten Moderne folgten genau diesen Prinzipien. In der banalisierten Form steht auch über dem Plattenbau ein imaginäres »Geiz ist geil«. Und es ist daher nur folgerichtig, wenn die Sprengung einer Siedlung des sozialen Wohnungsbaus in den USA am 15. Juli 1972 als Geburtsstunde der Postmoderne gilt.³

Kultur des Ortes

In den USA sind heute das Besondere, die Atmosphäre, die Qualität und die Begegnung des Ortes markttreibende Faktoren einer erfolgversprechenden Immobilien- und Retailwirtschaft.⁴ Die Stichwörter hierzu sind »de-malling«, »pedestrian oriented development«, »sustainability« und zu allererst »place making«. Das Besondere dabei ist, dass 24 Jahre nach der symbolträchtigen Sprengung in Pruitt-Igou, St. Louis, mit der Gründung des »Congress for the New Urbanism« 1996 eine integrative Plattform geschaffen wurde, die Theoretiker und Praktiker, Architekten, Stadtplaner, Ökonomen, Ökologen, Geistes- und Sozialwissenschaftler, die Wirtschaft und private Aktivisten vereint.

In dieser Hinsicht ist der Fortschritt wirklich eine Schnecke – aber so weit sind wir in Deutschland dennoch nicht. Die Preisträger des Wettbewerbes »Vorbildliche Handelsarchitektur NRW« beweisen, ebenso wie die beispielgebenden »MPPreis-Läden« in Tirol, dass Handelsarchitektur den Wertewandel der Gesellschaft nachvollzieht. Eine synergetische Beziehung im Verhältnis von Stadt und Handel erscheint möglich, wenn der Handel eine Kultur des Ortes pflegt – und die Städte die Voraussetzung dafür schaffen.

Die Lage ist durchaus dramatisch: die Oberzentren der alten BRD haben allein von 1993–1998 rund 2,7 Millionen Einwohner an ihre Umlandgemeinden verloren, im Saldo war es knapp 1 Million.⁵ Meine Hypothese ist, dass die Reformulierung der Stadt europäischen Typs mit der Wertschätzung des Raumes als Medium der Kommunikation, der sozialen Interaktion und der Identifikation beginnt. In diesem Sinne brauchen Handel und Stadt einen dritten Partner – und dies ist der Typ des »Städters«. Ich möchte ihn/sie jenseits eines »urban professional«-Klischees skizzieren, der als gesellschaftliches Wesen



agiert, bürgerschaftliche Verantwortung übernimmt, kultivierte Orte und Räume braucht, um sich selbst darin zu finden, Schönheit genießt und Kreativität anderer sucht, auch weil dies, alles zusammengekommen, zu den Produktivitätsfaktoren der Wissensgesellschaft des 21. Jahrhunderts zählt.

Ästhetischer Gebrauchswert

Stadt und Handel eint mit dem Blick in ein neues Zeitalter der Bedarf an Städtern. Beide müssen in Zukunft einen ästhetischen Gebrauchswert bieten, um konkurrenzfähig zu sein, zum Beispiel mit dem Internet, das vieles kann, was früher nur vor Ort, in bestimmten Räumen und Zeiten möglich war. Hinzu kommt, dass nur Städte und Stadtzentren im Angebot haben, was im Industriezeitalter selbstverständlich war: Da die Zeiten vorbei sind, wo tausende Arbeiter und Angestellte durch ein Werktor gingen und gemeinsam unter den Dächern von Industriekathedralen arbeiteten, müssen heute Städte helfen, »Community« zu erleben. Dabei steht der Handel im Mittelpunkt.

Doch wir werden in der Regel nicht gerade architektonisch und städtebaulich pfleglich behandelt, um nicht, wie der »Spiegel« in seinem Rückblick auf das 20. Jahrhundert zu sagen: Unsere Städte sind hässlich geworden.⁶ An diesem Dilemma tragen viele Schuld. Nicht zuletzt meine Disziplin. So rächt sich bitter, dass sie die Stadt- und Baukultur des Handels aus ihrem Bewusstsein verdrängt hat. Für Industrie, Wohnen, Verkehr und Erholung hat die Moderne leidenschaftliche Modelle und Manifeste entworfen, Idealpläne gezeichnet, Kongresse organisiert und Musterbauten erstellt.

Einzig der Bereich des Alltags, der von Beginn Synonym der europäischen Stadt ist und mit Markt, Passage, Warenhaus, Kinopalast, Bars und Restaurants, Leuchtreklame, Flaniermeilen und Boulevards Urbanität par excellence repräsentiert,

fristet in den Diskursen des Neuen Bauens und der Neuen Stadt eine Randexistenz oder kommt schlicht nicht vor. Als Symptom für diese Haltung mag der Austausch des Marktplatzes durch die »grüne Mitte« gelten. Es ist allerhöchste Zeit, dass Architektur und Städtebau des Handels wieder in den theoretischen Diskurs integriert werden. Was wir brauchen, ist eine Baukultur des Konsums: Kulturell aufgeladene Orte und Räume des Handels sind die urbanistische Antwort auf die Herausforderung der Globalisierung und Rationalisierung. Die Stadt braucht den Handel – und beide brauchen Städter!

¹ Colze, Leo: Berliner Warenhäuser, Reprint der Originalausgabe von 1908, Seite 11, Berlin 1989

² Christ, Wolfgang: Centerstadt, in Shopping – Center – Stadt, Gelsenkirchen 2003

³ Wolfe, Tom: Mit dem Bauhaus leben, Seite 72, Frankfurt

⁴ Christ, Wolfgang: Los Angeles 2001 – Europäisierung von Stadt und Center, www.uni-weimar.de/architektur/staedtebau1/forschung/aufsaeetze/la2001.htm

⁵ Brake, Klaus: Der suburbane Raum als Standorttyp, in: Brake, Einacker, Mäding: Kräfte, Prozesse, Akteure – zur Empirie der Zwischenstadt, S. 10ff, Wuppertal 2005

⁶ Der Spiegel, Die Hässlichkeit der Städte, S. 139, 21/1999

Der Beitrag erschien erstmals in: StadtBauKultur NRW: Preis für vorbildliche Handelsarchitektur in NRW, Gelsenkirchen 2004.

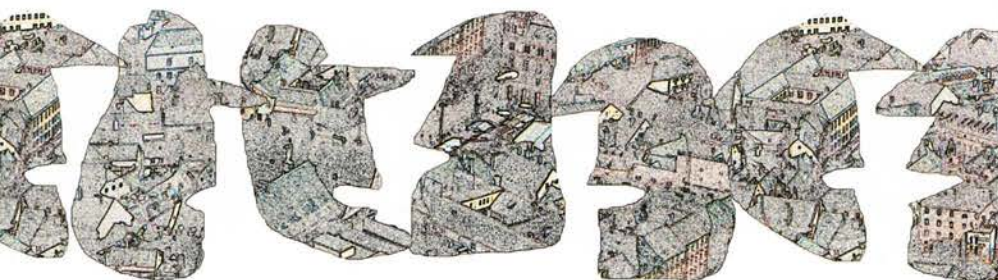
Prof. Dipl.-Ing. Wolfgang Christ, Weimar, seit 1980 freiberufliche Tätigkeit als Architekt und Städtebauer, seit 1995 Professor für Entwerfen und Städtebau an der Fakultät Architektur/Bauhaus-Universität Weimar, zurzeit stellv. Direktor des Instituts für Europäische Urbanistik, zahlreiche Veröffentlichungen; www.uni-weimar.de/staedtebau1.

Die räumliche Entwicklung der Städte wurde jahrzehntelang durch die Abwanderung ins Umland geprägt. Vor allem junge Familien gehörten zu den „Stadtflüchtern“. Eine aktuelle Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik macht einen neuen Trend sichtbar: Insbesondere innenstadtnahe Quartiere werden wieder als attraktiver Wohnstandort entdeckt. Nach jahrelangen Bevölkerungsverlusten nimmt die Einwohnerzahl innenstadtnaher Quartiere in einigen Städten sogar bereits wieder zu. Aber nicht allen, die dort wohnen möchten, ist dies auch möglich.

Die Studie verdeutlicht, dass das Interesse am Wohnen in der Innenstadt keine Modeerscheinung ist. Offenbar fördert der grundsätzliche Wandel der Lebensbedingungen in den Städten diesen Prozess: So ist es in den Großstädten – meist im Innenstadtbereich – in den letzten Jahren wieder zu einem Anstieg an hochqualifizierten Arbeitsplätzen gekommen, was dort zu einer vermehrten Nachfrage nach entsprechendem Wohnraum führte. Die Dienstleistungs- und Wissensgesellschaft und der Eintritt ins Informationszeitalter begünstigen einen Lebensstil, bei dem die Trennung von Wohnen und Arbeit obsolet wird und die Standorte wieder näher zueinander rücken. Vor allem die Attraktivität der Stadt und des innenstadtnahen Bereichs wurde bei Bewohnerbefragungen als Grund für den Wunsch zum Wohnen in der Stadt genannt.

Neue Quartiere

Aufgrund der sozialen Unterschiede der Gesellschaft bilden sich in der Innenstadt zunehmend Quartiere mit spezifischen sozialen Milieus: Gleiche Anschauung und gleicher Lebensstil führen Menschen in einem von ihnen bewusst gewählten Quartier zusammen. Die Studie verdeut-



DIE RÜCKKEHR IN DIE STADT

Aktuelle Studie belegt Trend zum „Innenstadtwohnen“

licht jedoch auch, dass das Wohnen in der Innenstadt nicht zwangsläufig einen bestimmten Lebensstiltypus anspricht, sondern dass die Innenstadt als Wohnstandort von Menschen unterschiedlichster Lebensstile bevorzugt wird.

Die Preise für Wohnraum im renovierten Bestand des innenstadtnahen Bereichs steigen jedoch weiterhin an. Zudem entsteht in den meisten Städten, die über innenstadtnahe Brach- und Recyclingflächen verfügen, und deren Wiedernutzung auch dem Wohnen dienen soll, vorrangig Wohnraum im hochpreisigen Sektor. Wenn sich die vorhandenen Areale mit einer wohl-situierten Bevölkerung in den Innenstädten weiter ausbreiten, wird mit einer weiteren Verdrängung finanziell schlechter gestellter Bevölkerungsgruppen aus innenstadtnahen Wohnquartieren zu rechnen sein.

Die Innenstadt und innenstadtnahe Gebiete sind auch bei jungen Familien beliebt. Die Befragungen aus den Untersuchungsgebieten verdeutlichten, dass junge Familien oder Haushalte, die vor der Familiengründung stehen, in ihren innenstadtnahen Quartieren bleiben möchten und nur aus Gründen des steigenden Flächenbedarfs eine größere Wohnung suchen. Angemessenen Wohnraum finden sie aber meist nicht und schon gar nicht zu akzeptablen Preisen in ihrem bisherigen innenstadtnahen Wohnquartier. Das Innenstadtwohnen wird von diesen Personengruppen dabei keineswegs – wie vielfach unterstellt – von vornherein als familien- oder kinderfeindlich empfunden. Aus stadtentwicklungspolitischer Sicht ist die Abwanderung von Familien in das Umland nicht erwünscht und von den Familien ebenso wenig gewollt, sondern meist – finanziell – erzwungen.

Imagewandel

Die Geschichte des Wohnens in der Innenstadt ist bisher zumeist eine Geschichte der Verdrängung des Wohnens, jahrzehntelang begleitet von einem negativen Image der Innenstadt als Wohnstandort. Dieses Image scheint sich nun jedoch zu wandeln, so dass man heute – mit vorsich-



Westermühlstraße mit Blick auf die Hans-Sachs-Straße in München.

Foto: Hasso Brühl / Difu

tigem Optimismus – von einer Wiederentdeckung des innenstadtnahen Wohnens sprechen kann.

Diese Studie ist die erste Untersuchung, die die Rückkehr des Wohnens in die Innenstadt als generellen Trend ausmacht und beschreibt. Wesentliche Grundlage der Untersuchung sind Bewohnerbefragungen in einem innenstadtnahen Wohnquartier in Leipzig (der Stadtteil Schleußig) sowie in München (das Glockenbach-/Gärtnerplatzviertel). Des Weiteren wurde am Beispiel des Projekts Hafencity in Hamburg der Frage nachgegangen, inwieweit innenstadtnahe Brachflächen oder Recyclingflächen wieder für das Wohnen erschlossen werden und welche

Konzepte seitens der Stadtplanung und der Investoren dabei verfolgt werden (könnten). Ergänzt wird die Studie durch einen persönlichen Erfahrungsbericht über das Wohnen am Potsdamer Platz in Berlin, dem größten innerstädtischen Bauprojekt der 1990er Jahre.

www.difu.de

Wir danken Sybille Wenke-Thiem, Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin, für Unterlagen.

DRESDEN: FRAUENKIRCHE NEU GEWEIHT

Sechzig Jahre nach der Zerstörung im Zweiten Weltkrieg wurde die aus den Trümmern errichtete Dresdner Frauenkirche am 30. Oktober 2005 feierlich geweiht. Mehr als 60.000 Menschen verfolgten vor der Kirche die Feier auf großen Leinwänden. An der Zeremonie nahmen zahlreiche Ehrengäste teil, darunter Bundespräsident Horst Köhler und die Botschafter der vier Siegermächte.

Der sächsische Landesbischof Jochen Bohl bezeichnete in seiner Predigt den Wiederaufbau als großes und anrührendes Werk der Versöhnung. Der Wiederaufbau der Frauenkirche mache deutlich, dass Wunden geheilt und Unrecht und Gewalt überwunden werden könnten. Gemeinsam mit seinen beiden Amtsvorgängern, in deren Amtszeit der Aufbau stattfand, weihte Bohl nacheinander die Kanzel, die Orgel, den Taufstein und den Altar.

Bundespräsident Köhler würdigte den Wiederaufbau als gesamtdeutsche Leistung. „Was hier in Dresden erreicht wurde, sollte Deutschland insgesamt Mut machen“, sagte er in seiner Festrede. Die Kirche sei auch ein „Signal, dass nie wieder Krieg sein darf“. Köhler erinnerte an den Schriftsteller Gerhart Hauptmann, der 1945 gesagt hatte: „Wer das Weinen gelernt hat, der lernt es wieder beim Untergang Dresdens.“ 60 Jahre später könne man hinzuzufügen: „Wer die Zuversicht verloren hat, der gewinnt sie wieder beim Anblick der wiedererstandenen Frauenkirche.“



Foto: Jörg Schöner

Der ursprüngliche Bau der Frauenkirche war zwischen 1726 und 1743 nach einem Entwurf des Dresdner Architekten George Bähr errichtet worden. Auf einem annähernd quadratischen Grundriss entwickelte Bähr einen monumentalen Zentralbau, der von einem halbrunden Chor durchbrochen wurde. Am 15. Februar 1945 stürzte das Gotteshaus nach Bombenangriffen britischer und amerikanischer Flugzeuge ein.

1991 beauftragte die Stiftung Frauenkirche im Ergebnis eines Auswahlverfahrens die Architekten und Ingenieure der IPRO DRESDEN Planungs- und Ingenieuraktiengesellschaft mit der Gesamtplanung des Wiederaufbaus; der Auftrag umfasste die gesamte Entwurfs-, Genehmigungs- und Ausführungsplanung einschließlich Bauleitung und Projektkoordinierung für Architektur und Gebäudetechnik.

Nachdem ein Jahr lang die Trümmer aus der Ruine geräumt wurden, begann 1994 der Wiederaufbau der größten Kirche des Protestantismus auf dem Kontinent. Rund 600.000 Spender aus aller Welt gaben etwa 100 Millionen Euro für das

Vorhaben, das insgesamt 179,7 Millionen Euro kostete (Das ISG-Magazin berichtete in seinen Ausgaben 3–4/91, 3–4/93, 3–4/94, 2/99, 3/2004). Die originalgetreu wiedererrichtete Frauenkirche gilt damit auch als große Gemeinschaftsleistung der einstigen Kriegsgegner.

www.frauenkirche-dresden.org
www.ipro-dresden.de

Wir danken Susanne Eisewicht,
IPRO DRESDEN, für Unterlagen.

PROJEKT DORFERNEUERUNG: DER STEINBACHER WEG!

Spätbarocker Pfarrhof,
heute Kulturzentrum.

Foto: Vfe. Steinbach



An der Ortseinfahrt treten markante Werbebotschaften und einschlägige Bauwerke miteinander in Konkurrenz: Tankstelle, Supermarkt, Autohaus, Kaffeehaus mit Blick auf den zentralen Parkplatz, Computershop, Solarium, Plakatwände und angrenzend landwirtschaftlich ungenutzte Brachflächen; erst danach folgt der historische Ortskern: Architekturhistorisch wertvolle Häuser wechseln bis zum Hauptplatz mit leer stehenden Geschäftsflächen, ungenutzten, zum Teil in den Jahren des Wirtschaftsbooms ohne historischen Kontext erweiterter und umgestalteter Gebäude und darüber thront die das Ortsbild schon von weitem prägende Kirche mit dem angrenzenden Pfarrhof. Als Folge der Globalisierung wird auf identitätsstiftende, markante Architektur zugunsten von autofreundlicher Industriehallenarchitektur am Ortsrand verzichtet. Déjà-vu? Der Name des Ortes tut nichts zur Sache, er ist austauschbar wie die Industriearchitektur am Ortsrand.

Dass die Globalisierung lokale Reaktionen politischer wie gesellschaftlicher Natur erfordert und damit das Ges(ch)ichtslos werden der historisch gewachsenen Siedlungen verhindert werden kann, hat die oberösterreichische Gemeinde Steinbach a. d. Steyr schon sehr früh

erfolgreich bewiesen. Der heute wieder 2.000 BewohnerInnen zählende Ort, der seit dem Jahre 1967, als der größte örtliche Arbeitgeber seinen Betrieb zusperrte, einen rasanten Niedergang erlebte, kann auf eine herausragende Erfolgsgeschichte in Bezug auf die Dorferneuerung stolz sein.

Ausgangspunkt dieses auf Nachhaltigkeit basierenden Konzeptes war eine politische und gesellschaftliche Übereinkunft, die in Form eines Leitbildes ein ganz auf die lokalen und regionalen Anforderungen und Bedingungen zugeschnittenes Entwicklungskonzept für die Gemeinde fest schrieb. Darin wurde insbesondere der Erhalt des historisch gewachsenen Ortskernes und einzelner architekturhistorisch bedeutender Bauten außerhalb des Ortes, neben der wirtschaftlichen Belebung, große Beachtung geschenkt. So wurde die Zersiedlung am Ortsrand durch Rückwidmungen in Grünlandflächen gestoppt (Baulandprojekt) und zusammen mit der zuständigen Abteilung des Landes ein konzentriertes, den Ortskern weiter belebendes Siedlungsareal ausgewiesen, welches jedoch in seiner Ausdehnung strikt an die gleichzeitige Erhaltung historischer Bausubstanz im Ortskern gebunden ist. Die Gemeinde verkauft als Eigentümer maximal 4 Bauparzellen jährlich, wobei daran

die Restaurierung eines historischen Gebäudes geknüpft ist.

Außerdem trat die Gemeinde unternehmensfördernd für die lokalen Erzeuger auf, verpflichtete den örtlichen Nahversorger, Produkte aus der regionalen Landwirtschaft anzubieten und fungierte als Geschäftsgründer, um unternehmerische Aktivitäten attraktiv zu machen (Revitalisierung der alten Industriehallen zu einem kleinen Gewerbetpark). Die aktive Beteiligung der BürgerInnen an den genannten Entscheidungsprozessen hat dem Ort nicht nur architektonisch, sondern auch gesellschaftlich ein neues Selbstbewusstsein verliehen und wirtschaftlichen Erfolg mit 180 neuen Arbeitsplätzen gebracht.

Der Erfolg dieses Dorferneuerungsprozesses ist heute in vielen Gemeinden unter dem Begriff „Steinbacher Weg“ bekannt und zieht in großer Zahl Gemeindeexkursionen in das Messerer Museum, auch ein Produkt der Dorferneuerung. In diesem Rahmen wird nicht nur das Modell einer nachhaltigen, kulturhistorisch und wirtschaftlich verantwortungsvollen Neupositionierung eines Dorfes aufbereitet und präsentiert, sondern es fungiert auch als überregionales Impulszentrum für Ortskernbelebung und nachhaltige Dorferneuerung.

GSL



Messerer-Museum.

Foto: R. Schimpl

www.steinbachsteyr.at

ERHALTUNG DURCH UMNUTZUNG

Die Orangerie des Stiftes Rein

Die Orangerie im Stift Rein in der Gemeinde Eisbach/Rein bei Gratwein (nördlich von Graz) war schon sehr verfallen, die Fensterscheiben eingeschlagen, die Räume nicht mehr genutzt und ihr Bestand bedroht. Inzwischen konnte unter anderem aus Mitteln des Steiermärkischen Revitalisierungsfonds der Bau restauriert und revitalisiert werden. Heute wird das ehemalige Gewächshaus als Ordination genutzt.

Stift Rein wurde bereits 1129 gegründet, in sehr vielen Bauphasen errichtet und gehört zu den absoluten Sehenswürdigkeiten der Steiermark. Vor 30 Jahren wurde das Stift von einem verheerenden Hochwasser überrascht und stark in Mitleidenschaft gezogen. Umso erstaunlicher ist es, in welchem gutem Zustand sich heute der riesige Gebäudekomplex präsentiert. Ein Besuch dieses Stiftes lohnt immer. Die Orangerie des Stiftes ist nur ein sehr kleines Accessoire dieser prächtigen Anlage, das nun revitalisiert wurde.

Zu hoffen ist, dass die schöne Treppenanlage, die vom Bereich des Klostersgartens hinauf zum Plateau führt, auf dem die Orangerie steht, auch noch restauriert wird. Sie befindet sich derzeit in desolatem Zustand und schläft einen Dornröschenschlaf. Dies und die lange mächtige Umfassungsmauer würden das positive Bild abrunden.

HH



Fotos: Hasso Hohmann



MÜHEVOLLE KLEINARBEIT

Jugendstilhaus in Bruck/Mur renoviert

In der steirischen Bezirkshauptstadt Bruck/Mur steht an der Ecke Montfort-Gasse und Erzherzog-Johann-Gasse ein im typischen Jugendstil errichtetes mächtiges drei- bis viergeschossiges Eckhaus im Verband der örtlichen Blockrandverbauung. Es wurde 1907 nach Plänen des Baumeisters Adolf Ruprecht errichtet. Inzwischen war das Haus nicht nur im Dachbereich sehr sanierungsbedürftig geworden, auch die Fassade hatte schon ein sehr verwittertes Aussehen; ganze Teile des Dekors waren heruntergefallen.

In mühevoller Kleinarbeit wurden die noch an den zerfallenen Fassaden vorhandenen Teile des Dekors vorsichtig abge-

nommen, um aus ihnen Formen herzustellen und damit wieder authentische Fassadenelemente nachformen zu können. Von allen Fassadenelementen gab es erfreulicherweise zumindest noch sich ergänzende Teilelemente. Heute gehört die Fassade dieses Eckhauses wieder zu den besonders reich und qualitativ gestalteten Jugendstilfassaden in der Steiermark. Bruck wurde hierdurch ein Prunkstück aus dieser Bauepoche zurückgegeben. Der Steiermärkische Revitalisierungsfonds hat durch die Förderung der Instandsetzung wesentlich zum Gelingen beigetragen.

Durch den Steiermärkischen Revitalisierungsfonds kann sinnvolle Beschäftigung gefördert werden, die nicht mechanisierbar ist und zugleich Kulturgut saniert und erhält, was in einem Tourismusland nicht nur für die eigene Bevölkerung wichtig ist, sondern auch die wirtschaftlich bedeutsame Tourismusbranche unterstützt.



HH

Fotos: Hasso Hohmann



HARMONISCHE UMWELT ALS GESTALTUNGSZIEL

Interview mit dem Bürgermeister von Bruck an der Mur, Bernd Rosenberger

Stadt- und Ortsbildpflege sind zentrale Themen des ISG und heute auch im Steiermärkischen Baugesetz in vielen Paragraphen verankerte Begriffe. Dennoch können viele Menschen in unserem Land damit nicht viel anfangen. Die Begriffe klingen nach „Oberflächlichkeit“ – das „Bild der Stadt, des Ortes“ und damit nach etwas, das dann, wenn das Geld knapp wird, verzichtbar sein könnte. Wie stehen sie zur Stadt- und Ortsbildpflege?

Wenn man bedenkt, dass ein Ortsbild letztlich so etwas wie ein Summenbild verschiedenster Aktivitäten in einer Ortsgemeinschaft darstellt, ergeben sich von vorn herein dazu zwei sehr verschiedene Zugänge: entweder man zielt mehr auf das Bild des Ortes selbst und versucht die Dinge danach „schön“ zu machen, oder man beschäftigt sich auch mit den Zusammenhängen dahinter, getragen von der Hoffnung, dass sich in der Folge ein entsprechendes Ortsbild einstellt. Der allgemeine Zugang entspricht eher ersterem, wobei nicht unterschätzt werden darf, dass eine zunehmend sensibilisiertere Bevölkerung verstärkt auch die hintergründigeren Aspekte in die Thematik einbezogen sehen möchte.

Damit wird die Sache zwar ungleich anspruchsvoller, man läuft aber weniger Gefahr, Ortsbild als isoliertes und „oberflächliches“ Aufgabenfeld zu sehen, wo man über eine gewisse Beliebigkeit leicht zur Entbehrlichkeit abrutschen kann. In Zeiten knapper werdender Finanzmittel wird daraus sehr leicht ein Streichposten. Eine harmonische Umwelt als Gestaltungsziel wird grundsätzlich ja niemand in Frage stellen. Auch kann die Rückwirkung im Positiven wie im Negativen auf die jeweilige Stadtbefindlichkeit und darüber hinaus nicht hoch genug eingeschätzt werden. Leider sind diesbezügliche Anforderungen nicht so standardisierbar und einforderbar wie z.B. technische Kriterien. Es ist zugleich ein sehr wichtiges wie auch sensibles Thema, wo zugestandenermaßen noch viel Bewusstseinsarbeit zu leisten sein wird.

Wenn man sich die Städte und Gemeinden in der Steiermark ansieht, so sind bei den ca. 10 % Gemeinden, die Ortsbildpflege streng betreiben und auch bei den weiteren 10 %, welche diese Pflege auf freiwilliger Basis durchführen, die Ortszentren relativ gepflegt, die Peripherie meist nicht so sehr. Sollte nicht jeder Steirer ein Anrecht auf eine gepflegte Umwelt haben?

Dem ist sicher zuzustimmen. Gleichzeitig muss man aber auch zur Kenntnis nehmen, dass eine Stadt ja kein homogenes Bedeutungsgebilde ist, und dass diese Unterschiede letztlich auch im jeweiligen Ortsbild ihren Niederschlag finden. Nur aus der Sicht eines Ortsbildes auf diese Frage zuzugehen ist sicher ein zu verkürzter Ansatz.

Österreich ist ein Land, das stark vom Tourismus lebt! Für wen sollte die Stadt- und Ortsbildpflege gemacht werden? Für die Bewohner oder für den Touristen oder für beide?

Nicht unproblematisch dürfte es sein, wenn Ortsbildmaßnahmen vornehmlich in Ausrichtung auf Touristen gesetzt werden. Es führt allzu leicht zu aufgesetzten Ausprägungen, wo die örtliche Identität verloren geht. Beispiele dafür gibt es jedenfalls genug. In einem gelungenen Ortsbild müsste sich letztlich immer auch die lokale Einstellung widerspiegeln, deshalb dürfte die Ausrichtung auf den Bewohner die ungleich wichtigere sein.

Es gibt Stadtarchäologie, die sich mit dem Untergrund einer Stadt, eines Ortes befasst, und solche, die man auch Bauarchäologie nennen könnte, daneben auch Industriearchäologie. Was halten Sie davon?

Die Stadt Bruck an der Mur hat aufgrund ihrer günstigen Lage im Zentrum der Steiermark, im Schnittpunkt der wichtigsten Verkehrswege seit mehr als 2.000 Jahren eine wichtige Rolle in Politik, Kunstschaffen und Wirtschaft unseres Landes gespielt. Daher ist die Stadt auch reich an bedeutenden Denkmälern von der Römer-

zeit bis zur Gegenwart, von sakraler Baukunst bis zu moderner Krankenhausarchitektur, von Kunsthandwerk bis zu Industriedenkmalern.

Für die Stadt Bruck an der Mur ist daher die Erhaltung und Erforschung dieser Denkmäler nicht nur Pflicht, sondern auch ein Anliegen, wohl wissend, dass der Verlust jedes einzelnen, ja jeder einzelnen Detailinformation ein unwiederbringlicher Verlust wäre. Stadtarchäologie ist für Bruck daher in den vergangenen Jahren eine Selbstverständlichkeit geworden, auch wenn eine Stadtarchäologie hier nicht direkt eingerichtet ist.

Seit 2001 sind nun verschiedene Maßnahmen durchgeführt worden, die je nach Notwendigkeit alle Aspekte der Stadtarchäologie betreffen.

Bodendenkmäler

- Ausgrabungen im Baderhaus mit einem besonders schönen und für die Steiermark einzigartigen Befund einer Badestube aus dem Jahr 1613, publiziert in den Fundnachrichten Österreichs (FÖ).
- Dokumentation eines beim Kanalbau auf dem Kirchplatz gefundenen gemauerten Grabfundamentes.
- Dokumentation der Fundamentreste des Schlosses Landskron und des ehemaligen Restaurants auf dem Plateau des Schlossbergs anlässlich eines Leiturausbaus.
- Ausgrabungen auf dem Koloman-Wallich-Platz anlässlich des Tiefgaragenbaus (wird in den nächsten FÖ publiziert).

Alle Daten aus diesen Ausgrabungen und Dokumentationen sind im GIS der Stadt Bruck an der Mur (BRUGIS) abgespeichert und können in unterschiedlichen Maßstäben zu unterschiedlichen Themen abgefragt und dargestellt werden.

Denkmäler

- Förderung einer Diplomarbeit über bauhistorische Untersuchungen am Bürgerspital (ehem. Musikschule).



Foto: Stadtgemeinde Bruck an der Mur

- Im Zuge der Restaurierung des gotischen Steinkreuzes wurden auch verschiedene Untersuchungen durchgeführt, die u.a. die Herkunft des Steines von einem Steinbruch bei Parschlug ergaben, sowie auch spärliche Reste der originalen Bemalung der Nischen zum Vorschein brachten (wird in den nächsten FÖ publiziert).
- Bauhistorische Untersuchungen wurden Ende Juli 2005 am Stadtturm im Stadtpark durchgeführt. Dabei hat sich ergeben, dass der Turm gleichzeitig mit der Stadtmauer, also in den sechziger Jahren des 13. Jahrhunderts und danach einige Umbauten mitgemacht hat. Sein heutiges Aussehen hat er um 1850 erhalten.
- Im Zuge der Restaurierungsarbeiten des Eisernen Brunnens werden u.a. auch weitere Analysen der Anstriche durchgeführt, um die originale Farbgebung festzustellen. Weiters wird auf Werkstättenzeichen und Stempel geachtet, um evtl. den Künstler der Laube und ihre genaue Datierung herauszufinden (wir wissen bis heute nur die Datierung der ersten Restaurierung des Brunnens 1626).

Präventiver Denkmalschutz

- Digitaler Denkmälerkataster der Stadt Bruck an der Mur: Erfassung der Denkmäler mit ortsbezogenen und themenbezogenen Infos wie Adresse, Geschichte, Erhaltungszustand, Schutzstatus, Restaurierungen, Datierung etc. Die Daten werden in einer Access-Datenbank erfasst und mit dem BRUGIS verbunden. Wird laufend ergänzt.
- Digitale Ausweisung von Fundhoffnungszonen: Zum besseren Schutz der Bodendenkmäler der Stadt Bruck an der Mur werden Fundhoffnungszonen ausgewiesen, die im BRUGIS abfragbar sind. Fundhoffnungszonen sind jene Orte, an denen aufgrund verschiedener Hinweise (Literatur, Bodenmerkmale, Streufunde, Beobachtungen, Ausgrabungen) Bodendenkmäler zu erwarten sind. In Bruck sind dies u.a. das Areal der römischen Villa auf der

Postwiese, die römischen Gräber in der Fabriksgasse, der Bereich Schlossberg, der Bereich entlang der Leobner Straße in St. Ruprecht etc. Diese Flächen sind bei dort geplanten Bauvorhaben lt. Gemeinderatsbeschluss vom 15.11.2001 auszuweisen, und es hat eine archäologische Bauleitung bzw. bei Bedarf eine Ausgrabung zu erfolgen.

Öffentlichkeitsarbeit

Besonderes Augenmerk wird in Bruck an der Mur darauf gelegt, die durchgeführten Arbeiten und deren Ergebnisse auch der Bevölkerung nahe zu bringen. Dies dient einerseits dazu, das Wissen über die Geschichte der Stadt und ihre Entwicklung zu vermehren und andererseits die Identifikation der Bruckerinnen und Brucker mit ihrer Stadt zu vertiefen. Dazu gehören:

- Themenorientierte Stadtführungen.
- Regelmäßig Publikationen in den Stadtnachrichten.
- Foto- und Filmdokumentationen.
- Vorträge in Schulen über Bodendenkmäler in Bruck an der Mur.

Das Geschäftssterben in den Stadt- und Ortszentren wird zwar gerne auf die Restriktionen in den Zentren allgemein und speziell auf die Einführung von Fußgängerzonen zurückgeführt. Das stimmt allerdings so sicher nicht. Schon die Verkehrsexzesse in den späten 60er Jahren waren Auslöser der ersten Shoppingcenter und gaben diesen eine erste Chance. Welche Gefahren sehen sie in der Entwicklung zu den Shopping Cities an der Peripherie und auch jenseits der Stadt- und Gemeindegrenzen?

Gegen die hoch problematische Verlagerung von Shoppingcenters in periphere Lagen wurde ja viel versucht, allerdings

Behutsam wurde ein Jugendstilhaus in Bruck/Mur saniert. Foto: Hasso Hohmann



mit insgesamt nur mäßigem Erfolg. Letztlich aufzuhalten war die Entwicklung offensichtlich nicht. Für substanziell hochwertige Ortsstrukturen mag das mitunter auch ein Vorteil gewesen sein, weil Entwicklungen, die mit einer derartigen Brachialität hereinbrechen, sich – wenn überhaupt – mehr schlecht als recht integrieren lassen.

Chancen genereller Art sind in dieser Entwicklung für mich nicht erkennbar. Tatsache ist jedenfalls, dass mit der Installation von Shopping Centern an der Peripherie das Geschäftsterben in den Zentren begonnen hat. Wo es leere Geschäfte gibt, gibt es bald auch leere Wohnungen, zumindest in den mittleren u. kleinen Städten. Neuere Studien belegen, dass es möglich ist, mittel- bis langfristig das Einkaufsverhalten wieder zu ändern. Weg von der grünen Wiese in die Stadtkerne, wenn es z.B. attraktive Innenstädte gibt, der Branchen-Mix passt und leistbarer Parkraum vorhanden ist. Sich in diesem Spannungsfeld zu bewegen, auf der einen Seite kluge Verkehrskonzepte zu erstellen und andererseits die Ortskerne wieder zu füllen, ist eine Herausforderung der Zukunft.

In London hat man eine City Maut eingeführt: in Banska Stiavnica (Schemnitz) in der Slowakei hatte man schon vor 15 Jahren eine solche Maut eingeführt. Wie stehen sie zu dieser Idee?

Wenn es ein halbwegs konkurrenzfähiges öffentliches Verkehrsnetz als Alternative zum motorisierten Individualverkehr gibt, dann lassen sich damit in einem gewissen Ausmaß sicher die allgemeinen Lebensbedingungen in einer Stadt verbessern. Unter einer entsprechenden Ortsgröße wird das aber nicht zu machen sein.

Die allgemeine Einhebung von Parkgebühren in einer Stadt ist ja auch eine Maßnahme, die letztlich auf das gleiche Ziel hinausläuft. Für eine zusätzliche Maut müssen einzelne Orte schon eine besondere Zugkraft innerhalb ihres siedlungsmäßigen Umfeldes erlangt haben, um nicht unweigerlich in einen schwerwiegenden Standortnachteil abzurutschen. Für „durchschnittliche“ Ortschaften im heute üblichen städtischen Wettbewerb wird sich das eher nicht ausgehen.

Wir danken für das Gespräch.



Die Hohe Brücke von St. Georgenberg nahe Stans bei Schwaz in Tirol ist der einzige fahrbare Zugang zur bekannten Wallfahrtskirche von St. Georgenberg, die auf einem hohen Felsen in einem steil ansteigenden Waldgebiet hoch über einer Ausbuchtung des Inn-Tales gelegen ist. Im 10. Jh. dürfte es sich um ein von einem Rathold von Aibling erbautes Eremitenkloster gehandelt haben, aber bereits 1138 wurde St. Georgenberg zur Benediktinerabtei erhoben.

Die dem Hl. Georg geweihte Kirche wurde wohl schon im 11. Jh. Wallfahrtsort. Später kamen eine Blutreliquie mit einem



HOHE AUSZEICHNUNG FÜR ST. GEORGENBERG

Renovierung einer gotischen Brücke in Tirol

Fotos: Europa Nostra

Blutwunder und der Pilgerapostel Jakobus hinzu. Die Wallfahrer begleiteten seither die wechselvolle Geschichte von St. Georgenberg bis heute. Erst nach dem vierten Brand 1705 wurde St. Georgenberg in ein Talkloster oberhalb von Stans und die ursprüngliche Anlage geteilt.

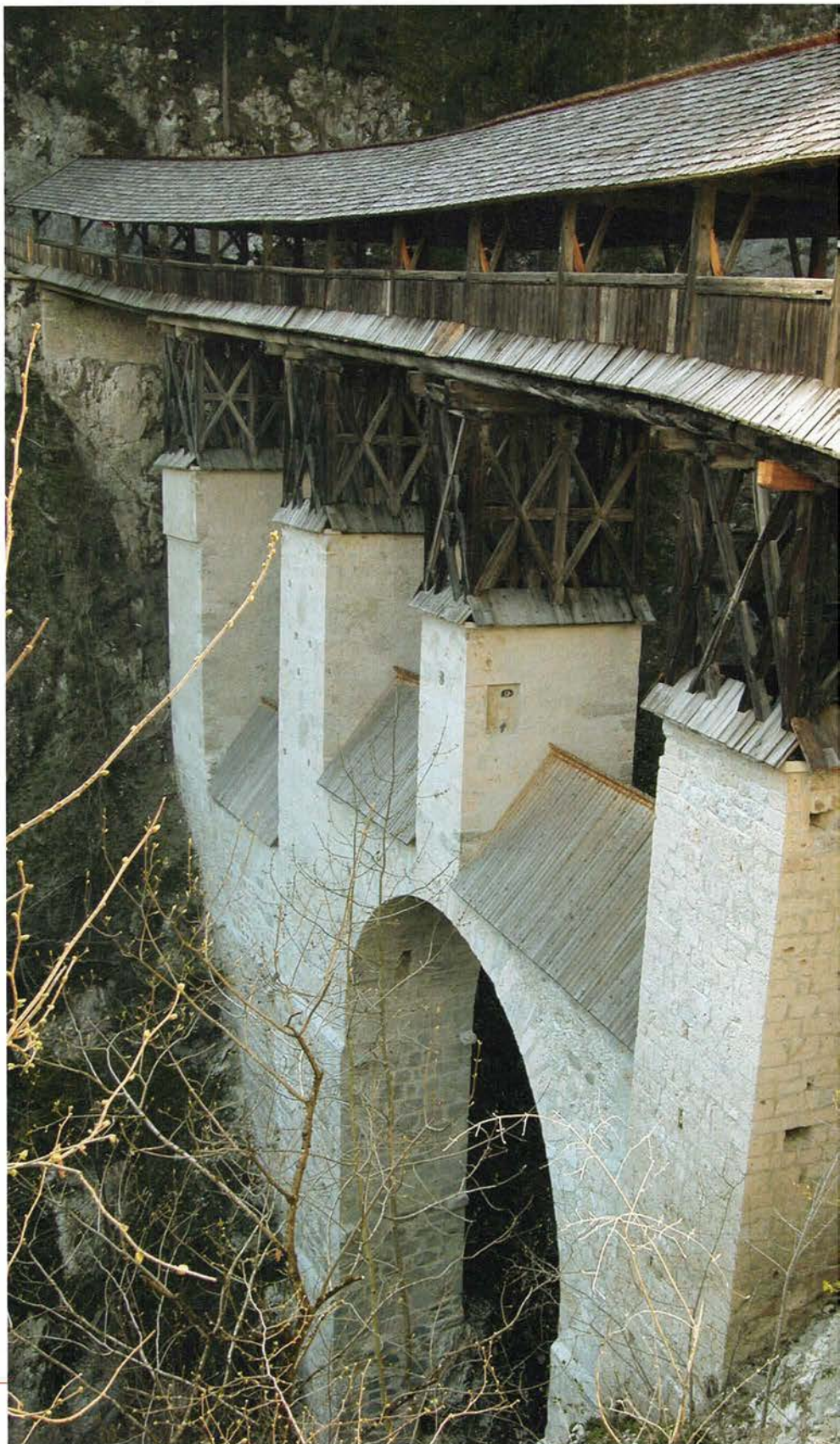
Die bereits zur Zeit der Gotik errichtete Hohe Brücke bestand wohl von Beginn an aus einem gemauerten unteren Teil und einem hölzernen oberen Teil. Sie überspannt die tiefe Wollsklamm mit dem Georgenberger Bach. 1470 wurde die Brücke erstmals durch einen Brand weitgehend zerstört. Auch die späteren Brände infolge von Blitzschlag und Waldbränden haben dem oberen Brückenteil immer wieder zugesetzt.

Dokumentation der Bauphasen

Der jüngsten Sanierung der Brücke am Beginn des 3. Jahrtausend ging eine sehr sorgfältige Untersuchung aller Teile der Konstruktion voraus. So konnten die unterschiedlichen Bauphasen genau dokumentiert werden. Es fanden sich u.a. bei der Holzkonstruktion noch Spuren des letzten Brandes. Die in ihren ältesten gemauerten Teilen mehr als 500 Jahre alte Brücke – mit Ergänzungen bis in das 19. Jh. – wurde zwischen August 2001 und November 2002 vorbildlich restauriert und für die zahlreichen Pilger wieder hergestellt.

Für die vorbildliche wissenschaftliche Untersuchung des Bestandes, die Dokumentation in Form detaillierter Baualterpläne und die Sanierung des wertvollen Bauwerks vergab die Jury von Europa Nostra in Den Haag eine von 13 europaweit vergebenen Medaillen an die Missionsbenediktiner-Abtei. Die hohe Auszeichnung wurde von Alexander, Fürst zu Sayn-Wittgenstein-Sayn am 20. August 2005 an den Abt des Klosters im Beisein eines ISG-Vertreters feierlich überreicht.

HH



ISG: NEUE MITGLIEDSSTÄDTE UND -GEMEINDEN

Kindberg

Kindberg, auch „Perle des Mürztales“ genannt, hat ca. 5.800 Einwohner und liegt auf einer Seehöhe von 565 bis 1.345 Metern. Das Stadtrecht bekam Kindberg 1982 verliehen. Kindberg ist eine wunderschöne Kleinstadt mit alten Bürgerhäusern, dem berühmten „Zunftbaum“ sowie einer großen Vielfalt von einladenden Geschäften, alteingessenen Gewerbebetrieben, Kaffee- und Gasthäusern. Die im Jahre 1232 erstmals urkundlich erwähnte Stadt lädt ihre Besucher zum Bummeln und Einkaufen ein.

Kindberg – einst wichtige Industriestadt im Mürztal – etablierte sich immer mehr als Blumenstadt; diese Bemühungen wurden mit Auszeichnungen belohnt, so etwa schönste Blumenstadt Europas 2003 und zweimal schönste Blumenstadt der Steiermark. An besonderen Sehenswürdigkeiten ist der Kalvarienberg zu erwähnen. Selbstverständlich kann man in Kindberg auch viele Sportarten ausüben (es gibt u.a. vier Mountainbikestrecken, viele beschilderte Wanderwege, Sommerstockschießen und Tennis).

www.kindberg.at

Knittelfeld

Die Bezirksstadt Knittelfeld gilt als moderne Stadt – optisch ansprechend gestaltete Stadtrandbereiche und ein gepflegtes Innenstadtbambiente vermitteln dem Besucher ein Gefühl des Wohlbefindens. Attraktiv gestaltete und am Abend gut beleuchtete Plätze und Straßen mit einer einladenden Möblierung und viel Grün, renovierte Fassaden und moderne Portalbereiche prägen die Optik der Innenstadt. Der gute Branchenmix und eine intakte Infrastruktur der Wirtschaft ließen Knittelfeld zum Einkaufszentrum werden.

Knittelfeld ist nicht nur das politische Zentrum des Bezirkes, sondern auch dessen wirtschaftlicher, sportlicher und kultureller Mittelpunkt. Gäste sollten sich in jedem Fall die einzigartigen Museen – Modelleisenbahn (550 m Gleislänge, 1.000 m² Fläche), das Eisenbahnmuseum (größte Eisenbahnerkappensammlung der Welt) und das 1. Österreichische Faschings- und Brauchtummuseum ansehen.

www.knittelfeld.at

Vordernberg

„**E**s wird vielleicht in der Monarchie keinen Ort geben, wo auf einem so kleinen Raum so viele Hochöfen sich befinden und in der Nähe fast alle Verarbeitungsmanipulationen des Eisens und Stahl zu sehen sind!“ Mit diesem Ausspruch begründete Erzherzog Johann den Standort Vordernberg für die Errichtung der „Steiermärkisch-ständischen berg- und hüttenmännischen Lehranstalt“ – die Vorgängerin der heute weltbekannten Montanuniversität.

Vordernberg hat sich von einem einst bedeutenden Industrieort zu einer Wohnsitzgemeinde mit starken Akzenten im Bereich des Tourismus entwickelt. Im Zentrum der „Steirischen Eisenstraße“ gelegen, ist Vordernberg mit seinen Bauwerken des alten Berg- und Hüttenwesens nunmehr ein Anziehungspunkt wie kaum ein anderer Ort in Österreich. Die montanhistorischen Denkmale, allen voran das Radwerk IV, in Verbindung mit der Erzbergbahn – Österreichs steilster Normalspurbahn – laden im Sommer zu einem Aufenthalt ein, im Winter stehen auf dem Präbichl zeitgemäße und komfortable Lifтанlagen zur Verfügung.

www.vordernberg.at



Foto: Stadtgemeinde Kindberg



Foto: Stadtgemeinde Knittelfeld



Foto: Marktgemeinde Vordernberg

MAUERN UND KANÄLE

Schallschutzwände sind keineswegs unumstritten

Die Schallbelastung durch den stetig steigenden Autoverkehr hat in den letzten 100 Jahren kontinuierlich zugenommen und führt zunehmend zur Forderung nach Errichtung von Schallschutzmauern. Insbesondere entlang von Hauptverkehrswegen durch die Städte werden daher seit längerem mit mehr oder weniger – meist weniger – Fantasie gestaltete hohe Mauern errichtet. In manchen Straßenabschnitten fährt man bereits wie in einem Kanal, über den Mauern wird nur manchmal noch ein Teil eines Hausgiebels sichtbar.

Auch bei Bahnlinien, die ja meist bis in die historischen Zentren führen, werden in Siedlungsgebieten inzwischen zunehmend über lange Abschnitte die Gleise von oft sehr hohen Schallschutzwänden begleitet, die dem Bahnreisenden nur noch den Blick in den Himmel erlauben. Wenn man bedenkt, dass zu den größten Attraktionen des Bahnfahrens gerade die Möglichkeit des Hinaussehens gehört hat, so muss man sich fragen, ob hier an der richtigen Stelle oder in der richtigen Weise Abhilfe geschaffen wird. Die Entscheidungsträger regt das kaum auf, da sie selten oder nie mit der Bahn fahren und nicht wissen, was ihre Entscheidungen auslösen.

Hätte man in den vergangenen sechs Jahrzehnten auch nur einen Bruchteil dessen, was bei Automobilen für die Weiterentwicklung eingesetzt wurde, in Verbesserungen des Schallschutzes an Waggons und Zugmaschinen investiert, so könnte man sich mit Sicherheit diese Kanalisierungen von Gleisanlagen sparen. Bei so vielen Laufmetern neuer Wandflächen werden sich selbst die „Graffiti-Künstler“ schwer tun, mit der „Gestaltung“ nachzukommen, und es ist die Frage, ob das ein Ausgleich für eine interessante Stadtlandschaft sein kann. Der Austausch der Paneele gegen transparentes Material kann jedenfalls mit Rücksicht auf die Vogelwelt sicher nicht die Alternative sein.

Für die sehr hohen Wohnblöcke, die von Wohnbaugenossenschaften auf – ihrer Lage wegen – sehr günstigen Gründen neben einer seit langem bereits geplanten Gürteltrasse in Graz errichtet wurden, reichen die Schallschutzwände nicht aus.

Streckenabschnitt der Bundesbahn nördlich von Puntigam in Graz, wo man gut die kanalartige Wirkung der Schallschutzwände erkennt. Die Gleisanlage wird gerade erneuert, die Schallschutzwand errichtet.

Fotos: Hasso Hohmann



Beeinträchtigung des Ortsbildes

Es geht aber nicht nur um die Wirkung auf den Verkehrsteilnehmer. Auch der Bewohner, der nun in eine durchlaufende Wand sieht, ist mitbetroffen. Es geht um Stadt- und Ortsverunstaltung. Da aber die Bundesbahn zumindest in Österreich ohne Konsultierung der örtlichen Behörden handeln darf, werden hier zum Teil schwere Beeinträchtigungen der Orts- und Stadtbilder erzeugt, die nur schwer wieder wegzubekommen sind. Als erste Maßnahme wäre eine Legion von Efeupflanzen anzusetzen, die beidseitig über die Schutzwände wächst.

Abgesehen von Gestaltfragen waren die Preise für Baugründe entlang von Bahnlinien und Hauptverkehrswegen immer schon wesentlich niedriger als in ruhigen Lagen. Der neue, meist von der öffentlichen Hand errichtete Schallschutz führt nun aber oft zu einer deutlichen Wertsteigerung dieser Gründe. Man sollte daher darüber nachdenken, wie weit hier die Wertsteigerung evaluiert und in einen Ausgleichsfonds eingezahlt werden sollte,

aus dem dann die Wertminderung an Gebäuden ausgeglichen werden kann, in deren zugehörige Straßen erst sekundär durch neue Verkehrskonzepte Hauptverkehrsadern eingeleitet wurden, ein Schallschutz nicht möglich ist und durch die Schallbelastung eine deutliche Entwertung vor sich geht.

HH

TAG DES OFFENEN DENKMALS 2005

Rund 4,4 Millionen Kulturbesiegerte besuchten am 11. September 2005 in Deutschland den „Tag des offenen Denkmals“. Trotz des teilweise regnerischen Wetters waren dies mehr BesucherInnen als je zuvor (2004: 4 Millionen). Viele Eigentümer von Baudenkmalen öffneten ihre Türen und Tore und gewährten Einblick in historische Bauten, Parks, Gärten oder archäologische Stätten, die sonst nicht oder nur teilweise für die Öffentlichkeit zugänglich sind. Das Motto „Krieg und Frieden“ nahm Bezug auf den 60. Jahrestag des Kriegsendes, die damit verbundenen Zerstörungen und Verluste von wertvollem Kulturgut und den nachfolgenden Wiederaufbau. Darüber hinaus bot das Thema die Möglichkeit, Stadtbefestigungen und Burgen, Bastionen und Bunker, (Wehr)Kirchen und Friedhöfe sowie Orte von Friedensschlüssen zu zeigen und ihre Bezüge zum Motto herauszustellen.

Seit 1993 ist der „Tag des offenen Denkmals“ der deutsche Beitrag zu den European Heritage Days unter der Schirmherrschaft des Europarats. 48 europäische Länder beteiligen sich mittlerweile daran. In Deutschland waren in diesem Jahr mehr als 7.000 Bauten in rund 2.500 Städten und Kommunen zu sehen. Die Koordination des Tags des offenen Denkmals in Deutschland liegt bei der Deutschen Stiftung Denkmalschutz.

Der österreichische Beitrag zu den European Heritage Days fand am 9. Oktober 2005 unter dem Motto „Wiederaufbau“ statt. Heute ist kaum noch vorstellbar, welches Ausmaß an Zerstörung viele Gebäude im 2. Weltkrieg erlitten haben. Etliche bedeutende Denkmale, die heute Touristenattraktionen sind, wurden unter großem Einsatz gerettet und instand gesetzt. Neben mehreren Ausstellungen waren in allen Bundesländern auch Einzelobjekte zu besichtigen, so etwa Burgtheater, Staatsoper und Schloss Schönbrunn (alle Wien), Schloss Rotenturm (Burgenland) oder das Jüdische Viertel in Hohenems (Vorarlberg).

www.denkmalschutz.de
www.bda.at



Schloss Rotenturm ist das bedeutendste Beispiel der frühhistorischen Monumentalarchitektur im Burgenland. Seit den Zerstörungen der Besatzungszeit war es weitgehend verwüstet. 1969 konnte wenigstens mit der sukzessiven Sicherung des Baubestandes begonnen werden.

Foto: Bundesdenkmalamt

VITAL CITIES

Das Entstehen von Einkaufszentren „auf der Grünen Wiese“ fördert einen schnellen Zersiedlungsprozess, führt zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen und zu Umweltproblemen. Im Grenzraum verschärft sich diese Problematik noch, da die regionale Abstimmung hier besonders schwierig ist und Unterschiede im Lohn-, Preis- und Baurecht bestehen. Diese Prozesse haben einen negativen Einfluss auf die Entwicklung des städtischen Lebensraums, der Flächen für Wohnen und Infrastruktur und laufen damit dem Ziel einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung zuwider. Die Ansiedlung von Einzelhandelsunternehmen in den Innenstädten kann diesen Tendenzen entgegenwirken.

Vital Cities ist ein Projekt im Rahmen des Programms INTERREG III B der Europäischen Kommission und zielt auf die Stärkung polyzentrischer Städtesysteme ab; INTERREG III B wird im Zeitraum von 2000-2006 aus dem Europäischen Fonds für Regionalentwicklung (EFRE) gefördert.

www.vital-cities.net



CONSERVENT 2005

Den „Europäischen Tag des Denkmalschutzes in Österreich“ nutzte das Bundesdenkmalamt zur Präsentation unterschiedlichster Restauriertechniken und historischer Handwerkskunst in den Amtsräumen des Landeskonservatorates für Steiermark. Drei Tage gaben RestauratorInnen und Handwerker, die ihre Ateliers und Werkstätten in die Schubertstraße 73 verlegt hatten, Einblicke in die Geheimnisse ihrer praktischen Arbeit und ihres Fachwissens. Mit ihrem Angebot wurden die Besucherinnen dazu animiert, nicht nur zuzuschauen, sondern versuchsweise auch selbst Hand anzulegen.

Für alle Interessierten eine ideale Möglichkeit, sich auf angenehme und anregende Art und Weise Informationen für den richtigen Umgang mit Kunst zu holen. Es wurden u.a. Gemälde gereinigt und Stoffrestaurierungen demonstriert, Vergoldungen durchgeführt und Statuen gefasst, Steinplastiken gefestigt und zerbrochene bemalte Gläser geklebt. Wandmalereien entstanden, wurden absichtlich beschädigt und wieder restauriert. Auch die Reinigung von wertvollen Metallobjekten stieß auf reges Interesse.

„Eine derartige Dichte des Angebotes mit Fachleuten aller Sparten ist selten und schon sehr besonders“, meinte ein Besucher, der mehrere Stunden im Haus zubrachte. Besonderen Anklang fand die experimentelle Archäologie mit der Herstellung von Kupferschmuck und Feuersteinklingen bei den Jüngeren, römisches Essen genossen alle. Mit ConsErVENT 2005 gelang dem Bundesdenkmalamt eine Veranstaltung mit erfreulicher Resonanz, die zeigte, dass Denkmalpflege eine spannende Angelegenheit sein kann.

www.bda.at

Das Landeskonservatorat für Steiermark aus ungewöhnlicher Perspektive, im Vordergrund ein Teil der Glashäuser des Botanischen Instituts (Architekt: Volker Giencke).

Foto: Zepp-cam



EVA BERGER

Historische Gärten Österreichs: Garten- und Parkanlagen von der Renaissance

Band 1: Niederösterreich, Burgenland

Hardcover mit Schutzumschlag im Format 17 x 24 cm, 747 Seiten mit 660 Schwarzweißabbildungen, Böhlau, Wien – Köln – Weimar 2002, ISBN 3-205-99305-5, € 89,-.

Band 2: Oberösterreich, Salzburg, Vorarlberg, Kärnten, Steiermark und Tirol

Hardcover mit Schutzumschlag im Format 17 x 24 cm, 760 Seiten mit 800 Schwarzweißabbildungen, Böhlau, Wien – Köln – Weimar 2003, ISBN 3-205-99352-7, € 89,-.

Band 3: Wien

Hardcover mit Schutzumschlag im Format 17 x 24 cm, 568 Seiten mit 411 Schwarzweißabbildungen, Böhlau, Wien – Köln – Weimar 2004, ISBN 3-205-99353-5, € 89,-.

Seit 1984 wurde – erstmals für Österreich – die Bestandsaufnahme der historischen Gärten und Parks von der Autorin (Univ.-Prof. Dr. Eva Berger, Historikerin und Kunsthistorikerin, lehrt an der Technischen Universität Wien) und zahlreichen Mitarbeitern am Institut für Landschaftsplanung und Gartenkunst der Technischen Universität Wien durchgeführt. Die Erfassung hatte zum Ziel, öffentliche und private Parks, Gärten und künstlerisch gestaltete Landschaftsteile aller österreichischen Bundesländer in einem zeitlichen Entstehungsrahmen von der Renaissance bis gegen 1930 systematisch zu erfassen. Im Laufe der Bestandsaufnahme konnten über 1.750 historische Gärten und Parks inventarisiert werden.

Der zahlreiche und großteils unbekanntes Gartenbestand wurde für die Veröffentlichung in typologischen Gruppen erschlossen – u.a. Gärten und Parks zu kirchlichen Wohnbauten (z.B. Klostergärten), zu weltlichen Bauten (z.B. Schlossgärten), Gärten im Bereich von öffentlichen Bau-

ten (z.B. Botanische Gärten, Lehrgärten), Gärten und Parks zu Siedlungen sowie Ein- und Mehrfamilienhäusern, im Bereich von Sport, Erholung und Freizeit wie etwa Vergnügungsparks, Stadtparks, Kurparks sowie sonstige Grünanlagen und Begrünungen.

Diese flächendeckende Übersicht macht den reichen Bestand an historischer Gartensubstanz bekannt und bietet auch Informationen für Maßnahmen zur Sicherung und Erhaltung dieses wichtigen kulturellen Erbes. Nach der Ausarbeitung aller Resultate der Erfassung sowie der Bearbeitung von Primär- und Sekundärliteratur, historischen Karten, Plänen, Ansichten und sonstigen Quellen liegt somit die erste Dokumentation des vorhandenen Bestandes an historischen Gärten und Parks in Österreich vor.

Die akribisch erarbeitete Publikation überzeugt durch wissenschaftliche Seriosität und systematischen Aufbau, weiterführende Literatur wird ebenso angeboten wie Gehölzliste, Orts- und Personenregister. Nach diesen drei sehr textorientierten Bänden wäre die Herausgabe eines vierten Bandes wünschenswert, der – auf dem reichhaltigen Bildmaterial der Autorin aufbauend – die Schönheit der Parks und Gärten in Österreich in Farbe präsentiert.

WJF



HASSO BRÜHL / CLAUS-PETER ECHTER /
FRANCISKA FRÖLICH VON BODELSCHWINGH /
GREGOR JEKEL

Wohnen in der Innenstadt – eine Renaissance?

Broschüre im Format 16,5 x 23,5 cm,
336 Seiten mit zahlreichen Karten und Tabellen, Band 41 der Difu-Beiträge zur Stadtforschung, Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin 2005, ISBN 3-88118-392-2, € 29,-.

Seit einiger Zeit ist ein verstärktes Interesse am Wohnen in der Stadt zu beobachten, vorsichtig spricht man bereits von der „Rückkehr in die Stadt“. Nach jahrelangen Bevölkerungsverlusten werden vor allem innenstadtnahe Quartiere wieder als Wohnstandort entdeckt. Auch für Familien scheint das innenstadtnahe Quartier sein kinderfreundliches Image zu verlieren, sofern die Umfeldbedingungen stimmen.

Band 41 der Difu-Beiträge zur Stadtforschung stellt die Frage nach den Ursachen und den Bedingungen des Bedeutungswandels der Innenstadt sowie innenstadtnahe Quartiere als Wohnstandort. Neben den Faktoren, die für eine Renaissance der Innenstadt sprechen, werden die Wohnortpräferenzen von Bewohnern innenstadtnahe Quartiere untersucht und erörtert.

Die mit großer Sorgfalt erarbeitete Publikation legt genügend Beweise für einen Imagewandel der Innenstadt vor und kann als wertvolle Hilfestellung in der kommunalen Praxis dienen. Im Anhang findet man Interviews mit Experten und Bewohnern, Lebensstiltypologien und eine ausführliche Sammlung weiterführender Literatur.

WJF



TOPOS (HRSG.)

Europäische Landschaftsarchitektur – European landscape architecture

Hardcover im Format 24 x 30 cm, 160 Seiten mit 284 Farbabbildungen sowie 52 Plänen und Zeichnungen, deutsch/englisch, Reihe Edition Topos, Callwey, München 2005, ISBN 3-7667-1655-7, € 51,40.

In den vergangenen Jahren entstanden spannende Landschaftsarchitekturprojekte in vielen europäischen Städten. Der vorliegende Band gibt eine kaleidoskopische Übersicht über Parks, Plätze, Uferpromenaden sowie Gedenk-Orte, die seit dem Jahr 2000 fertig gestellt wurden; mit kurzen Texten und zahlreichen Abbildungen werden 60 Beispiele aus 13 europäischen Ländern präsentiert.

Ob die Parks im neuen Stadtteil Zürich Nord oder der Landschaftspark in der Messestadt München Riem, ob der neue Botanische Garten in Bordeaux oder Uferpromenaden wie der Dania Park in Malmö, in ihrer Vielfalt zeigt die Publikation das Spannungsfeld zwischen formal gestalteten klassischen Parks und prozessorientierten Entwurfsansätzen, zwischen traditionellen steinernen Stadtplätzen und industriell geprägten Freiräumen.

Ein Resümee zu ziehen für das junge neue Jahrtausend wäre wohl zu früh, doch einiges lässt sich herauslesen aus der Projektübersicht, es finden sich Ähnlichkeiten sowie Unterschiede in der Herangehensweise und den Entwurfsauffassungen. Neben den klassischen großen Parks wird auch Orten der Erinnerung große Beachtung geschenkt (u.a. Holocaust-Mahnmal in Wien, Friedhof Srebrnice in Novo Mesto, Diana-Memorial in London). Das Buch bietet Anregungen und Diskussionsstoff für alle, die sich mit Landschaftsarchitektur und Freiraum auseinandersetzen.

WJF



DIFA (HRSG.)

Zukunft Stadt: Europas Quartiere – Future of the City: Europe's urban quarters

Ganzleinen mit Schutzumschlag im Format 25 x 30 cm, 160 Seiten mit 250 Farbabbildungen, deutsch/englisch, Verlagshaus Braun, Berlin 2004, ISBN 3-935455-84-4, € 24,95.

Zukunftsweisender Städtebau hat heute anderen Ansprüchen zu genügen als noch vor 20 Jahren. Die Stadt als Lebensraum braucht öffentliche Plätze, braucht die räumliche Durchmischung von Arbeit, Wohnen und Freizeit; das Stadtquartier spielt in dieser Entwicklung eine zentrale Rolle.

Mit dem DIFA-AWARD 2004 – auslobt von der Deutschen Immobilien Fonds AG – hat erstmals ein städtebaulicher Wettbewerb die Bedeutung des urbanen Quartiers für die europäische Stadtentwicklung gewürdigt. Mehr als 100 Quartiere aus 62 Städten und 15 europäischen Ländern hatten sich um den „Immobilienpreis der Städte“ beworben.

Das Buch präsentiert 32 nachhaltige und integrative Beiträge zur Belebung der Innenstädte, bei denen neue Modelle der Bürgerbeteiligung eine wichtige Rolle spielten, unter ihnen das Berliner Sony Center, Butlers Wharf in London, die Cité internationale de Lyon und das Stadtquartier De Resident in Den Haag. Namhafte Autoren wie Albert Speer, Hartmut Häußermann, Jörn Walter kommentieren die herausragenden Projekte und äußern sich zu den Perspektiven europäischer Stadtentwicklung. Die Publikation überzeugt durch knappe, kompetente Texte und exzellentes Bildmaterial.

WJF



HORST HAFFNER

Orte – Plätze – Räume

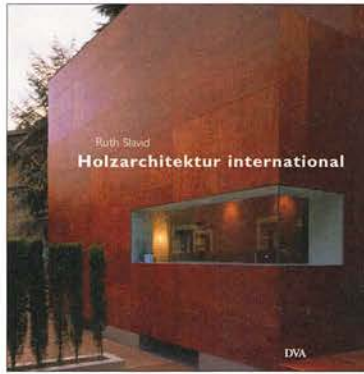
Hardcover mit Schutzumschlag im Format 24 x 30 cm, 192 Seiten mit 239 Farbabbildungen sowie 55 Plänen und Zeichnungen, Callwey, München 2005, ISBN 3-7667-1650-6, € 72,-

Neben den Gebäuden sind es vor allem die Freiräume, die Plätze und Grünanlagen, die das Bild einer Stadt prägen und ihre Attraktivität für Einwohner und Besucher ausmachen. München bietet zahlreiche herausragende Beispiele moderner Freiraumgestaltungen, nicht nur bei Großprojekten wie dem Petuelpark, sondern auch bei kleinen Lösungen, die den Alltag der Bewohner mitbestimmen, und nicht zuletzt bei der Kunst im öffentlichen Raum.

Der Autor – Architekt und langjähriger Leiter des Münchner Baureferats – hat diese Entwicklung entscheidend mitgeprägt; er dokumentiert 40 in den letzten Jahren neu gestaltete Plätze in München sowie seine Erfahrungen im Umgang mit der Stadt, die weit über München hinaus von Interesse sind. Historische Orte wurden behutsam wieder belebt, mitunter gehen zeitgenössische Kunst und Landschaftsarchitektur eine ungewöhnliche Symbiose ein.

Stadtplanern, Architekten, Landschaftsarchitekten und Entscheidungsträgern in den Kommunen ist der Band ebenso zu empfehlen wie engagierten Bürgern. Die kompetent erarbeitete Publikation enthält im Anhang ein Literaturverzeichnis sowie die Adressen von Architekten und Künstlern. Nicht vollständig überzeugen konnte das Layout, mit dem Verkaufspreis ist man wohl bis ans oberste Limit gegangen.

WJF



RUTH SLAVID

Holzarchitektur international

Hardcover mit Schutzumschlag im Format 25 x 25 cm, 240 Seiten mit 225 Farb- und 75 Schwarzweißabbildungen, Deutsche Verlags-Anstalt, München 2005, ISBN 3-421-03496-6, € 69,90.

Der traditionelle Baustoff Holz hatte mit der Entwicklung des Stahlbeton für längere Zeit seine Bedeutung verloren, seit einigen Jahren haben jedoch neue Technologien und Kombinationen mit anderen Materialien zu einem Umdenken geführt. Holz kann nun in früher undenkbarer Weise eingesetzt werden und wurde so zu einem zeitgemäßen Baustoff, der eine überzeugende moderne Ästhetik zulässt.

Die Autorin – Redakteurin der britischen Architekturzeitschrift „The Architects' Journal“ – präsentiert 40 Projekte, u.a. von Shigeru Ban, Norman Foster, Herzog & de Meuron, Renzo Piano und Peter Zumthor. Von Einfamilienhäusern über einen japanischen Tempel bis zu Bahnhöfen, Bürogebäuden und Messebauten reicht die Palette.

Der repräsentative Band überzeugt durch fundierte Texte und erstklassiges Bildmaterial (leider nicht in allen Fällen hochwertig reproduziert). Projekt- und Stichwortverzeichnis ergänzen diese Publikation der Deutschen Verlags-Anstalt, die 2004 das ähnlich aufgebaute Buch „Stahlarchitektur international“ herausgebracht hat (siehe ISG-Magazin 4/2004).

WJF



JENS FRIEDEMANN / RÜDIGER WIECHERS (HRSG.)

Städte für Menschen

Hardcover mit Schutzumschlag im Format 17,5 x 24,5 cm, 390 Seiten mit zahlreichen Schwarzweißabbildungen, Fritz Knapp Verlag, Frankfurt am Main 2005, ISBN 3-8314-0775-4, € 36,80.

Während außerhalb Europas die Städte durch Landflucht in gigantische Dimensionen wachsen, scheint die Entwicklung der europäischen Stadt durch die Folgen sinkender Geburtenraten und steigender Alterungstendenz der Bevölkerung an einem Wendepunkt zu stehen, der trotz aller Gefahren durch Reurbanisierung eine Renaissance der Städte einleiten könnte.

Der vorliegende Band versteht sich als Diskussionsforum für alle Interessierten: Stadtverwaltungen, Architekten, Planer, Unternehmen, Institutionen und engagierte Bürger. 26 Autoren beteiligen sich an dieser Debatte mit Beiträgen wie zum Beispiel „Stadtentwicklung – vom Mittelalter bis ins 21. Jahrhundert“; „Die Kunst im Städtischen“; „Handel und Wandel in der Stadt“; „Bauen als Gesamtkunstwerk“; „Architektur und Stadt“; „Geschichte des Wohnens in der europäischen Stadt“.

Privates Engagement und die Vernetzung von fachlichen und sozialen Kompetenzen sind wesentliche Voraussetzungen für neue Visionen der europäischen Stadtentwicklung; in ihrer Vielfalt leistet die Publikation einen wichtigen Beitrag dazu. Die Schwarzweißfotos wären aufgrund der teilweise miserablen Reproduktion verzichtbar gewesen, der fundierte Textteil mit Autorenbiographien und Stichwortverzeichnis rechtfertigt jedoch durchaus den Verkaufspreis.

WJF

Nach der Beseitigung der Bombenschäden zeigt der Dom in Essen heute die gleiche Gestalt wie zu Beginn des 14. Jahrhunderts. Das Rathaus ist mit 106 m Höhe und 100.000 m² umbautem Raum das größte in Deutschland.

Foto: Stadtbildstelle Essen



BERLIN

11. – 13. Januar 2006:
Forum Ländlicher Raum

info@staedtebau-berlin.de
www.staedtebau-berlin.de

ESSEN

18. Januar 2006:
Neues Bauen im Bestand

hans.allkaemper@stahl-info.de
www.stahl-info.de

BERLIN

25. – 26. Januar 2006:
Erfolgreiche Innenstädte

info@dssw.de
www.dssw.de

WIEN

13. – 16. Februar 2006:
Stadtplanung und Regionalentwicklung in der Informationsgesellschaft

office@corp.at
www.corp.at

BERLIN

14. – 18. Februar 2006:
bautec 2006

info@izb-ev.de
www.bautec.com

BOCHUM

15. – 16. März 2006:
Einkaufszentrum – Stärkung oder Schwächung der Innenstädte?

hackenberg@difu.de
www.difu.de

WIEN

31. Mai – 2. Juni 2006:
56. Österreichischer Städtetag

post@staedtebund.gv.at
www.staedtebund.at

Letzte Umschlagseite: Die revitalisierte Orangerie im Stift Rein in der Steiermark (S. 16).

The revitalised Orangery, Stift Rein/Styria (p. 16)

Foto: Hasso Hohmann

